

جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة ماستر

ميدان: الحقوق والعلوم السياسية

فرع: الحقوق

تخصص: قانون أعمال

رقم:

إعداد الطالبين:

- جلال ياسمين

- جزار نسيمة

يوم: 2022/06/27

مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في القانون الجزائري

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م	- حوحو رمزي
مشرفا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م	- حبة عفاف
مناقشا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م	- أفوجيل نبيلة

السنة الجامعية: 2021-2022

جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة ماستر

ميدان: الحقوق والعلوم السياسية

فرع: الحقوق

تخصص: قانون أعمال

رقم:

إعداد الطالبين:

-جلال ياسمين

-جزار نسيمة

يوم: 2022/06/27


مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في القانون الجزائري

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م	- حوحو رمزي
مشرفا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م	- حبة عفاف
مناقشا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م	- اقوجيل نبيلة

السنة الجامعية: 2021-2022


بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ الْمَوَدَّاتِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ الْمَوَدَّاتِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ الْمَوَدَّاتِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ الْمَوَدَّاتِ



إهداء

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد:
أهدي هذا العمل المتواضع الى التي جعل الجنة تحت أقدامها
الى من أنارت دربي وغمرتني بحبها وحنانها الى أمي الحبيبة
والى من منحني الثقة في ذاتي ورمز افتخاري ابي الغالي
والى اخوتي وأخواتي، وخاصة أختي صارة رحمها الله، وابن أختي صهيب
والى صديقاتي: نسيمه، وئام، أميمه، دنيا
والى استاذتي الفاضلة حبه عفاف التي ساعدتني في كتابة هذه المذكرة
والى جميع الأصدقاء الذين عرفناهم أثناء مسيرتنا الجامعية.

الطالبة ياسمين



إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

وصلى الله على صاحب الشفاعة سيدنا محمد النبي الكريم وعلى آله

وصحبه أجمعين ومن تبعهم بإحسان الى يوم الدين

أما بعد:

أهدي ثمرة جهدي هذا الى روح ابي الطاهرة رحمه الله

والى امي الغالية نبع الحنان حفظها الله ورعاها

الى اخوتي وأخواتي

الى أستاذتي الكريمة حبة عفاف التي ساعدتني في التي ساعدتني

في اعداد هذا العمل المتواضع

والى كل عمال مكتبة كلية الحقوق.

الطالبة نسيمه

شكر وعرهان

أأقدم بالشكر والامآتان لكل من ساعد في اعداد هذا

البحث وآتمآته

وبشكل خاص الأستاذة المشرفة الأستاذة حبة عفاف

على كل جهودها الصادقة والمتفانية

طول فترة إعداد هذا البحث

وأوجه شكري الى كل الأساتذة والطاقم العامل في قسم

الحقوق جامعة بسكرة

دون أن ننسى أن أأقدم بالشكر والتقدير للآنة

المناقشين.

قائمة المختصرات:

الاختصار	معناه
ق.م.ج.	القانون المدني الجزائري
ق.ت.ج.	القانون التجاري الجزائري
ج.	الجزء
ط.	الطبعة
د.د.ن.	دون دار نشر
د.س.ن.	دون سنة نشر
د.م.ن.	دون مكان نشر
ج.ر.ج.ج	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية
ص.	الصفحة
ص.ص.	من الصفحة الى الصفحة

مقدمة:

يعتبر النقل وسيلة من وسائل الاتصال التي يحتاجها الانسان في حياته اليومية فقد ظهر لتقريب المسافات بين الناس والتواصل فيما بينهم وقضاء حاجياتهم الأساسية، فنظرا لتطور حركة النقل في العصر الحديث أصبح النقل من أهم الركائز الأساسية والهامة التي يركز عليها النشاط الاقتصادي حيث يساهم في تشجيع التجارة والاستثمار .

تختلف صفة عقد النقل باختلاف المكان المبرمة فيه المستخدمة في عملية النقل، فقد تتم هذه العملية عبر البحر بواسطة السفن والمراكب الشراعية فيطلق عليها النقل البحري، أو أن تتم عبر الجو عن طريق الطائرات فيطلق عليها النقل الجوي، وقد يتم عن طريق البر وذلك بواسطة أو القطارات أو السيارات أو الشاحنات وهذا ما يعرف بالنقل البري.

كما تختلف عملية النقل باختلاف محل عقد النقل فاذا كان المراد نقله أشخاص فيعرف هذا العقد بعقد نقل الأشخاص، بينما إذا كان المراد نقله بضائع أو أشياء فيعبر عنه بعقد نقل البضائع ونتاجا عن ذلك اختلف النظام القانوني للنقل باختلاف الوسيلة المستعملة فوجد نظام قانوني خاص بالنقل الجوي والبحري والبري.

وينفرد عقد النقل البري للبضائع والأشياء عن سائر العقود بأنه ذو خصوصية متميزة، حيث أنه يتميز بأحكام خاصة ضمن مجال ترتيب المسؤولية وتحمل الالتزامات والموازنة بين المصالح المتقابلة لكل من أطراف عقد النقل البري: الناقل والمرسل أو المرسل اليه حيث يتعين على الناقل إيصال البضاعة سليمة للمرسل أو المرسل اليه كما ونوعا، وترتكز مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء على ثلاث اركان الخطأ المفترض والضرر والعلاقة السببية فبمجرد هلاك البضاعة أو تلفها يتحمل الناقل مسؤولية ذلك ، ولا ترفع هذه المسؤولية عنه الا اذا اثبت أن عدم التنفيذ راجع لسبب لا يد له فيه.

وتكمن أهمية مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء أنه يوضح لنا دور الناقل وضرورة أن يؤدي دوره في دقة وانتظام، كما يوضح لنا تأمين مسؤوليته التعاقدية في عقد النقل البري للبضائع والأشياء، فنظرا لأهمية مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء نظمه المشرع الجزائري في القانون

التجاري في القسم الثالث من الفصل الرابع في نصوص المواد من 36 الى 61، كما نظمه في القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري إضافة للقانون المدني.

ويتمثل الهدف المرجو من دراسة مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء إنجاز بحث علمي أكاديمي وفق منهجية صحيحة، والمساهمة في إثراء المكتبة القانونية وإبراز دور مسؤولية الناقل البري، عرض بعض الأخطاء التي يرتكبها الناقل بالرغم من حرصه على تسليم البضاعة للطرف الآخر وفق ما أتفق عليه في عقد النقل وما يمكن ان تتعرض له البضائع اثناء عملية النقل من هلاك أو تلف.

باعتبار أن مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء من المواضيع التي لم تحظى بدراسة كافية وشاملة فيما يتعلق بهذا النوع من المسؤولية، ومن بين تلك الدراسات نذكر:

صابي صارة، (عقد نقل البضائع: برا وبحرا وجوا)، رسالة ماجستير، منشورة، جامعة الجزائر 01، بن عكنون، الجزائر، 2010-2011. حيث عالجت هذه الدراسة النقل برا وتطرقت لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء وحددت حالات قيام هذه المسؤولية وحالات الإعفاء منها إلا أنها لم تتطرق للتأمين من مسؤولية الناقل.

العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2009-2010. عالجت هذه الدراسة عقد النقل البري بصفة عامة وتخصصت في مسؤولية الناقل البري للبضائع كما عالجت التأمين من هذه المسؤولية في تطرقت لجميع العناصر.

شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، 2005. تطرقت دراسة هذا الكتاب إلى استعراض مسؤولية الناقل البري، بالإضافة إلى تحديد مسؤولية التعويض عن الأضرار غير أنها لم تتناول عقد النقل البري للبضائع بصفة عامة.

وتكمن الأسباب الذاتية لاختيارنا هذا الموضوع هي رغبتنا للتخصص في مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء، أما الأسباب الموضوعية تكمن في نقص الدراسات التي عالجت موضوع مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء إلى جانب تحديد الإشكاليات التي تتعلق بمسؤولية الناقل.

من بين الصعوبات التي اعترضتنا ونحن في صدد إعداد البحث سواء في الخطة أو أثناء البدء في البحث هي ندرة المراجع والأبحاث والدراسات المتخصصة التي تعالج الموضوع في القانون الجزائري.

من خلال ما سبق نطرح الإشكالية التالية:

هل وفق المشرع الجزائري في تنظيم مسؤولية الناقل على نحو يكفل مصالح أطراف عقد النقل البري للبضائع والأشياء؟

تدرج تحت هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية التالية:

1. ما مفهوم عقد النقل البري للبضائع والأشياء؟ وما هي الالتزامات المترتبة على كل أطراف العقد؟

2. متى تقوم مسؤولية الناقل ومتى تنتهي في عقد نقل البضائع برا؟

3. ما الهدف المرجو من تأمين مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء؟

ولإجابة عن الإشكالية اعتمدنا في بحثنا على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية سواء المتعلقة بالقواعد الخاصة (القانون التجاري وقانون توجيه النقل البري) أو القواعد العامة المنظمة لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء (القانون المدني).

لمعالجة موضوع الدراسة المتمثل في مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء اعتمدنا في تقسيم خطة البحث إلى مبحث تمهيدي وفصلين:

يعالج (المبحث التمهيدي) أحكام عامة في عقد النقل البري للبضائع والأشياء (الفصل الأول) قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء حيث تطرقنا في المبحث الأول لطبيعة مسؤولية الناقل وفي المبحث الثاني حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء وحالات الإعفاء منها وفي المبحث الثالث شروط تحديد المسؤولية.

أما الفصل الثاني تناولنا آثار قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء وفي المبحث الأول دعاوى مسؤولية الناقل بينما في المبحث الثاني تحديد التعويض المستحق على مسؤولية الناقل وفي المبحث الثالث التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء.

المبحث التمهيدي: أحكام عامة لعقد النقل البري للبضائع والأشياء

ان عقد النقل البري للبضائع من العقود التي لها صلة بحياة الفرد والذي لا يمكن الاستغناء عنها في المعاملات اليومية خاصة فيما يتعلق بالمجال التجاري حيث ساعد بشكل كبير على التطور الهائل للتجارة وجعل المسافات تتقارب في نقل السلع من مكان انتاجها الى مكان استهلاكها، كما وضع الوسائل الكفيلة للاتصال بالتجارة والدول الأخرى، ولهذا سوف سندرس في المبحث التمهيدي مفهوم عقد النقل البري للبضائع (المطلب الأول) ثم تكوين عقد النقل البري للبضائع (المطلب الثاني) ثم آثار عقد النقل البري للبضائع (المطلب الثالث).

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البري للبضائع والأشياء

يعتبر عقد النقل من بين الأنشطة الحيوية التي ساعدت على تطوير الاقتصاد ودفع عجلة التنمية ونظرا للأهمية البالغة نظم المشرع الجزائري عقد نقل الأشياء في الباب الرابع تحت عنوان العقود التجارية والفصل الرابع في عقد النقل البري وفي عقد العمولة للنقل في القسم الثاني تحت عنوان عقد نقل الأشياء. ولهذا سنتطرق في (الفرع الأول) للتعريف بعقد النقل البري للبضائع والأشياء، وفي (الفرع الثاني) إلى خصائص عقد النقل، وفي (الفرع الثالث) إلى الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع والأشياء.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للبضائع والأشياء

أولاً: التعريف اللغوي لعقد النقل البري للبضائع والأشياء

1. **تعريف عقد النقل لغة:** النقل في اللغة من نقل ومعناه التحول جاء في لسان العرب: النقل: تحويل الشيء من موضع إلى موضع نقله ينقله نقلاً.

وعليه فالتعريف اللغوي للنقل هو التحول والانتقال من موضع إلى موضع وفاعل النقل وهو الناقل وجمعه النقلة ووسيلة النقل هي المنقلة.¹

2. **تعريف عقد النقل اصطلاحاً:** عقد النقل هو الاتفاق بين إثنين أو أكثر على أن ينقل أحدهما للآخر بضاعة معينة مقابل أجر معين، ولا يكون إلا بعوض ويقع عقد النقل تارة على نقل الأشياء وتارة على نقل الأشخاص وتارة بهما معاً.

وعليه عقد النقل هو إلقاء إرادتين على تملك منفعة هي نقل الأشياء.²

¹ عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي - دراسة مقارنة -، الطبعة الأولى، دار النفائس، عمان الأردن، 2010، ص33.

² نفس المرجع، ص34.

ثانيا: التعريف الفقهي لعقد النقل البري للبضائع والأشياء

يعرف عقد النقل على أنه: اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجره بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء أو شخص إلى مكان معين.¹

يعرف أيضا على أنه: عقد تبادلي بين شخصين يتعهد بمقتضاه الناقل أن ينقل بضائع من مكان إلى آخر لقاء أجر ويتم فيه النقل عن طريق البر بواسطة السيارات أو العربات أو السكك الحديدية.²

ثالثا: التعريف القانوني لعقد النقل البري للبضائع والأشياء

عرف المشرع الجزائري عقد النقل البري للبضائع في المادة 36 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم على أنه: (عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين).³

يتضح من هذا التعريف أن المشرع استعمل لفظ الشيء وهو أوسع من لفظ البضاعة وذلك أن البضاعة هي شيء قابل للتداول بثمن، أما الشيء فقد يكون قابلا للتداول فيكون بضاعة، وقد يكون غير قابل للتداول كالأثريات.⁴

¹ عزيز العكيلي، شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان-الأردن، 2008، ص 120.

² عمار عمورة، العقود والمحل في القانون التجاري، دار الخلد ونية (د. م. ن)، (د. س. ن)، ص 98.

³ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، المادة 36 من الأمر 59-75 المؤرخ في: 1975/09/26، المتضمن القانون التجاري، ج. ر، العدد 101، لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 05-02 المؤرخ في: 2005/02/26، ج. ر، العدد 11، لسنة 2005، ص.11.

⁴ شتوح العياشي، (عقد النقل البري للبضائع)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة قسنطينة، 2004-2005، ص.1.

إضافة إلى المادة 2 فقرة 1 من القانون التوجيهي 11-09 المتضمن قانون توجيه النقل على أنه: (النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطريق أو السكك الحديدية على متن مركبة ملائمة).¹

رابعاً: أطراف عقد النقل البري للبضائع والأشياء ووسائله

1. أطراف عقد النقل البري للبضائع والأشياء:

إن عقد النقل البري للبضائع يتكون من عدة أطراف وهم:

المرسل والناقل وقد يكون هذا الأخير شخصاً طبيعياً أو معنوياً كشركة تمارس النقل²، أما المرسل فهو الشخص الذي يتعامل مع الناقل، وطرف ثالث يسمى المرسل إليه، وعادة ما يكون المرسل والمرسل إليه شخص واحد، والمرسل إليه يعد عنصر أجنبي عن العقد كما تنشأ لديه حقوق لدى الناقل يستطيع بمقتضاه أن يطالبه بتسليم البضاعة عند وصولها.

2. وسائل عقد النقل البري للبضائع والأشياء:

يخضع نقل البضائع والأشياء لنظام يختلف عما يخضع له نقل الأشخاص والركاب وتنقسم وسائل النقل البري إلى نوعين:

النوع الأول: النقل بالسيارات، تتنوع حسب العمل وحجم العمولة وخط السير، أما في العمل فيختص بعضها في نقل البضائع دون الركاب أو العكس، أو بهما معاً.

والحمولة تختلف من سيارة إلى أخرى، وخط سير السيارات يكون دولي أو محلي وهذا الأخير يكون داخل المدن أو خارجها.

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، الفقرة الأولى من المادة 2 القانون 11-09 المؤرخ في 3 رجب لسنة 1432 الموافق 5 يونيو سنة 2011 يعدل ويتم القانون 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى لسنة 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ص.10.

² عادل على المقدادي، القانون التجاري (العقود التجارية)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان-الأردن، 2014، ص.67.

النوع الثاني: النقل بالسكك الحديدية، تكون في الأنفاق الأرضية لحل أزمة المرور حيث تقوم بنقل الركاب داخل المدن الكبيرة، وقد تكون سكك على ظهر الأرض فهي مختصة بنقل البضائع فقط أو الركاب وتسير عبر خطوط دولية أو محلية.¹

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للبضائع والأشياء

يتميز عقد النقل البري للبضائع والأشياء بعدة خصائص أهمها: أنه عقد ملزم للجانبين، عقد رضائي، عقد معاوضة، الصفة التجارية، عقد إذعان.

أولاً: عقد النقل البري للبضائع والأشياء عقد ملزم للجانبين

عرف المشرع الجزائري العقد الملزم للجانبين في المادة 55 من القانون المدني الجزائري بأنه: (يكون العقد ملزماً للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضهما بعضاً)، وهو العقد الذي يرتب على عاتق المتعاقدين التزامات متقابلة ومرتبطة بعضها البعض، بحيث يكون كل متعاقد في نفس الوقت دائناً ومديناً نحو المتعاقد الآخر.²

فالناقل ملزم بنقل البضاعة في الميعاد المحدد والمتفق عليه في مقابل التزام المرسل بدفع الأجرة المتفق عليها، بما أن عقد النقل من العقود الملزمة للجانبين فيمكن لأي طرف طلب فسخ العقد في حالة إخلال الطرف الآخر بتنفيذ التزاماته.³

ثانياً: عقد النقل البري للبضائع والأشياء عقد رضائي

إن عقد النقل البري للبضائع من العقود الرضائية وليس من العقود الشكلية التي تتطلب إجراء خاص، وليس من العقود العينية التي تشترط تسليم البضائع المراد نقلها حتى ينعقد العقد، فهي تنعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول بين طرفي العقد الناقل والمرسل⁴، وهذا ما نصت عليه المادة 38 من القانون التجاري الجزائري: (يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده).

¹ عمر خالد مصطفى حمد، مرجع سابق، ص 52.

² علي فيلاي، الالتزامات (النظرية العامة للعقد)، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2001، ص 45.

³ عمار عمورة، مرجع سابق، ص 97.

⁴ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2005، ص 230.

وطبقا للمادة 77 من ق.ت.ج كل شرط يقضى خلاف ذلك باطل وعديم الأثر.

