

المركز الجامعي صالحى أحمد بالنعامة

معهد الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



النظام القانونى لعقد النقل البرى للبضائع فى التشريع الجزائرى

مذكرة لنيل شهادة الماستر فى الحقوق

تخصص: قانون الأعمال

تحت إشراف الدكتور

أ/د. مولاي بلقاسم

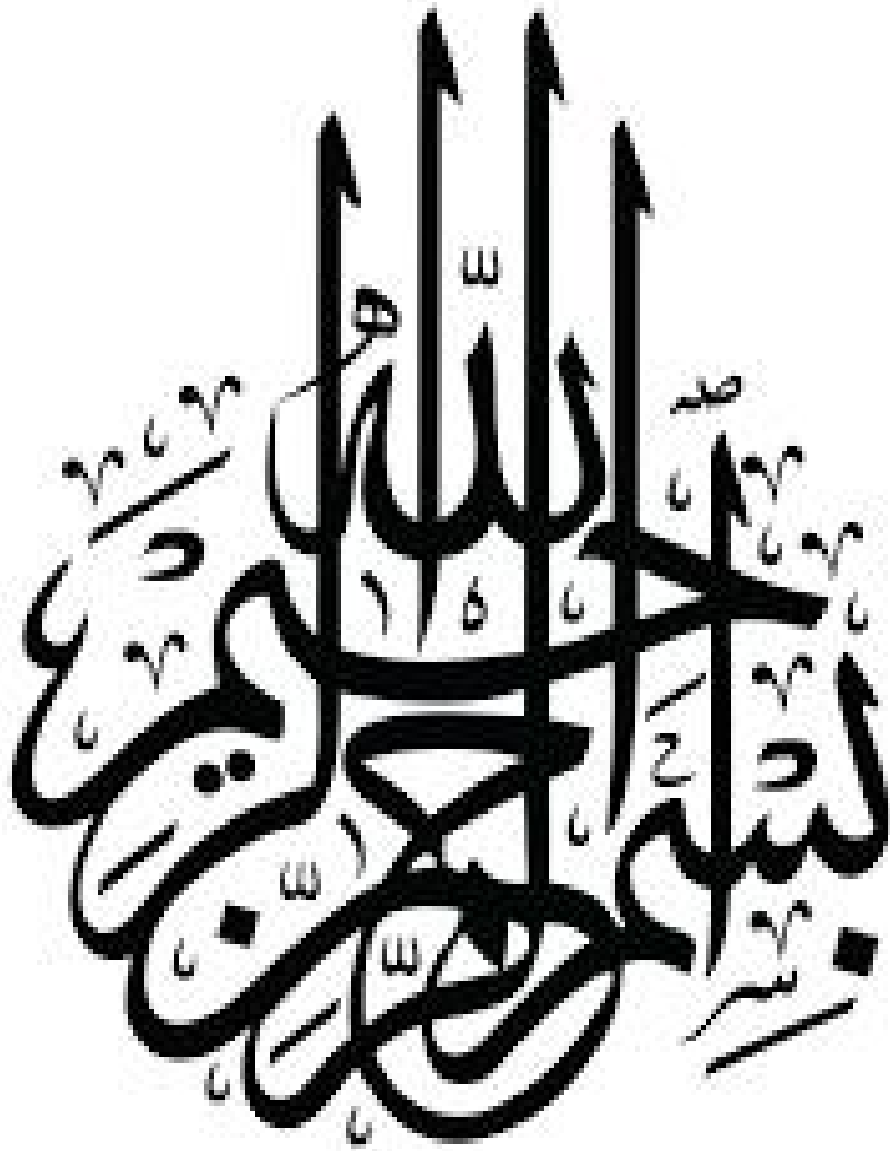
إعداد الطالبين:

حيدرة ابراهيم

صديق ربيحة

لجنة المناقشة:

السنة الجامعية 2021/2020



شكر وتقدير

نشكر الله العلي القدير الذي أكرمنا بالعلم والمعرفة، وأنار عقولنا ووقفنا في إنجاز هذا العمل المتواضع.

نقدم بالشكر الجزيل والثناء الجميل إلى الأستاذ المحترم المشرف على مذكرتنا الدكتور مولاي بلقاسم الذي استفدنا من خبرته ونصائحه وتوجيهاته، والذي لم يدخر علينا أي جهد لإثراء مذكرتنا.

كما نشكر كل من الأستاذ سمغوني زكريا مدير معهد الحقوق والعلوم السياسية سابقا، والأستاذ حشيفة مجدوب رئيس قسم الحقوق والعلوم السياسية، وكل الأساتذة والموظفين من إداريين وتقنيين، الساهرين على تقديم كل التسهيلات لتخرج الدفعات المتتالية من طلبة الدراسات العليا في شتى تخصصات المركز الجامعي.

نشكر موظفي المكتبة الحضرية لولاية النعامة، وموظفي المكتبة الحضرية لبلدية العين الصفراء، على ما قدموه من تسهيلات.

وكل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل العلمي المتواضع.

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي

إلى الوالدين الكريمين

إلى من يفرحون لرؤية ابتسامة النجاح على محياي ويتمنون أن أكون دائما في القمة

إخوتي: عمر، عابد، حبيب، وابنة أختي فايذة

حفظهم الله ورعاهم

إلى كل رفقاء المشوار الجامعي

مولود، حمزة، عبد المجيد، وليد، يزيد، فتحي

إلى الرفقاء والأصدقاء وأخص بالذكر

بن موسى بلال، عراب تاني محمد، بلباشير لزرق، محجوب سليم

حفظهم الله ورعاهم

إلى كل من علمني حرفا في هذه الدنيا

" إبراهيم "

الإهداء

* إلى روح من روتني من بحر فضلها، وأفاضت عليا حبا وحنانا من قلبها، فكانت سندي وعوني في الحياة.

* إلى روح من جعلتني أمشي على طريق من نور حوافه منمقة بالورود، وهواءه منسم بالياسمين.

* إلى روح من تألمت لأملي وفرحت لفرحي، ولم تبخل عليا يوما بدعائها فكانت الشمعة التي أنارت دربي.

* إلى الروح من غابت الروح لفراقها، وكسر القلب برحيلها، فلم أجد غير الدعاء لها بأن يسكنها المولى فسيح جنانه.

فقيدتي أمي الغالية

* إلى من رباني وأفنى حياته من أجل سعادتي.

* إلى من يحمل له قلبي كل أوسمة العز والفخر.

* إلى من كان قلبه خفاقا لأن يراني أعانق النجاح في عنفوان وكبرياء.

والدي العزيز أظال الله في عمره

"ريجة"

قائمة المختصرات

ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم

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

ص: الصفحة

ط: الطبعة

ج: الجزء

(د.د.ن): دون دار النشر

(د.س.ن): دون سنة النشر

(د.م.ن): دون مكان النشر

(د.م.ج): ديوان المطبوعات الجامعية

(ج.ر.ج): الجريدة الرسمية الجزائرية

مقدمة:

ارتبط وجود الإنسان منذ الأزل بعملية النقل، فبداية الإنسانية جمعاء كانت، على يد سيدنا آدم وأمنا حواء، بانتقالهما من الجنة إلى الأرض، وحتى يضمننا بقاءهما كان لابد عليهما، التحرك من مكان إلى مكان، والسعي في الأرض بحثا عما يؤمن حاجياتهما البيولوجية من أكل وشراب ولباس ومأوى.

وعليه لا يستطيع أحد إنكار حقيقة أن النقل هو شريان الحياة، بكل ما تحمله الكلمة من معنى، ولا نقصد بكلامنا هذا نقل الأفراد أو الأشياء فقط؛ بل انتقال الأفكار كذلك، فلا يخفى على أحد، أن كل عمل ناجح سواء كان اختراعا، أو إنتاجا فكريا كان أساسه فكرة انتقلت من العقل البشري إلى الواقع، وجسدت لتخرج على شكل عمل مادي ملموس.

ويعد النقل البري، من أقدم وأعرق أنواع النقل التي عرفت البشرية، فالطبيعة القاسية هي التي فرضت على الإنسان الاستعانة بالحيوانات؛ للانتقال بها من مكان إلى آخر، أو ليحمل أمتعته عليها، ثم فكر في طريقة تساعده أكثر، فصنع لها عربات تجرها، حتى يسرع من عملها، ويتمكن من نقل أوزان أكثر مما كانت تحمله ظهور الحيوانات، ليتمكن بعدها من اختراع المحرك، الذي سهل عملية النقل والتنقل، و سرعها أضعاف أضعاف مما كانت عليه، ويظهر جليا الدور الذي يلعبه النقل البري للبضائع في مختلف المجالات، لا المجال التجاري فحسب، حيث أنه يمس المجال الاقتصادي والاجتماعي وحتى السياسي، فكلما امتلكت الدول منظومة نقل متطورة، سيطرت على اقتصادها واقتصاديات دول أخرى تستعين بها في النقل الدولي، لتحقيق قيمة مضافة وتجلب عملة صعبة تصب في ميزانها التجاري.

أما في مجال التجارة، فيعمل النقل البري على زيادة التبادل التجاري، وتداول السلع والبضائع بين التجار، محليا أو حتى دوليا، فالسلعة تكتسب قيمتها الاقتصادية، عند تسويقها من مكان إنتاجها، إلى مكان عرضها في أسواق مخالفة، حيث أنه إذا بقيت

السلع مكان إنتاجها واجتاحت الأسواق، فقدت قيمتها الاقتصادية تحت طائلة قانون العرض والطلب، وبهذا قد تباع حتى أقل من تكلفة إنتاجها، نتيجة خوف المنتج من تلفها أو هلاكها، والعكس صحيح، كلما قل العرض زاد الطلب على البضاعة، ولهذا عندما تنقل السلع لأماكن تكون نادرة فيها، وتباع بأثمان باهظة يحقق المنتج أرباحا ومنفعة له، وللمستهلك الذي زوده بالسلعة التي يحتاجها، حتى أنه يستطيع جلب سلع أخرى، قد تكون نادرة في المكان الذي يقيم فيه فبنقلها وبيعها يحقق هامش ربح جديد. وعليه بمجرد نقل السلع من مكان إلى آخر، تتحدد القيمة التجارية الموحدة للسلع؛ لأنها تكون تافهة القيمة في مكان تواجدها، لكثرتها وزيادتها عن الحاجة وتكتسب قيمتها الحقيقية، بالنظر في إمكانية نقلها إلى أماكن أخرى تكون نادرة فيها⁽¹⁾.

والنقل البري هو النقل الذي يتم على اليابسة، أيا كانت أداة النقل سواء كانت سيارات، أو شاحنات، أو قطارات، ويترتب على اختلاف أداة النقل، اختلاف الأنظمة القانونية التي تحكم عملية النقل، وتبرز أهمية النقل البري للبضائع في مرونته، إذ يعتبر الوحيد الذي تنطبق عليه خدمة "من الباب إلى الباب"، أي أنه من خلال هذه الوسيلة يتمكن المشتري نقل بضائعه، من مخازن المصنع حتى إدخالها في مخازنه⁽²⁾.

ويعتبر النقل عن طريق السكك الحديدية، هو الرائج والشائع في أوساط تبادل السلع والبضائع، لأنه أكثر ضمانا وأمنا وسلامة من النقل عبر الطرق، ولقد أظهرت العديد من الإحصائيات، قلة حوادث القطارات، مع الوسائل الأخرى فضلا على أنه أكثر استيعابا وقدرة للحمولات الثقيلة، حتى أنه يمكن لقطار استيعاب حمولة 60 سيارة شاحنة، ولمسافات طويلة وسرعة واضحة مما تكون عليه في الوسائل الأخرى، الشيء الذي جعله ينافس النقل البحري⁽³⁾.

(1) علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري طبقا لأحكام القانون 17 لسنة 1999، دار الجامعة الجديدة

الإسكندرية، مصر، 2004، ص 166

(2) عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، (د.س.ن)، ص 94

(3) عمورة عمار، نفس المرجع، ص 94

وعلى الرغم من أهمية النقل من الناحية الاقتصادية، إلا أننا بصدد دراسة عقد النقل من الناحية القانونية باعتباره تصرفاً قانونياً يحقق خدمة النقل.

لذا اهتم المشرع بتنظيم أحكامه في القانون التجاري⁽¹⁾، في الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول منه، مستعرضاً أحكامه في المواد: 36، 38، 61، 75، 76، 77، وأحكامه الخاصة، في الفقرة الأولى من القسم الثاني، من نفس الفصل في المواد: من 39 إلى 55.

ولقد عرفت المادة 36 من القانون التجاري عقد النقل بأنه: «...اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن، بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين».

ويتضح من خلال التعريف، أن المشرع لم يحدد وسيلة النقل، فقد يكون عن طريق الحيوان أو السيارة أو القطار، إلا أنه حددها وأكد على ضرورة ملاءمتها لنمط النقل البري للبضائع، في نص المادة 2 الفقرة 1 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في: 07 أوت 2001 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، والتي نصت على ما يلي: «النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله، شخص طبيعي أو اعتباري، بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطريق أو السكة الحديدية، على متن مركبة ملائمة».

ونظراً للدور المهم الذي يلعبه النقل في اقتصاديات الدول، جعله من أولويات الدولة الجزائرية التي تدخلت في تنظيمه، حيث أصبحت تقوم بنفسها بدور الناقل، أو تدخله شريكاً معها، حتى تضمن رقابتها على العملية، من حيث التسيير والتنظيم، أو تنشأ شخصاً معنوياً عاماً كالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، إضافة إلى السماح للخواص بالاستثمار في قطاع النقل، منذ سنة 1988 بموجب القانون 17/88 الملغى والقانون 13/01، وبهذا يجسد عقد النقل المعنى الحقيقي للإذعان الذي تفرضه الدولة في شكل عقود نموذجية، لا تقبل المناقشة، سواء كان الناقل أحد الأشخاص المعنوية العامة أو

(1) الأمر رقم 59/75 المتضمن القانون التجاري، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، ج.ر، العدد 101، لسنة: 1975،

المعدل والمتمم بالقانون رقم: 02/05 المؤرخ 02/06/2005، ج.ر العدد: 11، لسنة: 2005

الخاصة، فهي تحرص على التدخل، بوسائل القانون العام لتشرف إشرافا تاما على شروط العقد.

الإشكالية:

ما مدى نجاعة النظام القانوني لعقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري؟
ومن خلال الإجابة على الإشكالية المطروحة سنحاول التطرق للمحاور التالية:

- ماهية عقد النقل البري للبضائع.
- تنفيذ عقد النقل البري للبضائع.
- مسؤولية الناقل البري للبضائع.

أسباب اختيار الموضوع: كان ذلك لأسباب ذاتية وأخرى موضوعية.

1- الأسباب الذاتية:

تتمثل الأسباب الذاتية لاختيارنا لهذا الموضوع، رغبتنا في مواصلة بحثنا في مجال قانون النقل الداخلي والدولي والإلمام بمختلف تفاصيله.

2- الأسباب الموضوعية:

نظرا لأهمية موضوع عقد النقل البري للبضائع، وقلة الدراسات المتخصصة في شأنه في الجزائر، مقارنة مع الدول الأخرى.

أهمية الموضوع

تتجلى أهمية موضوع النقل البري للبضائع، في الدور الاقتصادي الكبير الذي يلعبه في تحريك عجلة الاقتصاد، حيث أننا لا يمكن أن نتصور قيام اقتصاد مزدهر؛ من دون منظومة نقل، من حيث تداول السلع والبضائع وتسويقها وإعطائها قيمتها الحقيقية في أماكن عرضها، وبالتالي هو يحقق منفعة للتاجر تتمثل في تحقيقه الأرباح، ومنفعة للمستهلك تتمثل في توفيره للبضاعة التي كان يحتاجها، إضافة إلى تسريع حركة الأموال؛

وما ينتج عنها من تدفق في الميزان التجاري، أما الدور الاجتماعي يتجلى من خلال توطيد العلاقات بين أفراد المجتمع وتقريب المسافات وزيادة أواصر المحبة بينهم.

أما من الناحية القانونية وهي الأهم، فتتجلى في معرفة النظام القانوني الخاصة بهذا العقد، ومعرفة أحكام المسؤولية التي تترتب عليه.

أهداف الدراسة:

سنحاول من خلال دراستنا، التركيز على الجانب القانوني لعقد النقل البري للبضائع، وتحديد النصوص القانونية، التي نظمتها من أحكام عامة وأحكام خاصة، وتقييم مدى نجاعتها، في معالجة هذا النوع من العقود، مع تبيان ما يعتريها من نقص، محاولين إيجاد حلول لها.

الدراسات السابقة

- شتواحي العياشي-مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون تحت عنوان عقد النقل البري للبضائع -فرع قانون الأعمال-جامعة قسنطينة- كلية الحقوق و العلوم السياسية للموسم الدراسي: 2004-2005.
- سعادة فاتح -مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق- تخصص قانون الأعمال- بعنوان عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري - جامعة المسيلة- كلية الحقوق والعلوم السياسية للموسم الدراسي: 2013-2014.
- بن عنان أسماء- مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق- تخصص قانون الأعمال- تحت عنوان عقد النقل لبري في الجزائر المركز الجامعي صالحى أحمد- كلية الحقوق والعلوم السياسية للموسم الدراسي: 2016-2017.

صعوبات الدراسة:

كان الموضوع متشعبا، فواجهنا صعوبة في ضبط المسار الصحيح له، إضافة إلى النقص الفاضح في المراجع ودراسات الباحثين الجزائريين الخاصة به.

المنهج المعتمد:

ولقد اعتمدنا على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، بهدف تحليل نصوص المواد المنظمة لعقد النقل، وعلى المنهج المقارن في حالات نادرة مع بعض القوانين العربية كالقانون المصري والأردني والعراقي والعماني، بهدف إبراز قصور أو تفوق النظام القانوني الحالي للعقد النقل البري للبضائع في الجزائر.

وقد قسمنا بحثنا هذا إلى فصلين، تناولنا في الفصل الأول مضمون عقد النقل البري للبضائع وإثباته، وفي الفصل الثاني آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه.

وختمنا بخاتمة دونا فيها أهم ما توصلنا إليه من نتائج توصيات ومقترحات.

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

النقل عمل مادي يفيد التغيير المكاني للأموال والأشخاص، بواسطة أداة مقابل أجر، وهو من عقود الخدمات⁽¹⁾، التي تستند إلى فكرة التداول، حيث أن الوكالة بالعمولة تستند إلى فكرة الوساطة، وعقود الرهن التجاري تستند إلى فكرة الائتمان، فمن خلال تداول السلع، تتحقق المصلحة التجارية والربح، بواسطة نقل عروض التجارة من مكان تصنيعها لمكان تسويقها⁽²⁾.

ويتميز عقد النقل البري للبضائع بأنه عقد رضائي ملزم للجانبين وهو من عقود المعارضة ومن العقود المسماة وهو عقد إذعان نظرا للاختلاف القوة الاقتصادية بين الناقل والمرسل فالناقل يعد صيغة نموذجية للعقد وهنا قد يظهر عدم دقة قولنا أنه عقد رضائي.

أما عن أطرافه فهو يبدأ بطرفين هما الناقل والمرسل، لينتهي بثلاث أطراف، حيث ينظم إليهم المرسل إليه.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد، الإفلاس والعقود التجارية طبقا لأحكام القانون 17 لسنة 1999، دار النهضة العربية،

القاهرة، مصر، (د.س.ن) ص 41

(2) علي البارودي ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 166

وخصائصه ونطاقه

:

حضي عقد النقل البري للبضائع، باهتمام معظم التشريعات العربية والغربية نظرا لأهميته الكبيرة، فتناوله المشرع الجزائري في الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول من القانون التجاري من خلال المواد 39 إلى 55. والمشرع المصري في الفصل السابع من الباب الثاني الخاص بالالتزامات والعقود التجارية من خلال المواد 217 إلى 254. أما المشرع الأردني فقد تناوله في الباب الثالث ضمن المواد 68 إلى 79 من قانون التجارة، أما المشرع البحريني فقد نص عليه في الفصل السادس، من خلال المواد 226 إلى 251، والمشرع الكويتي نص عليه في الفصل الثاني من قانون التجارة، من خلال المواد 163 إلى 187⁽¹⁾. والمشرع العماني فأورد أحكام عقد النقل بصفة عامة في الفصل الأول من الباب الثالث من 156 إلى 183⁽²⁾.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البري للبضائع وخصائصه

حتى نحدد تعريف عقد النقل البري للبضائع، لا بد من تعريفه فقها وقانونا، مع توضيح أهم خصائصه.

وقبل الولوج في التعاريف، لا بد أن نرجع على المفهوم اللغوي للنقل بصفة عامة، حيث جاء في لسان العرب «النقل تحويل الشيء من موضع إلى موضع آخر»، نقله، ينقله، نقلا فانقل⁽³⁾.

(1) منير على هليل، مبادئ القانون التجاري، طبعة 2012، ص 21⁽¹⁾

(2) عادل على المقدادي، القانون التجاري، العقود التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1، 2014، ص 66

(3) ابن منظور، لسان العرب، تحقيق اليازجي وجماعة من اللغويين، دار صادر، بيروت، 1414 هـ، المجلد 11،

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري

سنتناول في هذا الفرع التعريف الفقهي لعقد النقل البري للبضائع، والتعريف القانوني.

أولاً - التعريف الفقهي

اتفق معظم الفقه على أن عقد النقل البري للبضائع، هو توافق إرادتي الناقل والمرسل في إحداث أثر قانوني معين، حيث يتعهد بتحويل الشيء (البضاعة) من نقطة تواجدها إلى النقطة المراد توصيلها باستخدام وسائل خاصة، وفي المقابل يتعهد المرسل بدفع أجرة⁽¹⁾.

ثانياً - التعريف القانوني:

يقصد بعقد النقل بأنه العقد الذي يتم من خلاله تأمين نقل شخص أو شيء من موضع إلى آخر حيث جاء في نص المادة 36 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم أن: «عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين»⁽²⁾.

وقد اعتبر المشرع الأردني، قانون النقل من الأعمال التجارية في المادة السادسة من قانون التجارة، وعرفته المادة 68 من ذات القانون كما يلي: «يقصد بالنقل العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر»⁽³⁾. عرفه المشرع المصري في نص المادة 208 من القانون التجاري على أنه «اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجرة»⁽⁴⁾.

عرفه المشرع البحريني في نص المادة 224 بأنه: «اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم»، بينما

(1) عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، 2006 ص 11

(2) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 96

(3) أكرم ياملكي، القانون التجاري، دراسة مقارنة للأعمال التجارية والتاجر، جامعة عمان العربية للدراسات

العليا، الأردن، 2010 ص 221

(4) عزيز العكييلي، الوسيط في شرط القانون التجاري، الأعمال التجارية، العقود التجارية، المتجر، الجزء الأول،

دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص 293

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

عرفه المشرع الكويتي في المادة 161 من قانون التجارة بأنه: « اتفاق يلتزم بموجبه الناقل بأن يقوم بنقل شيء أو شخص إلى جهة معينة مقابل أجر معين»⁽¹⁾.

وعرفه المشرع اليمني في نص المادة 141 من القانون التجاري بأنه: «اتفاق يلتزم بموجبه الناقل بأن يقوم بنقل شيء أو شخص إلى جهة معينة مقابل أجر معين»⁽²⁾.

والملاحظ أن جميع هذه التعاريف، اشتملت لفظ « شيء » بدل لفظ بضاعة، وهو لفظ أوسع وأشمل من لفظ بضاعة، حيث أن البضاعة هي القابلة للتداول بثمن، أما الشيء فقد يكون قابلاً للتداول، فيكون بضاعة و قد يكون غير قابل للتداول كالأثرقيات مثلاً⁽³⁾.

وجميعها حددت الالتزام الذي يقابل عملية النقل المتمثل في الثمن، ماعدا التعريف الذي سنه المشرع الأردني، الذي أهمل هذا الأمر، وتداركه في نص المادة 69 القانون التجاري التي أشارت إلى دفع الأجرة مقابل الالتزام بالنقل، حيث اعتبر عقد النقل من عقود المعارضة، التي تلزم كلا الجانبين تنفيذ التزامهما المتقابلة⁽⁴⁾.

أما القانون الموجه والمنظم للنقل البري في التشريع الجزائري رقم 13/01 المؤرخ بتاريخ 2001/08/07 المعدل والمتمم، عرف قانون النقل البري في نص المادة 02 فقرة 1 منه: «النقل البري كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة»⁵.

والملاحظ من نص المادة أن المشرع خص قانون النقل البري للبضائع بتعريف محدد، بينما جاء التعريف الأول شاملاً لمختلف أنواع النقل، من نقل بري، وبحري وجوي، كما أنه حدد وسيلة النقل من طريق باستعمال المركبات من حافلات وشاحنات أو سيارات أو عن طريق السكك الحديدية عن طريق القطارات.

(1) منير علي هليل، المرجع السابق، ص 219

(2) عبد الوهاب عبد الله أحمد المعمري، القانون التجاري 2-جامعة العلوم والتكنولوجيا، ط 1، صنعاء 2016، ص 69

(3) بن عنان أسماء، مذكرة لنيل مقتضيات شهادة ماستر، قانون النقل البري للبضائع، المركز الجامعي صالحى أحمد، النعامة، 2016/2017، ص 8

(4) عزيز العكيلى، نفس المرجع، ص 293

(3) المادة 2 الفقرة 1 من القانون 13/01، المتضمن القانون الموجه والمنظم للنقل البري، ج. ر، العدد 44

لسنة 2001، المعدل والمتمم بالقانون 09/11 المؤرخ 11/06/05، ج ر، العدد 32 لسنة 2011

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للبضائع

يتميز عقد النقل كغيره من العقود بمجموعة من الخصائص، نستشفها من خلال تعريفه، فهو عقد رضائي يبرم بمجرد توافق الإرادتين وتطابق الإيجاب والقبول دون إجراء لاحق، وهو من العقود الملزمة للجانبين فيلتزم فيه الناقل بتنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه، ويلتزم المرسل بدفع الأجرة⁽¹⁾ وبهذا يكون عقد معاوضة، يحصل فيه الناقل على عوض من المرسل مقابل قيامه بعملية النقل، كما يمكن اعتباره عقدا تجاريا، وعقد إذعان وعقدا مسمى.

1- عقد رضائي:

تتجلى الرضائية في عقد النقل، حينما يكون لطرفيه كامل الحرية في الاتفاق على عناصره، وشروطه، ويكون فيه الناقل شخصا طبيعيا، أو هيئة غير محتكرة لعملية النقل⁽²⁾. حيث أن المشرع لم يشترط شكلا معيناً لإبرامه، ولم يشترط فيه تسليم الشيء المراد نقله؛ بل اشترط تطابق إرادتي الناقل والمرسل فقط، فهو ليس من العقود الشكلية، ولا من العقود العينية التي تستوجب التسليم⁽³⁾. أي أنه ينعقد بمجرد اتفاق الناقل والمرسل، وحصول الرضا بينهما، فقد جاءت معظم التشريعات العربية، تنص صراحة على ذلك، حيث تضمنت المادة 70 من قانون التجارة الأردني ما يلي «يتم عقد النقل حينما يتفق الفريقان على عناصره وشروطه (حتى قبل تسليم الشيء إلى الناقل من قبل المرسل) إلا إذا اتفق الفريقان صراحة أو ضمنا على تأخير إبرام العقد إلى ما بعد التسليم»⁽⁴⁾.

أما المشرع المصري فقد تناوله في الفقرة 1 من نص المادة 210 بقوله: «يتم عقد النقل و عقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق»⁽⁵⁾.

(1) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 12

(2) عدلي أمير خالد، نفس المرجع، ص 21

(3) فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، مصادر القانون التجاري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان،

الأردن، 2009، ص 220

(4) أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص 245

(5) علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2001، ص 173

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

أما المشرع الجزائري فأشار إلى ذلك، في نصوص المادة 36 السالفة الذكر والمادة 38 من القانون التجاري التي نصت على مايلي: «يتكون عقد النقل وعقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده»، وكل شرط يقضي بخلاف ذلك باطل، طبقاً لنص المادة 77 من القانون التجاري⁽¹⁾.

وعليه عقد النقل البري للبضائع من العقود الرضائية، التي تتم باتفاق طرفيه عن طريق تبادل الإيجاب والقبول بين الناقل والمرسل، دون صبه في قالب أو شكل محدد، ودون إقرار أي التزام على المرسل فيه⁽²⁾.

فعقد النقل البري للبضائع لايعتبر من العقود الشكلية ولا من العقود العينية التي تشترط التسليم⁽³⁾.

غير أن الفقه والقضاء الفرنسيين، اشترط إلزامية التسليم لإبرام العقد، فالعقد يتم بمجرد اتفاق الطرفين مع ضرورة تسليم المرسل البضاعة للناقل⁽⁴⁾.

ويغلب أن يكون الإيجاب من جانب الناقل، في عقد النقل البري للبضائع عرضاً عاماً موجهاً للجمهور⁽⁵⁾.

حيث أنه ينتج آثاره لمجرد انعقاده، ويكون التسليم التزاماً على المرسل، ينشأ عن العقد، فالغالب أن يكون النقل عقد إذعان، يقتصر القبول فيه على مجرد التسليم بشروط

(1) المادة 77 من الأمر 59/75، المؤرخ في: 26/9/1975، المتضمن القانون التجاري الجزائري، ج. ر. العدد 101، لسنة 1975، المعدل والمتمم بموجب آخر تعديل القانون 20/15 المؤرخ في 30/12/2105، ج. ر. 71 لسنة 2105

(2) محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، كلية الحقوق جامعة البتراء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط الأولى ص 230

(3) أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص 245

(4) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 294

(5) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 413

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

مقررة، يضعها الناقل ولا يقبل المناقشة فيها، أي أن الإيجاب عام موجه إلى الجمهور ويتم العقد بمجرد قبول المرسل أو الراكب⁽¹⁾

2- عقد إذعان:

يذهب الفقه إلى القول بأن عقد النقل البري للبضائع من عقود الإذعان، التي يكون فيها أحد الطرفين في مركز قوة، ويملي شروطا وضعها مسبقا على الطرف المذعن، دونما أي مناقشة أو تعديل، وما على هذا الأخير سوى القبول بهذه الشروط⁽²⁾.

فليس للمرسل أي حرية في التفاوض، حول شروط العقد التي يضعها الناقل مسبقا، وهو بذلك ملزم بقبولها دفعة واحدة، أو رفضها دفعة واحدة، ويتضح هذا جليا إذا كان الناقل من أشخاص القانون العام، أو كان محتكرا لنوع من أنواع النقل، كاحتكار البريد لنقل الرسائل، ليرتقي عقد النقل إلى العقود الإدارية، وذلك لارتباطه بثلاث عناصر، تتمثل في أن يكون أحد أطراف العقد من أشخاص القانون العام، ومتصلا بمرفق عام، ويتضمن شروطا غير مألوفة في القانون الخاص⁽³⁾.

وإذا تساؤلنا عن تعريف عقد الإذعان في التشريع الجزائري، نلاحظ أن المشرع لم يعرفه وإنما وضع له حكما قانونيا، في نص المادة 70 من ق.ت.ج، التي تنص على مايلي: «يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب و لا يقبل مناقشة فيها»⁽⁴⁾.

واعتبره عقدا حقيقيا ووصف التفاوت الحاصل بين مركزي طرفي العقد بأنه تفاوت اقتصادي لا قانوني، وليس له أي تأثير على مبدأ الرضائية في تكوين العقد، الذي يخضع كغيره من العقود للأحكام العامة⁽⁵⁾.

(1) منير علي هليل، المرجع السابق، ص 220

(2) فوزي محمد سامي، المرجع السابق، ص 220

(3) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 20-21

(4) المادة 70 من الأمر القانوني التجاري رقم 59/75، المتضمن القانون التجاري الجزائري.

(5) بلحاج لعربي، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري الجزء الأول، دار الهومة، الطبعة 2، 2015-2016،

ص 343، 344

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

فيحتكر الناقل عمليات النقل، سواء كان الناقل مؤسسة عامة أو مؤسسة خاصة، تحصلت من الدولة، على حق احتكار عملية النقل في منطقة ما، والدولة في كلتا الحالتين هي من تفرض شروط النقل، وضمنه دون أن يكون للمرسل حق مناقشتها، بل له حق قبولها

كما هي أو رفضها، وهنا يأخذ عقد النقل البري للبضائع، سمة الإذعان تجاه المرسل، الذي قد يكون جاهلا تلك الشروط أثناء إبرام العقد، ويتم إعلامه بها أثناء مرحلة تنفيذ العقد فقط، حينما يسلمه الناقل مستند النقل⁽¹⁾.

ولا يقتصر الإذعان على المرسل فقط، فقد يحدث أن يكون الناقل طرفا مذعنا، شأنه شأن المرسل، متى كان حاصلًا على ترخيص إداري من الدولة لمزاولة عملية النقل، فحينها تتدخل هذه الأخيرة لتفرض عليه شروط العقد⁽²⁾.

إذا قامت الدولة بعملية النقل بواسطة هيئاتها العامة أو أوكلت شركات خاصة، فإن النقل يكتسي لونا خاصا، تمتزج فيه أحكام القانون الخاص مع أحكام القانون العام⁽³⁾. والشائع في عقد النقل أن شروطه تفرغ في نماذج محددة ومعدة مسبقا⁽⁴⁾، وهي غير قابلة للنقاش، ولا للتعديل من قبل الطرف المذعن، غير أن هذا لا يعني الحرية المطلقة للطرف القوي في إملاء شروطه، التي قد تصل إلى التعسف، حيث تتدخل المحكمة بإعادة التوازن للعلاقة العقدية بين الناقل والمرسل⁽⁵⁾.

فقد أولى المشرع الجزائري الحماية للطرف المذعن، ونص على تعديل أو إعفاء الشروط التعسفية بإلغائها وتفسير العبارات الغامضة لمصلحته حسب نصي المادتين 110 و 112 من القانون المدني⁽⁶⁾.

(1) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 295

(2) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 413 .

(3) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 21 .

(4) السيد محمد الفقي، القانون التجاري، كلية الحقوق جامعتي الإسكندرية وبيروت العربية، منشورات الحلبي القانونية، طبعة 2005، ص 269

(5) فوزي محمد سامي، المرجع السابق، ص 226.

(6) المادة 110 والمادة 112 من 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 ز، العدد 31، لسنة 2007

03- عقد تجاري:

يعتبر عقد النقل البري للبضائع من العقود التجارية بحكم ماهيتها الذاتية⁽¹⁾، ولقد جاء في الفقرة 08 من نص المادة 02، ق.ت.ج، مايلى: «يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه...كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال»⁽²⁾.

ويقصد بالنقل هنا، نقل البضائع أو الحيوانات، ويقصد بالانتقال انتقال الإنسان بوسائل النقل المختلفة، وحتى نستطيع القول أن عقد النقل البري للبضائع عقد تجاري؛ لابد أن يتم عن طريق مشروع، لا بعمليات منفردة حتى يتحقق عنصر المضاربة، ويتحقق الربح، ويعتبر مشروع النقل عملا تجاريا، أي كانت صفة القائم به، سواء كان شخصا طبيعيا، أو شخصا معنويا تابعا للقطاع الخاص أو العام⁽³⁾.

فاحتراف الناقل مهنة النقل تكسب العقد الصفة التجارية وتخضعه لأحكام القانون التجاري، ولأحكام القوانين الخاصة بالنقل⁽⁴⁾.

أما بالنسبة للمرسل فلا يعد العقد تجاريا إلا إذا كان هذا الأخير تاجرا، أو أبرم العقد لأمر تتعلق بتجارته، عملا بنظرية الأعمال بالتبعية⁽⁵⁾.

وقد نصت الفقرة 01 من نص المادة 04 من ق.ت.ج، على مايلى: «يعد عملا بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره»⁽⁶⁾.

والملاحظ في هذا النص أن المشرع أضفى الصفة التجارية كذلك على الأعمال التي يقوم بها التاجر لحاجات تجارته، واعتبرها اعتدادا بمهنة الشخص الذي يقوم بها بغض النظر

عن طبيعتها الذاتية، فأكسبها الصفة التابعة لهذه المهنة وأطلق عليها اسم الأعمال التجارية بالتبعية⁽⁷⁾.

(1) فوزي محمد سامي، المرجع نفسه، ص 221

(2) المادة 02 الفقرة 08 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري

(3) أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر 1980، جامعة قسنطينة، ص 82

(4) السيد محمد الفقي، المرجع السابق، ص 273 و 272

(5) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 296

(6) المادة 04 الفقرة 01 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري

(7) أحمد محرز، المرجع السابق، ص 100

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

حيث أن المرسل غير التاجر، الذي يقوم بنقل أثاث بيته من منطقة إلى أخرى بغية تغيير مسكنه، لا يكون العقد تجاهه، عقدا تجاريا بل هو عقد مدني⁽¹⁾.

فعقد النقل البري للبضائع عقد تجاري بالنسبة للناقل، الذي يباشره على وجه الاحتراف والمقاوله، وبالنسبة كذلك للمرسل إلي يحمل صفة التاجر، أو كان النقل بسبب تجارة له، أما إن لم يكن المرسل كذلك، أعتبر النقل عملا مدنيا، تسري عليه أحكام القانون المدني⁽²⁾.

كما أن الناقل الذي يقوم بنقل مجاني بنية التبرع، أو يقوم بتقديم خدمة دون مقابل، ينفى الصفة التجارية على العقد، لأنه كان بدون عوض، غير أنه يجب الانتباه إلى استظهار نية التبرع، فقد يحدث أن يكون الظاهر تبرعا، والباطن غير ذلك، فقد يتلقى الناقل مقابلا غير النقود⁽³⁾.

أو يتم النقل بصفة عرضية فيخرج من دائرة العقد التجاري، إلى دائرة عقد المقاوله ويخضع لأحكام عقد المقاوله المقننة في القانون المدني⁽⁴⁾.

4- عقد ملزم للجانبين:

يعتبر عقد النقل البري للبضائع، كغيره من العقود التي تستوجب الوفاء بالالتزامات الواقعة على طرفيه، فهو عقد ملزم للجانبين، أي أنه عقد تبادلي ينشئ التزامات وحقوق متقابلة في ذمة طرفيه، حيث يعتبر كل طرف دائئا ومدينا في آن واحد⁽⁵⁾. فهو يبرم بمجرد توافق وتطابق الإرادتين، فيلتزم فيه الناقل بعملية النقل في الميعاد المتفق عليه ويلتزم المرسل بدفع الأجرة⁽⁶⁾.

وقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 55 من القانون المدني على ما يلي: «يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضهما بعضا»¹.

(1) محمود محمد عابنة، المرجع السابق، ص 231

(2) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 12

(3) علي البارودي ومحمد فريد لعربي، المرجع السابق، ص 169-170

(4) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 414

(5) بلحاج لعربي، المرجع السابق، ص 115

(6) عدلي أمير خالد، المرجع السابق ص 12

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

فإذا أبرم الطرفان العقد بعد الاتفاق على شروطه وعناصره فإنه يترتب التزامات متقابلة في ذمتها، حيث يلتزم الناقل بالقيام بعملية النقل في الميعاد المتفق عليه، وفي المقابل يلتزم المرسل بدفع الأجرة المتفق عليها⁽²⁾.

وتطبيقاً لأحكام القواعد العامة في تنفيذ العقود الملزمة للجانبين، إذا تخلف أحد طرفي العقد عن تنفيذ التزامه، جاز للمتعاقد الآخر أن يمتنع عن التنفيذ أيضاً، وإذا قام أحدهما بتنفيذ التزامه وامتنع الطرف الآخر عن التنفيذ، جاز لمن التزم بالتنفيذ اللجوء إلى الطرق القانونية التي تلزمه بذلك إن لم يكن التنفيذ مستحيلاً⁽³⁾.

وله كذلك أن يطلب فسخ العقد مع التعويض، وهذا ما أكدته المادتان 119 و 123 على التوالي من القانون المدني الجزائري⁽⁴⁾.

ومع ذلك فمن مصلحة الناقل التمسك بتنفيذ الالتزام، ونقل البضاعة حي يتمكن من استيفاء الثمن، ومن مصلحة المرسل تحريك المسؤولية الناقل على تنفيذ العقد⁽⁵⁾.

5 عقد معاوضة:

يوصف عقد النقل البري للبضائع، بأنه عقد معاوضة، يتلقى فيه كلا الطرفين من ناقل ومرسل عوضاً لما قدمه، فالناقل يحصل على ثمن مقابل نقله للبضاعة، والمرسل يحصل على خدمة نقل للبضاعة، مقابل دفعة لثمن النقل للناقل⁽⁶⁾.

وهذه الخاصية مرتبطة بسابقتها، التي تلقي على طرفي العقد التزامات متقابلة⁽⁷⁾، إذ يلتزم الناقل فيه بالقيام بعملية النقل في الآجال المحددة، ويلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وعملاً بالأحكام العامة إذا لم يوف أحد الطرفين بالتزامه، جاز للطرف الآخر المطالبة بالفسخ، إلا

(1) المادة 55 من الأمر 58/75 المتضمن القانون المدني الجزائري

(2) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 97 ص 98.

(3) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 296

(4) المادة 119 والمادة 123 من الأمر 58/75 المتضمن القانون المدني الجزائري

(5) السيد محمد الفقي، المرجع السابق، ص 269

(6) محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 232

(7) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 296

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

أنه نادرا ما يحدث هذا في الواقع، إذ يفضل الطرف المتضرر التعويض عن الضرر الذي لحقه من تلف للبضاعة أو تأخير⁽¹⁾.

وقد لا يكون المقابل دائما مباشرا، ومتمثلا في الثمن، وإنما قد يكون شيء آخر، كأن يقدم الناقل لعامليه، عمليات نقل لبضائعهم دون دفع الثمن، مقابل ما يقدمونه له من خدمات، وهنا يكون عقد النقل من عقود المعاوضة وليس بنقل مجاني⁽²⁾.

أما النقل الذي يقوم به الناقل على سبيل المجاملة، ولا يكون بمقابل حقيقي، أي يكون مجانا فلا يعتبر عقدا وتترتب عليه المسؤولية التقصيرية، لا العقدية، في حال تضرر للبضاعة⁽³⁾.

لأن الأجرة شرط مهم من شروط إبرام عقد النقل البري للبضائع، ووجودها من عدمه يحدث الفرق إلا أن قيمتها لا تؤثر عليه، فيحدث أن يتم النقل بأجرة ضئيلة مقارنة بتكلفة النقل⁽⁴⁾.

غير أنه ذهب رأي إلى اعتبار النقل المجاني، عقد نقل يخضع لأحكام القوانين العامة لا للأحكام القانون التجاري⁽⁵⁾.

6- عقد مسمى

يعتبر عقد النقل البري من أبرز العقود المسماة، حيث خصه المشرع باسم محدد، ونظام أحكامه لكثرة تداوله بين الناس، ولقد نظمت معظم التشريعات أحكامه في قانون التجارة، بينما خصته تشريعات أخرى بقوانين خاصة⁽⁶⁾.

مثل ما قام به المشرع الجزائري عند إصداره لقانون النقل القانون الموجه والمنظم للنقل البري رقم: 13/01 المؤرخ في: 07/08/2001 المعدل والمتمم بالقانون رقم: 09/11 المؤرخ في 05/06/2011.

(1) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 12

(2) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 412

(3) السيد محمد الفقي، المرجع نفسه، ص 273

(4) بسام أحمد الطراونة وياسم محمد ملحم، مبادئ القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة ص 225

(5) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 413

(6) زهير عباس، كريم مبادئ القانون التجاري دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان 1995، ص 278

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

المطلب الثاني: نطاق عقد النقل البري للبضائع

يتميز عقد النقل البري للبضائع بأنه عقد يبدأ بطرفين وينتهي بثلاث أطراف، حيث ينضم طرفاً آخر لم يكن موجوداً في بداية العقد، يعرف بالمرسل إليه، كما أنه يتشابه مع عدة عقود ترتبط به، فإما تنشأ قبله وتحتاج إليه كإجراء تكميلي، ويكون في هذه الحالة عقد النقل البري للبضائع تابعاً لها، أو تنشأ بعده، فيكون حيث يكون عقد النقل البري للبضائع يتشابه عقد النقل البري للبضائع مع بعض العقود الأخرى، وقد تندمج عملية النقل بعمليات أخرى سابقة ولاحقة.

الفرع الأول: أطراف عقد النقل البري

تبدأ عملية النقل بين طرفين فقط هما الناقل والمرسل، إلا أنها غالباً ما تنتهي بثلاث أطراف، فيفترض أن يوجد في عقد النقل ثلاث أطراف هم الناقل والمرسل والمرسل إليه، الذي يعتبر أجنبياً عن العقد، إلا أنه قد يكون المرسل هو نفسه المرسل إليه، فيصبح العقد بين طرفين فقط، ورغم أن المرسل إليه طرف لم يظهر في بداية العلاقة، إلا أن ظهوره عند آخر العملية يكسبه بعض الحقوق منها حق مطالبة الناقل بتسليم البضاعة ومقاضاته في حال الامتناع⁽¹⁾.

كما يمكن أن تتسحب بعض آثار عقد النقل إلى المرسل إليه، كأن يحملها المرسل بعض الالتزامات الناشئة عن العقد، وإن لم يكن طرفاً فيه كدفع الثمن مثلاً إذا اتفق المرسل والناقل على تأخيره وكان ذلك موضحاً في وثيقة النقل⁽²⁾.

أولاً: الناقل

هو الطرف الأول في العقد، الذي يلتزم بنقل شيء إلى مكان معين باستخدام وسائله الخاصة، وقد فرق المشرع الأردني بين محترف النقل الذي يكتسب صفة التاجر، ويسمى ملتزم النقل، وبين من لا يحترفه فيسمى الناقل، إلا أن المتعارف عليه والرائج هو اسم الناقل⁽³⁾.

(1) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 96 و 97

(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 68

(3) عزيز العكيلي، المرجع السابق ص 298، انظر زهير عباس كريم، مبادئ القانون التجاري، ص 280

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

وهو كل شخص طبيعي أو معنوي عام أم خاص، يجعل من النقل مهنة عادية له، فيتعهد بنقل البضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجر، شريطة حصوله على ترخيص من الجهات المختصة لمزاولة نشاطه، وإلا تعرض لعقوبات جزائية إضافة لحرمانه من الترخيص لمدة تصل إلى ثلاث سنوات⁽¹⁾.

أما المشرع الجزائري فأشار إليه في المادة 17 من القانون 01/03 المؤرخ في: 07 أوت 2001 المعدل، وعرفه على أنه "الشخص الذي يمارس نقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة، ويكون شخصا طبيعيا أو معنويا ولاكتسابه صفة الناقل يجب عليه القيد في السجلات التجارية وسجل الناقلين، والحصول على رخصة من مدير لنقل المختص إقليميا⁽²⁾.

ثانيا: المرسل

هو الطرف الثاني في عقد النقل، المتعامل مع الناقل والذي ترجع إليه البضاعة⁽³⁾ وهو من يرغب في نقل البضاعة، فيلجأ إلى الناقل للاتفاق معه حول عناصر شروط العقد، حيث لا يبرم العقد إلا باتفاقهما على تحديد مكان التسليم، وكمية البضاعة، ونوعه، وكل ما يميزها عن غيرها من أوصاف، وتحديد ثمن نقلها، وتحديد من يلتزم بدفع ثمن النقل⁽⁴⁾.

ويسمى الشاحن أيضا، وهو يحدد أيضا للناقل الوسيلة التي يريد أن تتم بها عملية النقل، واسم المرسل إليه إضافة إلى العناصر الأخرى المتعلقة بالبضاعة⁽⁵⁾.

ثالثا: المرسل إليه

سبق وأن ذكرنا أنه يبرم عقد النقل مبدئيا بين الناقل والمرسل، غير أنه قد يظهر بعد تنفيذ العقد طرف ثالث يدعى المرسل إليه، كما هو الحال في البيوع الدولية، حيث يبرم المشتري عقد النقل للبضاعة وتسليمها عند الوصول إلى المرسل إليه للمشتري، واكتساب المرسل

(1) محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 233

(2) سعادة فاتح، عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق، جامعة المسيلة، 2014-2015، ص 10

(3) عادل علي المقدادي، المرجع السابق ص 67

(4) عزيز لعكيلى، المرجع السابق، ص 302

(5) بسام أحمد طراونة وباسم محمد ملحد، المرجع السابق، ص 231

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

إليه حقوقا وتحمله التزامات بالرغم من انه ليس طرفا في العقد ينتافى ومبدأ نسبية آثار العقد المنصوص عليها في القانون المدني التي تقضي بأن العقد لا يترتب آثار إلا في ذمة أطرافه⁽¹⁾.

فالقواعد العامة في القانون، تقتصر أثر العقد فيما بين المتعاقدين فقط، إلا أنه وخروجا عن الأصل فقد خول القانون للمرسل إليه حق إقامة دعوة مباشرة على الناقل في حال عدم التزامه بتنفيذ العقد⁽²⁾.

وتبقى نسبية آثار العقد تقتضي بقاء المرسل إليه طرفا أجنبيا عن العقد، ولا تربطه أي صلة بالناقل، إلا أن عقد النقل يترتب آثارا على الأطراف الثالث، فيكسب المرسل إليه حقوقا في مواجهة الناقل، ويكسب الناقل حقوقا في مواجهة المرسل إليه مصدرها العقد.

الفرع الثاني: تمييز عقد النقل البري عن بعض العقود المشابهة له

يتشابه عقد النقل البري للبضائع مع بعض العقود الأخرى، وقد تندمج عملية النقل بعمليات أخرى سابقة ولاحقة، فهو ينصب أساسا على تغيير مكان الشيء المراد نقله، باستخدام أحد وسائل النقل البرية في مدة معقولة، ويكون فيه الناقل مستقلا تماما في مباشرة عمله، ودون تدخل أي طرف⁽³⁾.

ومنه يمكننا تحديد معيارين هامين لتمييز عقد النقل البري للبضائع عن باقي العقود المشابهة له كما يلي:

1- معيار التغيير المكاني للبضاعة.

2- معيار الاستقلال القانوني للناقل في تنفيذ العقد⁽⁴⁾.

وسنحاول في هذا الفرع توضيح أهم أوجه التشابه وأوجه الاختلاف من خلال هاذين المعيارين المذكورين سابقا كما يلي:

(1) عزيز لعكيلي، نفس المرجع، ص 302

(2) بسام أحمد طراونة وباسم محمد ملحد، نفس المرجع، ص 231

(3) علي البارودي ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 170

(4) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 270

أولاً: معيار التغيير المكاني للبضاعة

يعرف النقل البري للبضائع على أنه عمل مادي يفيد التغيير المكاني للبضائع، فالناقل ملزم بالقيام بتنفيذ العمل الموكل إليه كالتزام رئيسي، كما قد يحدث أن تتم عملية النقل تكون تابعة لعقد آخر، وهنا يقع الإشكال في اعتبار هذه العملية ضمن نطاق عقد النقل البري للبضائع، أو أنها تخرج منه وتصنف في عقد آخر؟ وسنتناول شرح هذا الجزء كما يلي:

1 - الالتزام بنقل البضاعة التزاماً رئيسياً:

باعتقاد هذا المعيار سيتضح لنا الفرق بين عقد النقل البري للبضائع مع نظيره عقد الإيجار وعقد الوديعة.

أ- عقد النقل البري للبضائع وعقد الإيجار

في عقد الإيجار يضع المؤجر أداة النقل تحت تصرف المرسل، بحيث يتمكن من الانتفاع بها، لمدة محددة مقابل بدل إيجار معلوم، كتأجير السيارات والسفن والطائرات، وهو يختلف عن عقد النقل البري للبضائع، كون هذا الأخير يقوم أساساً على التغيير المكاني للبضاعة، باستخدام أحد وسائل النقل البرية في مدة محددة، ويكون فيه الناقل ملزماً بتنفيذ عمل⁽¹⁾.

ب - عقد النقل البري وعقد الوديعة

كما ذكرنا سابقاً أن عقد النقل البري للبضائع يقوم أساساً على عمل مادي محض، يتم خلاله نقل الشيء أو البضاعة من مكان إلى آخر، باستعمال إحدى وسائل النقل البرية المعروفة وفي مدة محددة⁽²⁾.

فالناقل يكون فيه ملزم بتحقيق غاية، وهي نقل الشيء من مكان إلى آخر، لا ببذل عناية، كما هو الشأن بالنسبة لعقد الوديعة، ومن هنا يتضح الفرق الجوهرى بين العقدين، حيث أن عقد الوديعة لا يقوم على تغيير مكان البضاعة، بل يلزم الموعد لديه حفظ الشيء المنقول، وصيانته في نفس مكانه، لحين تسليمه للموعد حتى ولو كانت بأجر⁽³⁾.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 416

(2) علي البارودي ومحمد فريد العريني المرجع السابق، ص 170

(3) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 270

2- الالتزام بنقل البضاعة التزام تبغي

قد يحدث أن يكون التزام الناقل بتغيير مكان البضاعة التزاما تبغيا لعقد آخر كما أشرنا سابقا، ما يجعلنا أمام عقدين مشابهين لعقد النقل البري للبضائع، سنتطرق إليها فيما يلي:

أ- عقد النقل البري وعقد الفندقية

قد تختلط عملية النقل البري للبضائع بعمليات أخرى مشابهة لها، كأن تقترن بعقد الفندقية، حيث يتكفل فيه صاحب الفندق بنقل النزلاء وبضائعهم من المطارات أو المحطات البرية للنقل، أو من محطات السكك الحديدية إلى الفندق، ثم إعادتهم بعد انتهاء مدة إقامتهم بالفندق إلى محطات السفر والسافة الذكر مقابل أجر إضافي، فهنا يلاحظ أن عقد الفندقية يعتمد على عملية النقل كإجراء تبغي، وهو بهذا ليس عقد نقل⁽¹⁾.

ب- عقد النقل وعقد البيع

يعرف عقد البيع حسب نص المادة 351 من ق.م.ج: « بأنه عقد يلتزم بمقتضاه البائع بأن ينقل للمشتري ملكية شيء أو حقا ماليا آخر في مقابل ثمن نقدي»². فعقد البيع عقد ملزم للجانبين، حيث يقع على البائع التزام تسليم البضاعة مقابل تسليم المشتري له ثمن البضاعة، وبتطور آليات البيع وتطور تقنيات تسويق البضاعة، يلجأ الكثير من الباعة لاستقطاب عدد أكبر من العملاء والزبائن، عن طريق إضافة آلية التوصيل وهي آلية تابعة لعملية البيع، مقابل قيمة إضافية على ثمن البضاعة، وبالتالي عملية النقل تلك التابعة لعملية البيع لا تعتبر عقد نقل.

وعليه لا يعتبر البائع ناقلا، حينما يوصل البضاعة إلى المشتري؛ بل هو يوفي بالالتزام أملاه عليه عقد البيع، ونفس الشيء في عقد البيع الدولي الذي يضم ثمن البضاعة وقيمة التعويض عليها وثمان نقلها⁽³⁾.

(1) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 15

(2) المادة 351 من الأمر 58/75 المتضمن القانون المدني الجزائري

(3) عزيز العكيلى، المرجع السابق، ص 294

ثانياً: معيار تمتع الناقل بالاستقلال القانوني في تنفيذ التزامه

مما لا شك فيه أن عقد النقل البري للبضائع عقد قائم بذاته، والناقل فيه يتمتع بكامل الاستقلالية في تنفيذه، دونما تدخل أي طرف، حيث أن له السلطة التامة على عملية النقل، وعلى أساس هذا المعيار سنوضح أوجه الاختلاف بينه وبين العقود التالية:

1- عقد النقل البري وعقد العمل

سبق وأن ذكرنا أن الناقل في عقد النقل يتمتع بالاستقلال القانوني في تنفيذ التزامه، فهو صاحب القرار والمسيطر، على عملية النقل ولا دخل لأي طرف فيه، وهذا ما لا نجده في عقد العمل، حيث العامل لا يكون مستقلاً في تنفيذ الأعمال الموكلة إليه، بل يبقى دائماً تحت إمرة مرؤوسه وتابعا له، وملزماً بالتنفيذ كما طلب منه، كما أن مفهوم الأجرة في العمل يختلف عن مفهومها في عقد العمل⁽¹⁾.

إضافة إلى أنه في عقد العمل، يكون طرفي العقد مرتبطين ببعضهما البعض، بحكم علاقة العمل التي تربطهما، فعلاوة على إملاء الأوامر وتنفيذها، وما يقابله من أجر أو راتب، توجد علاقات اجتماعية وأخرى إنسانية تجمعهما، كالتشجيع على العمل بالعلاوات والتعويضات، وتبادل التهاني في المناسبات، إلى غيره من الأمور التي تفرضها ظروف العمل، أما في عقد النقل فالطرفين منفصلين تماماً عن بعضهما، ويربطهما التزام عقدي قائم على التنفيذ وتبادل الالتزامات⁽²⁾.