ثالثا: الصفة التجارية لعقد النقل البري للبضائع والأشياء

يعتبر عقد النقل بطبيعته عملا تجاريا طبقا للمادة 2 فقرة 8 ق.ت.ج على أنه: (كل مقابلة لاستغلال النقل والانتقال)، فهو عمل تجاري بالنسبة للناقل إذا بوشر على وجه المقابلة والاحتراف أما بالنسبة للمرسل والمرسل إليه فقد يكون عملا تجاريا أو مدنيا حسب الأحوال، إذا كان المرسل تاجرا وتعاقد من أجل النقل يعتبر عملا تجاريا وفقا لنظرية الأعمال التجارية التبعية، وفي حالة ما إذا كان المرسل مدنيا أعتبر عمله مدنيا تسري عليه التزامات وأحكام القانون المدني الجزائري.¹

رابعا: عقد النقل البري للبضائع والأشياء عقد معاوضة

يعد عقد النقل البري للبضائع والأشياء من عقود المعاوضة لأن الناقل يقع على عاتقه التزام وهو القيام بعملية النقل مقابل أجره، أما إذا كان بدون مقابل في هذه الحالة لا نكون أمام عقد تجاري وبالتالي لا تسري عليه أحكام عقد النقل.²

خامسا: عقد النقل البري للبضائع والأشياء عقد إذعان

في عقود الإذعان لا يمكن للمرسل حرية مناقشة شروط العقد وبالتالي له خياران إما قبول الشروط التي يضعها الشخص الناقل مسبقا أو رفضها كلها، كما هو الشأن في عقد النقل بالسكك الحديدية الذي يتم بناء على تعريفه النقل المعدة من قبل الناقل وفي الغالب يكون الإيجاب في عقد النقل البري للبضائع عاما موجها للجمهور، ويتم العقد بمجرد قبول المرسل.³

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع والأشياء

يعتبر عقد النقل البري للبضائع بالنسبة للناقل عملا تجاريا بحسب الموضوع وهذا طبقا للمادة 2 فقرة 8 ق.ت.ج: (كل مقابلة لاستغلال النقل أو الانتقال).

¹ عمار عمورة، مرجع سابق. ص 98.

² مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 161.

³ قراش أمينة، قرومي نسرين، (خصوصية عقد النقل البري للأشخاص والبضائع)، رسالة ماستر، جامعة آكلي محند أولحاج، البويرة، 2020-2021، ص 44.

من خلال هذا النص يتبين لنا أن مقابلة النقل تعد عملا تجاريا لكن في حالة تحقق شروط وهي: مقابلة ونقل حتى ولو كان النقل مرة واحدة.¹

أما بالنسبة للمرسل والمرسل إليه فلا بد من النظر إلى صفته بالنسبة للمرسل فقد يكون تجاريا أو مدنيا بالنظر إلى صفته، إذا كان تاجرا بغرض ممارسة حاجاته التجارية فإن العقد بالنسبة إليه يعد عملا تجاريا بالتبعية طبقا للمادة 4 فقرة 1: (يعد عملا تجاريا بالتبعية:

-الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره).

أما إذا كان المرسل مدنيا بغرض نقل أشياء لاستعماله الشخصي يعد عقد النقل عملا مدنيا وتطبق عليه أحكام القانون المدني،² أما بالنسبة للمرسل إليه فإذا كان شخص غير المرسل فالعقد بالنسبة إليه عقد تجاري إذا كان كذلك بالنسبة للمرسل على أساس اشتراكه في عقد النقل حتى ولو كان شخصا مدنيا.³

المطلب الثاني: تكوين عقد النقل البري للبضائع والأشياء وإثباته

عقد النقل عقد رضائي ينعقد بتوافر الشروط العامة وهي الرضا والمحل والسبب ولهذا سوف نتطرق في هذا المطلب كيف يتكون هذا العقد ننتاول تكوين عقد النقل البري للبضائع والأشياء (الفرع الأول) ثم طرق إثبات عقد النقل البري لبضائع والأشياء (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تكوين عقد النقل البري للبضائع والأشياء

لتكوين عقد النقل البري للبضائع لا بد من توافر الأركان العامة المتمثلة في رضا المتعاقدين ومحل العقد المتفق عليه وسبب العقد.

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، 161.

² سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الأولى، بن عكنون، الجزائر، (د.س.ن)، ص 185.

³ شتوح العياشي، مرجع سابق، ص 3.

أولاً: الرضا في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

عقد النقل البري للبضائع والأشياء يستوجب الرضا فهو ينعقد باقتران الإيجاب والقبول بين طرفي العقد المرسل والناقل¹، فقد نصت المادة 59 من ق.م.ج: (يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتان دون الإخلال بالنصوص القانونية).²

أي يتم التراضي بإيجاب وقبول مطابقين يتجهان إلى إحداث أثر قانوني هو إنشاء التزامات تترتب على اتفاقهما.³

اشتراط المشرع الجزائري في كل من المرسل والناقل توافر الأهلية التجارية، إذا كان شخص طبيعي استوجب سن 19 سنة طبقاً للمادة 40 ق.م.ج أو أكمل 18 سنة وحصل على الإذن بالتجارة من وليه أو موصى أو مجلس العائلة طبقاً للمادة 5 فقرة 1 ق.ت.ج.

إذا كان الناقل والمرسل شركة تجارية فلا بد من توافر الشروط العامة والخاصة لتكوين الشركة وأن يكون غرضها النقل،⁴ ويشترط أن يكون مالكا لوسائل النقل حسب المادة 2 فقرة 4 من القانون التوجيهي 09-11 المتضمن قانون توجيه النقل التي تنص على أنه: (المستغل: كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للنقل أو بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في إطار الامتياز).

أما بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه فقد جرى العرف على التسامح في أهليتها، لأن عقد النقل من عقود الإرادة إذ أن مقتضيات التداول وتنمية الاقتصاد الوطني تقتضي التسامح فيه.⁵

¹ عمار عمورة، مرجع سابق، ص 99.

² الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، المادة 59 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر، العدد 78، لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون 07-05 المؤرخ في: 13/05/2007، ج.ر، العدد 11، لسنة 2007، ص.12.

³ على علي سليمان، النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري)، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، بن عكنون-الجزائر، (د.س.ن)، ص.28.

⁴ سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 194.

⁵ نفس المرجع.

يجب أن يكون الرضا صحيحا خاليا من عيوب الإرادة طبقا للقواعد العامة من غلط أو إكراه أو تدليس أو استغلال، فإذا أدى المرسل إلى الناقل بيانات مخالفة للحقيقة عن طبيعة البضاعة أو أخفى عن الناقل صفة خاصة في البضاعة القابلة للاشتعال أو الانفجار، فالعقد يكون قابل للإبطال لصالح الناقل ويدفع مسؤوليته عن تنفيذ العقد.¹

إن عقد النقل البري للبضائع والأشياء يتطلب الإعلان صراحة على شروط النقل بكل دقة من طرف الناقل طبقا للمادة 16 فقرة 1 من القانون التوجيهي 11-09 المتضمن النقل البري وتنظيمه على أنه: (يلتزم متعامل والنقل البري العامة للنقل فيما يخص الآجال والوثيرة والتوقيت). كما يجب أن تكون المنقولات التي يحملها الناقل من الأشياء الدائرة في دائرة التعامل وفقا للقواعد العامة أي لا تكون من المعاملات الممنوعة أو المحظورة مثل المخدرات والخمور.²

ثانيا: المحل في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

إن لعقد النقل البري للبضائع والأشياء محلين:

البضاعة المرسل وأجرة النقل فالبضاعة المرسل في عقد النقل ترد على المنقولات المادية سواء كانت بضائع أو حيوانات أو محاصيل زراعية وقد تكون منقولات غير مادية كالبرقيات والرسائل أما أجرة النقل وهو المبلغ الذي يدفعه المرسل للناقل مقابل نقل البضاعة والأصل أن عقد النقل البري للبضائع يتفق على أجرة النقل المستحقة للناقل، وفي حالة عدم الاتفاق فالعرف هو الذي يتولى تحديدها أما الوضع الشائع فإن أجرة النقل تعد سلفا بمعرفة الناقل في قائمة الأسعار التي يتعامل بها مع الكافة وتسمى تعريفه النقل.³

تتحدد أجرة النقل تبعا لنوع البضاعة وكميتها، وتكون أجرة السوائل أكثر من أجرة المواد الجامدة نظرا لحجم ووزن المادة المنقولة فمثلا فواسطة النقل البطيئة كالسفينة تكون أقل أجرة بينما أجرة

¹ محمد السيد الفقي، العقود التجارية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت-لبنان، 2011، ص 276.

² عمار عمورة، مرجع سابق، ص 98.

³ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 276.

الطائرة مرتفعة،¹ ويشترط في محل النقل أن يكون مشروعاً وتكون الأشياء المنقولة داخل دائرة التعامل وإلا اعتبر العقد باطلاً بطلان مطلق لعدم مشروعية المحل.²

ثالثاً: السبب في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

يقصد بالسبب الباعث والدافع الذي دفع المتعاقد إلى إبرام العقد ويشترط فيه شرط واحد أن يكون مشروعاً،³ وذلك طبقاً للمادة 97 ق.م.ج التي تنص على أنه: (إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام وللآداب كان العقد باطلاً).

والسبب في عقد النقل البري للبضائع والأشياء يجب أن يكون غير مخالف للنظام العام والآداب، فإذا كان عقد النقل قد أبرم نتيجة دين أو قمار أو اقتراف جريمة أو أي علاقة غير مشروعة يعد العقد باطلاً.⁴

الفرع الثاني: عبء اثبات عقد النقل البري للبضائع والأشياء

أولاً: مبدأ حرية اثبات عقد النقل البري للبضائع والأشياء

كأصل عام يجوز لطرفي عقد النقل اثباته بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.⁵

وهذا ما أقرته المادة 30 من القانون التجاري المعدل والمتمم (يثبت كل عقد تجاري:

1. بسندات رسمية،
2. بسندات عرفية،
3. بفاتورة مقبولة،

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 194.

² السيد الفقي مرجع سابق، ص 276.

³ علي علي سليمان، مرجع سابق، ص 75.

⁴ سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 199.

⁵ عمار عموره، مرجع سابق، ص 95.

4. بالرسائل،

5. بدفاتر الطرفين،

6. بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها).

يتبين من نص المادة أن اثبات العقد التجاري يسير، لا يتم بأية تعقيد، ويصح اثباته بالبينة والقرائن والدفاتر التجارية، وبالأقوال والأعمال التي يطمئن اليها قاضي الموضوع، نظرا لما تتطلبه المعاملات التجارية من سرعة في التعامل وثقة متبادلة بين أطرافها، وما يترتب عن ذلك صعوبة اشتراط حصول التاجر دليل اثبات، كما يلاحظ أن المشرع الجزائري قام بتقديم أدلة الإثبات الكتابية على البينة وذلك كونها أقوى من البينة في الإثبات.¹

ولكن إذا كان عقد النقل مدنيا بالنسبة للمرسل فلا يجوز الإثبات في مواجهته الا باتباع القواعد العامة للإثبات في القانون المدني.²

ثانيا: اثبات عقد النقل البري للبضائع بمستند النقل

ظهر مستند النقل منذ القدم، حيث يحرص العميل على تحرير مستند يسمى (تذكرة النقل) لتيسير اثبات العقد فكان مستند النقل آنذاك يتضمن بيانات عديدة، ومنه تغيير استعمالها تدريجيا الى استعمال مستند بسيط يسمى إيصال النقل.³

1. تذكرة النقل: الأصل في تذكرة النقل، أنها خطاب مفتوح يكتبه المرسل للمرسل اليه يخبره فيه بظروف الصفقة وتفصيلات البضاعة، حيث تتضمن هذه التذكرة امضاء المرسل، فهي دليل عليه وحده، ولكن جرى العمل على أن تحرر هذه التذكرة من نسختين، فتحمل النسخة الثانية امضاء الناقل ويحتفظ بها المرسل.⁴

¹ شتواح العياشي، مرجع سابق، ص. 24.

² عمار عموره، مرجع سابق، ص. 100.

³ دلال يزيد، (محاضرات أقيمت عقد النقل)، أقيمت على السنة أولى ماستر القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019-2020، ص. 29.

⁴ نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، دار هوم، الطبعة 11، الجزائر، 2006، ص. 139.

كما نصت الفقرة الأولى من المادة 543 مكرر 8 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم: (يصبح سند النقل باعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع، سندا تجاريا عندما يصدر و/أو يظهر "لحامل" أو "لأمر".)، ومنه يعتبر سند النقل البري سندا تجاريا يمثل ملكية بضاعة.¹

ويجوز ان يحرر سند النقل باسم شخص معين أو لأمره وللحامل وتختلف طريقة استعمال السند وتداوله، فإذا كان اسما فانه ينقل بطريقة حوالة الحق المدنية، أما إذا كان اذنيا فانه يتداول بطريقة التظهير.²

وتتص المادة 41 من القانون التجاري المعدل والمتمم بأنه: (على المرسل ان يبين بتذكرة النقل اسم المرسل اليه وعنوانه، ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها وحجمها.)، وهذه البيانات لم ترد على سبيل الحصر وبالتالي يجوز للمتعاقدين إضافة بيانات أخرى كتضمينها شروط اعفاء الناقل من المسؤولية في الحالات التي يجيزها القانون كذلك الشروط المتعلقة بتعويض الضرر الذي يقع نتيجة هلاك البضاعة أو تلفها،³ كما أقرت الفقرة الثانية من نفس المادة على الزامية تقديمه كل البيانات الضرورية للناقل، وعليه ضمان صحتها وكفايتها أمام الناقل والغير كمايلي: (ويعد المرسل مسؤولا تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن اهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها).

كما نصت المادة 543 مكرر 8 في فقرتها الثانية من ق.ت.ج على أنه: (ويجب ان يحتوي الشخص الطبيعي أو المعنوي أو اسمه التجاري أو مهنته أو غرض شركته ومقر سكنه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعرف عنها وعن قيمتها.)

نستنتج من النصين السابقين البيانات الواجب توافرها في سند النقل وهي كالتالي⁴:

¹ عمار عموره، الأوراق التجارية وفقل للقانون التجاري الجزائري، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، الجزائر، (د.س.ن)، ص. 289.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 166.

³ العرابوي نبيل الصالح، (مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشخاص في القانون الجزائري)، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص. 30.

⁴ عبد القادر البقيرات، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، (د.س.ن)، ص. 170.

1. اسم الشاحن سواء كان شخص طبيعي أو معنوي
 2. مهنة الشاحن: يمكن ان يكون الشاحن تاجرا أو غير تاجرا
 3. مقر السكن أو العنوان
 4. طبيعة البضاعة، مصدرها، نوعها، حجمها، وزنها، مميزاتها
 5. هناك بيانات أخرى إدارية منها شهادات المطابقة وشهادة النوعية.
- 2. إيصال النقل:** يختلف إيصال النقل في طبيعة نشأته عن وثيقة النقل، فهو إيصال لا يختلف عن الايصالات التي يعطيها من تسلم شيء لمن سلمه هذا الشيء، وهو صادر من الناقل يعلن فيه بيان ومقادير البضاعة التي استلمها من المرسل والتزامه بتسليمها للمرسل اليه في الميعاد والمكان المحدد. كما أنه يمتاز على وثيقة النقل ببساطته واتفاقية مع منطوق الاثبات في عقد النقل بصورته الحديثة كما أنه لا يتضمن الا البيانات الازمة.¹

3. وظائف مستند النقل البري للبضائع والأشياء

3-أ: دور مستند النقل البري للبضائع والأشياء في تمثيل البضاعة

الى جانب مستند النقل في الاثبات عقد النقل واستلام الناقل للبضاعة، له دور آخر في تمثيل البضاعة المنقولة ذاتها بحيث يقوم مقامها في التسليم، وتعتبر حيازته حيازة رمزية لها،² وهذا ما نصت عليه المادة 813 في فقرتها الأولى من القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم: (تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها).

فمن خلال هذه المادة يمكن المشرع الجزائري المرسل اليه من التصرف في البضاعة سواء مازالت في الطريق أو وصلت اليه، فيستطيع بيعها لو عرض عليه ثمن أعلى يحقق مصلحته ويستطيع رهنها لو احتاج الى الاقتراض.³

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري (العقود التجارية-عمليات البنوك)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004، ص.180.

² محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص. 287.

³ شتووح العياشي، مرجع سابق، ص. 380.

كما نصت المادة 543 مكرر 10 من القانون التجاري المعدل والمتمم: (سند النقل الصادر "لشخص مسمى" هو سند اسمي، وسلم البضاعة لشخص معين.

غير أن السند النقل يظل قابلاً للتحويل من صاحبه عن طريق التظهير حتى وإن كان له شكل سند اسمي).

3-ب: دور مستند النقل البري للبضائع والأشياء في إثبات البضاعة

يعد مستند النقل أداة لإثبات عقد النقل وشروطه فهو يعد دليلاً على الأجرة المتفق عليها وحصول النقل في التاريخ المبين في التذكرة، وتسلم الناقل للبضائع الموصوفة.¹

وقد رأينا أن عقد النقل الرضائي، أنه تجاري بالنسبة للناقل دائماً وللمرسل في أغلب الأمر وبالتالي يتم إثباته بكافة طرق الإثبات.²

ومنه فمستند النقل يحتفظ بقيمته في إثبات البيانات الواردة فيه فعلاً حتى ولو كانت البيانات ناقصة، مادامت تشتمل على العناصر الأساسية للعقد، بالإضافة إلى ذلك يستطيع ذو الشأن إكمال الإثبات الناتج عن المستند وفقاً للقواعد العامة في الإثبات، ولاكن لا يجوز إثبات عكس ما يتضمنه مستند النقل من بيانات بالبينة أو القرائن، مستنديين إلى مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.³

المطلب الثالث: آثار عقد النقل البري للبضائع والأشياء

كما تقدم أن عقد النقل البري للبضائع من العقود الملزمة لجانبين، لذا يترتب العقد التزامات متقابلة في ذمة طرفيه المرسل والناقل، والتي سنتطرق لها خلال هذا المطلب كمايلي: التزامات المرسل في (الفرع أول)، وبعدها التزامات الناقل في (الفرع الثاني) وثم تعرض التزامات المرسل إليه في (الفرع الثالث).

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 100.

² عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية وفقاً للقانون التجاري رقم 17 لسنة 1999 في الفقه والقضاء والتشريع، الجزء الثاني، منشأة المعارف، الإسكندرية-مصر، (د.س.ن)، ص. 284.