2- عقد النقل وعقد القطار

غالباً ما نتحدث عن عقد القطار عندما يتعلق الأمر بالسفينة، إلا أنه قد تحدث أن تقرر مركبة عادية كشاحنة أو سيارة، فتقوم الآلة القاطرة بسحبها من مكان إلى مكان وهنا أقرت أحكام المحاكم الفرنسية، ضرورة التمييز فيما إذا كانت العربة المقطورة جامدة وتخضع كلياً لسيطرة القائم على سحبها أم لا، فإن كانت كذلك، أعتبر العقد عقد نقل⁽³⁾.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 415

(2) محاضرات الأستاذ مولاي بقاسم، لطلبة ماستر قانون الأعمال، في قانون النقل، المركز الجامعي صالح أحمد

النعامة، السنة الجامعية 2020/2021

(3) علي البارودي ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 171

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

أما إذا كانت العربة المقطورة تحتفظ بقوة محرك، وكانت مزودة بمصدر ذاتي لطاقة ويتحكم فيها صاحبها، وهي تحتاج لقوة سحب مساعدة لها فقط، من طرف القاطرة فيعتبر العقد عقد قطر⁽¹⁾.

3- عقد النقل البري للبضائع وعقد إيجار الخدمات

يمثل تمتع الناقل بالاستقلال القانوني في عملية النقل، الفصيل الأهم بينه وبين عقد إيجار الخدمات، حيث أن سائق سيارة الأجرة لا يتمتع بهذا الاستقلال بل يمثل للأوامر المملاة عليه من قبل الراكب، في كل مرحلة من مراحل الطريق⁽²⁾.

وبما أننا بصدد التحدث عن نقل البضائع لا نقل الأشخاص، فالراكب في هذه الحالة نقصد به المسافر الذي يرغب في شحن بضائعه، فإننا سنحاول إبراز الفرق من ناحية حمل بضاعة المسافر، الذي بإمكانه تغيير وجهته، أو إيقاف السائق لشراء غرض ما، وجعله

ينظر وقت ما شاء وأينما شاء، وهنا يكمن الفرق بين عقد النقل البري للبضائع وعقد إيجار الخدمات⁽³⁾.

4- عقد النقل البري وعقد الوكالة بالعمولة للنقل

يكمن الاختلاف بين عقد النقل البري وعقد الوكالة بالعمولة للنقل في أن العقد الأول يتعهد فيه الناقل بأن يقوم بعملية النقل بنفسه، حتى أصبح يلقب بأمين النقل، بينما في العقد الثاني الوكيل لا يقوم بها بنفسه، وإنما يعتمد على غيره للقيام بها، فشرط العقد هي من تحدد طبيعته، فإذا لم يرد في العقد تعهد الملتزم بتنفيذه بنفسه، كان العقد عقداً للوكالة بالعمولة للنقل، حتى ولو نفذ الوكيل جزءاً كبيراً من العملية لوحده، وإذا تعهد الملتزم بالتنفيذ كان العقد عقد نقل⁽⁴⁾.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 415

(2) علي البارودي ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 170

(3) علي البارودي ومحمد فريد العريني، نفس المرجع، ص 170-171

(4) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 270

5- عقد النقل البري وعقد المقاولة

تعرف المقاولة حسب نص المادة 549 من ق.م.ت على أنها «عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئاً، أو أن يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر»⁽¹⁾. وبالتالي يمكن لشخص غير محترف، أن يتولى عملية نقل على سبيل المقاولة مقابل أجر وهو ما لا نجده في عقد النقل، الذي يكون فيه الناقل محترفاً، علاوة على تمتعه بالاستقلال التام، فلا يأخذ العقد في الحالة الأولى المعنى الصحيح لعقد النقل، وإنما يعتبر عقد مقاولة يخضع للأحكام العامة للقانون المدني، كما يختلف عقد النقل عن عقد المقاولة في خضوع دعوى المسؤولية على للناقل لدفع خاص بعدم القبول ولفترة وجيزة تقدر بشهرين مقارنة مع التقادم العادي⁽²⁾.

6- عقد النقل البري للبضائع وعقد نقل الأثاث

أثير جدل كبير حول تكييف عقد نقل الأثاث، بتصنيفه عقد النقل أو لا، بسبب اقتران عملية نقل الأثاث لإجراءات مماثلة، لما هي عليه في عقد النقل البري للبضائع من فك وتحريم وتغليف ورجل، وإعادة تركيب، فاعتبره البعض عقداً مستقلاً بذاته عن عقد النقل بينما اعتبره الآخرون عقد نقل، كون أن جوهر عملية النقل المتمثل في التغيير المكاني للأثاث، موجود وأن الإجراءات الأخرى المماثلة تبقى تابعة لعملية النقل⁽³⁾. إلا أن نقل الأثاث بتغيير مكانه يبقى أقل أهمية من عمليات الفك، والتركيب التي تتطلب كفاءة عالية وخبرة، ولقد أخذ القضاء الفرنسي بالرأيين، فيأخذ بقواعد عقد النقل دون البعض الآخر، فهو يحرم ناقل الأثاث من حق حبس البضاعة وحق التمسك بعدم قبول الدعوى، ويعطيه حق التمسك بالتقادم القصير⁽⁴⁾. وفي ظل تعدد هذه الصور يظل عقد النقل البري للبضائع متميزاً عن غيره، ومحافظاً على طبيعته وذاتيته المستقلة، رغم ما قد يختلط به من عقود مشابهة فيبقندائماً هو الأصل⁽⁵⁾.

(1) المادة 549 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(2) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 272

(3) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 415

(4) علي البارودي ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 172

(5) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 15

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع وتنظيمه التشريعي

سبق وأن أشرنا إلى ضرورة دراسة عقد النقل للبضائع من الناحية القانونية باعتباره تصرفا قانونيا يحقق خدمة النقل، لذا سنتناول في الفرع الأول لطبيعة عقد النقل البري للبضائع، وفي الفرع الثاني للإطار القانوني الذي يضبط العقد.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع

يعتبر عقد النقل البري للبضائع عقدا تجاريا بالنسبة للناقل إذا تم عن طريق المقاوله بدليل نص المادة 2 في فقرتها الثانية من القانون التجاري⁽¹⁾، أما بالنسبة للمرسل فيكون تجاريا أو مدنيا على حسب صفته ما إذا كان تاجرا أم لا؟ فإذا كان المرسل تاجرا وكان العقد الذي أبرمه مع الناقل بمناسبة تجارته، فإن العقد بالنسبة إليه عقد تجاري وفقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، حسب نص المادة 04 من ق.ت.ج.⁽²⁾.

أما إذا كان المرسل غير تاجر، أو حتى كان تاجرا ولم يقر بإبرام العقد البري للبضائع لحاجات تجارته، فإن هذا العقد بالنسبة إليه عقدا مدنيا، كما هو الحال بالنسبة للتاجر الذي يبرم عقد نقل لنقل أثائه الشخصي، وأما بالنسبة للمرسل إليه، فإذا كان شخصا غير المرسل، فالعقد بالنسبة إليه عقد تجاري على أساس اشتراكه في عقد النقل، حتى ولو كان شخصا مدنيا⁽³⁾.

الفرع الثاني: التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع

تناول المشرع الجزائري عقد النقل في القانون التجاري من المواد 36 إلى 77، حيث خصص المواد من 39 إلى 55 لعقد نقل الأشياء، والمواد من 56 إلى 60 لعقد نقل

(1) المادة 02 فقرة 2 من الأمر رقم 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(2) المادة 04 من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(3) شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة

منتوري-قسنطينة، الجزائر 2004/2005، ص 03

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

العمولة لنقل الأشياء والمواد من 62 إلى 68 لعقد نقل الأشخاص بينما خصص المواد من 75 إلى 77 للأحكام المشتركة⁽¹⁾.

وأصدر عدة قوانين خاصة ومراسيم تنظيمية تحكم عقد النقل البري للبضائع وهي كالتالي:

1 . القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه 13/01 المعدل والمتمم بالقانونين 13/10 المؤرخ في: 2010/12/29 و 09/11 المؤرخ في: 2011/06/05.

2 . المرسوم التنفيذي رقم: 415/04، المؤرخ في: 2004/12/20 المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات المعدل والمتمم، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم: 263/11 المؤرخ في: 2011/07/30.

3 . المرسوم التنفيذي رقم 452/03 المؤرخ في: 2003/12/01 المحدد للشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات.

4 . قانون الأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية رقم 35/90 المؤرخ في 19/12/25

المبحث الثاني: تكوين عقد النقل البري للبضائع وإثباته

يعتبر عقد النقل البري للبضائع عقدا كسائر العقود يخضع للأحكام العامة من حيث التكوين ومن حيث الإثبات، فيجب توافر الأركان الثلاث الواجب توفرها في تكوين أي عقد، من رضا ومحل وسبب، أما فيما يخص الإثبات فإنه عقد تجاري يجوز إثباته بكافة الطرق، عملاً بمبدأ حرية الإثبات في القانون التجاري، طبقاً لما جاء في نص المادة 30 من القانون التجاري إذا كان كلا من الناقل والمرسل إليه تاجرين، ويخضع لقواعد الإثبات في القانون المدني إذا كان المرسل إليه غير تاجر.

المطلب الأول: تكوين عقد النقل

ينشأ عقد النقل البري للبضائع بتوافر الأركان العامة المعروفة في تكوين أي العقد من العقود، من رضا ومحل وسبب والتي يستلزم وجودها حتى لا يكون العقد باطلاً⁽²⁾.

(1) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 96

(2) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 12

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

ويقوم أساسا عقد النقل في تكوينه على تراضي الطرفين، وارتباط القبول بالإيجاب لإحداث الأثر القانوني المرجو منه وهو تحقيق خدمة النقل⁽¹⁾.

وهو عقد رضائي، ولا يستوجب إتباع شكلية معينة، ويكفي لانعقاده تلاقي الإيجاب والقبول بين طرفيه وهما الناقل والمرسل، على شروط ومكونات العقد، وكل ما قد يرد فيه من عناصر، كأن يتفقا على ألا يتم العقد إلا بتسليم البضاعة⁽²⁾.

لذا كان لا بد أن يكون الرضا صحيحا، وصادرا من ذي أهلية، وخاليا من جميع عيوب الإرادة، وأن يكون للعقد محل وسبب مشروعين⁽³⁾.

الفرع الأول: رضا المرسل والناقل

يتم إبرام عقد النقل البري للبضائع باتفاق طرفين اثنين هما الناقل والمرسل، أما عن أشخاص عقد النقل، فقد يزيدون عن هذا العدد، فهو يتم بين الناقل والمرسل فيعتد بأهليتهما ورضائهما بالنظر إلى وجود العقد، وفي صحته وفقا للمبادئ العامة، غير أن الطبيعة الخاصة لهذا العقد تحصر الدور الذي تلعبه الأهلية والرضا في مجال أضيق من دورهما في نشأة سائر العقود⁽⁴⁾.

حيث نصت المادة 38 من ق.ت.ج على أنه: «يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده»⁽⁵⁾.

فالجدير بالذكر أن المادة ركزت على اتفاق الطرفين، الذي يكون أساسه الرضا وعليه يعتد بأهلية و رضا الناقل و المرسل، والأصل في الرضا أن يكون صريحا من طرفي العقد المرسل والناقل، غير أن رضا الناقل يستفاد ضمنا لأنه في حالة إيجاب عام للجمهور وينعقد العقد بمجرد قبول المرسل⁽⁶⁾.

يجب أن يكون الرضا صحيحا خاليا من جميع عيوب الإرادة من غلط أو تدليس أو إكراه أو غبن أو استغلال طبقا للأحكام العامة، فإذا أخفى المرسل بيانات أو أدلى

(1) بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 163

(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 66، 67

(3) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 297

(4) المعتصم بالله الغرياني، القانون التجاري، جامعة الإسكندرية - مصر، 2007، ص 161، 162

(5) المادة 38 من الأمر 59/75، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(6) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 99

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

بمعلومات غير صحيحة للناقل حول طبيعة البضاعة، فإن العقد يكون قابلا للإبطال لمصلحة الناقل على أساس الغلط أو التدليس ويمكنه بهذا دفع مسؤوليته في حالة هلاك البضاعة⁽¹⁾.

أما فيما يخص الأهلية وجب توافر الأهلية القانونية في الناقل باعتباره شخصا طبيعيا يحمل صفة التاجر ويمارس إعمالا تجارية⁽²⁾.

والمتمثلة في بلوغ سن الرشد القانوني وهو 19 سنة كاملة، وفقا لنص المادة 40

من

ق م ج وأن يكون متمتعا بكامل قواه العقلية وغير محجور عليه لعارض من عارض من عوارض الأهلية، وقد يحدث أن يكون الناقل قاصرا مرشدا، فيخضع للأحكام العامة التي تحكم أهلية التاجر القاصر المرشد، فوفقا لنص المادة 05 من ق.ت.ج، فيجب أن يبلغ سن الثامنة عشر كاملة، وأن يحصل على إذن كتابي من الأب إن كان موجودا، وإن لم يكن كذلك فيحصل عليه من الأم، وإن لم يكونا، ينوب مجلس العائلة عليهما، شرط التصديق عليه من المحكمة وتوثيقه بعقد رسمي⁽³⁾.

أما إذا كان الناقل امرأة متزوجة، فقد اعتبرها المشرع الجزائري أهلا لتحمل مسؤولياتها وألقى عليها عبء تحمل التزاماتها التجارية بدلا من إلقاءه على زوجها، أو الحصول منه على إذن لمزاولة عملية النقل، وهذا ما جاء في نص المادة 08 من ق.ت.ج بقولها «تلتزم المرأة التاجرة شخصا بالأعمال التي تقوم بها لحاجات تجارتها»⁽⁴⁾.

أما إذا كان شركة عامة أو خاصة فينطبق على أهليته ما ينطبق على أهلية الشخص الاعتباري، طبقا للأحكام العامة للقانون التجاري كذلك، فسواء كان شركة نقل عامة أو تابعة للخواص⁽⁵⁾.

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 276

(2) بسام حمد طراونة وباسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 226

(3) المادة 05 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري

(4) المادة 08 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري

(5) ناجي زهرة، مطبوعة في مقياس القانون التجاري جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، ص 62

وتتمتع بها منذ قبدها في السجل التجاري وفقا لنص المادة 549 من ق. ت. ج.(1). أما بالنسبة لأهلية المرسل فقد ثار جدال حولها فجانبا من الفقه رأى أن نقص أهليته لا يترتب أي ضرر باعتبار أن شروط عقد واحدة بالنسبة للكافة وأن الناقل لا يمكنه التحقق من أهلية جميع من يتعاقد معهم هذا من جهة، ومن جهة أخرى لا يعد نقل البضاعة من مكان لآخر تصرفا فيها وعليه لا يشترط تحقق الناقل من أهلية المرسل وسلطته في التصرف في البضاعة، حيث تبقى مسألة ملكية البضاعة بعيدة عن عملية النقل(2). وجانب آخر رأى أنه من الضروري تطبيق القواعد العامة بالنسبة لطرفي العقد من ناقل ومرسل على حد سواء، خصوصا وأن عقد النقل يترتب التزامات على عاتق المرسل، يشترط

لصحتها توافر الشروط الموضوعية المعروفة من بينها الرضا، الذي من يجب أن يصدر من شخص كامل الأهلية(3).

الفرع الثاني: المحل في عقد النقل البري للبضائع

يتكون المحل في عقد النقل البري للبضائع، من محل الالتزامات التي أنشأها العقد، المتمثلة في التزام الناقل بنقل البضاعة، ومحل البضاعة، والتزام المرسل بدفع أجرة النقل، ومحل الأجرة، وبالتالي يكون لعقد النقل البري للبضائع محلين هما: البضاعة المرسلة، وأجرة النقل(4).

أولا: البضاعة المرسلة

لايقوم الالتزام إلا إذا كان محله مشروعا غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، وينصب على الأشياء الداخلة في التعامل المالي المشروع بين الأفراد(5). وعليه يخضع المحل في عقد النقل البري للبضائع لنفس الأحكام العامة، فيجب أن يكون مشروعا ومحددا وواضح المعالم(6).

(1) المادة 549 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري

(2) على البارودي، المرجع السابق، ص 174

(3) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 297

(4) شتواح العياشي، المرجع السابق، ص 18

(5) بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 521

(6) محمود محمد العباينة، المرجع السابق، ص 237

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

وهو يرد على المنقولات المادية كالبضائع أو الحيوانات أو المحاصيل الزراعية كما يرد على الأشياء غير المادية كالرسائل البرقية والتليفونية وجميعها أشياء منقولة داخلية في دائرة التعامل المشروع⁽¹⁾.

ولقد ثار خلاف حول اعتبار الجثث بضاعة، فحسب تقسيم النقل حسب موضوعه، اعتبرت كذلك، ويعتبر نقلها من قبيل نقل البضائع⁽²⁾.

وطبقا للقواعد العامة في القانون المدني كي تعتبر البضاعة محلا لعقد النقل البري للبضائع يجب توفر مجموعة ثلاث شروط، أولها أن تكون موجودة أو ممكنة الوجود وقت إبرام العقد أو وقت البدء في تنفيذ العقد أي وقت شحنها، ثانيها أن تكون البضاعة معينة وقت إبرام العقد بتحديد كامل صفاتها الذاتية، حسب نص المادة 94 من ق م ج⁽³⁾. وقد ألقى المشرع ضرورة تبيان مواصفات البضاعة وجميع المعلومات حولها وتقديمها للناقل، على عاتق المرسل بتدوينها فيما يعرف بسند النقل، وثالثها أن تكون البضاعة محل العقد مشروعة⁽⁴⁾.

فإن كانت الأشياء المنقولة من المحظورات، ومحرم حيازتها قانونا كالمخدرات وغيرها فيبطل العقد لبطلان المحل⁽⁵⁾، طبقا للقواعد العامة، فقد نصت المادة 93 من ق م ج «إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته، أو مخالف للنظام العام أو الآداب العامة، كان باطلا بطلانا مطلقا»⁽⁶⁾.

ثانيا: ثمن البضاعة

تعرف أجرة النقل بثمن النقل، وهي عبارة عن المبلغ المستحق الدفع الذي يتقاضاه الناقل مقابل نقله للبضاعة، يفضل أن يحدد الثمن في عقد النقل البري للبضائع، والاتفاق عليه يكون مسبقا بين المرسل والناقل، بمعرفته لقائمة أسعار يتعامل بها مع الجميع،

(1) علي البارودي، محمد فريد لعريني، المرجع السابق، ص 175

(2) شتواح العياشي، المرجع السابق، ص 18

(3) المادة 94 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(4) شتواح العياشي، المرجع السابق، ص 19

(5) بسام حمد طراونة وباسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 227

(6) المادة 93 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

وتسمى تعرفه النقل، إلا انه قد يحدث ألا يحددانها، فيتولى القاضي تحديدها وفقا للعرف أو ماجرى التعامل به⁽¹⁾.

وبصفة عامة يتم تقديرالثلثن وفقا لطبيعة وخصوصية وحجم هذه الأشياء المنقولة والقدرالذي قد تتطلبه من عناية خاصة، وكذا طول المسافة ووسيلة النقل المعتمدة ومدى ملاءمتها للعملية⁽²⁾.

وفي هذه الحالة تحدد تعريفات خاصة مقابل هذه الخصوصيات، فحين تبقى التعريفة العادية هي الأصل، كما أنه قد يحدث أن تخفض التعريفة مقابل التقليل من مسؤولية الناقل، وذلك باتفاق خاص بين الناقل والمرسل⁽³⁾.

وبين هذا التفاوت في القيمة، يلجأ الكثير من المرسلين للتحايل وإخفاء بعض البيانات عن حقيقة طبيعة البضاعة على الناقل، كونها ثمينة أو قابلة للاشتعال والانفجار بغرض تخفيض قيمة الثمن⁽⁴⁾.

الفرع الثالث: السبب

طبقا للأحكام العامة وما جاء في نص المادة 97 منق.م.ج:«إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو للآداب كان العقد باطلا»، ونص المادة 98/ف1: «كل التزام مفترض أن له سببا مشروعاً، ما لم يقدّم الدليل على غير ذلك»⁽⁵⁾.

فالسبب هو الغرض المباشر الذي يقصده المتعاقد من التزامه أو الدافع إلى الانعقاد، فإذا كان هذا الباعث مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة كان العقد صحيحاً والعكس صحيح⁽⁶⁾.

حيث أنه يجب أن يقتضي عقد النقل سبباً مشروعاً يتمثل في الغاية المباشرة من نقل البضاعة وهو تحقيق الغرض التجاري ألا وهو تحقيق الربح⁽¹⁾.

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 277

(2) المعتصم بالله الغرياني، المرجع السابق، ص 123

(3) علي البارودي ومحمد فريد لعريني، المرجع السابق، ص 175

(4) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 276

(5) المادة 97 والمادة 98 فقرة 1 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(6) بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 547

إلا أنه قد لا يكون في مطلق الأحيان، الغرض من النقل هو تحقيق الربح، قد يمكن أن يكون الباعث غير تجاري، وهو مساعدة المرسل إليه⁽²⁾. ويشترط في السبب أن يكون موجودا ومباحا⁽³⁾.

المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البري

يحتل الإثبات في عقد النقل البري للبضائع مركزا مهما، لما له من أثر واضح ودور كبير في تحديد المسؤوليات في حالة وقوع الضرر، ولما كان عقد النقل البري من العقود الرضائية والتجارية جاز إثباته بكل طرق الإثبات المعروفة بما فيها البينة والقرائن في الحالات التيلا تتجاوز فيها قيمة العقد قدرا محددا في مواجهة الناقل، أما إذا كان العقد مدنيا بالنسبة للمرسل فتسري عليه أحكام القانون المدني⁽⁴⁾. حيث أن القاعدة العامة للإثبات في الأعمال المدنية، هي وجوب الإثبات بالكتابة في التصرف القانوني إذا كان يزيد عن مبلغ معين، أو كان غير محدد القيمة، أو متى كان ثابتا بالكتابة⁽⁵⁾.

الفرع الأول: مضمون مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري

يعتبر عقد النقل من العقود التجارية بالنسبة للناقل، أما بالنسبة للمرسل فلا يمكننا الجزم بذلك، إلا إذا كان المرسل تاجرا، أو قام بعملية النقل لممارسة تجارته تطبيقا لنظرية الأعمال بالتبعية، وعليه إذا كان العقد تجاريا بالنسبة للطرفين جاز إثباته بكل الطرق والوسائل المحددة قانونا ومنها شهادة الشهود والقرائن، أما إذا كان العقد مدنيا بالنسبة للمرسل فإنه لا يثبت إلا بدليل كتابي⁽⁶⁾.

(1) محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 237

(2) محاضرات الدكتور مولاي بلقاسم، في عقد النقل، مرجع سابق

(3) بسام حمد طراونة وباسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 227

(4) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 20

(5) عبد الوهاب عبد الله، المرجع السابق، ص 47

(6) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 300

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

وعليه يعتبر عقد النقل البري للبضائع من العقود التجارية دائما بالنسبة للناقل وغالب بالنسبة للمرسل⁽¹⁾.

ويستند مبدأ حرية الإثبات في المسائل التجارية، إلى ما تستلزمه التجارة من سرعة في إبرام العقود وتنفيذها، فلا يتسع وقت للتاجر لتحرير السندات المكتوبة لكل تصرف، نظرا لكثرة العقود والتصرفات، أضف إلى ذلك الثقة المتبادلة بين التجار واعتماد كل تاجر على ما يدونه في دفاتره، من معاملات دائنيه ومدينيه⁽²⁾.

ولقد كان المشرع الجزائري صارما في مجال الإثبات في المواد المدنية، حيث نصت المواد 333 وما بعدها على وجوب الكتابة، ولا يجوز الإثبات من دونها متى كانت قيمة الالتزام أو التصرف القانوني تزيد عن حد معين، أو كانت غير محددة، أي إذا تجاوز ثمن النقل 100000 دجفانه لا يثبت إلا بالكتابة⁽³⁾.

أما في المواد التجارية فان التشريع الجزائري كغيره من التشريعات العربية، أطلق العنانلحرية الإثبات، وبما أن عقد النقل البري للبضائع عقد تجاري فانه كسائر العقود التجارية فيجوزإثباته بكل طرق الإثبات المقررة قانونا تطبيقا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية⁽⁴⁾.

الفرع الثالث: الوسائل العامة لإثبات عقد النقل البري

كما ذكرنا سابقا أن الإثبات في المجال التجاري فتح على مصراعيه، فكانبكل ما أتيحمن وسائل، من بيعة وقرائن وشهادة الشهود، ومهما كانت قيمة الالتزام التجاري المراد إثباته بدليل ما جاء في نص المادة 30 من القانون التجاري:

«يثبت كل عقد تجاري:

- سندات رسمية
- سندات عرفية
- فاتورة مقبولة

(1) علي البارودي، المرجع السابق، ص 177

(2) عبد الوهاب عبد الله، المرجع السابق، ص 47

(3) نادية فضيل، المرجع السابق، ص 51

(4) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 2006، ص 79

- بالرسائل
 - دفاتر الطرفين
 - الإثبات بالبينة أو بأي وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها»⁽¹⁾.
- فالإثبات في المسائل التجارية حر بسيط، يجوز بالبينة والقرائن والدفاتر وبالأقوال والأفعال التي يقتنع بها قاضي الموضوع، نظرا لطبيعة العقد التجاري التي تستوجب السرعة والائتمان بين أطرافه، ويلاحظ أن المشرع الجزائري قدم أدلة الإثبات الكتابية على البينة وكان صائبا في هذا لأنها أكثر إقناعا وقوة من البينة⁽²⁾.

وسنتناول فيما يلي صور الإثبات الكتابية وغير الكتابية كما يلي:

أولا. السندات المكتوبة

تتنوع السندات المكتوبة إلى سندات رسمية وسندات عرفية نسبة إلى القائم على تحريرها، فالسندات الرسمية يحررها موظف عام مختص وفقا للأوضاع القانونية المقررة، وسندات عرفية يحررها أصحاب الشأن فيما بينهم، كما تتنوع هذه السندات نسبة للغرض الذي حررت من أجله، إلى سندات مهياة سلفا للإثبات، وأخرى غير معدة للإثبات وإنما يستعان بها أمام القضاء في حالة الضرورة، حيث أنها تعتبر أدلة عارضة، ولما كانت السندات الرسمية هي المعدة للإثبات أساسا، انقسمت السندات العرفية كذلك إلى ما هو معد للإثبات سلفا بين أصحاب الشأن و توقيعهم عليها، وأخرى ليست معدة لإثبات بدليل عدم توقيع أصحاب الشأن عليها غالبا، مثل الدفاتر التجارية و الأوراق المنزلية، الشيء الذي أنقص من حجيتها مقارنة مع السندات العرفية المعدة مسبقا للإثبات⁽³⁾.

(1) المادة 30 من الأمر 59/75، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(2) شتواح العياشي، المرجع السابق، ص 2

(3) أصول الإثبات في المواد المدنية والتجارية نبيل ابراهيم سعد وهمام محمد محمود زهران، دار الجامعة الجديدة

للنشر 2001، ص 196، 195

1-السندات الرسمية

جاء تعريف السندات الرسمية في نص المادة 324 من ق.م.ج كما يلي:«العقد الرسمي عقد يثبت فيه موظف أو ضابط عمومي أو شخص مكلف بخدمة عامة، ما تم لديه أو ما تلقاه من ذوي الشأن وذلك طبقاً للأشكال القانونية وفي حدود سلطته واختصاصه»¹⁾ من خلال النص يمكن الوقوف على صحة السند الرسمي بتوافر الشروط التالية:

أ- أن تصدر من موظف عينته الدولة للقيام بعمل من أعمالها أو ضابط عمومي كالمحضر أو الموثق أو شخص مكلف بخدمة عامة كالخبير أو المأذون ويجب يجمل السند اسمه وختم وتوقيع من أصدرها.

ب- أن يكون الموظف مختصاً في تحرير السند الرسمي وله سلطة التحرير فالقانون هو من أعطاه هذه السلطة.

ج-مراعاة الأشكال والأوضاع التي قررها القانون ولقد وضع القانون شروطاً خاصة لكل نوع من السندات الرسمية، كأن يكتب باللغة العربية ويحمل ختماً وأسماء الأطراف، وأن يكون خالياً من الحشو والإطناب⁽²⁾.

أما فيما يخص حجية أصل السند المحرر فإنه إذا استوفى مقومات الرسمية و لم يكن في مظهره الخارجي ما يشكك في سلامته قامت قرينة إثباته للشخص الذي وقعه كما يمكن أن يعتبر حجة عليه دون حاجة إقراره به، ولا تكون أمام الشخص الذي ينازع في نسبه المحرر إليه إلا الادعاء بتزوير توقيعه⁽³⁾.

2-السندات العرفية

لم يعرف المشرع الجزائري العقد العرفي، غير أنه يمكن تعريفه بأنه المحرر التي يصدر عن الأفراد، دون أن يتدخل موظف عام، أو ضابط عمومي، أو شخص مكلف بخدمة عامة، أي يقوم بإعداده أشخاص عاديون بأنفسهم، ويقومون بالتوقيع عليها دون تدخل

(1) المادة 324 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(2) محاضرات الأستاذ حادي شفيق، في طرق الإثبات، المركز الجامعي صالحى أحمد النعام، 2018/2019

(3) نبيل إبراهيم سعد وهمام محمد محمود زهران، المرجع السابق، ص 205

الجهات الرسمية، عكس المحررات الرسمية، وتتميز المحررات العرفية بالسرعة ونقص الأعباء المادية مما يجعل الكثير للجوء إليها لتوثيق تصرفاتهم⁽¹⁾.

وتنقسم السندات العرفية بدورها إلى نوعين وذلك حسب الغرض المرجو منها إلى: محررات معدة للإثبات حيث يكون الغرض منها تهيئة دليل على التصرف بمناسبة إنشائه وأخرى غير معدة للإثبات وهي التي لم يقصد من تحريرها إقامة دليل إثبات بها⁽²⁾.

أ- محررات معدة للإثبات

نصت عليها المادة 327 من ق.م.ج كما يلي: «يعتبر العقد العرفي صادرا ممن كتبه أو وقعه أو وضع عليه بصمة إصبعه ما لم ينكر صراحة ما هو منسوب إليه...»⁽³⁾. وهي كل محرر صادر من ذوي الشأن أنفسهم دون تدخل موظف عام أو ضابط عمومي، وتحمل توقيع من يحتج به عليه، وهي لا تحتاج إلى شكل معين في إصدارها وإنما تتطلب الكتابة والتوقيع لهذا لا تكون لديها نفس حجية الإثبات كما للورقة الرسمية⁽⁴⁾. وهي أوراق تم إعدادها مسبقا لاستعمالها كوسيلة للإثبات في حالة النزاع وتعد دليلا كتابيا كاملا على من وقعها ما لم ينكر ما هو منسوب إليه⁽⁵⁾.

ب- محررات غير معدة للإثبات:

لا يوجد تعريف خاص بالأوراق العرفية غير المعدة للإثبات، وقد قسمها القانون المدني إلى أربع أنواع وهي الرسائل والبرقيات والدفاتر التجارية والدفاتر والأوراق المنزلية. غير أنه يمكن تعريفها على أنها الأدلة العارضة، التي لم يكن الغرض من تحريرها تحضيرها كدليل للإثبات، وهذا ما يفسر عدم توقيع أصحابها عليها، كالدفاتر التجارية والمنزلية، حيث أنها لا ترقى إلى أن تصبح دليلا كتابيا كاملا، إلا أن القانون لم يجردها من قوتها في الإثبات⁽⁶⁾.

(1) محمد حزيط الإثبات في المواد المدنية والتجارية في القانون الجزائري دارالهومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر 2017، ص 87-88

(2) نبيل إبراهيم سعد وهمام محمد محمود زهران، المرجع السابق، ص 219

(3) المادة 327 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(4) محمد حزيط، المرجع السابق، ص 88، 89

(5) نبيل إبراهيم سعد وهمام محمد محمود زهران، المرجع السابق، ص 219

(6) نبيل إبراهيم سعد وهمام محمد محمود زهران، نفس المرجع، ص 219

1- الرسائل: لم يرد أي نص في القانون الجزائري يعرف الرسائل والبرقيات، وإنما نص على حجيتها في نص الفقرة 1 من المادة 329 من ق.م.ج: « تكون الرسائل الموقع عليها قيمة الأوراق العرفية من حيث الإثبات»⁽¹⁾.

وهي خطاب مكتوب يرسله شخص إلى آخر بشأن معاملات ومسائل بينهما عن طريق إدارة البريد أو رسول بينهما أو يسلمه المرسل مباشرة للمرسل إليه، ولقد أعطى المشرع لها نفس حجية الإثبات التي منحها للسندات العرفية شريطة أن تكون مكتوبة وموقعة، وتكون حجة على المرسل بصحة ما احتوته من بيانات إلى أن يثبت العكس بالطرق القانونية للإثبات، حيث أن توقيع الرسالة هو من يمنحها حجية الإثبات مالم ينكر من وقعها ذلك، ولا يكون لها أي حجية إذا لم تكن موقعة منه و غير مكتوبة بخط يده، أما إذا كتبت بيده و لم يوقع عليها فإنها تكون مبد إثبات بالكتابة⁽²⁾.

2- الفاتورة المقبولة

لم يعرف المشرع الجزائري الفاتورة، وإنما أوجب إلزامية التعامل بها بين المتعاملين الاقتصاديين في عمليات البيع، أو تأدية الخدمات كما هو الحال بالنسبة للتجارة الالكترونية حيث نصت المادة 10 في الفقرتين 1 و 2 من القانون 04-02 المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية على مايلي « يجب أن يكون كل بيع سلع أو تأدية للخدمات بين الأعوان الاقتصاديين مصحوبا بفاتورة، يلزم البائع بتسليمها و يلزم المشتري بطلبها منه، و تسلم عند البيع أو تأدية خدمة»⁽³⁾.

كما نصت الفقرة 2 من المادة 56 من قانون المنافسة، على ضرورة تسليمها عند تأدية خدمة من طرف عون اقتصادي آخر⁽⁴⁾، وعلى تحريرها بالكيفيات المحددة عن طريق التنظيم، حسب نص المادة 58 من القانون السالف الذكر⁽⁵⁾، وتعرف الفاتورة على أنها

(1) المادة 329 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(2) محمد حزيط، المرجع السابق، ص 107، 109، 108

(3) سعادة فاتح مذكرة مكملة لنيل مقتضيات شهادة الماستر بعنوان عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع

الجزائري 2013-2014 جامعة لمسيلة ص 29

(4) المادة 56، فقرة 2، من الأمر 95-06 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالمنافسة، ج ر، العدد 09

(5) المادة 58، من الأمر 95-06 المتعلق بالمنافسة

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

وثقة حسابية تبين طبيعة وثمان البضائع المرسله أو الخدمات المنجزة ينص القانون على تسليمها أو تسلّم بطلب من الزبون⁽¹⁾.

3- البرقيات

ساوى المشرع الجزائري بين حجية الورقة العرفية، وحجية البرقية في الإثبات إذ اوجد أصلها، حسب ما جاء في الفقرة الثانية من المادة 329 من ق.م.ج: «...وتكون للبرقيات هذه القيمة أيضا، إذا كان أصلها المودع في مكتب التصدير، موقعا عليه من مرسلها، وتعتبر البرقية مطابقة لأصلها حتى يقوم الدليل على عكس ذلك»⁽²⁾.
وإذا تلف أصل البرقية، تأخذ نسختها على سبيل الاستئناس فقط⁽³⁾.

ولما كان المرسل إليه لا يستلم أصل البرقية، بل يتسلم نسخة منها فقط، يتولى تحريرها موظف مصلحة التلغراف، فإن المشرع ميز بين فرضيتين في شأن حجية الإثبات:

- الفرضية 1: وجود أصل البرقية الموقع عليها من المرسل، في مكتب التصدير فيكون لها نفس حجية الأصل⁽⁴⁾.
- الفرضية 2: إعدام أصل البرقية بعد انقضاء المدة المحددة، أو فقدانها لأي سبب، فانه لا يكون للصورة التي لم يثبت مطابقتها للأصل أي حجية في الإثبات، إلا على سبيل الاستئناس⁽⁵⁾.

4. الدفاتر التجارية والدفاتر المنزلية

تعتبر الدفاتر التجارية من الأدلة الكتابية التي تنص عليها المادة 30 من القانون التجاري⁽⁶⁾، إلا أنها تختلف عن باقي أوراق الإثبات الأخرى كالسندات الرسمية و السندات العرفية في أنها لا تحمل توقيع التاجر الذي صدرت منه، ولا يشترط أن يكتبها بنفسه بل قد يحدث أن تحرر من طرف أحد مستخدميها، إلا أن حجيتها تعتبر خروجاً عن القاعدة العامة للإثبات التي تقر بعدم جواز صنع التاجر دليلاً لنفسه أو صنع دليل ضده.

(1) شتواح العياشي، المرجع السابق، ص 30

(2) المادة 329 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(3) محمد حزيط، مرجع سابق، ص 109

(4) نبيل إبراهيم سعد وهمام محمد محمود زهران، المرجع السابق، ص 277

(5) نبيل إبراهيم سعد وهمام محمد محمود زهران، نفس المرجع، ص 278

(6) المادة 30 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

ولقد منح المشرع الجزائري من خلال نص المادة 13 ق.ت.ج (1)، للقاضي السلطة التقديرية في قبول أو رفض هذه الوسيلة كأداة لإثبات حتى ولو كانت منتظمة وله أن يعتبرها حجة كاملة أو أن يرى أنها ناقصة تحتاج إلى أدلة أخرى لتدعيمها (2).

يعرف الدفتر التجاري، على أنه سجل يقيد فيه التاجر عملياته التجارية، بحيث يكفل مركزه المالي على وجه الدقة (3).

فعلى الناقل إمساك دفاتره من دفتر اليومية و دفتر الجرد شأنه شأن التاجر و يقيد فيهما جميع عمليات النقل التي يقوم بها تنظيماً لحساباتهم و تدعيماً لإثباتها طبقاً لنص المادة 09 و 10 من القانون التجاري «كل شخص طبيعي أو معنوي له صفة التاجر ملزم بمسك دفتر لليومية يقيد فيه يوماً بيوم عمليات المقابلة أو أن يراجع على الأقل نتائج هذه العمليات شهرياً بشرط أن يحتفظ في هذه الحالة بكافة الوثائق التي يمكن معها مراجعة تلك العمليات يومياً»، ولقد نصت المادة 14 من نفس القانون على ضرورة تنظيم الدفاتر التجارية و مطابقتها للشروط المقررة قانوناً حتى يمكن قبولها كحجج أمام القضاء.

أما حجية الإثبات للدفاتر التجارية فقد نص عليها المشرع في نص المادة 330 بقوله: «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» (4).

وتكون دفاتر التجار حجة على هؤلاء التجار، ولكن إذا كانت هذه الدفاتر منتظمة فلا يجوز لمن يريد استخلاص دليل لنفسه أن يجزئ ما ورد فيها واستبعاد منه ما هو مناقض لدعواه (5).

(1) المادة 30 من الأمر 59/75، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(2) ناجي زهرة، المرجع السابق، ص 71

(3) علي علي سليمان الشكلية وأثرها على التعاقد مجلة الشرطة، العدد 18، ص 25

(4) محمد حزيط، المرجع السابق، ص 110

(5) محمد حزيط، المرجع السابق، ص 111

أما دفتر الجرد فيدون فيه ماله من أصول وما عليه من خصوم طبقا لنص المادة 10 من ق ت: "يجب عليه أيضا أن يجري سنويا جردا لعناصر أصول و خصوم مقاولته و أن يقفل

كافة حساباته بقصد إعداد الميزانية وحساب النتائج و تنسخ بعد هذه الميزانية و حساب النتائج في دفتر الجرد"، ويجب أن تكون دفاتر الجرد منتظمة و صادقة للذمة المالية للتاجر كما يجب أن تقفل حسابات دفاتر الجرد في نهاية كل سنة مع تبيان الميزانية السنوية وحصيلتها تحقيق ربح أو تحقيق خسارة⁽¹⁾.

5-البينة:

ويقصد بالبينة إخبار شخص ليس طرفا في الدعوى الناس بما أدركه بحاسة من حواسه كالسمع أو البصر بشأن نزاع، شرط أن يكون هذا الإخبار في مجلس القضاء⁽²⁾. جاء نص المادة 333 في الفقرة الأولى صريحا أنه: « في غير المواد التجارية إذا كان التصرف القانوني تزيد قيمته على 100000 دج أو كان غير محدد القيمة فلا يجوز الإثبات بالشهود في وجوده أو انقضائه ما لم يوجد نص قانوني يقضي بغير ذلك»⁽³⁾. وبمعنى المخالفة يجوز الإثبات بالبينة في المسائل التجارية، حيث استثنى المشرع التصرفات التجارية من الحالات التي تجب الكتابة فيها للإثبات لما تفرضه التجارة من سرعة في التعامل وثقة متبادلة بين التجار⁽⁴⁾.

الفرع الثالث: الوسائل الخاصة للإثبات

تطرقنا سابقا إلى أن عقد النقل البري للبضائع عقد تجاري يتم إثباته بشتى الطرق، غير أن الكتابة فيه تبلغ مكانة عالية مقارنة مما تبلغها في العقود الأخرى فطبيعته تملئ ضرورة توثيق المعلومات من نوع وحجم وعدد للبضاعة وعنوان للمرسل إليه ومواعيد، وغيرها من

(1) ناجي زهرة، المرجع السابق، ص 66

(2) محاضرات الاستاذ حادي شفيق، المرجع السابق

(3) المادة 333 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(4) محمد حزيط، المرجع نفسه، ص 171، 172

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

الشروط التي جرى الاتفاق عليها والتي لا يمكن أن تثبت بشهادة شهود أو بقرائن خصوصا

ما تعلق بفرض التزامات ومسؤوليات على الناقل جراء إلحاق الضرر بالبضاعة من هلاك لها، أو تأخير في وصولها، أو تفويت فرصة على صاحبها⁽¹⁾.

وعليه كان من الضروري تحرير سند النقل الذي يمكن أن يكون تذكرة للنقل التي تعتبر طريقة عادية للإثبات، أو إيصال للنقل في حال عدم تحرير تذكرة النقل، إذ وجب على المرسل، أو المرسل إليه طلبه من الناقل شرط أن يكون موقعا و مؤرخا و محتويا على جميع البيانات لتحديد ذاتيته⁽²⁾.

وعليه سنتناول بقليل من التفصيل هاذين العنصرين فيما يلي:

أولا: إثبات عقد النقل البري للبضائع بتذكرة النقل

ارتبط عقد النقل منذ ظهوره بتذكرة النقل، والتي تعتبر خطابا مفتوحا يخطر فيه المرسل المرسل إليه، بظروف الصفقة و تفصيلات البضاعة إلى حد جعل من بعض التشريعات تعتبرها من أركان العقد، كما هو الحال بالنسبة للتشريع الفرنسي بالرغم من أنه اعتقاد خاطئ⁽³⁾، فعقد النقل البري للبضائع ليس من العقود الشكلية التي تتطلب الكتابة، فالكتابة فيه تعتبر شرط إثبات لا شرط انعقاد، وبالتالي عدم تحريرها لا يؤثر على وجود العقد⁽⁴⁾.

وتعرف تذكرة النقل على أنها رسالة موجهة من المرسل إلى المرسل إليه تشتمل بيانات تبين كمية البضاعة وأوصافها وأجال النقل وأجال التوصيل وكل ما يفيد عملية النقل⁽⁵⁾.

فلقد فرضت الضرورات العملية تذكرة النقل كأداة لإثبات وقوع عقد النقل، حيث يحررها المرسل بجميع البيانات اللازمة، ويسلمها للمرسل إليه بعد التوقيع عليها، وتنتزع تذكرة انقل من دفتر ذي قسائم مع احتفاظ الناقل بالأصل، ولقد جاء نص المادة 41 من ق.ت.ج كما

(1) علي البارودي، ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 177

(2) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، العقود التجارية، طبعة 2016، ص 221

(3) علي البارودي، ومحمد فريد العريني، المرجع نفسه، ص 178

(4) عادل علي المقدادي، القانون التجاري-العقود التجارية الطبعة الأولى 2014، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 69

(5) أكرم ياملكي، المرجع السابق، 225، 224

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

يلي: «على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه و عنوان و مكان تسليم الأشياء المنقولة و نوعها ووزنها و حجمها»⁽¹⁾.

ولم ترد هذه البيانات على سبيل الحصر فيجوز إضافة بيانات توضيحية أخرى إليها، ولا على سبيل الالتزام فلا يترتب على إغفال بعض منها أي جزاء⁽²⁾.

فتذكرة النقل مستند إثبات وقرينة تسلّم الناقل للبضاعة محل النقل بالحالة الموضحة فيها، تخول لحاملها حق تسلمها⁽³⁾.

فبمقارنته مع المعلومات الواردة فيه ومع البضاعة التي استلمها يستطيع التأكد من مواصفاتها وبقدر استلامها أولاً، فوثيقة النقل ترتب مسؤوليات على عاتق الناقل ويمكن للمرسل إليه من رفع الدعوى المباشرة في حالة عدم مطابقة البطاقة للمعلومات الواردة في الوثيقة⁽⁴⁾.

ولقد ألزم المشرع عقد النقل البري للبضائع على المرسل تقديم جميع البيانات صحيحة للناقل وتحمله كامل المسؤولية في حالة عدم إدلائه لها صحيحة أو إنقاصها⁽⁵⁾. والأصل في وثيقة النقل أنها خطاب مفتوح يكتبه المرسل للمرسل إليه يخبره بمواصفات البضاعة وبظروف الصفقة مع الإمضاء عليها وتوقيعها حتى تدل على أنها صدرت منه، ثم تحول العمل بإصدارها في نسختين الأولى موقعة من قبل المرسل والثانية يوقع عليها الناقل ويحتفظ بها المرسل⁽⁶⁾.

وبمقارنة المادة 41 من ق.ت.ج⁽⁷⁾ مع ما يقابلها من مواد في التشريعات العربية نجدها أقل كما من المعلومات والتوضيحات حيث أنها تشتمل فقط على العناصر الثلاث الآتية:
1- اسم المرسل و عنوانه.

(1) المادة 41 من الأمر 59/75، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(2) عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، ص 100

(3) بسام أحمد طراونة وباسم محمد ملحد، المرجع السابق، ص 228

(4) محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 237

(5) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 23

(6) علي البارودي ومحمد فريد العريني، المرجع السابق ص 178

(7) المادة 41 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

2-مكان تسليم البضاعة المنقولة.
3- نوع البضاعة ووزنها وحجمها.
بينما جاء نص المادة 218 ف1 من القانون التجاري المصري شاملا لأغلب البيانات وهي كالتالي:

- 1- مكان وتاريخ الوثيقة
 - 2- أسماء المرسل و المرسل إليه و الوكيل بالعمولة.
 - 3-مكان القيام ومكان الوصول
 - 4- الميعاد المعين لمباشرة النقل.
 - 5-نوع البضاعة وكل ما يخصها من بيانات لتعيين ذاتية الشيء من وزن وحجم وكيفية حزم وعدد للطرود التي تسلمها الناقل.
 - 6-أجرة النقل تبعا للوزن وعدد الطرود مع ذكر على من يقع دفع الأجرة عند وصول البضاعة.
 - 7-الطريق المتبع، نوع وسيلة النقل، الشروط الخاصة بالشحن والتفريغ وغيرها من الشروط التي قد تتطلبها عملية النقل⁽¹⁾.
- أما المشرع الأردني فلقد كان أكثر شمولا من سابقه وألزم تضمن الوثيقة في نص المادة 7 من قانون نقل البضائع عبر الطرق رقم 21 لسنة 2006 للمعلومات التالية:

- 1-مكان وتاريخ إصدار الوثيقة وعدد نسخها حيث لا تقل عن 03 نسخ.
- 2-اسم وعنوان الناقل والشاحن والمرسل إليه.
- 3-مكان وزمان تسلم البضائع وتسليمها وقت بداية عملية النقل.
- 4- خط سير نقل البضائع
- 5-نوع واسطة النقل ورقمها وفتتها
- 6-توقيع الناقل والمرسل أو من ينوب عنهما.

(1)علي البارودي، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص178، 179

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

7- وصف البضائع وتبيين قيمتها في الفاتورة وطبيعتها وعلاماتها المميزة وخطورتها إن وجدت وخصائصها ووزنها وعدد القطع والطرود وطريقة تغليفها.

8- ذكر أي تحفظ من قبل الناقل أو المرسل إليه إن وجد مع توضيح الأسباب وهو حق مخول قانونا لكليهما.

9- أجرة النقل وأي مصاريف إضافية والجهة الملزمة بالدفع.

10- الفترة المسموح فيها بتحميل البضائع وتفريغها دون أجر، وأسس احتساب الأجرة التي يستحقها الناقل عند تجاوز المدة المقررة لها بسبب المرسل أو المرسل إليه وتضع غرامات للناقل بوصول البضاعة.

11- أي معلومة تتطلبها عملية النقل أو تتطلبها الجهات الرسمية للرقابة كالجمارك مثلا⁽¹⁾.

ويلاحظ أنه كلما تضمنت وثيقة النقل قدرا كافيا من البيانات الصحيحة استطاعت القيام بدورها في الإثبات على أكمل وجه⁽²⁾.

ثانيا: إثبات عقد النقل البري للبضائع بإيصال النقل

يعتبر إيصال النقل صورة حديثة لتذكرة النقل، فبتطور عملية النقل وبتغير المعطيات ظهرت هذا الشكل الذي لا يختلف كثيرا عن التذكرة⁽³⁾، حيث أنه جرى التعامل بالتذكرة في النقل البري الدولي، الذي يتطلب وقتا طويلا، أو في النقل البحري نتيجة طول الرحلة، وما تتضمنه من عمليات شحن و نقل و تفريغ و استلام للبضاعة⁽⁴⁾.

أما النقل البري الداخلي أو النقل بالسكك الحديدية، فقد استغني عن تذكرة النقل بالإيصال، فقد أجاز المشرع للمرسل أن يطلب من الناقل إيصالا موقعا منه يفيد استلام البضاعة المراد نقلها، ويجب أن يكون مؤرخا ومشملا على البيانات الكاملة لتعيين ذاتية الشيء، ويحرر الإيصال في نسختين، يحتفظ كلا الطرفين بنسخة واحدة⁽⁵⁾.

(1) محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 237

(2) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 25

(3) محمد السيد الفقي، القانون التجاري، المرجع السابق، ص 278

(4) عزيز عكيلي، الوسيط في شرط القانون التجاري، ص 302

(5) المعتصم بالله الغرياني، مرجع سابق، ص 127، 128

- الجدير بالذكر أن هاذين السندين لا يختلفان عن بعضهما من حيث البيانات وكليهما يتضمن معلومات توضيحية حول طبيعة البضاعة ومكان وزمان التسليم، غير أن الاختلاف يكمن في الجهة المصدرة والموقعة له ألا وهي الناقل⁽¹⁾.
- أي في طبيعة نشأة الإيصال، حيث يسلمه الناقل للمرسل إليه في الميعاد والمكان المحددين، كما يمتاز عقد الإيصال عن تذكرة النقل بالبساطة وحدائث الإثبات في نفس الوقت⁽²⁾.

ثالثا: تداول مستند النقل

تناولها المشرع المصري في المادة 220 من القانون التجاري رقم: 99/12 كما يلي: «يجوز أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل و تتداول الوثيقة طبقا لقواعد حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني إلا إذا كانت اسمية، وبالتظهير إذا كانت للأمر وبالمدولة إذا كانت للحامل».

فالملاحظ أن المشرع المصري أجاز كتابة وثيقة النقل باسم معين، أو لأمره أو لحاملها، حيث أن الحق الثابت فيها لا ينتقل إلا عن طريق إجراءات حوالة الحق المدنية، حينما يزول الحق المحال به عن المحيل وذلك قبل الحوالة⁽³⁾.

وتتداول بالتظهير إذا كانت وثيقة النقل للأمر، حيث يضع صاحب السند توقيعه في ظهر السند ومتى تم تظهير السند فالمدين ملزم بأن يوفي الدين لحامل السند بالتظهير، وتتداول بالتسليم أو المناولة إذا كانت لحاملها، وتكون في حق المدين وفي حق الغير بالتسليم المادي⁽⁴⁾.

ويكفي في انعقاد الحوالة، تراضي الدائن الأصلي والدائن الجديد، دون الحاجة إلى رضا المدين الذي في ذمته الحق، طبقا لقواعد الحوالة في القانون المدني حيث أن انتقال الحق من دائن إلى دائن آخر لا يسبب أي ضرر للمدين، ويصبح المدين جاهلا بوقوعها

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 278

(2) المعتمد بالله الغرياني، المرجع السابق، ص 128

(3) عادل أمير خالد، المرجع السابق، ص 27

(4) عادل أمير خالد، نفس المرجع، ص 28

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

فيتعامل مع دائئه الأصلي، على أنه دائئه الوحيد فيفي له بدينه أو يقضيه معه بالمقاصة أو التجديد أو الإبراء⁽¹⁾.

الفرع الرابع: وظائف مستند النقل

تتمثل وظائف سند النقل في وظائف قانونية وأخرى اقتصادية، حيث أن الوظيفة القانونية تتجلى في إثبات عقد النقل بما فيه تسلم الناقل للبضاعة⁽²⁾.

فقد نص القانون على عدم السماح بمزاولة النقل الداخلي أو الدولي إلا بموجب مستند النقل، بعد أن كان إصدارها متواترا بحكم العرف التجاري⁽³⁾.

أما الوظائف الاقتصادية سنذكرها كالتالي:

أولاً: وظيفة مستند النقل في تمثيل البضاعة

كما أشرنا سابقا أن مستند النقل أيا كان نوعه تذكرة أو إيصالا يعتبر أداة إثبات لعقد النقل البري للبضائع واستلام البضاعة.

وله دور آخر يتمحور حول تمثيل البضاعة المنقولة، حيث يقوم مقامها في التسليم ويمكن اعتبار حيازته حيازة رمزية للبضاعة، بشرط أن يكون مستندا إذنيا أو أن يكون لحامله، فالقانون راعى هاذين الشرطين في تمثيل البضاعة، حيث أن المستند الاسمي لا يمثل البضاعة مطلقا لعدم تداوله بالطرق التجارية المعروفة من تظهير، والناقل ملزم بتسليمها للشخص الذي تمت كتابة اسمه في المستند لا غيره وهو مسؤول عن أي خطأ قد يحدث في عنوان المستلم، إلا إذا تضمن السند عكس ذلك فقد يحدث أن يأخذ مستند النقل الاسمي حكم السند لحامله، حيث يمكن الناقل تسليم البضاعة لأي شخص يحمل السند دون أن يكون اسمه مدونا فيه و بالتالي تبرأ ذمته من أي التزام، فحين استثنى المشرع اللبناني إيصال النقل في تمثيل البضاعة و اعتمد سند النقل البحري و

(1) عادل أمير خالد، نفس المرجع، ص 28، 27

(2) عزيز لعكيلي، المرجع السابق، ص 301

(3) محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 238

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

إيصالا لإيداع فقط بالنسبة للبضائع المودعة في المخازن العمومية ، و يبدو أن مستند النقل البري لا يتمتع بنفس القدر من الأهمية التي يتمتع بها سند الشحن البحري⁽¹⁾ .
فغالبا ما يأخذ النقل البري للبضائع صورة النقل الداخلي حينما لا تكون المسافات طويلة ويكون بين طرفين من جنسية واحدة تحكمهما قوانين وأعراف واحدة، فحين أن أهمية مستند النقل تظهر جليا حينما تقوم بها شركات لنقل كميات كبيرة من البضائع ولمسافات طويلة قد تكون من دولة إلى أخرى⁽²⁾ .

ثانيا: مستند النقل أداة لرهن الشيء

تلعب وثيقة النقل دورا مهما في ضمان الشيء المنقول، فهي أداة لرهن الشيء الذي تمثله، فكما هو معلوم قد يستغرق عملية النقل، وقتا طويلا خصوصا إذا كان النقل لمسافات طويلة أو كان دوليا، فيحتاج التاجر خلال هذه الفترة الطويلة لأموال لتحريك تجارته، وقد يضطر للاقتراض فتكون وثيقة النقل تلك ضامنة لديونه، بتسليم السند للدائن المرتهن بدلا من البضاعة، ويصبح في هذه الحالة الدائن المرتهن حائزا للبضاعة بحيازة وثيقة النقل هذا من جهة، ومن جهة أخرى يمكن وثيقة النقل المرسل أو المرسل إليه التصرف في الشيء محل النقل ببيع، أو رهنا، حيث يقوم بتسليمها للمشتري أو الدائن المرتهن في مكان تسليم البضاعة، وهنا يستطيع كليهما مطالبة الناقل تسليم الشيء إليه و التصرف فيه، بمقتضى عقد البيع، أو عقد الرهن، وبالتالي تصبح وثيقة النقل المحرك الأساسي لجل العمليات الاقتصادية⁽³⁾ .