³ المعتصم بالله الغرياني، القانون التجاري المعاملات التجارية (العقود التجارية -عمليات البنوك)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص. 128-129.

الفرع الأول: التزامات المرسل

تحدد التزامات المرسل فيما يلي: التزامه بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسلة الى الناقل، والالتزام بإعداد البضاعة للنقل، وكذا التزامه بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل، وأخيراً دفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الإرسال.

أولاً: الالتزام بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسلة

يترتب على تقديم المرسل بيانات خاطئة أو غير كافية قيام مسؤوليته تجاه الناقل واتجاه الغير وذلك وفق الفقرة الثانية من المادة 41 من ق.ت.ج التي نصت على أن: (وبعد المرسل مسؤول اتجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها). وليستبعد المرسل المسؤولية عنه له دائماً اثبات خلاف ذلك، فإذا ما ثبتت فلا يترتب عنها بطلان تذكرة النقل وإنما يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن خطئه،¹ وإذا ترتب عن خطئه عدم تحصيل الناقل للأجرة الحقيقية للنقل فله طلب تكملتها والتعويض عما أصابه من ضرر وهذا الأخير لا يؤثر بأي حال من المسؤولية الناشئة عن العقد اتجاه أي شخص آخر غير المرسل، إذا أثبت الناقل توقع المرسل الضرر إزاءه فله دائماً إمكانية التمسك بخطأ المرسل كسبب للإعفاء أو التخفيف من مسؤوليته.²

كما يستطيع الناقل كشف العيوب التي قد تشوب البيانات المقدمة من قبل المرسل بفضل ممارسة حق الفحص في الوقت الذي يتسلم فيه البضاعة، وعندها له ابداء تحفظات على تذكرة النقل بغرض حفظ حقوقه، أما في حالة عدم ابداء التحفظات له الاحتجاج بعدم ممارسة حق الفحص لاستبعاد مسؤوليته، لأن قبوله التذكرة قرينة على تسلم بضاعة مطابقة للبيانات التي أعطاه للمرسل اليه.³

¹ شتواح العياشي، مرجع سابق، ص. 40.

² دلال يزيد، مرجع سابق، ص 32.

³ شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 205.

ثانيا: التزام المرسل بإعداد البضاعة للنقل

نصت المادة 43 من ق.ت.ج على أنه: (إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع والتلف ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة).

يتضح لنا من خلال هذه المادة أو التزام اعداد البضاعة للنقل يقع على عاتق الناقل، وأن ذكر المشرع الجزائري التحزيم كصورة من صور اعداد البضاعة للنقل وارد على سبيل المثال، فهناك بعض البضائع تتطلب تغليفها بشكل مناسب لطبيعتها كما هو الشأن بالنسبة للبضائع القابلة للكسر حتى تتحمل مرحلة النقل، وهناك من تتطلب التعبئة طبقا للأصول الفنية اللازمة لذلك ووفقا لطبيعتها كالمواد السائلة أو الحبوب.¹

ولا يقتصر التزام المرسل في اعداد البضاعة على الحزم أو التعبئة أو التغليف، بل يمتد ليشمل عملية تشخيصها، ويمكن القيام بهذه العملية بطرق مختلفة بحسب طبيعة البضاعة محل النقل منها ترقيم الطرود ووضع العلامات والبطاقات.... الخ.²

ونص المشرع على مسؤولية كل من المرسل والناقل بخصوص اعداد البضاعة في الفقرة الأولى من نص المادة 44 ق.ت.ج، حيث جاء فيها: (يكون المرسل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم...)، فمن خلال هذه المادة يكون المرسل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو علم بعيوب التحزيم أو انعدامهن وأن عيوب التحزيم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى.³

ووفقا للمادة 77 ق.ت.ج: يقع باطلا كل اتفاق، ويكون عديم الأثر إذا كان الناقل عالما بالعيوب الواردة في اعداد البضاعة.

¹ شتواح العياشي، مرجع سابق، ص. 41.

² سعادة فاتح، (عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري)، رسالة ماستر، جامعة المسيلة، الجزائر، 2013-2014، ص 46.

³ سعادة فاتح، مرجع سابق، ص 48.

ثالثا: الالتزام بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة الى الناقل فهذا لا يعد شرطا لانعقاد العقد وانما هو شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة، وعلى المرسل تسليم الوثائق اللازمة للناقل وذلك لتنفيذ النقل، وهنا يسأل المرسل عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة، ويكون الناقل مسؤولا عن ضياعها أو إساءة استعمالها، ويخضع مكان التسليم لاتفاق الطرفين، كما يلعب العرف دور بارز في تحديد التفاصيل الخاصة بالتسليم، بينما الوثائق الضرورية هي الوثائق التي تخص البضاعة المنقولة والوثائق الخاصة بالتصدير، والوثائق الجمركية، والمستندات الخاصة بمنشأ البضاعة، ويكون المرسل مسؤولا عن عدم كفاية الوثائق اللازمة للنقل أو عدم صحة البيانات الواردة بها.¹

رابعا: الالتزام بدفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الارسال

يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل المتفق عليها للناقل، أو التي تحددها تعريفه النقل، فقد تكون هذه الأجرة واجبة الدفع عند القيام ولم يعرفها المرسل كان على الناقل الامتناع عن النقل اعمالا للدفع بعدم التنفيذ طبقا للقواعد العامة. وقد تكون الأجرة مستحقة عند الوصول والأصل ان يدفعها المرسل اليه ولكن لا يبرأ المرسل من الالتزام بالأجرة في هذه الحالة بل يبقى ملتزما بها للناقل إذا لم يدفعها للمرسل اليه.²

الفرع الثاني: التزامات الناقل

نتيجة لإبرام الناقل العقد مع المرسل يلتزم بعدد من الالتزامات كمايلي: التزامه باستلام البضاعة المراد ارسالها وشحنها، ويلتزم بنقلها الى جهة الوصول المتفق عليها والمحافظة على سلامتها أثناء النقل، ويلتزم بتفريغها وتسليمها الى المرسل اليه.

¹ دلال يزيد، مرجع سابق، ص.32.

² محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 280-281.

أولاً: التزام الناقل بتسليم البضاعة وشحنها

يتضمن التزام الناقل بوضع البضاعة تحت المرسل اليه عمليتين مميزتين الأولى مادية هي التفريغ والثانية قانونية هي التسليم بمعنى الكلمة.¹

ويقوم الناقل بعملية تفريغ البضاعة بعد وصولها الى المكان المتفق عليه في محل الناقل، الا إذا تم الاتفاق على ان يقوم المرسل اليه بالتفريغ، رغم أن عملية التفريغ من التزامات الناقل ويعقب عملية التفريغ تسليم البضاعة للمرسل اليه.² وهي عملية مادية قانونية تؤدي الى انتهاء التزامات الناقل وتجعله في حل من المسؤولية عن قبول المرسل اليه البضاعة.³

ويثبت التسليم بإعطاء إيصال الى الناقل بتسليمه البضاعة بتوقيعه على سند النقل الذي رافق البضاعة.⁴

ففي حالة نقل البضاعة غير مشروط تسليمها في المكان المتفق معين، على الناقل وجوب اخطار المرسل اليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه،⁵ وهذا ما نصت عليه المادة 45 من ق.ت.ج: (في حالة نقل شيء مشروط تسليمه الى الوطن، وجب على الناقل اخطار المرسل اليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه).

ووفقاً للمادة 46 من ق.ت.ج التي تنص على: (فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 54 إذا لم يرفع الشيء المنقول من المكان الموجه إليه، وجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك وأن يطلب منه التعليمات، بهذا الشأن وأن ينتظر هذه التعليمات ويجب عليه في هذه الحالة إيداع الشيء في مكان أمين).

¹ دلال يزيد مرجع سابق، ص. 34.

² محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص. 247.

³ سعادة فاتح، مرجع سابق، ص. 58.

⁴ عمار عموره، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص. 105.

⁵ أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج 4-العقود التجارية-، دار النهضة العربية، بيروت-لبنان، 1980-1991، ص.

220. نقلا عن سعادة فاتح، (عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري)، رسالة ماستر، جامعة المسيلة، الجزائر،

2013-2014، ص. 59.

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

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

وفضلا عن ذلك فإنه يمكن إتلاف الشيء أو طمره إذا كان غير صالح للاستهلاك. وتتم معاينة هذه الحالة الخاصة بعدم صلاحية الشيء للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثليها بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين إثنين يمارسان النشاطات التجارية).¹

ثانيا: الالتزام بنقل البضاعة وضمان سلامتها

وفقا للمادة 42 من ق.ت.ج: (يحق للمرسل ابدال اسم المرسل اليه أو استرداد الأشياء المنقولة مادامت في حيازة الناقل، بشرط ان يدفع له أجره النقل عن المسافة المقطوعة وان يعرض له ما صرفه وما لحقه من الضرر بسبب استردادها. على أنه لا يجوز للمرسل ان يمارس ان يمارس هذا الحق:

1. إذا تم تسليم سند النقل الى المرسل اليه فينتقل اليه هذا الحق،
2. إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه،
3. إذا طلب المرسل اليه استلام الأشياء بعد وصولها الى المكان الموجه اليه).²

والملاحظ من هذه المادة أن للمرسل حق ابدال اسم المرسل اليه واسترداد الأشياء المنقولة أثناء عملية نقلها وذلك شرط دفعه لأجره النقل عن المسافة المقطوعة وتقديم التعويض له عما لحقه من ضرر.

¹ المادة 46 من القانون 75-59 المتضمن القانون التجاري.

² المادة 42 من القانون 75-59 المتضمن القانون التجاري

ويعد هذا الالتزام من الالتزامات الرئيسية الذي يترتب عليه عقد النقل في ذمة الناقل فعلى هذا الأخير اختيار الوسيلة المناسبة للقيام بعملية النقل على ان تتلاءم الوسيلة المحددة للنقل مع طبيعة وخصائص البضاعة طوال الرحلة وحالة الطريق. ويلتزم الناقل باتباع الطريق أو خط السير المتفق عليه، كما إذا اختار المرسل التزام الناقل بسلوك طريق معين عليه الالتزام بذلك، وإذا لم يتم الاتفاق على اتباع طريق معين يلتزم باختيار أفضل الطرق وفقاً لخبرته في هذا المجال.¹

ثالثاً: الالتزام بالمحافظة على البضاعة المنقولة

يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء الطريق والعناية بها، كأن يقوم بوضع قماش سميكة (مشمع) عليها لوقايتها من حرارة الشمس أو من الأمطار، أو أن يعيدوا رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز أداة النقل، حتى وإن اقتضت الحاجة المحافظة عليه وإعادة الحزم وإصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيضها أو غير ذلك من التدابير الضرورية التي يجب على الناقل القيام بها وأداء ما تستلزمه من مصاريف على أن يرجع بها على المرسل أو المرسل إليه. مالم يكن ذلك راجعاً إلى خطأ الناقل. ومع ذلك عليه الالتزام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النباتات بالماء أو اطعام الحيوان....²

رابعاً: الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه

يقوم الناقل بعملية التفريغ بعد وصول البضاعة إلى المتفق عليه في محل المرسل إليه، إلا إذا تم الاتفاق على أن يقوم المرسل إليه بالتفريغ، رغم أن عملية التفريغ من التزامات الناقل ويعقب عملية التفريغ تسليم البضاعة للمرسل إليه، وهي عملية مادية وواقعية قانونية تثبت بالتوقيع على سند النقل الذي يقوم مقام وصل الاستلام.³

¹ أمال زيدان عبد الله، (عقد النقل البري للبضائع)، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، أسبوط، مصر، 2019، ص. 586.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 173-174.

³ محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص. 247.

فإذا استعان الناقل بشخص متخصص في عملية التفريغ يسأل عن اخطاره باعتباره تابعا له وليس للمرسل اليه الحق في الرجوع على الشخص الذي استعان به الناقل، ويتحمل هذا الأخير مصاريف التفريغ لأنها عملية تابعة لعملية النقل سواء أكان التفريغ بواسطة الناقل أم قام به المرسل اليه، فقد يتطلب التفريغ أجهزة خاصة وآلات خاصة موجودة لدى المرسل اليه الذي يقوم بتفريغ البضاعة. وبعد عملية التفريغ يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل اليه والتسليم يكون في المكان والزمان المتفق عليه.¹

الفرع الثالث: التزامات المرسل اليه

المرسل اليه ليس طرفا في عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل، ومع ذلك فمن الثابت أنه يكتسب الحقوق ويتحمل الالتزامات الناشئة عن هذا العقد. فللمرسل اليه حق التصرف في البضاعة خلال النقل متى كان بيده سند النقل، والحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة، والحق في الرجوع على الناقل بالتعويض في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير. ويلتزم المرسل اليه تجاه الناقل بدفع الأجرة إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول.²

ولكن هذه الحقوق والالتزامات لا ترتب آثارها للمرسل اليه الا إذا أعلن قبوله لها، ومن ثم يحق للمرسل أن يلغي حق المرسل اليه طالما أن هذا الأخير لم يعلن قبوله، وفي هذه الحالة يجوز للمرسل اليه ابداء اسم المرسل اليه أو استرداد الأشياء المنقولة ما دامت في حيازة الناقل شرط ان يدفع هذا الأخير أجرة النقل على المسافة المقطوعة وأن يعرض له ما صرفه وما لحقه من الضرر بسبب استردادها، وفق المادة 42 من ق.ت.ج، يحق للمرسل ممارسة هذا الحق أي الغاء حق المرسل اليه في الحالات التالية³:

أولاً: إذا تم تسليم سند النقل الى المرسل اليه فينتقل اليه هذا الحق.

¹ ليلي لعور، (التأمين كأداة لمواجهة أخطار النقل البري للبضائع في الجزائر)، مذكرة ماستر، تخصص تأمينات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014، ص. 27.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 177.

³ عمار عموره، مرجع سابق، ص. 107.

ثانياً: إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه.

ثالثاً: إذا طلب المرسل اليه استلام الأشياء بعد وصولها الى المكان الموجه اليه.

الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

تعد مسؤولية الناقل من أهم مواضيع عقد النقل البري للبضائع والأشياء، نظرا لما لها من أهمية بالغة في العمل ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء. ولما كان الالتزام الرئيسي للناقل التزاما بتحقيق نتيجة تتمثل في توصيل البضاعة سالمة الى المرسل اليه في الميعاد المنفق عليه، فانه يكون مسؤولا عن الهلاك إذا لم يسلمها في حالة سليمة، وعن التأخير إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد. ولا ترفع المسؤولية عنه الا إذا أثبت أن الضرر الاحق بالبضاعة راجع لسبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة. لتحديد مسؤوليته أو اعفائه منها.

لذلك اعتمدنا تقسيم هذا الفصل كمايلي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في (المبحث الأول)، وبعدها حالات قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء والاعفاء منها في (المبحث الثاني)، ثم ثالثا وأخيرا شروط تحديد المسؤولية والاعفاء منها في (المبحث الثالث).

المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية النقل البري للبضائع وأركان المسؤولية المدنية

يعد عقد النقل البري للبضائع والأشياء اتفاق بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضاعة إلى جهة معينة وفي الميعاد المحدد لها، وإذا أخل الناقل بالتزاماته التي يفرضها عليه عقد النقل تقوم مسؤوليته المدنية، فقد يسأل مسؤولية عقدية لإخلاله بالتزامه وهو تحقيق نتيجة وقد يسأل مسؤولية تقصيرية إذا ما تسبب الناقل بضرر الغير وتتوفر مسؤولية الناقل البري على أركان المسؤولية المدنية بوجه عام للبضائع والأشياء.

ولهذا سوف ندرس في هذا المبحث الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في (المطلب الأول) ثم أركان المسؤولية للناقل البري للبضائع والأشياء في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع

باعتبار أن عقد النقل البري للبضائع والأشياء التزام تعاقدي يقع على الناقل تسليم البضاعة سالمة في الميعاد المتفق عليه، للتفصيل في المسؤولية اعتمدنا تقسيم هذا المطلب كما يلي: في (الفرع الأول) المسؤولية التعاقدية وفي (الفرع الثاني) النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء وفي (الفرع الثالث) عبء الإثبات.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

يتضمن الالتزام الرئيسي للناقل البري للبضائع والأشياء نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل أو المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد في تذكرة النقل.¹

وعلى هذا النحو فإن عقد النقل يرتب على الناقل التزام بتحقيق نتيجة وهي وصول الأشياء سليمة إلى مكانها وبعدم وصول البضاعة يعتبر دليلاً على عدم قيام الناقل بالتزامه دون الحاجة لإثبات الخطأ من جانبه وبالتالي لا سبيل لرفع المسؤولية منه إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذه لالتزامه راجع لسبب أجنبي لا يد له فيه، كقوة قاهرة أو خطأ المرسل أو عيب في البضاعة أو فعل الغير

¹ مصطفى كمال طه، علي البارودي، مرجع سابق، ص. 565.

يشترط هذا الأخير أن يكون راجعا له وحده في حين تكون المسؤولية مشتركة إذا اشترط مع الناقل.¹

مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية عقدية أساسها الإخلال بالتزام تعاقدي رتبته عقد النقل، ويصنف هذا الالتزام بأنه إخلال بتحقيق نتيجة، فالناقل لا يستطيع أن يدفع المسؤولية عنه كأن يثبت أنه قام ببذل العناية المطلوبة أثناء تنفيذ العقد، فإذا أراد أن يدفع عنه المسؤولية عليه إثبات تحقق النتيجة المرجوة من عقد النقل، حيث أن هذا الأخير ينتهي بتسليم البضاعة أو الأشياء المراد نقلها إلى المكان الوصول أي إلى المرسل إليه وهذه المسؤولية طالما هي مسؤولية تعاقدية بالتالي واجبة الإثبات ولكن يكفي لإثباتها أن يقوم المدعى بإثبات عدم استلام المرسل أو المرسل إليه للبضاعة أي أن الإثبات هنا ينصب فقط على إثبات العقد نفسه وإثبات الضرر.²

والملاحظة أن الناقل لا يسأل إلا على المسؤولية العقدية لأن خطأه ينشأ عن الإخلال بالتزام تعاقدي تحمله بمقتضى عقد النقل، فلا يمكن مساءلته على أساس المسؤولية التقصيرية والتي تقوم على التزام فرضه للقانون ما دام الناقل لم يرتكب فعلا يجرمه القانون.³

كما يلاحظ أن مسؤولية الناقل تشمل أفعاله وأفعال تابعيه التي تقع منه أثناء قيامهم بخدماتهم ويعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة عن عقد النقل.⁴

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري في نقل البضائع والأشياء

تنص المادة 47 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم: (يعد الناقل مسؤولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها).