ثالثا: مستند النقل أداة للتداول والائتمان

يعتبر سند النقل أداة للتداول والائتمان على البضاعة أثناء فترة نقلها، فكما ذكرنا سابقا فهي أداة قانونية لتمثيل البضاعة لحيازتها، حيث يستطيع المرسل أو المرسل إليه بيع البضاعة، وهي ما زالت لم تصل بعد، فيسلم المشتري وثيقة النقل للناقل حتى يتمكن من

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق ص 278، 279

(2) محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 239

(3) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 302

الفصل الأول: مضمون عقد النقل البري للبضائع

استلام البضاعة، ومقارنها بالمعلومات الواردة في سند النقل، حيث أنها تقوم مقام البضاعة بما تحتويه من بيانات تفيد تحديد ذاتية الشيء المنقول⁽¹⁾.

فلقد أراد المشرع أن يتمكن المرسل إليه من التصرف في البضاعة أثناء الطرق، فلا تخرج عن التداول التجاري خلال المدة التي يستغرقها النقل، وتظهر أهمية إمكانية تداول البضاعة بتداول مستند النقل، الذي يمثلها سواء بالتظهير أو التسليم، تتفاوت تبعاً لطول الوقت الذي تستغرقه عملية النقل، فقد يحدث أن تمر عملية النقل بفترة طويلة فيجوز للمرسل إليه بالتصرف بالبضاعة بالطرق التجارية السريعة دون انتظار وصولها خوفاً من هلاكها أو تلفها⁽²⁾.

(1) عزيز العكيلي، نفس المرجع، ص 301

(2) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 288

الفصل الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه

عقد النقل البري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين فهو يرتب التزامات متقابلة في ذمة أطرافه المرسل والناقل، كما يمكن أن تتسحب آثار هذا العقد إلى المرسل إليه إذا لم يكن هو المرسل.

يسأل الناقل تجاه المرسل والمرسل إليه إذا أخل بالتزاماته، وتترتب مسؤولية الناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، إلا أن الناقل يستطيع أن ينفى عنه هذه المسؤولية إذا توافرت إحدى أسباب الإعفاء من المسؤولية، ومسؤولية الناقل إذا نشأت فإنه يتوجب على المرسل أو المرسل إليه، إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض، ويجب إقامتها خلال مدة حددها القانون.

قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين تناولنا في المبحث الأول آثار عقد النقل البري للبضائع والمبحث الثاني أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع

المبحث الأول: آثار عقد النقل البري للبضائع

يرتب عقد النقل البري للبضائع الناشئ على الوجه القانوني عدة التزامات على عاتق كلا من الناقل والمرسل والمرسل إليه، وسنتطرق في هذا المبحث إلى التزامات كل من المرسل والناقل والتزامات المرسل إليه.

قسمنا هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب تناولنا في المطلب الأول التزامات المرسل وفي المطلب الثاني التزامات المرسل والمطلب الثالث تناولنا فيه التزامات المرسل إليه.

المطلب الأول: التزامات المرسل

يلتزم المرسل في عقد النقل البري للبضائع، بإعداد البضاعة وتسليمها للناقل، والالتزام بتقديم البيانات الصحيحة، والوثائق الضرورية عن البضاعة، كما يلتزم بدفع الأجرة ومصروفات النقل المستحقة، وهو ما سنتكلم عنه في هذا المطلب.

الفرع الأول: الالتزام بإعداد البضاعة وتسليمها للناقل

أهم التزام يترتب عليه عقد النقل على المرسل هو تسليم البضاعة أو الأشياء المراد نقلها إلى الناقل، ومن هنا يبدأ تنفيذ العقد، حيث تصبح البضاعة تحت مسؤولية وحراسة الناقل، وهذا وفقا للشروط المتفق عليها في العقد ومن بين هذه الشروط طريقة تغليف وتحزيم البضاعة⁽¹⁾

وهو ما نصت عليه المادة 43 من ق. ت. ج « إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع والتلف ولا يؤدي إلى ضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة »⁽²⁾.

من خلال نص المادة السالفة الذكر يتبين لنا أن المرسل يلتزم بتحزيم الأشياء المنقولة لإعدادها لعملية النقل والمشرع لما ذكر التحزيم ليس على سبيل الحصر بل هو مصطلح شامل متعلق بطبيعة البضاعة فنجد بعض المواد سائلة وبعضها قابل للكسر فكل بضاعة طريقتها في التحزيم.

(1) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 101

(2) المادة 43 من الأمر رقم 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري،

فإذا وجد عيب في تحريم وتغليف البضاعة، هنا يتحمل المرسل مسؤولية الأضرار الناجمة عنه ما لم يثبت أن الناقل استلم البضاعة وهو عالم بعيب التغليف أو التحريم.⁽¹⁾ وقد نصت المادة 44 من ق ت ج «يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم غير أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحريم أو انعدامه.

وإن عيوب التحريم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى»⁽²⁾.

يحق للناقل فحص الأشياء الواجب نقلها للتحقق من حالتها وطبيعتها، وإذا اقتضى الفحص فتح الأغلفة والطرود وجب إخطار المرسل للحضور، فإذا لم يحضر المرسل، فللناقل إجراء الفحص دون حضور المرسل، فإذا تبين من الفحص أن حالة البضاعة لا يمكن نقلها دون ضرر حق للناقل رفض النقل، أو تنفيذه بعد أخذ إقرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء ورضائه بالنقل، ويجب إثبات حالة البضاعة وإقرار المرسل في وثيقة النقل⁽³⁾.

في حالة عدم وجود اتفاق يحدد الزمان ومكان تسليم البضاعة، يعمل بالعرف المعمول به في الجهة الموجودة فيها البضاعة المرغوب نقلها⁽⁴⁾.

إذا اقتضى النقل استعداداً خاصاً من جانب الناقل، وجب على المرسل إخطاره بذلك قبل تسليم الشيء إليه بوقت كاف حتى يتسنى له أخذ جميع احتياطاته، والاستعداد الكامل لاستقبال الشيء ونقله، مثال ذلك نقل الحيوانات حيث أنها تتطلب وسائل خاصة للنقل، والأصل أن المرسل هو من يقوم بنقل الأشياء المنقولة إلى المكان الذي توجد فيه واسطة النقل، إلا إذا تم الاتفاق على أن يتم التسليم في محل المرسل أو أن يقوم المرسل بنقله إلى مخازن أو مكاتب النقل⁽¹⁾.

(1) سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية، (د. م. ج)، بن عكنون - الجزائر، الطبعة الثانية 1994، ص 246

(2) المادة 44 من الأمر 59-75، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(3) مصطفى كمال طه وعلي البارودي، القانون التجاري، الأوراق التجارية والإفلاس والعقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2001، ص 556

(4) عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، الرجوع السابق، ص 49

(1) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 226

الفرع الثاني: الالتزام بتقديم البيانات الصحيحة والوثائق الضرورية للناقل

جاء في نص المادة 41 في فقرتها 2 من ق.ت.ج «وبعد المرسل مسؤولاً تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها»⁽¹⁾.

من خلال نص المادة السالفة الذكر، يتضح أنه في حالة حصول أضرار للناقل، نتيجة إهمال البيانات أو عدم كفايتها يتحمل المرسل مسؤولية ذلك، لذا يجب أن تكون البيانات المقدمة من طرف المرسل صحيحة وواضحة.

على المرسل عند تسليمه البضاعة للناقل أن يقدم بيانات عن اسم المرسل إليه، وعنوانه والمكان الذي يجب أن ترسل إليه البضاعة، ونوع وحجم ووزن البضاعة محل النقل وعدد الطرود، وغيرها من البيانات التي يستحقها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشيء المنقول، ويتحمل المرسل مسؤولية صحة هذه البيانات، وكذلك عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة⁽²⁾.

ويجب أن تسلم البضاعة وفق البيانات المصرح بها، ويحق للناقل فحص البضاعة فيما يتعلق بعددها ووزنها لما في ذلك من أهمية في تحديد أجره النقل والمسؤولية المترتبة على الناقل، ولاستلام الناقل للبضاعة دون فحصها هو قبول للبيانات المقدمة من المرسل مالم يثبت عدم صحتها⁽³⁾.

إذا اكتشف الناقل أن البيانات التي قدمت له من قبل المرسل عن البضاعة غير صحيحة، سواء من حيث الوزن أو العدد أو الكمية، فإن المرسل قد أخل بالتزامه، حق للناقل هنا أن يرفض استلام الشيء ويطلب فسخ العقد والتعويض عما أصابه من ضرر، كما يجوز للناقل رفض استلام البضاعة إذا كانت للناقل شروط خاصة على الأشياء ولم يطبقها المرسل، كأن يشترط على ألا يزيد وزنه أو حجمه عن حد معين⁽¹⁾.

(1) المادة 41 من الأمر 59-75، المتضمن القانون التجاري الجزائري.

(2) عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية، منشأة المعارف بالإسكندرية - مصر، ص 290.

(3) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 101.

(1) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، ص 311

من حق الناقل أن يتأكد من صحة البيانات المقدمة من المرسل، حتى لو تطلب ذلك فتح أغلفة الطرود قبل تسلمها للتأكد من صحة هذه المعلومات، ويجب أن يتم هذا بقدر من التعاون وحسن النية، حتى لا يتسبب هذا في تأخير عملية النقل⁽¹⁾.

في بعض الأحيان يستوجب على المرسل أن يسلم الناقل وثائق خاصة بالبضاعة المراد نقلها، كما لو كان عقد النقل ينصب على نقل بضاعة من دولة إلى أخرى، فهنا على المرسل أن يسلم هذه الوثائق، كالشهادة الخاصة بمنشأ البضاعة أو أوصافها وكميتها وأنوعها والوثائق الخاصة بالتصدير، فهذه الوثائق تسهل للناقل عملية المرور⁽²⁾.

الفرع الثالث: الالتزام بدفع الأجرة والمصروفات

جاء في نص المادة 40 من ق ت ج «على المرسل دفع أجرة النقل والمصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة. وإذا اشترط دفع الأجرة عند وصول الأشياء المنقولة فيكون الناقل والمرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما»⁽³⁾.

يتبين لنا من خلال هذه المادة أن دفع الأجرة إما أن يدفعها المرسل إذا كانت مستحقة عند بداية العملية، أو أن يدفعها المرسل إليه إذا كانت واجبة الدفع عند الوصول، أي حسب ما هو متفق عليه بين أطراف العقد.

يعد هذا الالتزام التزاما رئيسيا للمرسل المقابل لعملية النقل التي تقع على عاتق الناقل، ويحدد هذا الأجر وفقا لاتفاق الأطراف، كما يحدد زمان الوفاء به، وفي الغالب لا يكون الأجر محل نقاش، لأن جل الناقلين يخضعون لإشراف إداري ويلتزمون بتعريف محددة، كالنقل بالسكك الحديدية أو بواسطة مؤسسات النقل العامة، بالإضافة إلى الأجر، هناك مصاريف أخرى يلتزم بها المرسل تجاه الناقل، كمصاريف الوزن والإيداع والصيانة وأقساط التأمين والجمارك⁽¹⁾.

وفي الغالب فإن دفع الأجرة ومكان الدفع، يتم الاتفاق عليه على أن يكون عند تسليم البضاعة للناقل، ففي هذه الحالة فإن تحديد قيمة المصروفات التي يمكن أن ينفقها

(1) هاني محمد دويدار، العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 152

(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 74

(3) المادة 40 من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري.

(1) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 292

على البضاعة أثناء عملية النقل تبقى غير معروفة، ولا يمكن أن يطالب بها الناقل مسبقاً لأنه لا يعرف قيمتها بالتحديد، لذا وجب على الناقل أن يطلب تأمينات من المرسل لكي يقتض حسابه منها عند الانتهاء من العملية⁽¹⁾.

فإذا رفض المرسل دفع الأجرة للناقل، كان للناقل الامتناع عن تنفيذ عملية النقل، لأن عقد النقل من العقود الملزمة للجانبين، بحيث إذا امتنع أحد الأطراف عن تنفيذ التزامه جاز للطرف الآخر الامتناع عن التنفيذ⁽²⁾، وهو ما جاء في المادة 121 من ق م ج ونصت على «في العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى التزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت معه الالتزامات المقابلة له وينفسخ العقد بحكم القانون»⁽³⁾.

وفي حالة ما إذا أراد المرسل استرجاع البضاعة قبل بداية النقل، وجب على المرسل تعويض الناقل على كافة المصروفات والأضرار التي لحقت هذا الأخير، أما إذا بدأت العملية وأراد المرسل استرداد البضاعة، كان لزاماً عليه دفع أجرة النقل عن المسافة المقطوعة وتعويضه ما صرفه وما لحقه من ضرر، ولا يجوز للمرسل استرداد الأشياء المنقولة في حالتهما إذا تسلم المرسل إليه سند النقل، فينتقل إليه هذا الحق⁽⁴⁾.

أما إذا كانت أجرة النقل مستحقة عند الوصول وامتنع المرسل إليه دفع الأجرة والمصروفات، جاز للناقل حبس البضاعة أو كان له الحق في الرجوع على المرسل، ومطالبته بالأجرة والمصروفات⁽⁵⁾.

أولاً: حكم هلاك البضاعة بالقوة القاهرة على استحقاق الأجرة

إذا هلكت البضاعة وكانت تحت مسؤولية وحراسة الناقل بسبب القوة القاهرة، هنا لا يستحق الناقل الأجرة، لأن عقد النقل من العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى التزام بسبب استحالة التنفيذ انقضت معه الالتزامات المتقابلة⁽¹⁾. وهو ما جاء في نص المادة 121 من القانون المدني الجزائري السالفة الذكر.

(1) فوزي محمد سامي، مبادئ القانون التجاري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة 2003، ص 115

(2) منير علي هليل، المرجع السابق، ص 227

(3) المادة 121 من الأمر 58-75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(4) أحمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس، القاهرة - مصر، 1996، ص 58

(5) منير علي هليل، المرجع السابق ص 228

(1) علي البارودي ومحمد فريد لعريني، المرجع السابق، ص 187

الفصل الثاني: أثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه

إذا تلفت البضاعة لعيب فيها التزم المرسل بدفع الأجرة كاملة لأن هذا الخطأ يتحمله المرسل وليس الناقل⁽¹⁾.

إذا كان الهلاك جزئياً فإن الناقل يستحق الأجرة بأكملها، لأنه يكون قد نفذ التزامه بتسليم الأشياء المنقولة إلى الوجهة المقصودة، وهذا لا يمنع من تحميل الناقل مسؤولية العجز أو الهلاك الناشئ عن الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة، ذلك لأن الناقل في هذه الحالة يكون كشركة تأمين التي تقبل المسؤولية عن حوادث القوة القاهرة⁽²⁾.

إن سقوط حق الناقل في الأجر عند هلاك الشيء بقوة القاهرة، ليس من باب الجزاء أو التعويض وإنما هو توزيع لمخلفات القوة القاهرة فليس من المعقول أن يتحمل المرسل أجرة النقل بعد أن هلكت البضاعة المنقولة بأكملها، فسقوط الالتزام بدفع الأجرة رهين بالهلاك الكلي للبضاعة فإذا أدت القوة القاهرة إلى إتلاف الشيء أو هلاكه هلاكاً جزئياً، فإن الناقل يستحق الأجرة كاملة⁽³⁾.

ثانياً: أثر توقف النقل أو اتباع طريق أطول على استحقاق الأجرة

إذا اضطر الناقل إلى تغيير المسلك بسبب قوة القاهرة، وكان هذا المسلك طويلاً وأكثر مشقة وتكلفة، فلا يجوز للناقل أن يطلب الزيادة في الأجر، لأن القوة القاهرة لم تجعل التنفيذ مستحيلاً وإنما جعلته أكثر إرهاقاً⁽⁴⁾.

وقد يضطر الناقل إلى تغيير الطريق، كما إذا حدث فيضان أدى إلى قطع الطريق المؤدي مباشرة إلى المكان المقصود، مما جعل الناقل يتبع طريق أطول نتج عنه تأخير وصول البضاعة، في هذه الحالة الناقل يستحق الأجرة كاملة، لأنه أوفى بالتزامه ونقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه، ولا يسأل الناقل عن التأخير مادام أن ذلك راجع إلى القوة القاهرة⁽¹⁾.

(1) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 81

(2) أحمد محمد محرز، نفس المرجع، ص 59

(3) علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2001 ص 187

(4) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 228

(1) زهير عباس كريم، مبادئ القانون التجاري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 1995، ص 292

الفصل الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه

وقد تتعطل واسطة النقل في أثناء تنفيذ الالتزام، وهو ما يستدعي الناقل إلى استئجار واسطة نقل أخرى، من أجل إكمال تنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى المكان المقصود، فلا يجوز في هذه الحالة للناقل أن يطالب المرسل أو المرسل إليه بأي زيادة في الأجر، إذا كان قد كلفته هذه العملية نسبة تزيد عن القدر المتفق عليه⁽¹⁾.

ويحصل أن تتسبب القوة القاهرة في استحالة إتمام عملية النقل، مما يضطر الناقل إلى تفريغ البضاعة في مكان غير المكان المقصود، هنا جاز للناقل أن يطالب المرسل بأجر المسافة التي تم قطعها ويقدر ما عاد عليه من فائدة⁽²⁾.

ثالثاً: ضمانات الوفاء بالأجرة

للناقل ضماناته في الحصول على أجرة النقل، والمصاريف وغيرها من الأجر المستحقة من عملية النقل، ففي الغالب يكون استيفاء الناقل للأجرة مقدماً، أي قبل بداية النقل، فإذا امتنع المرسل أو المرسل إليه عن دفع الأجرة، جاز للناقل حبس الأشياء المنقولة حتى يستوفي الأجرة والمصروفات طبقاً للقواعد العامة، ويكون للناقل امتيازاً على الثمن الناتج عن التنفيذ على البضاعة لاستيفاء جميع المبالغ المالية المستحقة⁽³⁾.

المطلب الثاني: التزامات الناقل

هناك عدة التزامات تترتب على عاتق الناقل نتيجة لإبرامه العقد مع المرسل، فالناقل يلتزم بتسليم البضاعة وشحنها، ويلتزم بنقل البضاعة والمحافظة عليها وضمان سلامتها، ويلتزم بتسليم البضاعة وهو ما سنتطرق إليه في هذا المطلب.

الفرع الأول: الالتزام بتسليم البضاعة وشحنها

يعد الالتزام بتسليم البضاعة المراد نقلها مقابلاً للالتزام المرسل بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه، وللناقل حق فحص البضاعة والتحقق من كميتها وحالتها وسلامة تغليفها، فإذا كانت البضاعة موافقة للشروط المتفق عليها وامتنع الناقل عن

(1) زهير عباس كريم، نفس المرجع، ص 293

(2) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 82

(3) أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس، المرجع السابق، ص 58

تسلمها دون وجه حق، كان للمرسل فسخ العقد والمطالبة بالتعويض أو المطالبة بالتنفيذ العيني إذا كان ممكناً⁽¹⁾.

يجوز للناقل أن يرفض تسلّم البضاعة، إذا لم تكن هذه البضاعة هي التي جرى الاتفاق عليها في عقد النقل، أو إذا كانت طبيعتها لا تسمح بنقلها، أما إذا أُلح المرسل على نقلها فعلى الناقل أن يدون تحفظاته بشأن ذلك في وثيقة النقل حتى يخلي مسؤوليته⁽²⁾

الشحن عادة ما يقوم به الناقل، لأنه تابع لعملية النقل وهو يتطلب عناية خاصة، لأنه يقتضي وضع البضاعة بشكل معين بحيث تكون في منأى عن مخاطر التلف والضياع، كما هناك بعض البضائع تستوجب تغطيتها ووضعها في عربات مقفولة لحمايتها من الأمطار وأشعة الشمس⁽³⁾.

فمثلاً نقل اللحوم يجب أن يتم بوسيلة نقل تختلف عن تلك التي تستخدم لنقل الحبوب، وهو ما قد يتم الاتفاق عليه بين أطراف العقد، وهذا بتحديد واسطة النقل التي يجب أن تشحن عليها البضاعة⁽⁴⁾.

يختلف الشحن عن الرص، فالشحن يعني رفع الشيء من على الأرض ووضعها في واسطة النقل، أما الرص يعني وضع البضاعة بترتيب معين في الأماكن المخصصة لها، وكما لا تتصادم مع بعضها أو مع غيرها من الأشياء المنقولة معها، وتحول كذلك دون سقوطها أو ضياعها، ويتم الرص تحت إشراف الناقل، ولهذا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تنجر عن عمليات الرص السيئة، كوضع أشياء صلبة فوق أشياء هشة سهلة الكسر⁽⁵⁾

إذا لم يقدم الناقل أية تحفظات على الأشياء المنقولة فيفترض أن الشحن تم وفقاً للأصول الصحيحة ما لم يقدم الدليل على عكس ذلك⁽¹⁾.

(1) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 104

(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 79

(3) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 307

(4) فوزي محمد سامي، المرجع السابق، ص 118

(5) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 292

(1) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 231

يتم الاستلام في المكان المتفق عليه، والأصل أن يكون هذا المكان مخازن أو مكاتب الناقل إلا إذا جرى الاتفاق أن يكون مكاتب أو مخازن المرسل أو أي مكان آخر⁽¹⁾.

الفرع الثاني: نقل البضاعة والمحافظة عليها وضمان سلامتها

يعد نقل البضاعة التزام أساسي يقع على عاتق الناقل، ويقصد بنقل البضاعة هو توصيلها إلى الوجهة المقصودة المتفق عليها، ويتم أحيانا الاتفاق على الزمان والمكان الذي يتم فيه النقل، فيجب على الناقل تنفيذ الالتزام وإلا كان مسؤولاً⁽²⁾.

على الناقل إذا اقتضت الضرورة أن يعيد حزم وتغليف البضاعة واتخاذ كافة التدابير الضرورية والأزمة من باب المحافظة على البضاعة، فإذا كلفه هذا مبالغ مالية، جاز له الرجوع بها على المرسل أو المرسل إليه⁽³⁾.

والناقل ملزم بإتباع الطريق المتفق عليه، فإذا لم يوجد اتفاق على سلوك طريق معين وجب عليه أن يسلك أقصر الطرق، فإذا خالف ذلك ولم يلتزم بالطريق المحدد أو سلك طريقا أطول دون مبرر، كان مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي لحق المرسل، وغالبا يحدد المسلك في الشروط العامة للنقل، التي يضعها الناقل فيكون مسار العملية معروفا مسبقا للمرسل⁽⁴⁾.

أما إذا قام الناقل بتغيير المسلك، وهذا بسبب ظروف ما اضطرته إلى ذلك، فإنه لا يسأل عن التأخير أو غيره من الأضرار التي تنجر عن تغيير المسلك، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو أحد تابعيه، كما يحق للناقل المطالبة بالمصاريف المترتبة عن هذه العملية⁽⁵⁾.

إن التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة والأشياء المنقولة، هو أن يبذل العناية المعتادة المفروضة في الناقل المحترف بالقدر اللازم لتنفيذ التزامه بالنقل، كقيامه بوضع

(1) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، المرجع السابق، ص 322

(2) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 296

(3) فوزي محمد سامي، المرجع السابق، ص 118

(4) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، نفس المرجع، ص 323

(5) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 308

الفصل الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه

قماش سميك على البضاعة لوقايتها من الحرارة أو أن يعيد رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز وسيلة النقل، أما إذا تعطلت واسطة النقل فعليه أن يسرع في رفعها العطل أو إيجاد وسيلة نقل أخرى يكمل بها عملية النقل إذا تعذر عليه التصليح، وعلى الناقل أخذ الحيطة في تفريغ الأشياء وإعادة شحنها في وسيلة النقل البديلة، لأن هذه الأشياء المنقولة تعدي حراسته⁽¹⁾.

لا يلتزم الناقل القيام بالتدابير غير المعتادة، في النقل كرش النباتات بالماء أو إطعام الحيوان أو تقديم الخدمات الطبية له ما لم يتفق على غير ذلك⁽²⁾.

إن التزام الناقل بالمحافظة على الأشياء المنقولة وصيانتها محدود بالوقت الذي تكون فيه البضاعة تحت تصرفه، لذ يجب على المحكمة من أن تتحقق من التلف أو الضياع انه حدث أثناء زمن مسؤولية الناقل⁽³⁾.

إن ضمان سلامة الشيء أثناء عملية النقل يتطلب منه كناقل مهني متبصر بذل كل ما بوسعه، لمنع ضياع الشيء وسرقته أو تلفه والعناية به، فإذا تمزقت الاغلفة الموجودة بها البضاعة، فعليه أن يعيد تغليفها، وله الرجوع بالمصاريف الزائدة على كل من المرسل أو المرسل إليه⁽⁴⁾.

ألزم المشرع الجزائري بأن يؤمن على البضاعة المراد نقلها بموجب نص المادة 166 فقرة (2) من قانون التأمينات الجزائري المعدل والمتمم جاء فيها «كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأمينات يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الممتلكات التي ينقلونها»⁽⁵⁾.

(1) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 56

(2) علي البارودي، العقود وعمليات البوك الجارية، المرجع السابق، ص 202

(3) المعتصم بالله الغرياني، المرجع السابق، ص 101

(4) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، المرجع السابق، ص 325

(5) المادة 166 فقرة 2 من الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في: 1995/01/25، المتضمن قانون التأمينات، ج . ر،

العدد: 13، لسنة: 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20/02/2006، ج. ر، العدد: 15،

لسنة: 2006

الفرع الثالث: الالتزام بتسليم وتفريغ البضاعة

التسليم هو وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه، والتسليم يتضمن عمليتين متميزتين الأولى مادية هي التفريغ والثانية قانونية بمعنى الكلمة، وفي جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ ما لم يجري العرف على غير ذلك⁽¹⁾.

يقوم الناقل عند نهاية عملية النقل بتفريغ البضاعة، أي إخراجها من العربة تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه وهي تقع على عاتق الناقل، إلا إذا وجد اتفاق على أن يقوم به المرسل، فإذا قام به هذا الأخير فلا يكون الناقل مسؤولاً عن تلف أو هلاك البضاعة أثناء التفريغ⁽²⁾.

تعتبر عملية التفريغ عملية مادية تقابل عملية الشحن عند بداية النقل، وعملية التسليم يجب أن تكون في الزمان والمكان والظروف التي يحددها الاتفاق بين المرسل والناقل⁽³⁾.
على الناقل التأكد من شخصية المرسل إليه فإذا كانت وثيقة النقل إسمية وجب تسليم البضاعة إلى الشخص المذكور اسمه في الوثيقة، أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيها بمقتضى إجراءات حوالة الحق⁽⁴⁾.

أما إذا كانت وثيقة النقل إنذرية، فإن عليه التأكد من تسلسل التظهيرات، وإذا كانت وثيقة النقل للحامل، فإنه يتم تسليم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومعه وثيقة النقل عند الوصول⁽⁵⁾.

يتم إثبات التسليم بإعطاء إيصال من المرسل إليه للناقل باستلام البضاعة، أو بالتأشير بالتسليم على وثيقة النقل التي رافقت البضاعة⁽⁶⁾.

وللمرسل إليه أن يقوم بمعاينة البضاعة والتحقق من مطابقتها للشروط المتفق عليها مع المرسل لأن التسليم دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئي أو التلف ما لم يثبت المرسل إليه حالة البضاعة⁽¹⁾.

(1) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 232

(2) عمورة عمار المرجع السابق، ص 104

(3) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 309

(4) مصطفى كمال طه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 175

(5) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 300

(6) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 234

يترتب على استلام الأشياء المنقولة سقوط كل دعوة ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي، إذا لم يبادر المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام، من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها⁽²⁾. هذا طبقاً لنص المادة 55 فقرة 1 من ق ت ج .

إذا استعان الناقل بمقاول أو شخص متخصص في عملية التفريغ، يسأل الناقل عن أخطائه باعتباره تابعاً له، وليس للمرسل إليه الرجوع على مقاول التفريغ شخصياً، لأن تدخل مقاول التفريغ كان لحساب الناقل وتحت مسؤوليته، ويكون مركزه مركز التابع⁽³⁾. يتعين على الناقل أن يمكن المرسل إليه من فحص البضاعة، وإلا تحمل مسؤولية عدم تمكنه من ذلك، نظراً لأهمية الاستلام فيما يتعلق بعبء الإثبات في دعوى المسؤولية التي تقام على الناقل، لمطالبته بالتعويض عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالشيء أثناء النقل⁽⁴⁾.

أولاً: حالات امتناع الناقل عن تسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه

1 . إذا كانت أجرة النقل مستحقة عند الوصول وامتنع المرسل إليه عن دفعها، حق للناقل حبس البضاعة حتى ينفذ المرسل إليه التزامه بدفع الأجرة، فإذا أصر المرسل إليه على عدم التنفيذ جاز للناقل الالتجاء إلى القضاء بطلب التنفيذ على البضاعة⁽⁵⁾.

2 . إذا كان الناقل مفوضاً من المرسل باستقاء ثمن البضاعة من المرسل إليه قبل التسليم، ورفض هذا الأخير دفع الثمن⁽⁶⁾.

فقد يتفق المرسل مع الناقل على ألا يسلم الناقل البضاعة للمرسل إليه، إلا إذا أدى هذا الأخير ثمن البضاعة، هذا الاتفاق يجعل من الناقل وكيلاً عن المرسل في قبض الثمن، ويكون مسؤولاً إذا لم يقبضه عند تسليمه للبضاعة، فإذا رفض المرسل إليه دفع الثمن

(1) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 60

(2) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 106

(3) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 58

(4) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، المرجع السابق، ص 327

(5) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 300

(6) مصطفى كمال طه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 186

وأجرة النقل فللناقل حقا مزدوجا في حبس البضاعة، حق الحبس الثابت له شخصيا باعتبارها ناقلا لم يستوفي أجره، وحق الحبس الثابت للبائع (المرسل) الذي يباشره الناقل باعتباره وكيفا مسؤولا عن استعماله نيابة عنه⁽¹⁾.

3 . إذا وقع حجز على البضاعة، وهي تحت يد الناقل أثناء النقل من أحد دائني المرسل أو المرسل إليه، فإذا انتقلت ملكية البضاعة إلى المرسل إليه، فإن الحجز الموقع من دائني المرسل لا يكون صحيحا، وكذلك لا يكون صحيحا إذا وقع دائنو المرسل إليه الحجز على البضاعة في حين أن ملكيتها مازالت تحت يد المرسل، فالواجب على الناقل أن يتأكد من ملكية البضاعة حتى يتحقق من صحة الحجز⁽²⁾.

ثانيا: حالة امتناع المرسل إليه عن تسلم البضاعة

إذا لم يكن المرسل إليه متواجدا بمكان التسليم على الرغم من إخطاره بالحضور فعلى الناقل أن يخطر المرسل بذلك وأن يطلب تعليماته بهذا الشأن، كما يجب على الناقل وضع البضاعة في مكان امن كوضعها في المخازن⁽³⁾

فإذا لم تصل التعليمات إلى المرسل في موعدها المناسب، جاز للناقل أن يطلب من القاضي المختص تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة البضاعة، والإذن للناقل في ايداعها لدى أمين لحساب المرسل وعلى مسؤوليته أو بيعها بالكيفية التي يعينها القاضي⁽⁴⁾.

وللناقل الحق في أن يطلب من القاضي المختص الإذن في بيع الأشياء المنقولة، بالطريقة التي يعينها وبالخصوص إذا كانت البضاعة معرضة للضياع أو الهلاك أو التلف أو كان من المتوقع أن ينخفض ثمنها في فترة قصيرة أو كان تخزينها يتطلب مبالغ باهظة، وتودع أثمان هذه البضاعة خزانة المحكمة لحساب ذوي الشأن⁽¹⁾.

(1) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 310، 311

(2) المعتصم بالله الغرياني، المرجع السابق، ص 154

(3) أحمد محمد محرز، المرجع السابق، ص 67

(4) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 234

(1) علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، المرجع السابق، ص 200

هناك حالات يمتنع فيها المرسل إليه عن تسلّم البضاعة، وهي عندما تكون البضاعة قد تلفت أو تأخرت أو كانت غير مطابقة للصنف أو النوع المطلوب، ويكون هذا الامتناع تمهيدا لرفع دعوى المسؤولية على الناقل⁽¹⁾.

المطلب الثالث: التزامات المرسل إليه

نصت المادة 39 من ق.ت.ج «إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه فلا تترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة عن عقد النقل مالم يصدر منه قبول صريح أو ضمني»⁽²⁾

حسب نص المادة إذا كان المرسل إليه غير المرسل لا يكتسب الحقوق ولا يتحمل المسؤوليات الناتجة عن عقد النقل مالم يصدر منه القبول الضمني أو الصريح لهذه الحقوق والالتزامات، ويعتبر القبول صريحا إذا صرح بالقبول عن طريق القول أو الكتابة أو الهاتف، ويعد ضمنيا إذا تسلّم البضاعة أو طالب بها أو طالب بفحصها أو عدم الرد بالرفض على مطالبة الناقل بالرفض.

يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة من الناقل وبدفع الأجرة والمصروفات، إذا كانت مستحقة عند الوصول، وهوما سنتطرق إليه في هذا المطلب.

الفرع الأول: الالتزام باستلام البضاعة

إن للمرسل إليه حقا قانونيا على استلام البضاعة، حتى ولو لم يقبل العقد مع الناقل نتيجة تعاقد الناقل مع المرسل، تبعا للعرف السائد الذي يقضي بنسبية سريان العقود على طرفي العقد⁽³⁾.

بالرغم من أن المرسل إليه ليس طرفا في عقد النقل المبرم بين الناقل والمرسل، إلا أنه يكتسب الحقوق ويتحمل الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، فللمرسل إليه حق التصرف

(1) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 313

(2) المادة 39 من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(3) سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 261

الفصل الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه

في البضاعة خلال النقل متى كان بيده سند النقل والحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة، والحق في الرجوع على الناقل وهذا في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير⁽¹⁾.

على الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول البضاعة وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمها وقد بينت ذلك المادة 45 من ق ت ج جاء فيها «في حالة نقل الشيء غير مشروط تسليمه للموطن وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه»⁽²⁾.

ويقال على المرسل إليه قد يكون مشتريا للبضاعة المنقولة من المرسل، أي أن المرسل إليه دائما للمرسل بتسليم البضاعة والمرسل دائن بدوره للناقل بالتسليم، وعليه يمكن للمرسل إليه استعمال حق مدينه المرسل في مطالبة الناقل بالبضاعة، بطريق الدعوى غير المباشرة⁽³⁾.

وهناك رأي آخر يرى بأن المرسل إليه يطالب بالبضاعة بوصفه وكيلًا عن المرسل، إلا أن هذا الرأي ليس أحسن من سابقه، إذ لو كان المرسل إليه وكيلًا عن المرسل لما كان له الحقوق أكثر مما لهذا الأخير⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: دفع الأجرة والمصروفات

قد تكون أجرة النقل مستحقة عند الوصول أي عند نهاية العملية فالواجب أن يقوم المرسل إليه بدفعها، فإذا رفض هذا الأخير دفع الأجرة، جاز للناقل أن يطالبه بها أمام القضاء، وأن يستعمل حقه في حبس البضاعة في مواجهة المرسل إليه⁽⁵⁾.

لا يكون المرسل إليه وحده مسؤولًا عن دفع الأجرة والمصروفات عند اشتراط دفعها في محطة الوصول، فقد يترتب على ذلك ضياع حق الناقل في الأجرة المستحقة له، لذلك

(1) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 177

(2) المادة 45 من الأمر 59-75، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(3) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 86

(4) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، العقود التجارية المرجع السابق، ص 237

(5) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 299

أقر القانون أن يكون المرسل والمرسل إليه مسؤولين بالتضامن عن دفع أجرة النقل، هذا يعني أن ذمة المرسل لا تبرأ على الرغم من اشتراطه دفع الأجرة من قبل المرسل إليه⁽¹⁾. جاء في نص المادة 40 من ق.ت.ج «على المرسل دفع أجرة النقل والمصاريف المترتبة علنا لأشياء المنقولة. وإذا اشترط دفع الأجرة عند الوصول فيكون الناقل والمرسل إليهما⁽²⁾. صدر منه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما»⁽²⁾. هذه المادة تؤكد على حق الناقل في حالة مالم يقبض أجرة النقل وكانت هذه الأجرة مستحقة عند الوصول كان من حقه الرجوع على كل من المرسل والمرسل إليه متضامنين.

الفرع الثالث: الأساس القانوني للعلاقة بين المرسل إليه والناقل

إذا كانت العلاقة المباشرة بين الناقل والمرسل إليه تستند إلى نص قانوني وقد اختلفت آراء الفقهاء في البحث عن الأساس القانوني لتبرير هذه العلاقة التي تعتبر استثناء من قاعدة نسبية آثار العقد، وقد قيلت في هذا الصدد عدة آراء سنذكرها تبعا⁽³⁾.

الاتجاه الأول: يرى أصحاب هذا الاتجاه أن عقد النقل يتضمن من جانب المرسل اشتراطا لمصلحة المرسل إليه، ويترتب على هذا الاشتراط أن يكتسب المرسل إليه حقا مباشرا قبل المتعهد الناقل بتنفيذ الاشتراط، وإذ يجوز للمشتري المرسل أن ينقض الاشتراط ويغير المستفيد فيصدر الأمر بتوجيه البضاعة إلى شخص آخر أو يعيدها إليه، إلا أن هذا الرأي إذا كان قد فسّر حقوق المرسل إليه، فإنه لا يفسر ما يتحمّله المرسل إليه من التزامات تجاه الناقل وخاصة التزامه بدفع أجرة النقل ووفقا لأحكام الاشتراط لمصلحة الغير أن المستفيد لا يترتب على قبوله أن يلتزم في مواجهة المتعهد⁽¹⁾.

الاتجاه الثاني: ذهب أصحاب هذا الاتجاه إلى القول بالمرسل في تعاقد مع الناقل يعد نائبا عن المرسل إليه، نيابة ناقصة ويظل كل من المرسل والمرسل إليه طرفا في هذا العقد

(1) سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 249

(2) المادة 40 من الأمر 59-75، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(3) أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص 230

(1) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 238

وفقا لأحكام النيابة، التي تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل، أي أن المرسل يتعاقد باسمه ولحساب المرسل إليه، وتظل هذه النظرية عاجزة عن مواكبة القواعد المستقرة التي تحكم آثار عقد النقل بالنسبة للمرسل إليه، كما أن هذه النظرية تؤدي إلى مخالفة ما يقصده المرسل في تعاقد كأصيل في التعاقد وليس كنائب عن المرسل إليه⁽¹⁾.

الاتجاه الثالث: يرى أصحاب هذا الرأي أن المرسل إليه بقبول سند النقل يكون قد قبل إيجابا موجها إليه من المرسل والناقل، ولو صح هذا القول لكان كل من المرسل والناقل مسؤولا عن تنفيذ هذا العقد تجاه المرسل إليه، إلا أن الناقل وحده هو المسؤول دون المرسل⁽²⁾.

الاتجاه الرابع: يرى بعض الفقهاء أن المرسل باختياره المرسل إليه، فإن هذا الأخير يصبح ذا صفة في عملية الاستلام عند الوصول، ومنذ أن يعلن المرسل إليه أنه ينوي استعمال هذه الصفة، فإنه يحل محل المرسل في كل ما يتعلق بعملية النقل، وهو ما يترتب عنه انقطاع العلاقة أو الرابطة القانونية بين المرسل والناقل حين قبول المرسل إليه لوثيقة النقل، فهذا يتنافى مع ما ذهب إليه الفقه والقضاء في أن العلاقة بين الناقل والمرسل تبقى قائمة إلى أن ينتهي عقد النقل⁽³⁾.

الرأي الرابع: العرف التجاري المبني على تحقيق المصلحة

المصلحة التجارية هي وحدها التي كونت العرف وهي أنشأت العلاقة المباشرة وحددت نطاقها، ذلك أنه بوصول البضاعة تبرز مصلحة المرسل إليه في مواجهة الناقل في حين مصلحة المرسل تبتعد، ولعل الأنسب في مساءلة الناقل هو المرسل إليه لاستناده على وثيقة النقل، أما مصلحة الناقل فهي تقتصر في أغلب الأحيان على قبض الأجرة، هذه المصالح التجارية المتقابلة بين المرسل إليه والناقل كانت بمثابة المادة الأولية التي صنع منها العرف علاقة قانونية مباشرة من حقوق والتزامات، لهذا فإن حق المرسل إليه

(1) أحمد محمد محرز، المرجع السابق، ص 64

(2) مصطفى كمال طه، العقود وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 87

(3) المعتصم بالله الغرياني، المرجع السابق، ص 144

الفصل الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه

يقتصر على استلام البضاعة ومساءلة الناقل ويقتصر حق الناقل في مواجهة المرسل إليه على المطالبة بالأجرة وحبس البضاعة إذا لم يوفي بها⁽¹⁾

(1) علي البارودي، المرجع السابق، ص 198

المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع

قد تنشأ في أغلب الأحيان منازعات قضائية بين المرسل والمرسل إليه من جهة والناقل من جهة ثانية وهذا لغرض تحديد مسؤوليات الناقل في تلف البضاعة أو هلاكها الكلي أو الجزئي أو التأخير في وصولها إلى الوجهة المقصودة، ويمكن الدفع بعدم مسؤوليته إذا أثبت أن التلف أو الهلاك أو التأخير كان بسبب القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو عيب ذاتي بالبضاعة.

وعليه قسمنا هذا المبحث إلى ثلاثة مطالبتنا في المطلب الأول قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والمطلب الثاني دفع وتحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع والمطلب الثالث دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.

المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع

إن مسؤولية الناقل مصدرها العقد، فالناقل مسؤول عن تنفيذ الالتزامات التي تترتب عليه والتي سبق ذكرها وأهم هذه الالتزامات المحافظة على سلامة البضاعة، فقد يخل الناقل بهذا الالتزام التعاقدي وبالتالي تثبت مسؤوليته إذا فقدت البضاعة أو هلكت هلاكاً كلياً أو جزئياً وكذلك إذا سلم جزءاً منها فقط لأن الباقي منها قد هلك وكذلك إذا سلمها متأخرة عن موعدها المتفق عليه⁽¹⁾

قسمنا هذا المطلب إلى ثلاثة فروع خصصنا الفرع الأول لحالات تحقق مسؤولية الناقل والفرع الثاني لطبيعة مسؤولية الناقل والفرع الثالث لمسؤولية الناقل في النقل المتعاقب.

(1) علي البارودي ومحمد فريد لعريبي، المرجع السابق، ص 209

الفرع الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل

تقضي المادة 47 من ق. ت. ج. على أنه « يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلّم الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها »⁽¹⁾ يكون الناقل مسؤولاً في حالات هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها إلى المكان المتفق عليه وسنفضل في هذه الحالات الثلاث.

أولاً: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع

1. هلاك البضاعة

ضياع البضاعة أو هلاكها يعني فقدانها أثناء عملية النقل، كما لو كان ذلك بسبب احتراق أو سرقة، وقد يكون بسبب تسليمها من الناقل إلى شخص غير المرسل إليه⁽²⁾. الهلاك إما أن يكون كلياً أو جزئياً، فالهلاك الكلي يتعلق بالبضاعة جميعها كما إذا احترقت، أما الهلاك الجزئي فهو الذي يتعلق ببعض البضاعة دون البعض الآخر، كما لو وصلت البضاعة وفيها نقصان⁽³⁾.

هناك نوع آخر من الهلاك يسمى بالهلاك الحكمي، ويقصد به عدم تسليم الناقل للأشياء المنقولة في مكان الوصول، وهذا خلال مدة زمنية تسري من انتهاء ميعاد التسليم، والمدة قد تكون محددة من قبل طرفي العقد أو حسب ما يقتضيه العرف، فإذا تم الاتفاق بين الناقل والمرسل على وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه في موعد محدد، كأن تكون المدة شهر أو شهرين ومضت هذه المدة ولم يسلم الناقل البضاعة خلالها اعتبرت البضاعة هالكة كلياً، وجاز للمرسل أن يطلب من الناقل تعويضه عن قيمة البضاعة⁽⁴⁾.

(1) المادة 47 من الأمر 59-75، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 90

(3) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 311

(4) زهير عباس كريم، نفس المرجع، ص 311

هناك حالات لا يسأل فيها الناقل على الرغم من وجود نقص في البضاعة، إذا كان هذا النقص يعود إلى طبيعة البضاعة، كما لو كانت البضاعة حبوبا ونقص وزنها أو كميتها، بسبب سقوط جزء منها أثناء عملية الشحن أو التفريغ أو أن ذلك يعود إلى جفافها مما أدى إلى نقص وزنها، أو إذا كانت الأشياء المنقولة عبارة عن سوائل ونقص جزء منها بسبب الحرارة أثناء عملية النقل⁽¹⁾.

وقد نصت المادة 51 من ق. ت. ج في فقرتها الأولى والثانية «إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزنا أو كيلا على العموم من جراء النقل فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه .

ولا يجوز التمسك بحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الوقائع أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب المبررة للتسامح»⁽²⁾.

2 . التلف

التلف هو وصول الشيء كاملا في مقداره ولكن تالفا أو معيبا كما لو كان به كسر أو بلل أو صدأ أو عفن، ويكون التلف ظاهرا عند وصول البضاعة إلى المرسل إليه فتكون حالته أسوأ من الحالة التي كان عليها عند شحنه، وينجر عنه نقص في جودته ومردوديته، ويكمن الفرق بين الهلاك والتلف في أن الهلاك يصل الشيء ناقصا في وزنه أو عدده أو مقاسه أو لا يصل الشيء بتاتا أما في التلف فإن الشيء يصل كاملا من حيث الكم والحجم والوزن والعدد، ولكن فيه عيب أو تلف ينقص من قيمته ويجعله غير صالح لأداء دوره كما يلزم⁽³⁾.

إن الناقل لا يسأل إلا عن الأضرار الناتجة خلال وجود البضاعة تحت حراسته، ولكن قد يظهر الضرر بعد حين أي بعد التسليم سواء كان تسليما فعليا أو حكما، فإذا تبين أن

(1) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 91

(2) المادة 51 فقرة 01، من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(3) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، المرجع السابق، ص 332

الضرر كان نتيجة غش أو خداع أو خطأ جسيم من الناقل أو تابعيه، فإن الناقل يبقى مسؤولاً عن تعويض الضرر⁽¹⁾.

3 . التأخير

يقصد بتأخير وصول البضاعة أن تصل بعد انتهاء الوقت الذي كان يجب وصولها فيه، ولا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا ثبت أنه سبب ضرراً للمرسل إليه، فمثلاً لو اتفق المرسل على أن تصله البضاعة في موسم معين كأعياد مثلاً فللمرسل إليه اثبات الضرر الذي أصابه من جراء التأخير بكل طرق الإثبات⁽²⁾.

ولا يشترط عند مساءلة الناقل عن التأخير، أن يكون هناك ضرر أصاب البضاعة ذلك لأن الناقل مسؤول في جميع الأحوال، سواء أدى هذا التأخير إلى أضرار بالبضاعة، كما لو كانت عبارة عن فاكهة وفسدت بسبب التأخير أو أن البضاعة كانت عبارة عن أدوات وآلات استوردها المرسل لمصنع يعود إليه فتأخر الناقل في إيصالها وأدى ذلك إلى تعطيل المصنع، كذلك يسأل الناقل عن التأخير وإن لم ينجم عن ذلك ضرر⁽³⁾.

ويرى بعض الشراح أنه حتى يكون التأخير موجبا لمسؤولية الناقل يجب أن يلحق هذا التأخير ضرراً بالمرسل إليه، فإذا لم توجد علاقة سببية بين التأخير والضرر فلا يجبر الناقل على التعويض، أما الاتجاه الآخر يرى بأن التعويض عن التأخير في التسليم لا يستحق إلا بعد قيام المرسل بإعذار الناقل مالم يوجد عرف يخالف ذلك، فإذا لم يوجد عرف وجب إعذار الناقل وهذا خلافاً عن مسؤولية الهلاك والتلف⁽⁴⁾.

ثانياً: عبء إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع

ان اثبات مسؤولية الناقل تبقى سهلة مادام أن عقد النقل يرتب في ذمة الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة، إذ يكفي المدعي أن يثبت عدم تحقق النتيجة أي عدم استلامه للأشياء

(1) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 157

(2) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 31

(3) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 94

(4) منير علي هليل، المرجع السابق، ص 238

المنقولة، بالرغم أن الناقل قد استلمها كما هو مبين في سند النقل، وبعدها اثبات الضرر الذي لحقه من عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدية، فالإثبات في حالة الهلاك الكلي هو أن يثبت المدعي تسليمه البضاعة للناقل وعدم تسلمها منه، أما في حالتي الهلاك الجزئي والتلف فيمكن اثباته بالبينة أو القرائن أو بمستند النقل أو بمحضر من أهل الخبرة، أما في حالة التأخير فيتم اثبات أن الشيء لم يصل في موعده المحدد، حسب ما هو متفق عليه في العقد أو حسب ما هو متعارف عليه في العرف التجاري إذا لم يكن هناك اتفاق⁽¹⁾.

وينتقل عبء الإثبات إلى الناقل الذي يدعي حالة من حالات الإعفاء كالقوة القاهرة، خطأ المرسل أو عيب بالبضاعة ينفي بها الرابطة السببية بين الخطأ الواقع منه والذي يتحقق بمجرد عدم قيامه بتنفيذ التزامه وبين الضرر الذي لحق المدعي من جراء التلف أو الهلاك أو التأخير⁽²⁾.

ثالثاً: المجال الزمني لمسؤولية الناقل البري

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت استلام البضاعة المنقولة ووقوعها تحت سيطرته بحيث يصبح مسؤولاً عن العناية والمحافظة عليها، وتنتهي تلك المسؤولية بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله أو الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشيء لديه ولذلك إذا طلب الناقل من المحكمة تحقيق واقعة عدم حدوث الهلاك أو التلف أثناء عملية النقل فعلى المحكمة أن تجيبه أو ترد عليه، وإلا كان حكماً قاصراً وذلك أنه لا مساءلة إلا بوجود الدليل المقنع عن الهلاك أو التلف⁽³⁾.

لا يعتبر الناقل مسؤولاً عن ضرر لحق الأشياء المنقولة إذا كان سببه سابقاً على استلامه للبضاعة أو لاحقاً على استلام المرسل إليه لها فعلاً أو حكماً، فالتزام الناقل يفرض عليه تحقيق الغاية المتمثلة في نقل البضاعة من مكان البداية إلى مكان الوصول

(1) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، المرجع السابق، ص 335

(2) علي البارودي، المرجع السابق، ص 211

(3) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 81

المتفق عليه وتسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المحدد كاملة غير ناقصة خالية من أي عيب، فإذا لم تتحقق هذه الغاية المقصودة أعتبر الناقل في هذه الحالة مسؤولاً ويلزم بالتعويض مالم يثبت أن عدم التنفيذ كان بالسبب الأجنبي⁽¹⁾.

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل

إن أساس مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بواجب تعاقدية مصدره عقد النقل وهو التزام بتحقيق نتيجة، أي استلام البضاعة ونقلها والمحافظة عليها وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة عدداً ووزناً غير ناقصة في المكان والزمان المتفق عليه، فبمجرد هلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضاعة يعد الناقل مسؤولاً ولو أثبت أنه بذل قصارى جهده لتحقيق النتيجة ولا ترفع عنه هذه المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو العيب الذاتي أو خطأ المرسل إليه، ينتهي عقد النقل بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه ولا بد أن يتسلمها هذا الأخير فعلاً⁽²⁾.

لا تنتهي مسؤولية الناقل بتوصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه طالما أن المرسل إليه لم يتسلمها فعلاً، وعليه يسأل الناقل عن الضياع أو التلف الذي لحق البضاعة إذا ما وصلت البضاعة للمكان المتفق عليه ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها لكن هذا الأخير لم يتسلمها⁽³⁾.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل في النقل المتعاقب

قد يقتضي نقل الأشياء إلى مكان الوصول تداولها بين مجموعة من الناقلين وهو ما يعرف بالنقل المتعاقب أو المتتابع⁽⁴⁾.

وبما أن في هذا النقل يتعدد فيه الناقلون فهو بالطبع يثير التساؤل عن مدى مسؤولية كل من الناقل لأول والأخير والناقل المتوسط عن تنفيذ النقل؟

(1) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 107

(2) منير علي هليل، المرجع السابق، ص 238

(3) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 314

(4) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 112

أولاً: المقصود بالنقل المتعاقب

النقل المتعاقب هو النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الآخر ولكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل والمرسل إليه، وغالبا ما يتم النقل المتعاقب بطرق مختلفة (سيارة، سكة حديدية.....) ففي غالب الأحيان يبرم ناقل واحد عقد النقل مع المرسل ويلتزم بجميع المهام المسندة إليه كاستلام البضاعة ويقوم بالنقل في مرحلته الأولى ثم يعهد بالبضاعة إلى ناقل أو عدة ناقلين، يقوم الناقل الأخير منهم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه⁽¹⁾.

يتولى في النقل المتتابع أو المتعاقب كل ناقل بتنفيذ جزء معين من عملية النقل وهذا النوع من النقل يتم على المستوى الدولي عبر الاتفاقيات الدولية أو عن طريق ما تبرمه شركات النقل من اتفاقيات، وقد يتم على المستوى الداخلي أي على مستوى الدولة الواحدة، ويشترط فيه أن يكون بين عدة ناقلين، فإذا قام بالنقل ناقل واحد مع تعدد وسائل النقل فهذا لا يعتبر نقلا متعاقبا ولو تم على التتابع بل يعد عملية واحدة تخضع لأنظمة نقل مختلفة، والنقل المتعاقب قد يتم بوسيلة نقل واحدة بالنسبة لجميع الناقلين وإما أن تتعدد فيه وسائل النقل فيعرف بالنقل المشترك أو المختلط⁽²⁾.

ثانياً: مسؤولية الناقلين الأول والأخير

جاء في الفقرة الأولى من نص المادة 49 من ق. ت. ج

«إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته. يكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع النقل وضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل»⁽³⁾.

يتبين لنا من نص المادة أن الناقل الأول عند تسلمه للبضاعة من المرسل يبدأ في تنفيذ عملية النقل ويسلمها للناقل الذي يليه بعد تنفيذ الجزء الذي يخصه، وبالتالي فإن الناقل الأول يعد مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها، ولا يستطيع دفع مسؤوليته عن عملية النقل إلا

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 272

(2) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 112

(3) المادة 49 فقرة 01، من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

بإثبات السبب الأجنبي، ونفس الحكم ينطبق على الناقل الأخير إذ يعامل معاملة الناقل الأول من حيث المسؤولية عن كامل عملية النقل⁽¹⁾.

يسأل الناقل الأول قبل المرسل أو المرسل إليه عن الضرر الذي يصيب البضاعة خلال أية مرحلة من مراحل عملية النقل، إلا إذا اثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان بسبب القوة القاهرة أو عيب ذاتي بالبضاعة أو خطأ المرسل، ويفسر هذا أن الناقل يتحمل التزاما بتحقيق نتيجة وصول البضاعة إلى الجهة المقصودة سالمة كما استلمها أول مرة دون تلف أو تأخير، ويكون مسؤولا عن الضرر الذي يصيب البضاعة وفي أية يد كانت أي أن الناقل الأول يتحمل جميع مسؤوليات الناقلين الآخرين كما لو أنه قام بالنقل كله بمفرده⁽²⁾.

يكون الناقل الأخير مسؤولا تجاه المرسل إليه عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة وفي أية مرحلة من مراحل النقل، ويعامل الناقل الأخير معاملة كل من الناقلين المتعاقبين ويكون مسؤولا تجاه المرسل إليه عن الضرر اللاحق بالبضاعة، كما للناقلين السابقين أن يسألوا الناقل الأخير عن مطالبة المرسل إليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل، وله الحق في تحصيلها بالنيابة عنهم واتخاذ الإجراءات القانونية لاستفائها بما في ذلك حق الامتياز على الأشياء محل النقل⁽³⁾.

ثالثا: مسؤولية الناقلين المتوسطين

بالنسبة للناقل المتوسط أي الناقل الثاني الذي يتسلم البضاعة من الأول وحتى الناقل الذي يسلم البضاعة إلى الناقل الأخير، فإنه يسأل تجاه المرسل والمرسل إليه وكذا تجاه أول وآخر ناقل عن الجزء من النقل الذي تولاه، ولا يضمن أفعال الناقلين الآخرين سواء كانوا الناقلين السابقين أو اللاحقين، ويهدف هذا إلأنه لكي يرجع المضرور على الناقل المتوسط يجب عليه أن يثبت حصول الضرر خلال المسافة التي قطعها، أي الفترة

(1) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 113

(2) مصطفى كمال طه، العقود وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 100

(3) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 274

الفصل الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه

التي تم فيها النقل فإذا تمكن من اثبات ذلك كان الناقل المتوسط مسؤولاً، لا يستطيع دفع هذه المسؤولية إلا بالسبب الأجنبي⁽¹⁾.