يتبين من هذه المادة أن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه البضاعة محل النقل، لا من وقت إبرام العقد، وتستمر الى وقت تسليم البضاعة للمرسل اليه، وبالتالي يمكن ان تبدأ قبل البدء في

¹ إبراهيم السيد أحمد، مرجع سابق، ص.47.

² نفس المرجع، ص. 47-48.

³ مصطفى كمال طه، علي البارودي، القانون التجاري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، 2001، ص.566.

⁴ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص.183.

تنفيذ عملية النقل، أي في الوقت الذي تكوم فيه تحت حراسته، حيث يمكن للناقل الاحتفاظ بالبضاعة في مخازنه ويتم نقلها في الوقت المناسب.¹

وفي هذه الحالة إذا ما هلكت أو سرقت أو تلفت تتحقق مسؤوليته مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد.²

وتبدأ مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه من وقت تسلمه الشيء أو البضاعة محل النقل، وإذا هلكت البضاعة أو الشيء فيلتزم الناقل بأداء قيمته والتعويض على ما يلحق المرسل اليه من ضرر.³

وتنتهي مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة أو الأشياء المراد نقلها الى مكان الوصول أي المرسل اليه.⁴ على أساس أن مسؤولية الناقل عقدية وأساسها اخلال الناقل بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، وهو التزام بنتيجة وهي تسليم البضاعة للمرسل اليه بالحالة التي تسلمها عليها ومنه لا ينقضي التزام الناقل بوصول تلك الأشياء سليمة الى المكان المتفق عليه ولو أخطر المرسل اليه بوصولها وأعذر باستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلا. وتقتضي مسؤولية الناقل إذا امتنع المرسل اليه من استلام البضاعة وتثبت مسؤوليته إذا ثبت غش جسيم من الناقل أو تابعيه ويقع على عاتق المرسل اليه اثبات ذلك.⁵

¹ بوقادة عبد الكريم، (المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع: أساسها ونطاقها)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، دون ذكر السنة مرجع سابق، ص.265.

² شتووح العياشي، مرجع سابق، ص.80.

³ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي (في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 1999، ص. 65.

⁴ إبراهيم السيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقها وقضاء، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، (د.س.ن)، ص. 47.

⁵ شريف أحمد الطباخ، مرجع سابق، ص.ص.65-66.

ومنه فالناقل مسؤول عن هلاك البضاعة سواء أكان كلياً أو جزئياً أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلا إذا حدث ذلك بسبب قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ من المرسل أو المرسل إليه، وهذه الأحكام ماهي الا تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية.¹

الفرع الثالث: عبء الاثبات

الأصل أن عبء الاثبات يقع على المدعي والذي قد يكون في عقد نقل البضائع والأشياء المرسل أم المرسل إليه، يحق لهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل وبما أن الالتزام التعاقدى على عاتق الناقل التزام بتحقيق نتيجة فعبد الاثبات على المدعي ليس مرهقاً.²

حيث يكفي على المرسل اثباته واقعة استلام الناقل للبضاعة عند القيام بتقديم مستند النقل الذي هو إيصال يقدمه الناقل. ثم يثبت بكافة طرق الاثبات الضرر الذي أصابه من عدم تنفيذ الناقل لالتزامه أي واقعة الهلاك أو التلف أو التأخير. ويستعان بذلك بذوي الخبرة.³

يقع على الناقل اثبات الضياع أو التلف أو التأخير من خلال مقارنة البيانات الخاصة بحالة البضاعة عند تسليمها للناقل في الآجال المتفق عليها الواردة بسند النقل، فإذا أثبت أن البضاعة كانت سليمة في بداية عملية النقل ثم وجدت تالفة أو ناقصة عند الوصول، فمعنى ذلك أنها تلفت وهي لدى الناقل، وبالتالي يطبق نفس الحكم إذا لم تتحدد حالة البضاعة على سند النقل إذ يوحي ذلك أن الناقل تسلمها بحالة جيدة، أما إذا كان التلف خفياً فعلى المرسل إليه إضافة لإثبات تسليم البضاعة للناقل والضرر اثبات أن التلف وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون ذلك عادة أن التلف حديث النشأة.⁴

وبعد ذلك ينتقل عبء الاثبات من المرسل الى الناقل الذي يدعي حالة من حالات الاعفاء كالقوة القاهرة أو خطأ المرسل أو عيب البضاعة، ينفي بها رابطة السببية بين الخطأ الواقع منه والذي يتحقق بمجرد عدم قيامه بتنفيذ التزامه، وبين الضرر الحاصل للمدعي من جراء الهلاك أو

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 171.

² المعتصم بالله الغرياني، ص. 159.

³ علي البارودي، مرجع سابق، ص. 211.

⁴ سعادة فاتح، مرجع سابق، ص. 73-74.

التلف أو التأخير. فإذا أثبت الناقل أحدث هذه الحالات جاز للمدعي جاز نقض هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببها.¹

المطلب الثاني: أركان المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع والأشياء

إن عقد النقل البري للبضائع والأشياء يترتب للناقل المسؤولية الناتجة عن تنفيذ التزاماته في العقد الذي أبرمه مع المرسل، تبدأ مسؤولية الناقل من وقت تسلمه البضاعة وليس من وقت إبرام العقد، وتستمر إلى وقت تسلم البضاعة للمرسل إليه، كما تبدأ أيضاً مسؤوليته بمجرد أن تكون البضاعة تحت حراسته، وإذا تعرضت البضاعة إلى الهلاك أو التلف أو سرقت وهي في حوزته أي الناقل تتحقق مسؤوليته مع العلم أن عملية النقل لم تتم بعد.

ولهذا سوف ندرس في هذا المطلب أركان المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع والأشياء نتناول تعريف المسؤولية المدنية وأنواعها في (الفرع الأول) ثم أركان المسؤولية المدنية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: ركن الخطأ

أولاً: تعريف الخطأ

1. التعريف اللغوي للخطأ: الخطأ والخطاء: ضد الصواب، الخطأ: ما لم يعتمد والخطء: ما تعمد في الحديث: قتل الخطأ كذا وكذا هو ضد العمد، وهو أن تقتل انسانا بفعلك من غير ان تقصد تقتله، أو لا تقصد ضربه بما قتلته به، وأخطأ يخطئ إذا يلك سبل الخطأ عمداً أو سهواً ويقال: خطء بمعنى أخطأ، وقيل خطء إذا تعمد وأخطأن وفي حديث الكسوف فالخطأ بدرع حتى أدرك بردائه، أي غلط، قال يقال لمن أراد شيئاً ففعل غيره.²

¹ عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية وفقاً لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، الجزء الثاني، منشأة

المعارف، الإسكندرية، مصر، بدون سنة نشر، ص.315.

² ابن منظور جمال الدين، محمد بن مكرم الأنصاري، لسان العرب، المجلد الأول، دار صادر، الطبعة الثانية، بيروت لبنان، 1994، ص 65-66.

2. **التعريف الفقهي للخطأ:** اختلف الفقهاء في وضع تعريف للخطأ ونشأ عن هذا الاختلاف جملة من التعاريف الفقهية أهمها:

عرفه على أنه: (اخلال بالتزام سابق)، وعرفه "لريبير" على أنه: (اخلال بالتزام سابق نشأ عن العقد أو القانون أو قواعد الأخلاق)، وعرفه "لسافاتييه" أنه: (اخلال بواجب كان بالإمكان معرفته ومراعاته).

فمن خلال هذه التعاريف يتضح أن الخطأ هو اخلال المرء بالتزامه، إلا أن هناك صعوبة في تحديد طبيعة ومصدر الالتزام محل الاخلال.¹

3. **التعريف القانوني للخطأ:** عرفته المادة 124 من القانون المدني الجزائري: (كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض). فمن خلال هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري أخذ بالمفهوم التقليدي.²

ثانياً: تحقق الخطأ

على اعتبار أن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية لأنها تستند إلى عقد النقل في حد ذاته ويترتب عن هذا افتراض خطأ الناقل في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير، على أن يقع الهلاك أو التلف أو التأخير خلال تنفيذ العقد، ولا يلزم المرسل أو المرسل إليه إقامة الدليل على هذا الخطأ، وإنما يكفي إثبات واقعة تخلف الناقل في تنفيذ التزامه، فالخطأ من جانبه يفترض فرضاً لا يقبل إثبات العكس.

ويترتب على افتراض الخطأ أنه إذا ظل سبب عدم تحقق النتيجة التي التزم الناقل بتحقيقها وهي عدم وصول البضاعة أو الشيء كاملاً سالماً في موقعه المتفق عليه، فإن تبعة ذلك تقع على الناقل، إذ يفترض صدور خطأ من جانبه يوجب المسؤولية، إلا أنه جانب آخر من الفقه ينتقد افتراض الخطأ، وأن مسؤولية الناقل تقوم على قرينة الخطأ، لأن الخطأ حقيقي يتمثل في عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدى بتسليم الشيء أو البضاعة المنقولة كاملة سالمة للمرسل أو

¹ على فيلالي، العمل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص. 43.

² نفس المرجع، ص. 48.

المرسل اليه وفي الموعد المحدد لها، لذا لا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد بذل الجهد في تنفيذ التزامه أو انه لم يرتكب أي خطأ في سير نشاطه، فالخطأ ثابت في جانبه بمجرد عدم تنفيذه لالتزامه.¹

الفرع الثاني: ركن الضرر

أولاً: تعريف الضرر

1. **التعريف اللغوي للضرر:** الضرر وهو ضد النفع والمضرة خلاف المنفعة.²
2. **التعريف الفقهي للضرر:** لقد عرفه الفقيه "محمد صبري السعدي" على أنه: (الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه) كما عرفه لا "بوسنتيت" أنه: (ما يصيب المرء من حق من حقوقه) وعلى العموم فان الضرر يتمثل في الخسارة المادية أو المعنوية التي تلحق بحق الضحية نتيجة التعدي الذي وقع عليه.³
3. **التعريف القانوني للضرر:** رغم ورود الضرر في القانون المدني بما فيها المادة 124 منه الا أنه لا يوجد تعريف جامع مانع للضرر، فهذه المادة أعطت توضيحات هامة عن الضرر القابل للتعويض، الا أنها لم تقدم تعريفا للضرر وانما يستنتج من دراستها وهو ضرورة وجود الضرر ولا مسؤولية بدونه وهذا مالا يعاب على المشرع لأنه أمر مخول للفقهاء.⁴

ثانياً: تحقق الضرر

الضرر هو الركن الثاني في المسؤولية المدنية مهما كان نوع المسؤولية عقدية أو تقصيرية، وسواء أكانت مسؤولية عن الفعل الشخصي، أو عن عمل الغير، أو عن فعل الأشياء.

¹ أمال زيدان عبد الله، مرجع سابق، ص.ص. 600-601.

² ابن منظور جمال الدين، محمد بن مكرم الأنصاري، لسان العرب، ج 4، دار صادر، ط الأولى، بيروت، لبنان، (د.س.ن)، ص. 482.

³ علي فيلالي، العمل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص. 244.

⁴ نفس المرجع.

مسؤولية الناقل لا تقوم الا إذا لحق بالبضاعة المسلمة اليه من اجل نقلها والتي تكون تحت حراسته وحيازته اضرار تنقص من قيمتها أو تؤثر على استعمالها على النحو الذي اعدت لأجله كتعرضها للهلاك سواء أكان كلياً او جزئياً، حيث من السهل اثبات الهلاك الكلي للبضاعة، لأن الأمر يتعلق بإثبات عدم استلام البضاعة بسبب فقدانها أو استلامها ناقصة في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي، وذلك بتقديم وثيقة النقل التي تثبت استلام الناقل للبضاعة كاملة.

ويتم اثبات الضرر الواقع على البضائع من خلال المقارنة بين البيانات المدونة في وثيقة النقل الخاصة بالبضاعة وبحالة البضاعة عند تسليمها للمرسل اليه في مكان الوصول، فاذا ذكر في وثيقة النقل أن البضاعة سليمة ووجدت تالفة عند الوصول فهذا يفسر على أنها تلفت وهي بيد الناقل، وحتى إذا لم يدون بوثيقة النقل شيء عن حالة البضاعة، فمعنى ذلك أن الناقل تسلمها بحالة جيدة، والا كان قد دون تحفظات خاصة بها في هذه الوثيقة ومن ثم يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالبضاعة.¹

الفرع الثالث: ركن العلاقة السببية

أولاً: مفهوم العلاقة السببية

العلاقة السببية هي الركن الثالث لقيام المسؤولية إضافة الى ركن الفعل والخطأ والضرر أي العلاقة التي تربط بين الركن الأول والركن الثاني. وهذا طبقاً لنص المادة 124 ق.م.ج السالفة الذكر، يجب أن يكون خطأ المسؤول هو المتسبب في الضرر أي العلة التي أوجدت الضرر الذي أصاب الضحية والمشرع الجزائري لم يعرف العلاقة السببية الا أن القضاء والفقهاء تولى القيام بهذه المهمة مما أدى الى ظهور ثلاث نظريات² أهمها:

1. نظرية تكافئ الأسباب: أخذ بها القضاء الفرنسي ونادى بها الفقيه الألماني "فون بوري Von

bruil" مفادها أن كل فعل ساهم في احداث الضرر، مهما كان سببه سواء أكان بعيداً ولولاه

¹ شريف أحمد الطباخ، مرجع سابق، ص 22.

² على فيلالي، العمل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص.271.

أحدث هذا الضرر يعتبر سببا متكافئا مع غيره في حدوث الضرر، إلا أن هذه النظرية كانت محل نقد على اعتبار أنه ليس كل فعل ساهم في احداث الضرر يأخذ بعين الاعتبار.

2.نظرية السبب المنتج أو الفعال: هذه النظرية طرحها "فون كريز Von Kreis" الألماني وبمقتضاها لا يأخذ في عين الاعتبار إلا السبب الفعال الذي لعب دورا أساسيا في حدوث الضرر أي السبب الذي تحصل حدوث الضرر محتملا طبقا لسير الأمور سيرا عاديا.

ولقد أخذ بهذه النظرية محكمة النقض الفرنسية حتى الآن إضافة الى القضاء في الدول العربية من بينها الجزائر، أخذت بها في المسؤولية العقدية وهي أن يكون الضرر نتيجة طبيعية لعدم تنفيذ الالتزام.

كما أخذ بهذه النظرية أيضا الفقه الفرنسي وتطبيقها في معيار المسؤولية التقصيرية والتعويض فيها يكون حتى في الضرر الغير مباشر.¹

3.نظرية السبب القريب أو المباشر والسبب البعيد أو الغير مباشر: نظرية أنجلوساكسونية مفادها لا يأخذ بعين الاعتبار بصدد السببية إلا السبب القريب والمباشر أما السبب الغير مباشر والبعيد فلا يؤخذ بعين الاعتبار وهذه النظرية قريبة من نظرية السبب المنتج والفعال.²

وعليه فالمشروع الجزائري ساير التشريعات العربية خاصة القانون المصري وأخذ بنظرية السبب المنتج والفعال.³ وحجتهم في ذلك نص المادة 182 ق.م.ج على أنه: (إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق من خسارة وما فاته من كسب، بشرط ان يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخير في الوفاء به ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعته الدائن ان يتوقاه ببذل جهد معقول.

¹ علي علي سليمان، مرجع سابق ص.ص.192-193.

² نفس المرجع، ص.194.

³ علي فيلالي، العمل المستحق للتعويض، ص.ص.276-277.

غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يتوقعه عادة وقت التعاقد.)

ثانياً: اثبات العلاقة السببية ووسائلها

في حالة غياب الأحكام الخاصة لإثبات العلاقة السببية لا بد من الرجوع الى القواعد العامة والمبدأ في الاثبات يقتضي بالبينة على من ادعى، أي المضرور هو الذي يتحمل عبء اثبات العلاقة السببية بالإضافة الى اثبات خطأ المسؤول. والضرر الذي أصابه ووجود علاقة سببية بينهما والا رفضت دعواه يجب توافر الأركان الثلاثة الخطأ والضرر والعلاقة السببية.¹

أما وسائل الاثبات طبقاً للقواعد العامة بما أن الأمر يتعلق بواقعة مادية فالمضرور يجوز له أن يثبت أن العلاقة السببية بكافة الوسائل الشهود والقرائن المادية والخبرات بمختلف أنواعها.²

ثالثاً: نفي العلاقة السببية

يتخلص أو ينفي الشخص المسؤول عن مسؤوليته طبقاً للمادة 127 ق.م.ج على أنه: (إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث فجائي، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، مالم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك.)، ويعفى من المسؤولية طبقاً للمادة 138 فقرة 2 من ق.م.ج التي تنص على أنه: (ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة.)

¹ علي فيلاي، العمل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص.279.

² نفس المرجع، ص.282.

وطبقا لأحكام المادتين فإنه يحق للشخص الذي قامت مسؤوليته الشخصية أن يتخلص من المسؤولية الناجمة عنه وذلك بإثباته أن الضرر الذي يدعيه للمضرور هو صادر لسبب أجنبي وهذا في حال مالم تنتفك الأطراف أو يقتضي القانون بغير ذلك.¹

والمشرع الجزائري لم يعرف السبب الأجنبي وإنما ذكر مواصفاته في نص المادة 127 ق.م.ج أعلاه إلا أنها أشارت أن السبب الأجنبي الذي نشأ عنه ضرر الشخص المسؤول ليس متسبب فيه وإنما الحادث الفجائي والقوة القاهرة وخطأ المضرور أو خطأ الغير هو الذي أدى الى نشوؤه.²

أما الفقه فقد اختلف في تعريف السبب الأجنبي فهناك من عرفه على أنه: (كل حادث لا ينسب الى فعل الغير) أو (كل أمر لا بد للمدعى عليه فيه ويكون هو السبب في احداث الضرر، ويرتب عليه انتفاء مسؤولية المدعى عليه كليا أو جزئيا).

والسبب الأجنبي يمكن تعريفه على أنه كل فعل أو حادث غير متوقع وغير ممكن الدفع من قبل المسؤول وخارجيا عنه.³

المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء والاعفاء منها

لعل الغاية من عقد النقل البري للبضائع والأشياء هو إيصال البضاعة للمرسل أو المرسل اليه سالمة وفي الميعاد المحدد لها، ومنه يقع على الناقل مسؤولية هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وعليه فالناقل لا يعفى من هذه المسؤولية الا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يعود لسبب أجنبي لا دخل له فيه كالقوة القاهرة أو لعيب ذاتي في البضاعة أو لخطأ المرسل والمرسل اليه. فمن خلال هذا المبحث سنتطرق الى التفصيل في حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في (المطلب الأول) بعدها الى حالات اعفاء الناقل البري للبضائع من هذه المسؤولية في (المطلب الثاني) وأخيرا النقل البري المتعاقب في (المطلب الثالث).

¹ علي فيلاي، العمل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص.283.

² نفس المرجع، ص.284.

³ نفس المرجع، ص.ص، 285-286.

المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

تنشأ مسؤولية الناقل إذا ما أحل بأحد التزاماته وهي التزامه بتسليم البضاعة ونقلها والتزامه بنقل البضاعة وضمان سلامتها وكذا المحافظة على البضاعة المنقولة وكما يلتزم بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، وبالتالي فهو يسأل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة والتي تتمثل في الحالات التالية: في حالة هلاك البضاعة في (الفرع الأول)، وكذا حالة تلف البضاعة في (الفرع الثاني) والى حالة التأخير في تسليم البضاعة في (الفرع الثالث).

الفرع الأول: حالة هلاك البضاعة

والمقصود بهلاك البضاعة هو زوالها أو تلاشيها، حيث يلحق الضياع بالهلاك وفي كلا الحالتين يعجز الناقل عن تسليم البضاعة المنقولة للمرسل أو المرسل إليه، إلا أن الضياع يعني فقدانها دون التأكد من مصيرها.¹ وقد يكون ذلك بسبب احتراق البضاعة أو سرقتها، أو قد يكون بسبب تسليمها من قبل الناقل الى شخص غير المرسل إليه.²

وتقوم مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء سواء أكان الهلاك كلياً أو جزئياً.³ ويقصد بالهلاك الكلي للبضاعة، انعدام قيمة مالية للبضائع، أي تحطيمها أو ضياعها الكلي، مما يؤدي الى استحالة تسليمها لصاحب الحق فيها، فتصبح غير صالحة للغاية المقصودة منها، مثلاً: ذوبان شحنة من السكر بسبب سقوط الأمطار عليها، وذلك نتيجة عدم تغليفه بالشارد البلاستيكي الحامي له من الأمطار.⁴

¹ صابي صارة، (عقد نقل البضائع: برا وبحرا وجوا)، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر 01، بن عكنون، الجزائر، 2010-2011، ص. 118.

² عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 90.

³ عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص. 125.

⁴ بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص. 263.

أما الهلاك الجزئي فهو تسليم الناقل البضاعة أقل مما استلمها من المرسل في الوزن أو العدد أو الكيل الموضوع بوثيقة النقل.¹

وعادة لا يثير اثبات الهلاك صعوبة في العمل، لأن الناقل يحرص غالبا على أخذ إيصال باستلام البضاعة موقع من المرسل إليه لاستخدامه في الاثبات.²

وقد يكون الهلاك فعليا أو حكما، فالفعلي هو فناء البضاعة سواء أكان كلياً أو جزئياً، والحكمي فيتحقق في حالتين:

الحالة الأولى: إذا لحق البضائع المنقولة قدر كبير من الأضرار، بحيث لا يستطيع المرسل إليه استخدامها أو تسويقها في الغرض الذي أعدت له كاحتراق البضاعة مما يؤدي فقدانها لخصائصها الأصلية.

الحالة الثانية: فقد البضاعة بصفة نهائية، وهذه الحالة تعتبر كالهلاك الكلي.³

وتتمتع مسؤولية الناقل ببعض التخفيف خاصة في نقل بعض البضائع كالحبوب والسوائل مثلاً، إذ أنه من المتعارف عليه أنها عرضة للعجز أو الهلاك أثناء عملية النقل سواء بسبب تعرضها للرطوبة أو الضغط أو حتى لنقص أثناء عمليتي الشحن والتفريغ وهو ما يطلق عليه بعجز الطريق.⁴

ولكن إذا كانت البضائع معبأة في صور طرود ففي هذه الحالة لا يتمتع الناقل بالتخفيف لأن المفترض ان الطرود تقي البضائع من المؤثرات سالفة الذكر.⁵

¹ أمال زيدان عبد الله، (عقد النقل البري للبضائع: دراسة مقارنة في النظام السعودي والمصري)، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، يناير 2019، ص. 597.

² نفس المرجع، ص.ص. 597-598.

³ صابي صارة، مرجع سابق، ص. 119.

⁴ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004، ص. 124.

⁵ نفس المرجع، ص.ص. 124-125.

والأصل ان يتم الاتفاق بين الناقل والمرسل على تحديد مقدار النقص الذي يجري التسامح فيه مع الناقل فاذا لم يتم الاتفاق على مقدار هذه النسبة فهنا يتم تحديد تلك النسبة باللجوء الى العرف المطبق مكان وصول البضاعة.¹ وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 51 من ق.ت.ج المعدل والمتمم (إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزنا او كيلا على العموم من جراء النقل فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف التسامح به).

الفرع الثاني: حالة تلف البضاعة

ويقصد بحالة تلف البضاعة وصولها كاملة من حيث المقدار ولكن بحالة معيبة، كما لو وصلت البضاعة في حالة عفن أو إذا وجد بها كسر أو أصبحت غير قابلة للانتفاع بها انتقاعا صحيحا، وكثيرا ما يحصل تلف البضاعة أثناء النقل.²

ويسأل عن التالف الذي يصيب البضاعة سواء أكان جزئيا أو كليا وإذا اثبت مسؤوليته جاز لطالب التعويض أن يتخلى للناقل على البضاعة مقابل الحصول على تعويض يقدر على أساس هلاك البضاعة كليا.³

ويختلف التلف عن الهلاك إذ أنه في حالة الهلاك تكون البضاعة ناقصة، إما من حيث وزنها أو عددها أو حجمها، أو لا يصل الناقل بالبضاعة كلها بسبب سرقتها، بينما في حالة التلف يصل الناقل بالبضاعة كاملة من حيث وزنها وعددها الا أنها تكون معيبة.⁴ ومثال ذلك ان تكون البضاعة عبارة عن أجهزة دقيقة وتعرض بعضها للكسر أو كانت زهورا وصلت ذابلة أو خضروات أو فاكهة وتعرضت للفساد، ويتحمل الناقل مسؤولية التلف. ويمكن معرفة التلف من خلال المقارنة بين حالة البضاعة في مكان الوصول وحالتها المثبتة في وثيقة النقل.⁵

¹ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص.ص. 91-92.

² شتوح العياشي، مرجع سابق، ص. 79.

³ ليلي لعور، مرجع سابق، ص. 43.

⁴ جغوط عبيير، عوامري فاطمة الزهراء، (عقد النقل البري للبضائع في التشريع الجزائري)، رسالة ماستر، جامعة 8 ماي 45

قالمة، الجزائر، 2015-2014، ص. 67.

⁵ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 93.

فإذا كانت وثيقة النقل خالية من التحفظات الخاصة بالبضاعة، فمن المفترض أن الناقل قد سلم البضاعة بحالة جيدة وبالتالي عليه تسليمها للمرسل اليه في مكان الوصول بنفس الحالة التي تسلمها فيها وهي حالتها الظاهرة، ومع ذلك جاز للناقل الاثبات بكافة الطرق في مواجهة المرسل أو البضاعة كان بها تلف وقت استلامها من هذا الأخير.¹

فالتلف يؤدي الى عدم احتفاظ البضاعة بخصائصها وصفاتها المثبتة في وثيقة النقل مما يؤدي الى انخفاض قيمتها.²

أما إذا كان حامل وثيقة النقل شخص غير المرسل اليه هنا ليس للناقل مقدور من اثبات عكس ما هو مدون في وثيقة النقل، أنه إذا تضمنت هذه الأخيرة تحفظا فان التلف المذكور في التحفظ يعتبر سابقا على عملية الشخص أي الناقل تسلم البضاعة من المرسل معيبة وعلى المرسل اثبات عكس ذلك.³

كما أن الناقل لا يسال عن العيب الذي يصيب البضاعة بسبب لا يعود اليه وإنما إلى طبيعتها وهو ما يسمى بالعيب الذاتي كتلف البضاعة بسبب الحرارة أو البرودة أو الرطوبة.⁴

الفرع الثالث: حالة تأخير البضاعة

ويقصد بالتأخير هو عدم وصول الشيء في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يقضي به العرف.⁵

فإذا لم يكن هناك اتفاق على الميعاد فيكون التأخير لو وصلت البضاعة بعد الميعاد الجاري به العرف، وان لم يوجد فيكون التأخير لو وصلت البضاعة بعد الميعاد المعقول الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها.

¹ صابي صارة، مرجع سابق، ص. 119.

² عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 94.

³ صابي صارة، مرجع سابق، ص. 119.

⁴ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 94.

⁵ عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص. 125.

ولا يعتبر التأخير في حد ذاته سببا لقيام مسؤولية الناقل مالم يثبت المرسل إليه ضررا قد لحق به بسبب تأخير التسليم، ولكي يسأل الناقل عن تعويض الضرر الحاصل بسبب التأخير يجب توفر 3 شروط وهي¹:

1. ان يعذر المرسل اليه الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في العقد
2. يجب ان يكون التأخير هو السبب في حدوث الضرر
3. يجب ان يكون السبب المباشر والفوري في حدوث الضرر.

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

إن الناقل في عقد النقل البري للبضائع والأشياء يكون مسؤولا عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة وهي نقل البضاعة، أي عن هلاك البضاعة أو نقصانها أو تلفها أو التأخر في التسليم، ولا تندفع هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ التزامه يرجع إلى سبب أجنبي.²

وفي هذا الصدد هناك حالات قانونية تعفى الناقل من المسؤولية وهذا ما نصت المادة 48 من ق.ت.ج على أنه: (يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزامه أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه.)

يتضح من نص المادة 48 ق.ت.ج أن حالات إعفاء الناقل البري للبضائع والأشياء محدد حصراً في القانون وهي:

-القوة القاهرة

-العيب الذاتي للبضاعة

-خطأ المرسل أو خطأ المرسل إليه.

¹ ليلى لعور، مرجع سابق، ص.43.

² عمر خالد حمد مصطفى، مرجع سابق، ص.45.

سوف ندرس في هذا المطلب حالات التي يعفى الناقل من المسؤولية نتناول القوة القاهرة في (الفرع الأول) ثم العيب الذاتي للبضاعة في (الفرع الثاني) ثم خطأ المرسل أو خطأ المرسل إليه في (فرع الثالث).

الفرع الأول: القوة القاهرة في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

القوة القاهرة هي الحادثة التي لا يمكن دفعها ولا يمكن توقعها وليس للناقل دخل في حدوثها ومن بين أمثلة القوة القاهرة الحوادث الطبيعية المفاجئة كالبراكين والزلازل أو الأوامر الإدارية الواجب التنفيذ كأمر الاستلاء على وسائل النقل أو إلغاء بعض الطرق.¹

تنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن قوة القاهرة ويكون تقدير القوة الواقعة المدعى بها على أنها قوة القاهرة بناء على تقدير موضوعي تصدره محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية متى أقامت قضاءها على أسباب سائغة.²

إضافة إلى ذلك ذهب بعض الفقهاء إلى التفريق بين القوة القاهرة والحادثة الجبري في عقد النقل، فيرى الفقهاء أن القوة القاهرة لا بد أن تكون حادث خارجي لا علاقة له بنشاط الناقل مثل: الزلزال والعواصف وغيرها من الظروف الطبيعية، أما بخصوص الحادث الجبري فهو عبارة عن حادث داخلي صادر عن نشاط الناقل ولا يكون للناقل دخل في حدوثه أو خطأ منه مثل: انفجار إطار سيارة، فالقوة القاهرة تعفى الناقل من المسؤولية وبالتالي الناقل يكون مسؤولاً عن الحوادث الجبرية على أساس أنها من المخاطر التي خلقها مشروع النقل.³

لا يجب التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الجبري لأنه شيء واحد من حيث الأصل والطبيعة، ولكن العبرة بصلة الحادث بنشاط الناقل أو أداة النقل لا بد من توافر شروط القوة القاهرة في الحادث الذي يتمسك به الناقل والمتمثلة في استحالة الدفع وعدم توقع الحادث.

¹ عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص.45.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص.184.

³ مصطفى كمال طه، علي البارودي، القانون التجاري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، 2001، ص.567.

وفي كلتا الحالتين فمحكمة الموضوع هي التي تقدر الظروف الخاصة بهما، فيعد الحريق من القوة القاهرة ما لم يكن متوقع الحدوث.

إضراب العمال عن العمل لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة، إلا في حالة أنه فجائي وعام ولا يستطيع الناقل دفعه باستخدام عمال آخرين.

أما القوة القاهرة التي تكون بفعل الغير فإنه يلتزم أن تتوافر فيه الشروط، فالسرقة لا تعد من قبيل القوة القاهرة إلا إذا وقعت في ظروف تجعلها غير متوقعة ولا يوجد خطأ من الناقل وتابعيه في المحافظة على الأشياء المسروقة.¹

يعد من بين القوة القاهرة على غرار الحوادث الطبيعية عدّة ظروف أخرى والمتمثلة في الحرب والثورات واستلاء السلطة العامة على أداة النقل أو البضاعة أو الظروف الاستثنائية كالأمر بغلق الطريق.²

ولا تعد أيضا من قبيل القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل حتى ولو ثبت للناقل أنه اتخذ الحيطة لضمان لياقته البدنية والعقلية.³

والناقل في كل الحالات المذكورة سابقا يقع على عائقه إثبات الحادث الذي يتمسك به باعتبارها قوة القاهرة، ويقوم دليل على توافر شروطها وهذا ما يحقق إعفاء الناقل من المسؤولية نتيجة الضرر الذي وقع فيه.⁴

¹ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص.ص. 291-292.

² محمد محمود عبابنة، مرجع سابق، ص. 253.

³ علي البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص. 214.

⁴ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص. 292.

الفرع الثاني: العيب الذاتي للبضاعة في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

العيب الذاتي للبضائع والأشياء هو عبارة عن عطب ذاتي يلحق بالبضاعة ويكون ذلك حسب طبيعة الشيء، مما ينتج عنها تلف البضاعة وهلاكها وهذا العيب لا بد أن يكون من داخل البضاعة دون تدخل من الناقل أو أحد تابعيه.¹

ويعود الضرر الذي يلحق بالبضاعة إما لطبيعتها أو ذاتها كموت حيوانات منقولة

مثل: المواشي والأغنام والسبب في ذلك يعود إلى مرض فيها، أو تلف الفواكه والخضروات نتيجة وجود حشرات بداخلها وليس بسبب تعطل العنابر المبردة وهذا من بين الأسباب التي تعود إلى طبيعتها، أما إذا كانت البضائع عبارة عن مواد غذائية معبأة وكانت مدة صلاحيتها على وشك الانتهاء وأثناء عملية النقل انتهت صلاحيتها وتلفت وأصبحت غير قابلة للاستهلاك، بشرط عدم تأخر الناقل بتسليمها للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه.²

والناقل لكي يدفع مسؤوليته بأن البضاعة محل النقل بها عيب ذاتي، عليه ألا يقوم بنقلها

وأن يعلم المرسل بأن البضاعة معيبة فإذا أصر المرسل على نقلها هنا يتوجب على الناقل أن يورد تحفظاً يوضح فيه ذلك، وفي حالة عدم فحص الناقل للبضاعة ومعاينتها ولم يورد تحفظاً تترتب عليه المسؤولية الناتجة عن تلف البضاعة.³

ويعتبر حزم البضاعة وتغليفها من العيوب الذاتية التي تصيب البضاعة في حالة إذا ما كنت تستوجب التغليف والحزم لتفادي الضرر، فإذا كان العيب ظاهري وجب الناقل تنبيه المرسل إليه وفي حالة رفض هذا الأخير بحزم البضاعة وتغليفها يمكن للناقل أن يرفض نقل البضاعة وأن يبدي تحفظاته في مستند النقل وبالتالي يعفي نفسه من المسؤولية، وإذا قام الناقل بنقل البضاعة وهو على علم من عدم إحكامها وحزمها جيداً في هذه الحالة يكون مسؤولاً عن هلاك البضاعة وتكون المسؤولية مشتركة بين الناقل والمرسل.⁴

¹ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 97.

² نفس المرجع.

³ عادل علي مقدادي، نفس المرجع 98.

⁴ العرياوي نبيل صالح، نفس المرجع، ص 218.

وإذا كان العيب غير ظاهرياً ولا يستطيع الناقل فحصها قبل عملية النقل لأن ذلك خارج عن التزامه بالنقل في هذه الحالة يستطيع الناقل إثبات خطأ المرسل أو أن العيب الذاتي هو سبب الضرر.¹

وفي حالة ثبوت أن الناقل هو المتسبب في هلاك البضاعة والأشياء نظراً لتأخره في عملية النقل واستعمل وسائل بطيئة أو أن هذه الوسائل لا تحمي المنتوجات من التلف فيقع عليه تحمل المسؤولية ويجب أن يثبت أن طبيعة البضاعة هي التي أدت إلى التلف ويثبت أيضاً أنه لم يتمكن بوسائله وعنايته من حماية البضاعة والناقل مكلف في حدود عنايته العادية أن يحصر التلف في أضيق نطاق لتجنب الخسائر قدر ما استطاع.²

الفرع الثالث: خطأ المرسل أو المرسل إليه في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

تبرأ مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع والأشياء في حالة ما أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة من تلف أو هلاك أو تأخير نتج بخطأ صادر من المرسل أو المرسل إليه والخطأ الصادر من المرسل أو المرسل إليه يكون إما في عملية الحزم والتعبئة أو سوء التغليف بطريقة غير آمنة وهذا ما أدى إلى تعرضها للتلف و الهلاك،³ وبهذا يكون المرسل معفى من المسؤولية ولكن يجب عليه أن ينبه المرسل بذلك ويورد تحفظاً بشأن ذلك في وثيقة النقل يبين فيها عيب الحزم مع اشتراط عدم تحمل المسؤولية إلا أن المرسل أو المرسل إليه يستطيع ان يرجع على الناقل بالتعويض في حالة ما أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ليس ناجم عن عيب الحزم⁴، أو تقديم المرسل لبيانات مخالفة عن طبيعة البضاعة وهذا ما أدى إلى عدم اتخاذ الناقل الوسائل الكفيلة للعناية بها أثناء عملية النقل من جهة ومن جهة أخرى يساهم الناقل في حدوث الهلاك كأن يتصادم بسيارته سيارة أخرى نتيجة نقل البضائع بسرعة فائقة مما أدى إلى

¹ العرابوي نبيل الصالح، مرجع سابق، ص.218.

² عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص.318.

³ نفس المرجع.

⁴ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 98.

تحطمها وفي هذه الحالة يعرض الناقل صاحب البضاعة جزءاً يتناسب مع الخطأ الذي وقع منه.¹

ويعفى الناقل أيضاً من المسؤولية في حالة لم يزود المرسل الناقل بالوثائق اللازمة للبضاعة وأدى ذلك إلى تأخر البضائع لدى الجمارك أو أدى ذلك إلى حجزها.²

ويقع عبء الإثبات على الناقل أن الضرر الذي لحق بالبضاعة هو عيب ناتج عن خطأ المرسل أو المرسل إليه وذلك يخلى المسؤولية على عاتقه إلا أنه يجوز للمدعي نقض هذا الإثبات بأن يقيم دليل على الأضرار الذي تسبب في الهلاك أو التلف لم يكن بخطأ من المرسل أو المرسل إليه.³

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في حالة النقل المتعاقب

النقل المتعاقب في عقد النقل البري للبضائع والأشياء هو الذي يتم على وجه التتابع أي أن عملية النقل تتم عبر عدة مراحل متتالية، ويقوم بتنفيذه عدة ناقلين والنقل يتم عبر وسائل مختلفة فقد يتم نقل البضائع والأشياء عبر النهر ثم نقلها بالمركبات إلى الموانئ ثم إلى السفينة في البحر إلى ميناء الوصول.⁴

وعليه سوف نتطرق في هذا المطلب إلى التمييز بين مسؤولية الناقل الأول والأخير في (الفرع الأول) ثم مسؤولية الناقلين الوسطاء في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الأول والأخير تجاه المرسل أو المرسل إليه

قد يتدخل في تنفيذ عملية النقل الواحدة عدة ناقلين وعليه فكل ناقل تتحدد مسؤوليته على حدى عن الضرر الذي لحق بالبضاعة، وهذه العملية قد تتم على المستوى الدولي عبر اتفاقيات دولية أو اتفاقيات مبرمة بين شركات النقل أو تتم على المستوى الداخلي في حدود أراضي الدولة.

¹ عبد المفتاح مراد، مرجع سابق، ص. 418.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 99.

³ عبد المفتاح مراد، المرجع السابق، ص. 418.

⁴ نفس المرجع، ص. 436.

يجوز لكل من المرسل أو المرسل إليه رفع دعوى مسؤولية ضد الناقل الأول أو الأخير أو أحد منهما في حالة وقوع ضرر ناتج عن التلف أو التأخير للمطالبة بالتعويض، ولا يمكن للناقلين الأول أو الأخير دفع مسؤوليتهما إلا في حالة إثبات أن هناك سبب أجنبي لوقوع الضرر وفقا للقواعد العامة وهي التلف أو التأخير أو القوة القاهرة أو بخطأ من المرسل أو المرسل إليه أو العيب الذاتي المتعلق بالبضاعة.¹

طبقا للمادة 49 فقرة 1 ق.ت.ج التي تنص على انه:(إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته:

1- يكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهم تجاه المرسل أو المرسل إليه عن مجموع النقل وضمن نفس الشروط المترتبة فيها لو قام كل منهما بتمام النقل).

يكون الناقلين الأول والأخير مسؤولين بالتضامن اتجاه المرسل أو المرسل إليه في حالة ما لحق بالبضاعة المنقولة اثناء عملية النقل المتعاقب ضياع أو تلف أو تأخر الناقل الأخير في إيصالها في الوقت المتفق عليه.

يكون الناقلين الأول والأخير مسؤولين بالتضامن اتجاه المرسل أو المرسل إليه عن البضائع أو الأشياء التي تعرضت للتلف والهلاك في جميع مراحل النقل كما ولو قام كل منهم بتنفيذ عملية النقل واحدة، ويقع باطلا كل شرط يخالف ذلك² طبقا للمادة 77 ق.ت.ج على أنه: (تكون باطلة وعديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي:

1- أحكام المواد 38 و 44 فقرة 2 و 46 فقرة 1 و 49 فقرة 1 و 51 و 53 و 55 و 61 و 65 و 71 و 74 و 75 و 76).

الفرع الثاني: مسؤولية الناقلين الوسيطاء

إذا تمت عملية النقل من طرف ناقل واحد مع تعدد وسائل النقل فهذا لا يعد نقل متتابع فالنقل البري للبضائع والأشياء يكون في حالة تعاقب إذا تعاقد المرسل مع الناقل الأول والأخير ثم يتعاقد

¹ عمار عمورة، مرجع سابق، ص. ص 112-113.

² عبد الكريم بوقادة، مرجع سابق، ص. 269.

هذا الأخير مع الناقل الثاني ويقوم أيضا هذا الأخير بالتعاقد مع الناقل الثالث أو الأخير وهذا ما يطرح إشكالية توزيع المسؤولية بين الناقلين عن تنفيذ العقد، فالناقل المتوسط هو الذي يستلم البضاعة من الناقل الأول ثم يسلمها إلى الناقل الأخير ولهذا سندرس مسؤولين الناقلين الوطاء اتجاه المرسل أو المرسل إليه ثم مسؤولية الناقلين الوطاء اتجاه أول وآخر ناقل.

أولا: مسؤولية الناقلين الوطاء اتجاه المرسل والمرسل إليه

يكون كل من الناقلين الوطاء مسؤولين اتجاه المرسل أو المرسل إليه عن الضرر الذي لحق بالبضاعة والأشياء أثناء المسافة التي قطعها كما لا يجوز للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على الناقل الأول أو الأخير بالتعويض لأنه لا يحق الجمع بين تعويضين عن ضرر واحد، ولكن من الأفضل الرجوع على الناقل الأول والأخير لأنهما متضامنان عن الضرر.¹

وهذا طبقا لنص المادة 49 فقرة 2: (ويعد كل من الناقلين الوطاء تجاه المرسل أو المرسل إليه وكذلك تجاه أول وآخر ناقل، مسؤولا عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها).

وفي حالة الرجوع على الناقل المتوسط فعلى المرسل والمرسل إليه إثبات الضرر خلال المسافة التي قطعها الناقل، وإن استطاع المضرور الإثبات فتكون مسؤولية الناقلين الوطاء مسؤولية عقدية لا يستطيع دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي.²

ثانيا: مسؤولية الناقلين الوطاء اتجاه أول وآخر ناقل

يمكن للمرسل أو المرسل إليه الحق على الرجوع على أول وآخر ناقل وبطالبه بالتعويض فيمكن للناقلين الأول والأخير الحق على الرجوع على الناقلين الوطاء، ويكون كل ناقل مسؤول عن الضرر الذي لحق بالبضاعة في المسافة التي قطعها، وإذا تعذر تعيين المسافة التي حدث فيها الضرر فيكون للناقل الذي دفع التعويض إلى المرسل أو المرسل إليه له الحق في الرجوع على الناقلين الذين اشتركوا في عملية النقل.

¹ شتوحي العياشي، مرجع سابق، ص.84.

² عمار عمورة، مرجع سابق، ص.113-114.

التعويض يكون وفق نسبة المسافة التي قطعها في عملية النقل، وفي حالة العجز أو إذا عجز أحد الناقلين عن دفع حصته الناتج عن الضرر الذي تسبب فيه، في هذه الحالة يتحمل جميع الناقلين التعويض¹ وهذا طبقاً للمادة 50 ق.ت.ج نصت صراحة على أنها: (عندما يتعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها ويجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مراعاة نفس النسبة).

المبحث الثالث: شروط تحديد المسؤولية والإعفاء منها

تعد مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية وبالتالي يقع على عاتق الناقل الجانب الأكبر من عبء الإثبات حيث أن هذا الأخير هو من يحدد لنا من يلتزم بالتعويض في أغلب الحالات. لذلك أجاز المشرع الجزائري عبر ادراج بند في عقد النقل المبرم بينه وبين المرسل باشتراط عدم مسؤوليته على الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو تحديدها.

ولقد نظم المشرع الجزائري مسألتي التحديد الاتفاقي والإعفاء في القانون التجاري الجزائري في المادة 52 منه. ومن خلال هذه المادة سنفصل في شرط تحديد هذه المسؤولية في (المطلب الأول) والإعفاء منها في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شروط تحديد المسؤولية

يجوز للناقل ان يشترط في عقد النقل البري للبضائع والأشياء تحديد مسؤوليته كوضع حد أقصى لمقدار ما يمكن ان يلتزم به كتعويض عن الضياع أو التلف أو التأخير، ويمكن ان يرتبط هذا التعويض بوحدة معينة كالكيلوغرامات مثلاً.²

¹ شتواح العياشي، مرجع سابق، ص.84.

² أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج 4-العقود التجارية-، دار النهضة العربية، بيروت-لبنان، 1980-1991، ص. 227. نقلا عن سعادة فاتح، (عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري)، مذكرة ماستر في الحقوق، جامعة المسيلة، الجزائر، 2013-2014، ص. 85.

وفي هذه الحالة لا يلتزم الناقل فيها الا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل، التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة. كما يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو تجاوزته قيمة هذه الوحدة، كذلك قد يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من الضرر الحقيقي كنصف أو ثلث هذا الضرر، ويلتزم حينئذ البدء بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدد الذي يلتزم به الناقل.¹

ولا خلاف حول صحة هذه الشروط باعتبارها من الشروط الجزائية المنصوص عليها قانونا سواء وردت في عقد النقل أو في اتفاق لاحق، وبغض النظر عما إذا كانت البضاعة موضوع النقل مؤمن أو غير مؤمن عليها لدى شركة التأمين.²

ويخضع تحديد المسؤولية لشروط وهي:

1. ان يتم الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في حالة ضياع البضاعة أو تلفها فقط، أما في حالة التأخير فيجوز الاتفاق على اعفاء الناقل اعفاء كلياً أو جزئياً.³
2. ان لا يكون التعويض وهمياً، فاذا اتفق الناقل مع المرسل على تحديد مسؤوليته بمبلغ يقل عن قيمة البضاعة فلا يعتد بهذا الاتفاق لأن التعويض المتفق عليه لا يتناسب مع الضرر الذي لحق بالمرسل اليه، ويلتزم الناقل بالتعويض المناسب للضرر الحقيقي الذي يقدره قاضي الموضوع.⁴
3. ألا يكون هلاك البضاعة أو تلفها يعود الى الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو تابعيه ومثال ذلك عن الغش سرقة الناقل أو تابعيه البضاعة أو جزء منها، أما الخطأ

¹ عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص. 320.

² محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص. 295.

³ بوعقوب عبد القادر، (تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع)، رسالة ماستر، جامعة عبد الحميد بن باديس بمستغانم، الجزائر، 2017-2018، ص. 42.

⁴ آمال زيدان عبد الله، مرجع سابق، ص. 606.

4. الجسيم ان يعتمد الناقل الإهمال وعدم المحافظة على البضاعة مما يؤدي ذلك بالحاق الضرر للبضاعة.¹

5. ألا يكون الضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل اليه يقل عن التعويض الاتفاقي.² فلا يستحق مبلغ التعويض المتفق عليه الا بحصول ضرر للمرسل أو المرسل اليه، ويجوز للقاضي ان يخفض هذا التعويض إذا كان يتجاوز قيمن الضرر.³

وهذا ما نصت عليه المادة 184 في فقرتها الأولى من القانون المدني الجزائري: (لا يكون التعويض المحدد في الاتفاق مستحقا إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر ويجوز للقاضي ان يخفض مبلغ التعويض إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر).
وأما إذا تجاوز الضرر قيمة التعويض المتفق عليه، فلا تجوز المطالبة بأكثر من هذه القيمة الا إذا أثبت ارتكاب الناقل لغش أو خطأ جسيم، ففي هذه الحالة يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا.⁴

وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 185 من ق.م: (إذا جاوز الضرر قيمة التعويض المحدد في الاتفاق فلا يجوز للدائن ان يطالب بأكثر من هذه القيمة الا إذا أثبت أن المدين قد ارتكب غشا أو خطأ جسيما).

فالإضافة الى الشروط سالفة الذكر يجب أن يكون شرط تحديد المسؤولية مكتوبا في وثيقة النقل والا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان عقد النقل محررا على نماذج مطبوعة، وجب ان يكون الشرط واضحا ومكتوبا بكيفية تستدعي الانتباه والا جاز للمحكمة ان تعتبر الشرط كأن لم يكن والحكمة من ذلك هو تبصير المرسل لكي يسارع الى عقد تأمين على بضاعته إذا قرر أن ما سيحصل عليه من تعويض لا يتناسب البتة مع قيمتها.⁵

¹ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 104.

² شتواح العياشي، مرجع سابق، ص. 91.

³ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص. 296.

⁴ نفس المرجع.

⁵ المعتصم بالله الغرياني، ص. 165.

المطلب الثاني: شروط الاعفاء من المسؤولية

جرى القضاء الفرنسي في بادئ الأمر على بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية في عقد نقل البضائع لمخالفتها للنظام العام وحماية لجمهور المتعاملين مع الناقل باعتبارهم الطرف الضعيف في العقد والناقل الطرف الأقوى. وبعد تعرضه للنقد عدلت محكمة النقض الفرنسية عن هذا الاتجاه سنة 1874 وقضت بصحة هذه الشروط مع قصر أثرها على نقل عبء الاثبات من على عاتق الناقل الى عاتق المضرور بحيث يلتزم المضرور بإثبات خطأ الناقل حتى تثور مسؤوليته.¹

ولكن هذه الأحكام لم تكن في صالح الشاحنين لأنه من الصعب على المرسل أو المرسل اليه ان يقوم بإثبات خطأ الناقل واهماله في حفظ البضاعة وصيانتها أثناء حيازته لها. لذلك لم يسلم الاتجاه القضائي الجديد من النقد، الى أن تدخل المشرع الفرنسي بقانون "رابيه Rabier" في 17 مارس سنة 1905 حيث نص على بطلان كل شرط بعدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف سواء وضع الشرط الذي في تذكرة النقل أو في وثيقة أخرى، ولا يشتمل البطلان حالة التأخير فيعتبر صحيحا الشرط الذي يعفي به الناقل نفسه من المسؤولية عن مجرد التأخير.²

أما في مصر فقد ذهب قلة من الأحكام الى بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية لمخالفتها للنظام العام، أما الأغلبية فقد ذهب الى صحة هذه الشروط تطبيقا لمبدأ الحرية التعاقدية مع قصر أثرها على نقل عبء الاثبات من عاتق الناقل الى عاتق المرسل أم المرسل اليه. وأخيرا صدر القانون المدني سنة 1949 وأقرت المادة 217 في فقرتها الثانية أنه يجوز للناقل ان يشترط اعفائه من المسؤولية عن الخطأ اليسير وليس عن الغش أو الخطأ الجسيم، ويكون على المرسل أو المرسل اليه اثبات غش الناقل أو خطئه الجسيم.³

أما المشرع الجزائري فقد أخذ ببطلان الاعفاء من المسؤولية الا فيما يخص التأخير.⁴

¹ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص.294.

² علي البارودي، محمد فريد العربي، مرجع سابق، ص.219.

³ مصطفى كمال طه، علي البارودي، مرجع سابق، ص.570-571.

⁴ بويعقوب عبد القادر، مرجع سابق، ص.40.

وقد نصت المادة 52 من ق.ت.ج أنه: (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 مستخدميه:

1. تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً،
2. اعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير،
3. يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه ان يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف).

يتضح من هذه المادة أن المشرع الجزائري يجيز للناقل تحديد أو اعفاء مسؤوليته باتفاق مع المرسل في عقد النقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير وذلك في الحالات المذكورة في المادة.

ويشترط لصحة تحديد المسؤولية أو الاعفاء منها في الحالات السابقة ألا يكون هناك خطأ عمدي أو جسيم مرتكب من قبل الناقل أو من مستخدميه، ويكن على المرسل أو المرسل إليه اثبات غش أو خطئه الجسيم.¹

ويعد في حكم الاعفاء من المسؤولية كل شرط من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، وكذلك كل شرط يقضي بنزول المرسل أو المرسل إليه للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشيء ضد مخاطر النقل.²

وهذا ما قضت به المادة 75 من القانون التجاري الجزائري: (يعد كاشتراط بالإعفاء بالنسبة للمواد 52 و 65 و 66 و 71 و 72 الاشتراط الذي يقع بصفة مباشرة أو غير مباشرة التأمين الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل أو الوكيل بالعمولة، على عاتق المرسل أو المرسل إليه أو المسافر أو الموكل).

¹ عمار عموره، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص. 110.

² عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص. 274.