وهو ما ذكره المشرع في المادة 49 فقرة 2 من ق ت ج «ويعد كل من الناقلين الوسيطاء تجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك تجاه أول وآخر ناقل، مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها»⁽²⁾.

رابعاً: مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه

مسؤولية الناقل العقدية هي تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، وعليه فإن الناقل يكون مسؤولاً كذلك عن أفعال تابعيه أي عماله ومستخدميه متى صدرت منهم خلال تأدية وظائفهم أو بسببها، ويعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل، ومسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة هي مسؤولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور، وتعتبر كفالة مصدرها القانون، أما مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة تقوم على الخطأ المفترض في جانب المتبوع فرضاً لا يقبل إثبات العكس، مرده سوء اختياره لتابعه أو تقصيره في رقابته⁽³⁾.

المطلب الثاني: دفع وتحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع

كما قلنا وذكرنا سابقاً أن إخلال الناقل بأحد التزاماته المتعلقة بعقد النقل يعرضه إلى المساءلة من طرف المرسل أو المرسل إليه، فمسؤولية الناقل تترتب في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، قد تكبده هذه الحالات خسائر مادية جراء تعويض أصحاب الحق عن الأضرار التي أصابتهم، فلهذا أعطى المشرع الناقل الحق في دفع هذه المسؤولية في حالات معينة على سبيل الحصر وهذا إذا توافرت أسباب الاعفاء من المسؤولية.

(1) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 113

(2) المادة 49 فقرة 02، من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(3) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 91

ولقد قسمنا هذا المطلب إلى ثلاثة فروع خصصنا الفرع الأول لأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية والفرع الثاني للإعفاء الاتفاقي من المسؤولية والفرع الثالث للشروط الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل.

الفرع الأول: دفع مسؤولية الناقل

هناك حالات يستطيع الناقل التمسك بها للتخلص من المسؤولية الناجمة عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها وهذه الحالات هي القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الأشياء المنقولة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

وهذا ما أقره المشرع الجزائري في نص المادة 48 من ق ت ج، حيث نصت على ما يلي: «يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند اثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه»⁽¹⁾.

فمن منطلق هذه المادة سنتولى تبعا توضيح هذه الحالات التي تعفي الناقل من مسؤولية الأضرار التي تصيب البضاعة.

أولا: أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية

1. القوة القاهرة

القوة القاهرة هي الحادث القهري الذي لا يمكن تصوره أو توقعه وليس للناقل أو تابعيه يد في حدوثه ويؤدي هذا إلى استحالة التنفيذ، ومن أمثلة القوة القاهرة الحرب والزلازل والفيضانات والبراكين⁽²⁾.

ونصت المادة 178 من ق م ج على القوة القاهرة بقولها «يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة»⁽³⁾.

(1) المادة 48، من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(2) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 313

(3) المادة 178 من الأمر 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري

ويعد كذلك من القوة القاهرة فعل الغير إذا توافرت فيه شروطها، ولم يكن لإهمال الناقل دخل في وقوعه كالسرقة بقوة السلاح رغم وجود حراسة كافية⁽¹⁾.

ذهب بعض الفقهاء إلى التفريق بين القوة القاهرة والحادثة الجبري في عقد النقل فقالوا بأن القوة القاهرة تكون حادثاً خارجياً كالزلازل، أما الحادث الجبري فهو حادث ينبع من نشاط الناقل دون أن يكون الناقل سبباً في حدوثه كأنفجار إطار المركبة أو خروج القطار عن السكة الحديدية دون خطأ من الناقل أو أحد تابعيه⁽²⁾.

ولا تنسب إلى القوة القاهرة الحوادث التي تؤدي إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل، حتى لو اثبت الناقل أنه اتخذ جميع احتياطاته لضمان لياقتهم البدنية والعقلية⁽³⁾.

يرى بعض الفقهاء أن القوة القاهرة وحدها هي السبب في إعفاء الناقل، بينما يظل مسؤولاً عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر التي خلقها مشروع النقل⁽⁴⁾.

2. خطأ المرسل أو المرسل إليه

من الأسباب التي يستطيع من خلالها الناقل دفع المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي أصابت البضاعة إذا كان ذلك راجع إلى خطأ المرسل أو المرسل إليه⁽⁵⁾.

ويعد من أخطاء المرسل عدم تنبيهه للناقل بالطبيعة الخاصة بالبضاعة المنقولة مما يترتب عنه عدم قيام الناقل بالعناية الواجبة للمحافظة عليها، وكذا الخطأ في كيفية التغليف أو حزم البضاعة التي سلمها المرسل للناقل، ويعتبر في حكم خطأ المرسل أن يكون سيئ السمعة كما لو كان مهرباً بحيث يترتب على ذلك حجز للبضاعة في الجمارك، وبتفتيشها تفتيشاً دقيقاً استغرق وقتاً طويلاً مما تسبب في تأخير وصولها⁽⁶⁾.

ويعد كذلك من خطأ المرسل إعطاء عنوان غير صحيح فتأخر موعد الوصول أو تقديم المرسل بياناً خاطئاً عن نوع البضاعة وطبيعتها فلم يتمكن الناقل من اتخاذ الاحتياطات

(1) علي البارودي، المرجع السابق، ص 212

(2) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 90

(3) المعتصم بالله الغزياني، المرجع السابق، ص 162

(4) علي البارودي، المرجع السابق، ص 213

(5) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 98

(6) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 315

التي تفرضها طبيعة البضاعة، أو الإهمال في عملية الشحن أو الترتيب إذا كانت على عاتق المرسل، ويتحمل المرسل إليه المسؤولية إذا بلغه الناقل بوصول البضاعة وتأخر المرسل إليه في استلامها فلحق بها تلف⁽¹⁾.

أما إذا أدى الخطأ المشترك بين الناقل والمرسل إلى هلاك البضاعة أو تلفها وجب التخفيف من مسؤولية الناقل وتحميل المرسل جانبا من الضرر.⁽²⁾ طبقا لنص المادة 177 من ق م ج «يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض، أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطاه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه»⁽³⁾

3. العيب الذاتي بالبضاعة

المقصود بالعيب الذاتي السبب الذي يعود إلى طبيعة الشيء ويؤدي إلى تلف الشيء ويجب أن يكون العيب من داخل البضاعة أو الشيء، ولكي يعفي الناقل نفسه من المسؤولية عليه أن يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناجم عن عيب خاص بها كالحالة التي تموت فيها الحيوانات المنقولة كالماشية والأغنام ويكون ذلك بسبب مرضها أو أن المدة المحددة لاستعمال البضاعة كانت على وشك الانتهاء وانتهت المدة المذكورة أثناء فترة النقل، فأصبحت غير صالحة للاستعمال عند وصولها للمرسل إليه⁽⁴⁾.

يرى البعض أنه إذا أثبت الناقل العيب الذاتي في الشيء المنقول فإن المرسل والمرسل إليه لن يحصلوا على أي تعويض عن الهلاك أو التلف، بل تثور مسؤوليتهما عن الضرر الذي لحق الناقل إذا كان الشيء المنقول قابلا للاشتعال وأتلف وسيلة النقل، وتعد مسؤولية المرسل والمرسل إليه مسؤولية الفعل الضار⁽⁵⁾.

والعيب القديم في البضاعة قد يكون باديا للناقل ويظهر له أثناء فحص البضاعة والتحقق منها، فانه من واجب الناقل أن ينبه المرسل حتى يتجنب وقوع الضرر وبهذا يكون الناقل قد أبرأ ذمته تماما، أما إذا لم يقم الناقل بهذا التنبيه وباشرة عملية النقل بالرغم

(1) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 109

(2) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 91

(3) المادة 177 من الأمر 58-75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(4) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 97

(5) منير علي هليل، المرجع السابق، ص 315

من ظهور العيب فيتحمل الناقل المسؤولية بالفقير الذي ساهم فيه هذا الإخلال في إحداث الضرر، أما إذا كان العيب غير ظاهر فإن الناقل لا يكلف بفحص البضاعة قبل نقلها ومعرفة عيوبها، لأن ذلك يخرج من نطاق التزامه بالنقل ومن شأن هذا الفحص أن يعرقل عملية النقل⁽¹⁾.

ثانياً: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

إن الاتجاه القاضي بإعفاء الناقل من المسؤولية اتجاهاً حديثاً للقوانين والفقهاء، فقد كان الاتجاه السابق يؤكد على عدم إعفاء الناقل من المسؤولية لمخالفة ذلك للنظام العام وللقواعد القانونية الخاصة بمسؤولية المدين، متحججين في ذلك أن الناقل يعد الطرف القوي في هذا العقد، وبالرغم من ذلك يتم إعفاؤه وهو ما يشجع الناقل على التهاون والإهمال في النقل اعتماداً على عدم مسؤوليته، فتتلف البضاعة أو تهلك دون مقابل وقد انتقد القضاء لاستهدافه ومناقضته لمبدأ الحرية التعاقدية⁽²⁾.

نصت المادة 52 من ق ت ج «فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل، والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير

- تحديد المسؤولية 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،
- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف»⁽³⁾

يتبين لنا من نص المادة أن المشرع أجاز اتفاق الناقل مع المرسل على إعفائه من المسؤولية في حالة التأخير في تسليم الأشياء المنقولة للمرسل إليه، وأبطل كل شرط أو

(1) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 317

(2) سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، 279، 280

(3) المادة 52، من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف للأشياء المنقولة.

فإذا احتوى عقد النقل شروطاً من شأنها إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة فإن هذه الشروط تكون باطلة دون العقد، لأن العقد يبقى قائماً وصحيحاً ويترتب على بطلان الشروط خضوع العقد للأحكام العامة الموضوعية لمسؤولية الناقل، والشروط الإعفائية من المسؤولية قد تكون مباشرة كأن يتفق على إعفاء الناقل من مسؤولية التلف، وقد يكون شرطاً غير مباشر كالاتفاق على التنازل على نقل عبء الإثبات على عاتق المرسل، وبالتالي تخليه عن قرينة المسؤولية التي تثقل كاهن الناقل، أو الاتفاق على تقصير مدة التقادم دعاوى المسؤولية⁽¹⁾.

يجوز إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير ولصحة هذا الإعفاء يجب أن يرد الشرط الذي يقرره مكتوباً في وثيقة النقل، وإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً، وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن، ويفقد هذا الشرط قيمته في حالة ما ارتكب الناقل أو أحد تابعيه غشاً أو خطأ جسيماً⁽²⁾.

الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل

تحديد المسؤولية يكون بوسائل مختلفة فقد يتم وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض وفي هذه الحالة لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا أصاب البضاعة ضرر أقل التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة، وقد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوز الثمن المتفق عليه، وقد يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من الضرر الحقيقي كنصف أو ثلث الضرر الحاصل ويلتزم حينئذ البدء بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة قيمة التعويض المحدد الذي يلتزم به الناقل⁽³⁾

(1) محمد دويدار، المرجع السابق، ص 162

(2) علي البارودي، المرجع السابق، ص 220

(3) علي البارودي، المرجع السابق، ص 218

وقد أجاز المشرع الجزائري للمتعاقدين على تحديد قيمة التعويض شرط أن يكون مكتوباً، كما جاء في نص المادة 189 من ق. م. ج «يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدماً قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في الاتفاق اللاحق وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد من 176 إلى 181»⁽¹⁾

يشترط في شرط تحديد المسؤولية أن يكون الشرط مكتوباً في سند النقل ذاته ولا يجوز أن يكون هذا الشرط في غير سند النقل أو بورقة ملحقة لأن المرسل لا يوقع إقراراً بالموافقة على هذا الشرط ولم يشترط القانون ذلك ولا يمكن التوسع في تفسير هذا الشرط لأنه من ضمن الاستثناء الذي يعفى من المسؤولية إضافة إلى ذلك فإن هذه الورقة إذا كانت مستقلة عن سند النقل وترسل للمرسل أو تسلم له فكيف يمكن معرفة موافقته على هذا الشرط.⁽²⁾

لم يشترط القانون موافقة المرسل الصريحة، وإنما فقط تبليغه بهذا الشرط، وبما أن تبليغ المرسل مع عدم اعتراضه على هذا الشرط يعني موافقته عليه، لذا تعد موافقة منه على هذا الشرط وليس تبليغاً فقط، لاسيما أن القبول هو أحد شروط الانعقاد، لكن إذا اعترض المرسل على هذا الشرط لا يعتد بالشرط لأن الاعتراض ينفي القبول⁽³⁾

يشترط لصحة تحديد المسؤولية ألا يكون التعويض المتفق عليه تافهاً وإلا اعتبر شرط إعفاء من المسؤولية باطلاً، وتطبق على شرط تحديد المسؤولية أحكام التعويض الاتفاقي، فإذا كانت قيمة الضرر أقل من مقدار التعويض الاتفاقي جاز للقاضي إنقاص هذا المقدار حتى يكون معادلاً لتلك القيمة، أما إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي فلا يجوز للمرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة، إلا إذا أثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل.⁽⁴⁾

(1) المادة 189 من الأمر 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري.

(2) سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 282

(3) سمير جميل حسين الفتلاوي، نفس المرجع، ص 282

(4) مصطفى كمال طه، العقود التجارية، ص 190، 191

المطلب الثالث: دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع

تتحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع متى هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر تسليمها فإذا كان الناقل هو المسؤول عن هذه الأضرار حق للطرف المتضرر أن يقوم برفع الدعوى للمطالبة بالتعويض لجبر ما أصابه من ضرر، تسمى هذه الدعوى بدعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع وهذه الدعوى تحكمها القواعد العامة التي تحكم جميع الدعاوى القضائية بالإضافة إلى بعض القواعد الخاصة.

قسمنا هذا المطلب إلى ثلاثة فروع تطرقنا في الفرع الأول إلى الأحكام العامة لدعوى المسؤولية والفرع الثاني لتقدير التعويض والفرع الثالث لسقوط دعوى المسؤولية.

الفرع الأول: الأحكام العامة لدعوى مسؤولية الناقل

ترفع دعوى المسؤولية من المرسل أو المرسل إليه وتكون وثيقة النقل هي سند المرسل في رفعها باعتبارها عقد النقل المحرر فيما بين المرسل والناقل، أما سند المرسل إليه فهي وثيقة النقل أيضا بصفته مستفيدا من اشتراط عقد لمصلحته إذا كانت وثيقة النقل اسمية، أما إذا كانت وثيقة النقل إنذرية أو لحاملها تتبع في إجراءات رفع الدعوى قواعد قانون المرافعات مع ملاحظة الاستثناءات التي يقرها العرف⁽¹⁾

تخضع دعوى مسؤولية الناقل لذات الأحكام التي تخضع لها الدعوى القضائية من حيث الاختصاص النوعي والإقليمي إلى أطراف الدعوى وتقدير التعويض.

أولاً: المحكمة المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل

يقصد بالاختصاص القضائي الأهلية القانونية لجهة قضائية للنظر في المنازعات المعروضة عليها ويتفرع الاختصاص القضائي إلى اختصاص نوعي واختصاص إقليمي.

1 . الاختصاص النوعي

الاختصاص النوعي هو اختصاص المحاكم المدنية في جهة القضاء العادي بالفصل في المنازعات بحسب النوع⁽²⁾.

(1) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 114

(2) عدلي أمير خالد، نفس المرجع، ص 118

الاختصاص النوعي للمحاكم الابتدائية نظمه المشرع الجزائري من خلال نص المادتين 32 و33 من ق.إ.م.إ. حيث نصت المادة 32 من نفس القانون على أن المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وبالتالي فهي صاحبة الولاية العامة في القضايا العادية ومعنى ذلك أن كل الدعاوى الجديدة من مدنية، تجارية، بحرية، اجتماعية، عقارية، وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا وترفع أمام المحكمة، وعليه فإن المحكمة تختص نوعيا في جميع الدعاوى السالفة الذكر كما يعتبر من قبيل الاختصاص النوعي للمحكمة الاختصاص الذي يؤول إلى رئيس كل قسم فيما يتعلق بالمسائل الاستعجالية⁽¹⁾.

إن النظام القضائي الجزائري يعتمد على ازدواجية الجهات القضائية، جهات قضائية عادية و جهات قضائية إدارية، فالمنازعات المتعلقة بعقد النقل البري للبضائع غالبا ما تتعدى بالمحاكم العادية، متى كان المدعى عليه شخص خاص أو يخضع للقانون الخاص.

2 . الاختصاص الإقليمي

الاختصاص الإقليمي هو اختصاص المحاكم بالفعل في المنازعات بحسب المكان أو المركز أو المقر والقاعدة العامة في قانون المرافعات بالنسبة للاختصاص الإقليمي أن المدعي هو الذي يسعى إلى موطن المدعى عليه ومن ثم فلا يجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تتصدى للاختصاص الإقليمي من تلقاء نفسها إذا أغفل الخصوم عن ذلك، وعلى من يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص الإقليمي أن يبدي هذا الدفع قبل إبداء أي دفع أو طلب أو دفاع وإلا سقط الحق فيه، ولا يجوز إبداء هذا الدفع لأول مرة أمام محكمة الاستئناف أو النقض⁽²⁾.

إن الهدف الرئيسي من قواعد الاختصاص الإقليمي هو توزيع الدعاوى على محاكم تقدم نفس الضمانات، ولذلك يجوز للأطراف باختيارهم أن يمددوا الاختصاص الإقليمي للمحكمة، فيمكنهم عرض نزاعهم على محكمة غير تلك المختصة إقليميا وذلك وفقا لنص المادة 46 من ق.إ.م.إ. والتي نصت على أنه يجوز للخصوم الحضور باختيارهم أمام

(1) خالد روشو، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية 08-09، دار الخلدونية، طبعة 2019، ص 95

(2) عدلي أمير خالد، نفس المرجع، 118

القاضي حتى ولو لم يكن مختصا إقليميا ولكن حتى يقع هذا الاتفاق لابد من مراعاة الزمن الذي يقع فيه هذا الاتفاق وكذلك طبيعة الخصوم حيث نصت المادة 45 من ق.إ.م.إ على أنه يعتبر لاغيا وعديم الأثر كل شرط يمنح الاختصاص الإقليمي لجهة قضائية غير مختصة إلا إذا تم بين التجار، معنى ذلك أنه يجوز وضع شرط مسبق في عقد مفاده أن أي إشكال يثور بشأن تنفيذ العقد يكون الاختصاص في نظره أمام محكمة محددة بالذات وتحدد هذه المحكمة⁽¹⁾.

ثانيا: أطراف الدعوى

1 . المدعي

قد يكون المرسل أو المرسل إليه الذي لحقه الضرر ذلك أنه على الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول الشيء، ويقوم المرسل إليه باستلام الأشياء وله حق طلب فحص الشيء قبل تسلمه، كما ينتقل الحق للمرسل إليه في إصدار التعليمات المتعلقة بالشيء محل النقل بمجرد تسلمه وثيقة النقل وللمرسل حق التمسك في مواجهة الناقل بحقوقه الناشئة على عقد النقل، ومفاد هذا أن للمرسل أن يطالب بالتعويض باعتبار أن له السيطرة على الأشياء ولا ينتهي حقه إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه والذي يبدأ بتسلمه الأشياء أو وثيقة النقل⁽²⁾.

2 . المدعى عليه

المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو دائما الناقل، وليس هناك صعوبة في الامر إذا كان الناقل على قيد الحياة لكن تثور صعوبة في حالة وفاة الناقل في تحديد من ترفع عليه الدعوى، ولكن في هذه الحالة ترفع الدعوى على من يخلفون الناقل في حدود ما ال إليهم من تركة، أما في حالة الناقلين المتعاقبين فإن للمرسل والمرسل إليه الحق في رفع الدعوى على الناقل الأول أو الأخير فضلا عن أن هؤلاء الناقلون مسؤولون على وجه التضامن ولقد كفل القانون للمضروب الحصول على الحق حينما قرر التضامن بين

(1) خالد روشو، المرجع السابق، ص 105

(2) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 116

الناقلين المتعاقبين، كما حصن القانون المضرور ضد خطر إفسار أحدهم أو إفلاسه بتقريره للمسؤولية على وجه التضامن⁽¹⁾.

الفرع الثاني: تقدير التعويض

التعويض يشمل ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، ولا يلتزم الناقل الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، يخضع تقدير التعويض في دعوى المسؤولية على الناقل للقواعد العامة فيشمل التعويض ما لحق المرسل أو المرسل إليه من ضرر وما فاته من كسب من جراء الهلاك أو التلف أو التأخير وهذا على أساس القيمة الحقيقية للبضاعة في مكان الوصول ولما كانت مسؤولية الناقل عقدية فالأصل أن يلتزم بتعويض الضرر المتوقع عادة وقت التعاقد ما لم يرتكب غشا أو خطأ جسيماً فيكون الناقل عندئذ مسؤول عن تعويض الضرر المتوقع والغير المتوقع⁽²⁾.

وقد نصت المادة 182 من ق م ج على «إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول»⁽³⁾.

إذا كانت وثيقة النقل تبين قيمة البضاعة فالتعويض يفترض أن يكون على أساس قيمة البضاعة المدونة في وثيقة النقل، ولكن يمكن للناقل أن يعترض أو ينازع على تلك القيمة وأن يثبت قيمتها الحقيقية بكافة الأطراف، فإن استطاع ذلك فإن التعويض في هذه الحالة يكون على أساس ما تم اثباته من قبل الناقل لا على أساس قيمتها المبينة في وثيقة النقل⁽⁴⁾.

(1) عدلي أمير خالد، نفس المرجع، ص 116، 117

(2) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 111

(3) المادة 182 من الأمر 58-75، المتضمن القانون المدني الجزائري

(4) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 105

في حالة ما إذا حصل المدعي على التعويض الذي أصابه بسبب هلاك البضاعة ثم ظهرت البضاعة بعد ذلك ذهب رأي إلى ان البضاعة في هذه الحالة تكون من حق الناقل لأنهدف ما يقابل قيمتها وذهب رأي آخر إلى أن البضاعة تبقى ملك للمرسل أو المرسل إليه غير أنه يلتزم برد ما تلقاه من تعويض⁽¹⁾

يراعى عند تقدير التعويض قيمة النقص المتسامح فيه والذي يلحق بالبضاعة أثناء نقلها ولا يؤخذ هذا النقص في الاعتبار في حالة هلاك البضاعة هلاكا كلياً⁽²⁾

لا يمكن الجمع بين التعويض عن الهلاك الكلي والتعويض عن التأخير ويكون الشيء محل النقل في حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل كلياً، ولا تعويض عن التأخير في حالة الهلاك الجزئي إلا بالنسبة للجزء الذي لم يهلك وفي جميع الأحوال لا يمكن أن يزيد التعويض على ما يستحق في حالة هلاك الشيء كلياً ، وكذلك في حالة التأخير ما لحق المرسل إليه من خسارة وما فاتته من كسب ويدخل في تقدير التعويض الناشئ للمرسل إليه من جراء انخفاض الأسعار لأن تقلب الأسعار من الممكن توقعه وقت التعاقد هذا ما لم يكن لتقلب الأسعار طابع استثنائي⁽³⁾

فيما عدا حالي الغش والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه لا يسأل الناقل عن هلاك ما عهدا إليه بنقله من نقود أو أوراق مالهيه أو مجوهرات أو تحف أو غير ذلك من الأشياء الثمينة إلا بقدر ما قدمه المرسل بشأنها وقت تسليمها من بيانات كتابية⁽⁴⁾.

الفرع الثالث: سقوط دعوى المسؤولية

إن دعوى المسؤولية التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على الناقل تخضع للقواعد العامة سواء فيما يتعلق بالاختصاص القضائي أو الإثبات أو تقدير التعويض، وحرصاً من المشرع على تخفيف دعوى المسؤولية على الناقل اشترط المشرع مدة قصيرة على انقضاء الدعوى يترتب على انقضائها عدم قبول الدعوى أو تقادمها.

(1) زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص 320

(2) علي البارودي، المرجع السابق، ص 222

(3) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك المرجع السابق، ص 96

(4) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 324

أولاً: الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية

جاء في نص المادة 55 من ق. ت. ج «يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل، تبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها.

ويكون هذا الاحتجاج صحيحاً مهما كان شكله إذا ثبت من الأشعار 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»⁽¹⁾

يشترط للدفع بعدم القبول أن يتسلم المرسل إليه البضاعة استلاماً فعلياً بحيث يتمكن من الكشف عليها وفحصها والتحقق من حالتها ومقدارها، فلا يكفي مجرد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على إذن⁽²⁾.

يشترط للدفع بعدم القبول ألا يكون ثمة تحفظ من المرسل إليه وقت تسلم البضاعة، إذ أن تسلم الأشياء المنقولة دون تحفظ يفيد أنه تسلمها كاملة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند النقل⁽³⁾.

ولا يمكن الدفع بعدم القبول في حالة الهلاك الكلي للأشياء المنقولة، لأنه لا يمكن أن يكون هناك استلام، وكذلك لا مجال لهذا الدفع في حالة التأخير أو تلف البضاعة أو هلاكها جزئياً⁽⁴⁾.

(1) المادة 52، من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري الجزائري

(2) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 256

(3) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، نفس المرجع، ص 256

(4) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 326

لا يطبق هذا الدفع سوى على الدعاوى المرفوعة من المرسل أو المرسل إليه على الناقل، فلا مجال لتطبيقه في العلاقة بين المرسل والمرسل إليه، كما لو كان الأول بائعا والثاني مشتريا، وكذلك لا يمكن أن يعمل به في حالة رجوع ناقل على آخر عند تعدد الناقلين⁽¹⁾.

ثانيا: سقوط دعوى مسؤولية الناقل بالتقادم

يقصد بالتقادم مرور فترة زمنية معينة على استحقاق الدين دون أن يطالب به الدائن فيترتب على ذلك سقوط حقه في المطالبة، إذا تمسك بالتقادم من له مصلحة فيه.⁽²⁾ حيث جاء في نص المادة 61 من ق ت ج على ما يلي « كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو 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 .

وتحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشه، ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول»⁽³⁾.

يبين لنا المشرع في هذه المادة أن جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع تخضع للتقادم السنوي وهي الدعاوى التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على الناقل ويكون موضوعها الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة فاشتترطت هذه المادة وجوب رفع هذه الدعاوى في خلال سنة تبدأ بالنسبة للهلاك الكلي من يوم تسليم البضاعة أو الذي كان يجب فيه التسليم، أما بالنسبة للتأخير والتلف والهلاك الجزئي فإن مدة التقادم تبدأ من يوم تسليمه الفعلي أو من يوم وضع الناقل للبضاعة تحت تصرف المرسل إليه⁽⁴⁾.

المشرع عندما جعل مدة التقادم سنة واحدة بالنسبة لدعوى مسؤولية الناقل كان يقصد الإسراع في حسم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل ومدة التقادم المذكورة لا تسري إلا على الدعاوى التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه ضد الناقل والتي تكون بسبب الهلاك الكلي

(1) علي البارودي، المرجع السابق، ص 224

(2) بسام حمد طراونة وباسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 249

(3) المادة 61، من الأمر 59-75، المتضمن القانون التجاري الجزائري، تقابلها المادة 157 من القانون التجارة العماني

(4) عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 107، 108

أو الجزئي أو بسبب التلف أو التأخير وهي لا تسري على الدعاوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل أو المرسل إليه للمطالبة بالأجرة والمصروفات⁽¹⁾.

وتخضع لهذا التقادم القصير جميع الدعاوى المسؤولية التي تقام على الناقل والتي يكون أساسها الإخلال بالالتزامات التي رتبها عقد النقل كالهلاك أو تلف البضاعة أو التأخير دون غيرها من الدعاوى، فإذا رفعت على الناقل دعوى أخرى كما لو كان المرسل أو المرسل إليه سلم البضاعة ولكن ابقاها في حيازة الناقل كمودع لديه فلا تخضع الدعوى المرفوعة ضده لهذا التقادم القصير وكذلك لو استندت الدعوى على الغش أو الخطأ الجسيم⁽²⁾.

ذلك أن الغش يفسد كل أمر ويجب ان يستبعد لزاما تطبيق حكم مقرر لحماية الناقل حسن النية الذي ينفذ التزاماته بصدق وإخلاص والغش مختلف عن الإهمال أو الرعونة أو الخطأ في انه يتضمن أساسا سوء النية ومثل ذلك سرقة عمال النقل البضاعة، أو قيام الناقل برهن البضاعة ضمانا لدين عليه أو التجاء الناقل إلى الأكاذيب بغية تفويت مدة التقادم على المرسل إليه ويجري عليه حكمه تطبيقا للقواعد العامة⁽³⁾.

إذا صدر حكم عن المحكمة المختصة بالتعويض بصدد دعوى من الدعاوى التي أثبتت بصدد عقد النقل البري للبضائع، فإن المبلغ الذي حكم به القضاء لا يتقادم إلا بمضي خمسة عشر سنة، هذا طبقا لنص المادة 319 من ق م ج.

1 . انقطاع تقادم دعوى المسؤولية

وينقطع التقادم بأسباب الانقطاع في القواعد العامة فينقطع برفع الدعوى إلى المحكمة وإقرار الناقل بحق المرسل والمرسل إليه والإقرار القاطع للتقادم يجب أن يتضمن اعترافا بحق صاحب البضاعة بالتعويض وبالمسؤولية عن فقده فلا يكفي الإقرار بفقد البضاعة إذا تضمن في الوقت ذاته إنكار المسؤولية عن فقدها مع نسبة الخطأ المباشر المسبب له إلى عمال صاحب البضاعة⁽¹⁾.

(1) عادل علي المقدادي، نفس المرجع ، ص 108

(2) عمورة عمار، المرجع السابق، ص 111

(3) مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 258

(1) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 95

كما لا يكفي وعد الناقل شكوى المرسل إليه وتحري حقيقة الأمر فيها، كما أن المفاوضات التي تدور بين الناقل والمرسل إليه بشأن تسوية النزاع بينهما حول مسؤولية تلف البضاعة وإن كانت تصلح سببا لوقف تقادم دعوى المسؤولية متى كان يستفاد منها قيام المانع عن المطالبة إلا أنها لا تصلح سببا لقطع التقادم⁽¹⁾.

يسري على هذا التقادم أسباب الوقف والانقطاع المنصوص عليها في القواعد العامة وفي حالة الانقطاع فإن الذي يبدأ سريانه من جديد وفق للمستقر عليه فقها وقضاء، هو تقادم قصير من ذات النوع، فلا مجال هنا لتطبيق القاعدة العامة⁽²⁾.

2. آثار تقادم دعوى المسؤولية

يترتب على التقادم إذا توفرت شروطه وتمسك به الناقل، سقوط حق كل من المرسل والمرسل إليه في الرجوع على الناقل ولكن الناقل لا يكتسب بالتقادم حقا جديدا لأنه إذا عثر على البضاعة كان عليه أن يردها إلى المرسل لأن التقادم لم يكسبها حق ملكيتها بل اقتصر على تخلصه من المسؤولية عن ضياعها، ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام محكمة الاستئناف ولكن لا يجوز إثارته لأول مرة أمام محكمة النقض⁽³⁾.

(1) مصطفى كمال طه ووائل بندق، نفس المرجع، ص 260

(2) علي البارودي، المرجع السابق، ص 227

(3) أحمد محمد محرز، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 75

خاتمة:

يعد النقل أحد الدعائم والركائز الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي وعصب تداول الثروات فلا يتأتى إنجاز المبادلات التي تنتشر في المجتمع دون أن يحتاج الأمر في كثير من الأحيان إلى انتقال الأشياء من مكان لآخر، فبالرغم من الدور الذي يلعبه النقل في التنمية والازدهار الاقتصادي إلا أنه لم يحض بكامل العناية والاهتمام في التشريع الجزائري وخير دليل هو عدم التغيير في المواد والنصوص المتعلقة بالنقل وعقود النقل منذ صدور القانون التجاري الجزائري بتاريخ 1975/09/26 وهذا ما سنعرضه من نتائج واقتراحات.

النتائج:

- عقد النقل البري للبضائع عقد يلتزم بمقتضاه شخص بأن ينقل بضاعة من مكان لآخر مقابل أجر.
- عقد النقل البري للبضائع هو عقد مسمى وعقد رضائي وعقد ملزم للجانبين وعقد معاوضة وعقد اذعان.
- عقد النقل من العقود التجارية، يعتبر تجاريا بالنسبة للناقل ويعتبر تجاريا كذلك بالنسبة للمرسل إذا كان تاجرا ويعتبر مدنيا إذا كان المرسل غير تاجر.
- يضم عقد النقل في البداية طرفين هما المرسل والناقل ويظهران فور التعاقد أما الطرف الثالث الذي هو المرسل إليه فهو شخصية تبقى لفترة من الوقت مجهولة على الناقل غير أنه في الفترة التالية يظهر ويبدو اشتراكه في عقد النقل واضحا وهذا في الواقع يعتبر استثناء من مبدأ نسبية أثر العقد.
- سند النقل أو وثيقة النقل حجة فيما ورد فيها من بيانات وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات اثبات ذلك.
- عقد النقل كسائر العقود التجارية يجوز لطرفي العقد اثباته بكافة طرق الاثبات عملا بمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية.
- يرتب عقد النقل عدة التزامات على عاتق كل من المرسل والناقل والمرسل إليه.
- يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل وكذلك تسليم الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل ويكون المرسل مسؤولا عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة

ويلتزم بإعداد البضاعة للنقل بتغليفها أو تعبأتها أو حزمها ويكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف أو الحزم وللناقل الحق في فحص البضاعة المطلوب نقلها للتحقق من حالتها ومن صحة البيانات التي أدلى بها المرسل بشأنها، و يلتزم كذلك بدفع الأجرة فقد تكون الأجرة مستحقة عند بداية النقل فيدفعها المرسل أو عند الوصول فيدفعها المرسل إليه وتحدد الأجرة بالاتفاق بين المرسل والناقل مالم يكن تحديدها بمقتضى تعريفه تفرضها السلطة العامة وتضاف إلى الأجرة المصروفات التي أنفقتها الناقل كمصروفات الوزن والإيداع والصيانة.

• أما الناقل ففي ذمته عدة التزامات فهو يلتزم بتسلم البضاعة المتفق عليها في العقد ويجب أن يكون التسليم في الميعاد أي الزمان والمكان الذي حدده الطرفان ولا يجوز للناقل رفض تسلّم البضاعة طالما أنها هي المتفق عليها وإلا ترتبت مسؤوليته تجاه المرسل، ويجوز له رفض تسلّمها إذا كانت مخالفة أو غير مطابقة للبضاعة التي تم الاتفاق عليها، وعلى الناقل عند تسلّم البضاعة أن يقوم بفحصها للتأكد من حالتها ونوعها وكميتها ومواصفاتها ويلتزم الناقل شحن البضاعة وحرصها لتوافر الخبرة لديه ولكن هذا لا يمنع أن يتم الاتفاق بين الناقل والمرسل على أن يقوم هذا الأخير بعملية الشحن، فإذا تولى الناقل عملية الشحن والرص كان عليه أن يقوم بذلك بالوسائل التي تتفق مع طبيعة البضاعة وعلى الناقل أن يقوم بعملية الشحن في الميعاد المتفق عليه إذا لم يكن هناك اتفاق على تحديد هذا الميعاد فعلى الناقل أن يقوم بذلك في الموعد الذي يحدده العرف ويلتزم الناقل بنقل البضاعة ويعد الالتزام الأساسي في عقد النقل ومن خلاله يتم نقل الأشياء من مكان وجودها إلى المكان المتفق عليه في العقد، وعلى الناقل عند تنفيذ هذا الالتزام استعمال واسطة نقل صالحة ومناسبة لطبيعة الشيء المراد نقله وعلى الناقل المحافظة على البضاعة أثناء عملية النقل لان التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة فإذا اقتضت عملية النقل تغطية البضاعة للمحافظة عليها من عوامل الجو كالحرارة والبرودة فعلى الناقل أن يتخذ الإجراءات المناسبة، وعلى الناقل عند مباشرته النقل أن يسلك الطريق الذي تم الاتفاق عليه في العقد، فإذا سلك طريقاً أكثر طولاً وتأخر في إيصال البضاعة أو أصابها ضرر من ذلك فإنه يكون مسؤولاً تجاه المرسل إلا إذا أثبت أن ذلك كان بسبب القوة القاهرة، ويلتزم الناقل بإيصال البضاعة في الوقت المتفق عليه في العقد

فإذا لم يكن هناك اتفاق ففي الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي الذي يكون في نفس ظروف الناقل، يتحمل الناقل مصاريف التفريغ وإذا أصاب البضاعة ضرر ناجم عن العملية فإنه يسأل عن ذلك تجاه المرسل إلا أنه يجوز الاتفاق على أن يتحمل المرسل عملية التفريغ ، وفي الأخير يلتزم الناقل بتسليم البضاعة وعملية التسليم هي عملية مادية وقانونية حيث يضع الناقل البضاعة تحت تصرف مالكها سواء المرسل أو المرسل إليه وعلى الناقل عند وصوله بالبضاعة إلى المكان المتفق عليه أن يخطر المرسل بوصول الشيء وضرورة تسلم الشيء ، يتوجب على الناقل عندما يتقدم المرسل إليه لتسلم البضاعة أن يتأكد من شخصيته إذ أن ذمة الناقل لا تبرأ إلا إذا جرى التسليم إلى من هو صاحب الحق في استلامها .

• يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة فعلى الناقل أن يعلمه بوصول البضاعة وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لاستلامه وللمرسل إليه الحق في فحص البضاعة قبل تسلمها وقبل دفع الأجرة والمصروفات هذا إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول، فإذا رفض المرسل إليه دفع الأجرة فعلى الناقل أن يحبس البضاعة ويتبع الإجراءات المقررة قانوناً.

يستطيع المرسل إليه أن يتمسك بكافة شروط عقد النقل لمواجهة الناقل وقد ظهرت عدة اتجاهات فقهية تفسر الأساس القانوني لمركز المرسل إليه في عقد النقل فمنهم من قال إنه اشتراط لمصلحة الغير ومنهم من قال إنه نيابة ناقصة ومنهم من قال الوكالة أما الرأي الراجح هو العرف التجاري المبني على تحقيق المصلحة والعرف التجاري هو الذي أنشأ العلاقة المباشرة بين الناقل والمرسل إليه وهو الذي حدد نطاقها.

- تقوم مسؤولية الناقل إذا أخل بأحد التزاماته في حالات تلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير في تسليمها إلا أن الناقل يستطيع أن يفي عنه المسؤولية إذا توافرت إحدى أسباب الاعفاء من المسؤولية ومسؤولية الناقل إذا نشأت فإنه يتوجب على المرسل أو المرسل إليه إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض.

- يكون الناقل مسؤولاً في حالات الهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف أو التأخير في تسليم الشيء إلى المرسل إليه وهناك حالات لا يسأل فيها على الرغم من وجود نقص في البضاعة إذا كان ذلك النقص يعود إلى طبيعة البضاعة.

- يستطيع الناقل أن ينفى مسؤولية الأضرار التي تصيب البضاعة إذا استطاع أن يثبت أن ذلك يعود إلى القوة القاهرة أو عيب ذاتي بالبضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.
- قد يتفق الناقل مع المرسل بتدوين شرط في عقد النقل يعفي الناقل من مسؤولية الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أو التأخير في تسليم البضاعة أوجرى الاتفاق بينهما على تحديد مسؤولية الناقل عن تلك الأضرار بمبلغ يسأل بحدوده الناقل، وهو ما تناوله المشرع الجزائري في نص المادة (52) من القانون التجاري الجزائري، حيث أبطل كل شرط أو اتفاق يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية نتيجة الهلاك أو التلف.
- يتم تقدير التعويض في حالة الهلاك أو التلف بناء على قيمة البضاعة المدون في وثيقة النقل أما في الحالة التي لا تتضمن فيها وثيقة النقل قيمة البضاعة الهالكة أو التالفة ففي هذه الحالة يخضع تقدير التعويض إلى سعر البضاعة يوم الوصول هذا إذا كان للبضاعة سعر معلوم في السوق أما إذا لم يكن هناك سعر محدد في السوق فيتم تقدير التعويض عن طريق خبير تعينه المحكمة المختصة.
- تسقط دعوى المسؤولية على الناقل إما بالدفع بعدم القبول أو بالتقادم الذي حدده المشرع بسنة واحدة.

الاقتراحات:

- . تصحيح الخطأ المادي الوارد في نص المادة (40) باستبدال مصطلح «الناقل» بمصطلح «المرسل».
- . تعديل المادة (41) من القانون التجاري وذلك بالنص على البيانات الإلزامية الواجب توافرها في مستند النقل بصورة واضحة ودقيقة
- . استحداث مادة تنص على حجة مستند النقل فيما ورد من بيانات وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات اثبات ذلك.
- . استبدال مصطلح التحريم الوارد في المادتين (43) و(44) من ق . ت بمصطلح شامل وأوسع كمصطلح «الإعداد» بحيث يشمل التحريم والتغليف والتعبئة لأن هناك أشياء لا يمكن حزمها كالسوائل.

. استحداث مادة تبين ما يعتبر من قبيل القوة القاهرة وما هو عكس ذلك بالنسبة للنقل البري وإصدار أحكام تتعلق بأثر القوة القاهرة على دفع الأجرة والمصروفات.

. إضافة فقرة تنص على التزام الناقل بعملية الشحن وجواز أن يتفق كل من الناقل والمرسل على أن يقوم بها المرسل.

. النص على وجوب اتباع الطريق المتفق عليه وإذا لم يتفق عليه وجب اتباع أفضل وأقصر الطرق.

. النص على وجوب التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة أثناء تنفيذ العقد مع تبيان التدابير الواجب اتباعها للحفاظ على البضاعة.

. توضيح صراحة حق المرسل إليه في فحص البضاعة وعلى وجوب الناقل تمكينه من ذلك.

. النص على جميع الضمانات المخولة للناقل في استيفاء الأجرة والمصروفات في حالة امتناع المرسل والمرسل إليه في الوفاء بها.

. النص على الحالات التي لا يجوز فيها للناقل التمسك بسقوط دعوى المسؤولية المرفوعة عليه.

. إضافة مادة تقضي بإلزام الناقل بتفريغ البضاعة عند الوصول إذا لم يتم الاتفاق على أن المرسل إليه هو من يقوم بذلك.

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

. تصحيح الخطأ المادي الوارد في المادة (48) باستبدال مصطلح «للناقل» بمصطلح «المرسل».

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: 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 ز، العدد 31، لسنة 2007.
- 2 . الأمر 75-59 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون التجاري، ج ز، العدد: 101، لسنة: 1975 المعدل والمتمم بموجب آخر تعديل، القانون رقم 15-20 المؤرخ في 30 /12/2015، ج. ر، العدد 71، لسنة: 2015.
- 3 . الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في: 25/01/1995، المتضمن قانون التأمينات، ج.ر، العدد: 13، لسنة: 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 06-04 المؤرخ في: 20/02/2006، ج. ر، العدد: 15، لسنة 2006.
- 4 . القانون رقم 01-13 المؤرخ في: 07/08/2001، المتضمن قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر، العدد 44، لسنة 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 11-09 المؤرخ في 05/06/2011، ج. ر، العدد: 32 لسنة 2011.
- 5 . القانون رقم: 08-09 المؤرخ في 25/02/2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج. ر، العدد: 21، لسنة 2008
- 6 . القانون رقم 90/35 المؤرخ في 25/12/1990، المتضمن قانون الأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر، العدد 56، لسنة 1990.

ب. المراسيم التنفيذية

- 1 . المرسوم التنفيذي رقم: 415/04، المؤرخ في: 20/12/2004 المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم: 11/263 المؤرخ في: 30/07/2011.
- 2 . المرسوم التنفيذي رقم 03/452 المؤرخ في 01/12/2003 المحدد للشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات.

ثانيا: الكتب

1. أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس، القاهرة، مصر، 1996
2. أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، دار النهضة العربية، بيروت - لبنان، 1980.
3. أكرم ياملكي، القانون التجاري، دراسة مقارنة في الاعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان -الأردن، 2010.
4. ابن منظور، لسانالعرب، تحقيق اليازجي وجماعة من اللغويين، دارصادر، بيروت، الطبعة الثالثة، 1414 هـ، المجلد 11.
5. السيد محمد الفقي، القانون التجاري، كلية الحقوق جامعتي الإسكندرية وبيروت العربية، منشورات الحلبي القانونية-طبعة 2005.
6. المعتصم بالله الغرياني، القانون التجاري المعاملات التجارية، جامعة الإسكندرية، طبعة 2007.
7. بسام حمد الطراونة وباسم محمد ملحم، مبادئ القانون التجاري، النظرية العامة - الاعمال التجارية والتجار -الدفاتر التجارية -السجل التجاري - المتجر - العنوان التجاري - العقود التجارية، دار المسيرة للنشر والتوزيع ، الطبعة الرابعة، 2017
8. بلحاج بلعربي، مصادر الإلتزام في القانون المدني الجزائري، دار الهومة، الجزء الأول، الطبعة الثانية، 2015 - 2016.
9. خالد روشو، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية 08-09، دار الخلدونية، طبعة 2019.
10. زهيرعباس كريم، مبادئ القانون التجاري، دراسة مقارنة، الاعمال التجارية -التاجر - المحلاتتجاري -العقود التجارية،(د.ث.ن.ت)، عمان - الأردن ، 1995.
11. سميرجميل حسيناالفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، (د.م.ج)، الجزائر، ط2، 1994.
12. عادل علي المقدادي، القانون التجاري،(د.ث.ن.ت)، طبعة الأولى، 2014.
13. عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري، منشأة المعارف،الإسكندرية-مصر، (د.س.ن).

14. عبد الفضيل محمد أحمد، الإفلاس والعقود التجارية طبقاً لأحكام القانون رقم 17 لسنة 1999، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، (د.س.ن).
15. عبد الوهاب عبد الله، القانون التجاري، جامعة العلوم والتكنولوجيا، صنعاء، الطبعة الأولى، 2013.
16. عدلي أمير خالد، عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية - مصر، 2006
17. عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج 1، الاعمال التجارية - العقود التجارية - التاجر - المتجر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008
18. عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول، 2001
19. علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم 1999/17، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر، 2001
20. علي البارودي ومحمد فريد العريني، القانون التجاري - العقود وعمليات البنوك، وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم 1999/17، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية - مصر، 2004
21. علي علي سليمان، الشكالية وأثرها على التعاقد مجلة الشرطة العدد 18
22. عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، (د.س.ن).
23. فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، مصادر القانون التجاري، الاعمال التجارية، التاجر، المتجر، العقود التجارية، التجارة الالكترونية، دار الثقافة للنشر ولتوزيع، عمان - الأردن، 2009.
24. فوزي محمد سامي، مبادئ القانون التجاري وفقاً للمنهج الجديد لجامعة البلقاء التطبيقية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2003.
25. مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية - مصر، 2005.
26. مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقاً لقانون التجارة الجديد رقم 1999/17، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر، 2002.

27. مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة الأولى، 2006.
28. مصطفى كمال طه وعلي البارودي، القانون التجاري، الاوراق التجارية والإفلاس والعقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2001.
29. مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، العقود التجارية، طبعة 2016
30. محمد السيد الفقي، القانون التجاري، الإفلاس -العقود التجارية - عمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2004 .
31. محمد حزيط، الإثبات في المواد المدنية والتجارية في القانون الجزائري، دار الهومة، الجزائر، 2017.
32. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، الطبعة الأولى، 2015.
33. منير علي هليل، مبادئ القانون التجاري، طبعة 2012.
34. منير محمد الجهيني وممدوح محمد الجهيني، الدفوع التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية - مصر، 2004.
35. نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة السادسة، 2004
36. نبيل إبراهيم سعد وهشام محمد زهران، أصول الاثبات في المواد المدنية والتجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية -مصر، 2001.
37. هاني دويدار، الوجيز في العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية - مصر، 2003.

ثالثا: المذكرات:

- 1 . مولود بغدادي، حماية المستهلك من الشروط التعسفية في عقد الاستهلاك، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، 2015/2014
- 2 . سعادة فاتح، عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق، جامعة المسيلة، 2015/2014.

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

4- بن عنان أسماء، عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص ادارة أعمال،المركز الجامعي صالحى أحمد النعامة، 2017/2016

رابعاً: المحاضرات

1 . محاضراتالأستاذ مولاي بلقاسم،في قانون النقل، المركز الجامعي صالحى أحمد،النعامة،الموسم الجامعي2021/2020 .

2 . محاضرات الأستاذ حادي شفيق، في أدلة الإثبات، المركز الجامعي صالحى أحمد، 2109/2018

الصفحة	المحتويات
1	مقدمة
7	الفصل الأول:مضمون عقد النقل البري للبضائع
8	المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البري للبضائع وخصائصه ونطاقه
8	المطلب الأول: تعريف النقل البري للبضائع وخصائصه

8	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للبضائع
9	أولاً: التعريف الفقهي
9	ثانياً: التعريف القانوني
11	فرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للبضائع
11	أولاً: عقد رضائي
13	ثانياً: عقد إذعان
15	ثالثاً: عقد تجاري
17	رابعاً: عقد ملزم للجانبين
18	خامساً: عقد معاوضة
19	سادساً: عقد مسمى
19	المطلب الثاني: نطاق تطبيق عقد النقل البري للبضائع
20	الفرع الأول: أطراف عقد النقل البري. للـب
20	أولاً-الناقل
21	ثانياً-المرسل
21	ثالثاً-المرسل إليه
22	المطلب الثاني: تمييز عقد النقل البري عن بعض العقود المشابهة له
22	أولاً: معيار التمييز المكاني للبضاعة
22	1- الالتزام بنقل البضاعة التزام رئيسي
23	أ- عقد النقل البري وعقد الإيجار
23	ب- عقد النقل البري وعقد الوديعة
23	2-الالتزام بنقل البضاعة التزام تبعي
23	أ- عقد النقل البري وعقد الفندقة
24	ب- عقد النقل البري وعقد البيع
24	ثانياً: معيار تمتع الناقل بالاستقلال القانوني في تنفيذ التزامه
24	1-عقد النقل البري وعقد العمل

25	2- عقد النقل البري وعقد القطر
25	3- عقد النقل البري وعقد ايجار الخدمات
26	4 عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة
26	5-عقد النقل البري وعقد المقاوله
27	6-عقد النقل البري وعقد الأثاث
27	المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع وتنظيمه التشريعي
28	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع
28	الفرع الثاني: التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع
30	المبحث الثاني: تكوين عقد النقل البري للبضائع وإثباته
30	المطلب الأول: تكوين عقد النقل البري للبضائع
30	الفرع الأول: رضا المرسل والناقل
33	الفرع الثاني: المحل في عقد النقل البري للبضائع
33	أولا-البضاعة المرسله
34	ثانيا-ثمن البضاعة
35	الفرع الثالث: السبب
35	المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البري
36	الفرع الأول: مضمون مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري
37	فرع الثاني: الوسائل العامة لإثبات عقد النقل البري
38	أولا-السندات المكتوبة
38	1-السندات الرسمية
39	2-السندات العرفية
44	الفرع الثالث: الوسائل الخاصة لإثبات عقد النقل البري
45	أولا: إثبات عقد النقل البري بتذكرة النقل
48	ثانيا: إثبات عقد النقل البري بإيصال النقل

48	ثالثا: تداول مستند النقل
49	فرع الرابع: وضائف مستند النقل
50	أولا-وظيفة مستند النقل في تمثيل البضاعة
50	ثانيا-مستند النقل أداة لرهن الشيء
51	ثالثا-مستند النقل للتداول والائتمان
53	الفصل الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه
54	المبحث الأول: آثار عقد النقل البري للبضائع
54	المطلب الأول: التزامات المرسل
54	الفرع الأول: الالتزام بإعداد البضاعة وتسليمها للناقل
56	الفرع الثاني: الالتزام بتقديم البيانات الصحيحة والوثائق الضرورية للناقل
57	الفرع الثالث: الالتزام بدفع الأجرة والمصروفات
59	أولا: حكم هلاك البضاعة بالقوة القاهرة على استحقاق الأجرة
59	ثانيا: أثر توقف النقل أو اتباع طريق أطول على استحقاق الأجرة
60	ثالثا: ضمانات الوفاء بالأجرة
60	المطلب الثاني: التزامات الناقل
61	الفرع الأول: الالتزام بتسليم البضاعة وشحنها
62	الفرع الثاني: الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة عليها وضمنان سلامتها
64	الفرع الثالث: الالتزام بتسليم وتفريغ البضاعة
66	أولا: حالات امتناع الناقل عن تسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه
66	ثانيا: حالة امتناع المرسل إليه عن تسلّم البضاعة
67	المطلب الثالث: التزامات المرسل إليه
68	الفرع الأول: الالتزام باستلام البضاعة
69	الفرع الثاني: الالتزام بدفع الأجرة والمصروفات
69	الفرع الثالث: الأساس القانوني للعلاقة بين المرسل إليه والناقل
72	المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع

72	المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع
73	الفرع الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل وطبيعتها
73	أولاً: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع
73	1 . هلاك البضاعة
74	2. التلف
75	3. التأخير
76	ثانياً: عبء إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع
76	ثالثاً: المجال الزمني لمسؤولية الناقل البري
77	الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل
78	الفرع الثالث: مسؤولية الناقل في النقل المتعاقب
78	"أولاً: المقصود بالنقل المتعاقب
79	ثانياً: مسؤولية الناقلين الأول والأخير
79	ثالثاً: مسؤولية الناقلين المتوسطين
80	رابعاً: مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه
80	المطلب الثاني: دفع وتحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع
81	الفرع الأول: دفع مسؤولية الناقل
81	أولاً: أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية
81	القوة القاهرة
82	خطأ المرسل أو المرسل إليه
82	عيب ذاتي بالبضاعة
84	ثانياً: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية
85	الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل
87	المطلب الثالث: دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع
87	أولاً: المحكمة المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل
88	1. الإختصاص النوعي

88	2. الإختصاص الإقليمي
89	ثانيا: أطراف الدعوى
89	1 . المدعي
89	2 . المدعي عليه
90	الفرع الثاني: تقدير التعويض
92	الفرع الثالث: سقوط دعوى مسؤولية الناقل
92	أولا: الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية
93	ثانيا: سقوط دعوى مسؤولية الناقل بالتقادم
95	1 . انقطاع تقادم دعوى المسؤولية
95	2 . آثار تقادم دعوى المسؤولية
96	الخاتمة
101	قائمة المصادر والمراجع

ملخص:

تناولنا في هذا البحث موضوع النظام القانوني لعقد النقل البري للبضائع في التشريع الجزائري لما لهذا العقد من دور بارز في تنفيذ غالبية العقود التجارية وما لهذا العقد من أهمية في تنشيط الحياة الاقتصادية وازدهارها.

وتتمحور إشكالية بحث موضوع عقد النقل البري للبضائع في مدى فاعلية النظام القانوني الخاص بعقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري.

وقد اعتمدنا في محاولة الإجابة على هذه الإشكالية على منهجين المنهج التحليلي والمنهج الوصفي.

ومن أجل ذلك احتوت هذه المذكرة على فصلين، تناولنا في الفصل الأول مضمون عقد النقل البري للبضائع في التشريع الجزائري واثباته وخلصنا إلى أن عقد النقل البري للبضائع عقد رضائي وملزم للجانبين ويتم اثباته بكافة طرق الإثبات إذا كان ذو طابع تجاري بالنسبة للمتعاقدين، أما إذا كان مدنيا بالنسبة لأي طرف في العقد، فلا يتم الإثبات إلا باتباع طرق الإثبات المدنية، غير أن العرف التجاري جرى على اثباته بالكتابة في صورة مستند النقل، وفي الفصل الثاني تطرقنا إلى آثار عقد النقل البري للبضائع والمسؤولية المترتبة عنه، تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين تناولنا في المبحث الأول آثار عقد النقل البري للبضائع من خلال شرح كل من التزامات المرسل والناقل والمرسل إليه، أما المبحث الثاني عالجنا أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع وخلصنا إلى أن مسؤولية الناقل البري للبضائع هي مسؤولية عقدية منذ حصول الاتفاق على إبرام، وتخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في القانون المدني، ولا تقوم إلا في الحالات التي نص عليها القانون التجاري ولا يعفى الناقل منها إلا إذا أثبت السبب الأجنبي (القوة القاهرة، خطأ المرسل أو المرسل إليه، العيب الذاتي بالبضاعة) وتسقط دعوى المسؤولية على الناقل بالدفع بعدم القبول إذا توافرت شروطها أو بالتقادم .

وأخيرا أوردنا في خاتمة البحث بعض الاقتراحات محاولة منا لتكملة النقص الذي أغفل عنه المشرع القانوني في الجزء المخصص لعقد النقل البري للبضائع، هذا ومنا الجهد ومن الله التوفيق.