أما المسؤولية عن التأخير، فيجوز للناقل ان يشترط اعفائه كلياً أو جزئياً منها.¹

ولصحة هذا الاعفاء يجب توفر جملة من الشروط كمايلي:

الشرط الأول: أن يكون كتابيا

يجب أن يكون شرط الاعفاء من المسؤولية مكتوباً في سند النقل ذاته (وثيقة الشحن أو رسالة النقل مالم يوجد عقد نقل مكتوب)، فهذا الشرط لا يجوز ان يكون في غير سند النقل أو بورقة ملحقة بالمرسل لا يوقع اقراراً بالموافقة على هذا الشرط فالقانون لم يشترط ذلك وانما اشترط ثبوته في سند النقل فلا يمكن التسرع في تفسيره لأنه من الاستثناءات التي تعفي من المسؤولية إضافة الى ذلك فان هذه الورقة إذا كانت مستقلة عن سند النقل وترسل للمرسل أو تسلم له، فكيف يمكن معرفة موافقته على هذا الشرط.²

الشرط الثاني: ان يكون مبلغاً للمرسل

لم يشترط القانون موافقة المرسل الصريحة وانما تبليغه بهذا الشرط، حيث يعتبر سكوت المرسل عن هذا الشرط بمثابة الموافقة عليه، اذ تعد موافقة منه على هذا الشرط وليس تبليغاً فقط، لاسيما وان القبول هو أحد شروط الانعقاد وفي اعتراضه عليه فانه لا يعتد به، لأن الاعتراض ينفي القبول، ويمن اثبات الاعتراض بجميع طرق الاثبات كالاكتراض الكتابي المبلغ للناقل، أو الاعتراض عن طريق شطب الشرط من سند النقل أو أي وسيلة أخرى يجد القضاء وجوب قبولها.

الشرط الثالث: ان يرد الاشتراط على ضرر التأخير أو تحديد المسؤولية

يجوز الاتفاق على الاعفاء من الأضرار الناتجة عن تأخير البضاعة، سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة، وحتى تلك الأضرار التي تؤدي الى تلف البضاعة نتيجة التأخير، فطالما يوجد اتفاق يعفى الناقل من ضرر التأخير فانه يعفى من كل أثر ينتج عن ذلك ومنها التلف، ولكن التلف الناتج من غير ضرر التأخير المعفى لا يكون مشمولاً بهذا الاعفاء، ويجوز تحديد مسؤولية الناقل بسبب فقدان البضاعة أو تلفها، سواء أكان الفقدان كلياً أو جزئياً أما التلف أو الضياع

¹ المعتصم بالله الغرياني، مرجع سابق، ص.168.

² سمير جميل حسن الفتلاوي، مرجع سابق، ص.282.

فيتحدد بموجب الاتفاق بين المرسل والناقل بما زاد عن الحد المسموح به عن الأضرار، ويتسامح العرف بنسبة معينة حسب نوع البضاعة وظروف النقل.¹

الشرط الرابع: ألا يكون الشرط مخالفا للقانون للنظام العام

فاذا وجد شرط يقضي ببطلان شرط الاعفاء، كبطلان شرط الاعفاء من المسؤولية عن فقدان الكلي أو التلف، فلا يعد الشرط موجودا على الرغم من الاتفاق وتوافر بقية الشروط، وهذا لا يختلف عن مخالفة شرط الاعفاء للنظام العام أو الآداب العامة.

الشرط الخامس: ألا يكون الضرر ناتج عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم

لأن الخطأ العمدي يدل عن سوء نية الناقل أو تابعيه بصورة قطعية لا تحتاج الى اثبات كتفضيل بضاعة أخرى على بضاعة المرسل، فأدى هذا التفضيل الى تأخير بضاعته أو سرقة البضاعة من قبل تابعي الناقل.²

¹ سمير جميل حسن الفتلاوي، مرجع سابق، ص. 282-284.

² نفس المرجع، ص. 285.

الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

يعد النقل البري للبضائع والأشياء من العوامل المؤثرة في التنمية الاقتصادية التجارية فمسؤولية الناقل البري تتمثل في نقل البضائع، بحيث يسفر الضرر الى خسائر واثارة منازعات بين أطراف العقد وشركات التأمين، اذ يعد الحق في لجوء المتضرر الى المحكمة المختصة للفصل في النزاع حق لا يختلف عليه أحد نصت عليه أغلب التشريعات على إمكانية استعانة أطراف النزاع بالقضاء لاستفائه حقوقهم بطريقة قانونية.

وعليه سنتم دراسة هذا الفصل في ثلاثة مباحث سنتناول في (المبحث الأول) دعوى مسؤولية الناقل البري والأشياء وفي (المبحث الثاني) تحديد التعويض المستحق لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء و(المبحث الثالث) تأمين مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء.

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

دعوى المسؤولية المقامة على الناقل البري للبضائع والأشياء تستند إلى المسؤولية العقدية أي إخلال الناقل بالتزاماته المفروضة عليه مما يترتب ضرر للمرسل أو المرسل إليه وهذا ما يدفع بهما إلى رفع دعوى ضد الناقل نتيجة لتضرر البضاعة المتمثلة في الهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف ووصولها متأخرة في الميعاد المتفق عليه، ولهذا تدخل المشرع التجاري لينظم الأحكام التي تنطبق على دعوى مسؤولية الناقل ليراعي ظروفه ويحميه من المرسل والمرسل إليه.

ولهذا سوف نتطرق في هذا المبحث أطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في (المطلب الأول) ثم المحكمة المختصة (المطلب الثاني) ثم سقوط دعوى المسؤولية في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

لا تختلف دعوى المسؤولية المتعلقة بالنقل عن أي دعوى من حيث أطراف النزاع وعليه فأطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء تتكون من المدعى وهو صاحب الحق في البضاعة وهو المرسل أو المرسل إليه أما المدعى عليه وهو دائماً الناقل.¹

وفي هذا المطلب سنتمحوور دراستنا إلى أطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء المدعى في (الفرع الأول) والمدعى عليه في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المدعى في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

يكون المدعى في عقد النقل البري للبضائع والأشياء إما المرسل أو المرسل إليه أي لمن لحقه ضرر، فيجوز لكل منهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل والمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالبضاعة، المرسل يجوز له رفع دعوى المسؤولية لأنه طرف مباشر في العقد، وفي حالة تعاقد مع وكيل بالعمولة للنقل هذا لا يمنع المرسل رفع دعوى مباشرة على الناقل.²

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص.116.

² سعادة فاتح، مرجع سابق، ص.92.

وهذا ما جاء في نص المادة 60 فقرة 1 ق.ت.ج على انه: (يجوز للموكل أن يرفع مباشرة على الناقل كل دعوى متولدة عن النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها).

كما يحق للمرسل أيضا أن يطالب بالتعويض باعتبار أن له حق السيطرة على الأشياء ولا ينتهي حقه إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه والذي يبدأ بتسليمه الأشياء أو وثيقة النقل أو باعتراف الناقل بفقدان البضاعة أو في حالة حصول ضرر نتيجة عدم تنفيذ العقد فيحق للمرسل أو المرسل إليه اللذان تتوافر فيهما شروط المنصوص عليها في المادة 13 فقرة 1 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص: (لا يجوز لأي شخص، ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون)، وهي الصفة والمصلحة أساس رفع دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بتعويض الضرر اللاحق بهما.¹

ولهذا فالمدعى يكون إما المرسل أو المرسل إليه فيحق لهما رفع دعوى المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البري للبضائع والأشياء على الناقل لمطالبته بالتعويض، وفي مقابل ذلك فإن الناقل لا يلتزم بدفع التعويض إلا مرة واحدة.²

الفرع الثاني: المدعى عليه في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

المدعى عليه في دعوى في مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء هو دائما الناقل، فالمتضرر سواء كان مرسل أو مرسل إليه يقوم برفع دعوى المسؤولية على ناقل البضائع، وفي حالة ما إذا كان الناقل على قيد الحياة لا نجد صعوبة في رفع دعوى المسؤولية ولكن الصعوبة تكمن في حالة وفاة الناقل وعليه فإن دعوى المسؤولية ترفع على من يخلفون الناقل في حدود ما آل إليهم من تركة.³

¹ صابي صارة، مرجع سابق، ص.166.

² عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص.116.

³ نفس المرجع.

الفرع الثالث: المدعى عليه في حالة الناقلين المتعاقبين في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

إذا تم عقد النقل على وجه التعاقب وقام بتنفيذه عدة ناقلين فيكون كل الناقلين مسؤولين بالتضامن حتى ولو قام بتنفيذ عملية النقل ناقل واحد، وهذا طبقاً لنص المادة 49 ق.ت.ج، وعليه في حالة وقوع ضرر للبضاعة جاز لكل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول أو الأخير فضلاً عن المسؤولية التضامنية.¹

المطلب الثاني: المحكمة المختصة

يختلف توزيع القضايا على مختلف المحاكم حسب حدود اختصاصها. فقد يعتمد المشرع على ضوابط تتعلق بنوع المنازعات أو طبيعتها، إلى محكمة معينة. كما قد يعتمد المشرع على معيار مكاني لإسناد الاختصاص إلى محكمة معينة.²

وبناء على ذلك يتفرع هذا المطلب إلى فرعين (الاختصاص النوعي) في (الفرع الأول) و(الاختصاص الإقليمي) في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الاختصاص النوعي

تنص المادة الأولى من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن: (..... المحاكم هي الجهات القضائية الخاصة بالقانون العام.

وهي تفصل في جميع القضايا المدنية والتجارية أو دعاوى الشركات التي تختص بها محلياً...).

يستفاد من هذه المادة أن المحكمة الابتدائية هي من تختص بالفصل في المنازعات التي يرفعها المدعى ضد الناقل على اعتبار أنها صاحبة الولاية العامة للفصل في منازعات القانون الخاص.

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 117.

² نبيل إسماعيل عمر، الوسيط في قانون المرافعات المدنية والتجارية (الاختصاص-الدعاوى-الخصوم)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2006، ص.ص 78-79.

ويلاحظ أنه إذا كان المدعى على الناقل تاجرا فعليه رفع دعواه أمام القسم التجاري، أما إذا كان غير ذلك فله خيار رفع دعواه أمام القسم التجاري أو القسم المدني.¹

ويمكن القول أن الاختصاص النوعي يخضع للنظام العام، فليس للدائرة التجارية اختصاصها مطلقا في جميع القضايا التجارية، فدعوى المسؤولية التي ترمي الذي سببه أي ناقل من اختصاص الدائرة المدنية حتى وإن وقع الحادث أثناء ممارسة التجارة.²

الفرع الثاني: الاختصاص الإقليمي

تنص المادة 37 في فقرتها الأولى من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: (يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه).

وعليه لا يجوز للمحكمة التي تنتظر في الدعوى أن تتصدى للاختصاص الإقليمي من تلقاء نفسها إذا أغفل الخصوم ذلك. وبالتالي على كل من يتمسك بعدم الاختصاص الإقليمي ابداء هذا الدفع قبل ابداء أي دفع أو طلب أو دفاع والاسقط الحق فيه.

يتضح من هذا أن القاعدة العامة ان ترفع الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء أو الركاب أمام المحكمة المختصة وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية.³

ولما كانت الدعوى الناشئة عن نقل الأشياء تجارية وجب اعمال المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

حيث حددت لنا الاختصاص في المواد التجارية لمحكمة المدعى عليه، او للمحكمة التي تم الاتفاق ونفذ كله أو بعضه في دائرتها أو للمحكمة التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها.⁴

¹ شتواح العياشي، مرجع سابق، ص.92.

² حورية لشهب، (النظام القانوني للعقود التجارية)، مجلة العلوم الإنسانية، العدد الثاني عشر، الجزائر، نوفمبر 2007، ص.227.

³ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص.119.

⁴ نفس المرجع.

المطلب الثالث: سقوط دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

حرص المشرع الجزائري أثناء تنظيمه لأحكام عقد النقل البري في القانون التجاري على مصلحة أطرافه كما أنه عمل على تحقيق مصلحة المرسل أو المرسل إليه وذلك بافتراضه الخطأ في جانب الناقل ولكن عمل أيضا على حماية الناقل بحيث لم يرغب ان تظل المسؤولية لمدة طويلة على عاتق الناقل، وخالف بذلك القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني والتي تجعل المسؤولية تبقى لمدة طويلة على كاهل من ارتكب الخطأ، لذلك سوف نتطرق في الفرع الأول الى سقوط دعوى المسؤولية بالدفع بعدم القبول، وفي الفرع الثاني سقوطها بالتقادم.

الفرع الأول: سقوط دعوى مسؤولية الناقل بالدفع بعدم القبول

مراعاة لمصلحة الناقل وضع المشرع الجزائري وسيلة فعالة بواسطتها يستطيع وضع حدا لدعاوى المسؤولية التي قد ترفع عليه ألا وهي الدفع بعدم القبول وهذا كجزاء لإخلال المرسل أو المرسل إليه في التزاماته المتولدة عن عقد نقل البضائع والأشياء.

وقد عرف المشرع الجزائري في المادة 67 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الدفع بعدم القبول بأنه: (الدفع الذي يرمي الى التصريح بعدم قبول طلب الخصم لانعدام الحق في التقاضي، كانعدام الصفة وانعدام المصلحة والتقادم وانقضاء الأجل المسقط وحجية الشيء المقضي فيه، وذلك دون النظر في موضوع النزاع).

أولا: نطاق الدفع بعدم القبول

راعى المشرع ظروف الناقل ذلك أنه يبرم عقودا كثيرة لنقل مختلف الأشياء فلو أن المشرع ترك ارهاقه بدعاوى المسؤولية مدة طويلة لتسبب ذلك في ارتباك أعماله وتعطلها لذلك اشترط المشرع لدعوى المسؤولية مدة قصيرة بانقضائها يترتب عدم قبول الدعوى.¹

فعدم قبول الدعوى يقتصر على دعوى المسؤولية دون سواها من الدعاوى التي ترفع على الناقل كدعوى تخفيض الأجرة مثلا، كما يقتصر الدفع على دعوى المسؤولية بسبب العيب أي

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص.124.

التلف الذي يصيب البضاعة، وكذا في حالة الهلاك الجزئي ولا محل لهذا الدفع في حالات الهلاك الكلي أو الضياع ولا في حالة التأخير.

ومنه فلا محل للدفع بعدم القبول إلا بين الناقل والطرف الآخر أو الأطراف الأخرى في عقد النقل، وبالتالي فلا محل لهذا الدفع بين أميني النقل كما في دعوى الرجوع في النقل المتعاقب ولا علاقة بشخصين ليس أحدهما أميناً للنقل كما هو الحال في العلاقة بين المرسل إليه وشركة التأمين التي أمنت على البضاعة ضد مخاطر النقل.¹

وقد يؤثر نجاح الناقل في الدفع بعدم القبول على العلاقة بين هؤلاء الأشخاص، فالمرسل إليه (المشتري) الذي يمكن الناقل من الدفع بعدم قبول الدعوى يفقد حقه في الرجوع بسبب العيب على المرسل (البائع) الذي يتحمل مخاطر النقل لأن المشتري لن يمكن البائع من الرجوع إذ أن عدم القبول متى حكم به يحيط دعوى المرسل ضد الناقل أيضاً، كما يفتقد المرسل إليه حق الرجوع على المؤمن لأن المؤمن الذي يحل محل المرسل إليه في حقوقه لن يستطيع بدوره الرجوع على الناقل.²

ثانياً: شروط الدفع بعدم القبول

لإعمال دعوى المسؤولية ضد الناقل اشترط المشتري مدداً قصيرة يترتب على انقضائها عدم قبول الدعوى وذلك بتوفر الشروط التالية:

1. أن يتسلم المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما البضاعة المنقولة استلاماً فعلياً، بحيث يتمكن من الكشف عليها وفحصها والتحقق من حالتها ومقدارها طبقاً لما هو مبين في مستند النقل، فلا يكفي مجرد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو توقيعه على مستند النقل بالاستلام دون أن يتسلمها فعلاً.

2. يجب أن يكون موضوع النزاع بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه متعلقاً بالتلف أو الضياع الجزئي لأنه في هاتين الحالتين يمكن أن تصل البضائع المنقولة إلى المرسل أو المرسل إليه

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص. 125.

² نفس المرجع.

أما في حالة الضياع الكلي فلا تصل البضائع المنقولة، وبالتالي لا مجال لاشتراط شرط الاستلام لأنه مستحيل بسبب ضياع البضاعة المنقولة ولذلك يكون استخدام الدفع بعدم قبول الدعوى في حالة النزاع بسبب الضياع الجزئي أو التلف فقط بينما تخضع دعوى المسؤولية على الضياع الكلي أو التأخير للتقادم.¹

3. ولا يكفي تسلم البضاعة للإعمال الدفع بعدم قبول الدعوى بل يشترط فضلا عن ذلك ان يكون المرسل أو المرسل اليه قام باحتجاج قانوني خلال 3 أيام من تاريخ التسليم دون اثبات حالة البضاعة ورفع الدعوى على الناقل.² وإذا وقع فيها يوم عطلة فهذا الميعاد لا يحسب، فالمشرع الجزائري لم يشترط شكلا معينا لهذا الاحتجاج لقصر المدة ولتسهيل الإجراءات، فغاية هذا الاحتجاج هو اعلام المرسل أو المرسل اليه بوجود تلف في البضاعة أو نقص فيها خلال مدة 3 أيام من تاريخ الاستلام.³

وهذا ما نصت عليه المادة 55 في فقرتها الأولى من القانون التجاري الجزائري: (يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل أو المرسل اليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل، بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب اخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها، ويكون هذا الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا أثبت من الأشعار باستلام الناقل أن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه.

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

¹ آمال زيدان عبد الله، مرجع سابق، ص.ص 612-613.

² مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، مرجع سابق، ص.ص 193-194.

³ صابي صارة، مرجع سابق، ص.98.

1. يكون اثبات حالة البضاعة بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضي المختص بأمر على عريضة.¹ وهذا ما أقرت به المادة 53 من القانون التجاري الجزائري بأنه: (إذا قام نزاع في شأن تكوين عقد النقل أو تنفيذه أو طراً حادث أثناء تنفيذ عقد النقل فيعهد لخبير واحد أو أكثر معينين

2. بأمر صادر عن رئيس المحكمة المختصة بناء على عريضة، للقيام بتحقيق ومعاينة حالة الأشياء المنقولة أو المراد نقلها وخصوصاً ان اقتضى الحال كيفية تنسيقها ووزنها ونوعها).

وقد تتوفر شروط الدفع بعدم قبول الدعوى، ومع ذلك لا يستطيع الناقل التمسك بها ويكون ذلك في حالة ارتكابه هو أو أحد تابعيه غشا أو خطأ جسيماً نشأ عنه التلف أو الهلاك الجزئي وذلك في حالة ثبوت أن الناقل أو أحد تابعيه قد تعمد إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف.²

الفرع الثاني: سقوط دعوى مسؤولية الناقل بالتقادم

تتاول المشرع الجزائري تحديد المدة التي يتوجب خلالها رفع دعوى الناشئة عن عقد النقل فيما يتعلق بالهلاك أو التلف أو التأخير فأوجب رفعها من قبل المرسل أو المرسل إليه على الناقل خلال فترة زمنية معينة، وعليه فتقادم دعاوى المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع والأشياء تخضع للتقادم القصير وهي سنة واحدة تبدأ من تاريخ تسليم الشيء إلى المرسل إليه³، وهذا ما جاء في نص المادة 61 من ق.ت.ج على أنه: (كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن 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 أشهر، ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول).

¹ مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، مرجع سابق، ص.194.

² علي البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص.184.

³ عمار عمورة، مرجع سابق، ص.111.

ومن خلال نص المادتين 61 و55 ق.ت.ج نستنتج أنه تقادم الدعوى لا تسقط بموجب المادة 55 من ق.ت.ج التي استلزمت حصول تسليم البضاعة وإنما بموجب المادة 61 ق.ت.ج ولكن مدة التقادم هذه لا تسري في حالة الضياع بسبب السرقة على الرغم من أن هذا النص عام يسري على جميع أنواع البضائع.¹

إلا أن هناك حالات استثنائية لا ترفع على الناقل دعوى المسؤولية مثال ذلك إذا رفعت دعوى على الناقل بصفة أخرى كما لو تسلم المرسل إليه البضاعة ولكنه أبقاها في حيازة الناقل كمودع لها وعليه فهذه الدعوى لا تخضع للتقادم القصير، إضافة إلى إسناد دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية القائمة على الغش والخطأ الجسيم، كما لا يسري هذا التقادم على دعاوى المرفوعة من الناقل على المرسل إليه بالمطالبة بالأجرة مثلاً.²

أولاً: حساب مدة التقادم في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

يبدأ سريان التقادم بمضي سنة من يوم تسليم البضاعة فعلاً للمرسل إليه في حالة التلف أو من اليوم الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم في حالة الهلاك أو التأخير.³

وينقطع التقادم في عقد النقل البري للبضائع والأشياء بأسباب الانقطاع العامة وفي الحالات التي لا يستطيع المرسل أو المرسل إليه توجيه المطالبة القضائية استحالة رفع دعوى على الناقل كوجود قوة قاهرة أو حرب أهلية وهذه الحالات تعتبر مبرراً شرعياً تحول دون تمكن الدائن من المطالبة القضائية بحقه⁴ وهذا ما نصت عليه المادة 316 فقرة 1 ق.م.ج على أنه: (لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرراً شرعياً يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري الأصيل والنائب) وفترة الوقف لا تحتسب من التقادم.

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص. ص 276-277.

² عمار عمورة، مرجع سابق، ص. ص 111-112.

³ مصطفى كمال طه، علي البارودي، مرجع سابق، ص. 572.

⁴ سعادة فاتح، مرجع سابق، ص 103

وتتقطع أيضا بالمطالبة القضائية التي يقوم بها المرسل أو المرسل اليه ضد الناقل أو بإقرار الناقل بمسؤوليته عن التأخير وفي هذه الحالة يترتب على انقطاع مدة التقادم سريان مدة تقادم جديد مدتها هي نفس المدة الأصلية¹ وهذا طبقا لنص المادة 317 ق.ت.ج على أنه: (ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو الحجر، وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تغطية المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه.)، والمادة 319 فقرة 1: (إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأول).

ثانيا: آثار التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

يترتب على التقادم انقضاء دعوى المسؤولية، أي إعفاء الناقل من المسؤولية وسقوط حق المرسل أو المرسل إليه برفع دعوى على الناقل²، طبقا لنص المادة 320 ق.م.ج: (يترتب على التقادم انقضاء الالتزام، ولكن يتخلف في ذمة المدين التزام طبيعي وإذا سقط الحق بالتقادم تسقط معه ملحقاته ولو لم تكتمل مدة التقادم الخاصة بهذه الملحقات).

كما لا يجوز للمحكمة أن تقتضي بالتقادم من تلقاء نفسها، بل يجب أن يكون بناء على طلب الناقل أو وكيله ويجوز التمسك بالتقادم في أي حالة كانت عليها الدعوى حتى في مرحلة الاستئناف³، بناء على نص المادة 321 ق.م.ج: (لا يجوز للمحكمة أن تقتضي تلقائيا بالتقادم بل يجب أن يكون بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به).

ويجوز للمحكمة التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية⁴.

¹ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 109.

² عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 109.

³ مصطفى كمال طه، القانون التجاري، مرجع السابق، ص 573.

⁴ المادة 321 من القانون 05-07 المتضمن القانون المدني الجزائري.

المبحث الثاني: تحديد التعويض المستحق على مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

لم يتضمن القانون التجاري الجزائري نصوصاً خاصة تتعلق بالتعويض على مسؤولية الناقل وإنما تخضع مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها للقواعد العامة، وفقاً لما جاءت به يلتزم الناقل بتعويض الضرر الذي لحق المرسل أو المرسل إليه ما لم يثبت أن الضرر كان لسبب أجنبي لا يد له فيه. ومنه قسمنا تحديد التعويض المستحق لمسؤولية الناقل البري إلى التعويض القانوني في (المطلب الأول)، والتعويض الاتفاقي في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعويض القانوني

تنص المادة 182 من القانون المدني الجزائري أنه: (إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالتزام أو للتأخير في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعته الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول).

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

والملاحظ من هذه المادة أن الناقل يلتزم بتعويض الضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه متى ثبتت مسؤوليته. وبالتالي تطبق أحكام القواعد العامة.

فالتعويض يشتمل ما لحق المرسل أو المرسل إليه من خسارة وما فاتته من كسب شريطة ذلك أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالتزام أو للتأخير في الوفاء به، حيث أن الضرر يقدر على أساس قيمة البضاعة في مكان الوصول. ومع ذلك لا يلتزم الناقل إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد ما لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً. فلو نقلت بضاعة ثمينة في طرود على أنها بضاعة عادية فهنا الناقل لا يسأل عن قيمة هذه البضاعة في حالة الهلاك أو العجز لأنه لم يكن يتوقع ذلك. إلا إذا لفت المرسل نظره لنوع البضاعة فالضرر هنا متوقع وما لم يكن الناقل قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً.¹

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 198.

كما يشمل التعويض في حالة التأخير ما لحق المرسل اليه من خسارة وما فاتته من ربح بسبب التأخير، ويدخل في تقدير التعويض الضرر الناشئ للمرسل اليه من جراء انخفاض الأسعار لأن تقلب الأسعار من الممكن توقعه وقت التعاقد، إذا لم يكن لتقلب الأسعار طابع استثنائي غير عادي.¹

فتقدير التعويض يخضع لعدة طرق، اذ حدد بوحدة حسابية للبضائع تقدر ب 250 وحدة حسابية لطل غرام واحد للبضائع المشحونة والتي لم يصرح المرسل بقيمتها.

أما البضائع والأمتعة التي تكون تحت حراسة الأشخاص المنقولين فتعوض بخمسة آلاف وحدة حسابية عن كل شخص فهذه الوحدات تقدر بالدينار جزائري وعلى العملة المحلية، وتقدر حسب يوم الحكم في حالة اختلاف قيمة العملة، ويحدد التعويض حسب قيمة البضائع الجارية إذا كانت البضاعة معروفة، أما إذا كانت البضائع متضررة فيمكن تعويض قيمة الضرر فقط وليس كل البضاعة وتقدر قيمتها حسب ثمنها يوم الوصول وحسب التفريغ وحسب مكان التفريغ، وعلى أساس تقدير قيمتها لنفس النوع من البضائع على أنه لا يوجد ما يمنع من الاتفاق حول مبلغ التعويض.²

رغم ذلك وجدت عدة ضوابط يتعين اتباعها في حالة عدم وجود اتفاق مخالف وهي كالتالي:

1. في حالة عدم وجود قيمة مبينة في وثيقة النقل إذا ما هلك الشيء أو تلف، فهنا يقدر التعويض على أساس قيمته الحقيقية في مكان الوصول وزمانه.
2. عند تقدير التعويض يراعى قيمة النقص المتسامح فيه والذي يلحق البضاعة اثناء نقلها، ولا يؤخذ هذا النقص بعين الاعتبار بطبيعة الحال، في حالة هلاك البضاعة هلاكا كلياً.
3. يلتزم الناقل يدفع قيمة الشيء كما هي مبينة في وثيقة النقل، الا إذا نازع فيها وأثبت بكافة طرق الاثبات القيمة الحقيقية للشيء، ومنه لا يلتزم الا بهذه القيمة الأخيرة، تطبيقاً لقاعدة التعويض يكون على قدر الضرر.

¹ مصطفى كمال طه، علي البارودي، مرجع سابق، ص.574.

² سمير جميل حسن الفتلاوي، مرجع سابق، ص.297-298.

4. فيما عدا حالي الغش والخطأ الجسيم عن الناقل أو من تابعيه لا يسأل الناقل عن هلاك ما عهد إليه بنقله من نقود أو أوراق مالية أو مجوهرات أو تحف أو غير ذلك من الأشياء الثمينة إلا بقدر ما قدمه المرسل بشأنها وقت تسليمها من بيانات كتابية.¹

5. لا يجوز الجمع بين التعويض عن الهلاك الكلي والتعويض عن التأخير ويكون الشيء محل النقل في حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال 30 يوماً من انقضاء الميعاد والمعين للتسليم أو في حالة عدم وجود مثل هذا الميعاد من انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها.

6. في حالة الهلاك الجزئي لا تعويض عن التأخير إلا بالنسبة للجزء الذي لم يهلك، وفي جميع الأحوال لا يجوز أن يزيد التعويض على ما يستحق في حالة الهلاك الكلي.

7. يجوز لطالب التعويض أن يتخلى عن البضاعة أو الشيء مقابل حصوله على تعويض يقدر على أساس هلاك الشيء إذا ما تلف أو تأخر وصوله، بحيث لم يعد صالحاً للغرض المرجو منه، وتثبت مسؤولية الناقل عن التلف أو التأخير.²

وأخيراً إذا دفع التعويض بسبب الهلاك ثم وجد الشيء خلال سنة من تاريخ الوفاء، تعين على الناقل أن يخطر بذلك فوراً من قبض التعويض ويعلمه بحالة الشيء ويدعون للحضور لمعاينته في المكان الذي وجد فيه أو في مكان القيام أو الوصول حسب اختيار من قبض التعويض.

فإذا لم يرسل المرسل تعليماته خلال 15 يوماً من تاريخ تسلمه الاخطار أو قام بإرسال التعليمات ولم يحضر للمعاينة خلال الميعاد الذي وضعه الناقل أو حضر ورفض استرداد الشيء جاز للناقل التصرف فيه، أما إذا طلب من قبض التعويض استرداده، وجب عليه رد ما قبضه من تعويض بعد خصم المصاريف وما يقابل الضرر الذي حدث بسبب التأخير في تسليم الشيء.³

¹ المعتصم بالله الغرياني، مرجع سابق، ص. 170.

² نفس المرجع.

³ نفس المرجع، ص. 171.

المطلب الثاني: التعويض الاتفاقي

الأصل في التعويض هو جبر الضرر متى ثبتت مسؤولية الناقل والتعويض الاتفاقي هو عبارة عن شروط يحددها الناقل سلفاً في عقد النقل أم في اتفاق لاحق، يتفق الناقل مع المرسل المرسل إليه عن قيمة التعويض التي يدفعها الناقل في حالة ثبوت مسؤوليته لأنه يقع عليه الجانب الأكبر من عبء الإثبات في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير.¹

وطبقاً لنص المادة 52 فقرة 1 و2 من ق.ت.ج تنص على أنه: (فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها والمبلغ لعلم المرسل يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه:

1- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً).²

وطبقاً للقواعد العامة للتعويض الاتفاقي من بين شروطه أنه لا يتم دفع التعويض المستحق إلا في حالة تحقق ضرر للمرسل أو المرسل إليه، والتعويض يقدر في يوم صدور الحكم، إلا أن التعويض يقدر في إحدى حالات تحقق الضرر كالهلاك أو التأخير أو التلف من منطلق مكان وصول البضاعة لا من مكان إرسالها لأن مكان الوصول ذو قيمة أكثر من مكان الإرسال وفيما يتعلق ومن ناحية التأخير فالمحكمة هي التي تقدر قيمة الخسارة للمدعى وهي تفترض وصول البضائع في وقت معين ومن هذا المنطلق تقرر التعويض، أما فيما تعلق بالعيب وبالتلف فالمحكمة أيضاً هي التي تقدر ذلك على أساس الفرق بين قيمة البضاعة التالفة والسليمة في مكان وصولها أما الهلاك الكلي يصعب فيه تقدير التعويض.³

¹ محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص. 209.

² الفقرة 1 و2 من المادة 52 من القانون رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري.

³ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص.ص. 101-102.

كما يجوز للقاضي أن يخفف هذا التعويض في حالة تجاوز قيمة الضرر أو تجاوز الضرر قيمة التعويض المتفق عليه، فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه المطالبة بأكثر من هذه القيمة إلا في حالة استثنائية وهي ارتكاب الناقل لغش أو خطأ جسيم ويقع عليه تعويض الضرر كاملاً.¹

ومن بين الوسائل التي تحدد المسؤولية المبنية على التعويض الاتفاقي هي وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض في مقابل التزامه في حدود هذا الحد الأقصى وفي حالة وقوع ضرر أقل للبضاعة محل النقل فالناقل يلتزم بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة أو يتم تحديد التعويض على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة، وعلى الناقل الالتزام بذلك ولا يدفع تعويض أكثر حتى ولو تجاوزت قيمة الوحدة.²

فمنص المادة 183 ق.م.ج تنص على أنه: (يجوز للمتعاقد أن يحدد مقدماً قيمة التعويض بالنص عليها في العقد، أو في اتفاق لاحق وتطبق أحكام المواد 176 و181).³

ومن خلال مضمون نص المادة 176 ق.م.ج يتبين أنه إذا لم يستطع المدين (الناقل) بتنفيذ التزامه أو تأخره في ذلك وجب عليه تعويض المتضرر إلا في حالة ما أثبت ان هناك سبب أجنبي منعه من ذلك، أما نص المادة 181 ق.م.ج فقد نصت على مجموعة من الحالات التي لا يمكن للناقل التعذر بها أو تكون حجة فيعدم في عدم تنفيذ التزاماته من بينها:

- إذا تعذر تنفيذ الالتزام أو أصبح غير مجد بفعل المدين،
- إذا كان محل الالتزام تعويضاً ترتب عن عمل مضر،
- إذا كان محل الالتزام رد شيء يعلم المدين أنه مسروق أو شيء تسلمه دون حق وهو عالم بذلك.

- إذا صرح المدين كتابة أنه لا ينوي تنفيذ إلتزامه.

¹ محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص. 296.

² على البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص. 217.

³ المادة 183 من القانون 07-05 المتضمن القانون المدني.

المبحث الثالث: التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

الأصل أن عقد التأمين من المسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء شأنه في ذلك شأن عقود التأمين الأخرى، فيجوز للناقل أن يؤمن مسؤوليته المدنية الناشئة عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء عملية النقل، تجنباً للحوادث التي تتسبب بزيادة أعباء الذمة المالية وعبء التعويض.

وفي هذا المبحث سوف ندرس تأمين مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في ثلاثة مطالب وهي مفهوم عقد التأمين في المطلب الأول والتزامات أطراف عقد التأمين في المطلب الثاني والأضرار المغطاة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في المطلب الثالث.

المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين

اجتهد الفقه والتشريع لإعطاء تعريف جامع مانع للتأمين يشمل جوانبه المختلفة ولهذا سنتناول في الفرع الأول ثم ندرس أقسام عقد التأمين في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين

أولاً. التأمين لغة: من الأمن وهو ضد الخوف، أي سواء كان من العدو أو غيره، أو هو عدم توقع مكروه في الزمن الآتي.¹

ثانياً. التأمين فقهاً: تعددت التعريفات الفقهية للتأمين عرفه الفقيه "بلانيول PLANIOL" على أنه: عقد بمقتضاه يتحصل المؤمن له على تعهد من المؤمن بأن يقدم له مبلغاً من المال في حالة وقوع خطر معين مقابل دفع قسط أو اشتراك مسبق، وعرفه الفقيه "سوميان SOUMIEN" بأنه: عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى المؤمن بالتبادل مع شخص آخر يسمى المؤمن له بأن يقدم لهذا الأخير تعويض الخسارة المحتملة نتيجة حدوث خطر معين مقابل مبلغاً معين من المال يدفعه المؤمن له إلى المؤمن ليضيفه إلى رصيد الاشتراك المخصص لتعويض الأخطار.²

¹ المعلم بطرس البستاني، محيط المحيط، مكتبة لبنان، بيروت، 1977، ص.17.

² معراج جديدي، (محاضرات في قانون التأمين الجزائري)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص.33.

ثالثا. التأمين قانونا: هو عقد يتم بواسطته إصدار تعهد بدفع مبلغ من المال لشخص آخر إذا تكبد هذا الأخير خسارة معينة، فالتأمين أساسا هو خطة ضمان في مواجهة الخطر وذلك بالحصول على الخسائر من مبلغ يتم تحصيله من الأقساط أو الدفعات التي يقدمها أفراد عديدون ويقال للشخص الذي يدفع الأقساط المؤمن له والذي يستلم الأقساط المؤمن.¹

أما المشرع الجزائري فقد عرف التأمين في نص المادة 619 ق.م.ج على تنص أنه: (التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية يؤديها المؤمن له للمؤمن).

بالإضافة إلى نص المادة 2 من الأمر 95-07 الصادر في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات حيث تنص على: (إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني: عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المعين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعة مالية أخرى)²، وهذه المادة أخذت مفهوم المادة 619 ق.م.ج وأضاف القانون 06-04 المؤرخ في 20/02/2006 المعدل والمتمم للأمر 95-07 والذي جاء فيه: (إضافة إلى أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة يمكن تقدير الأداء في تأمينات المساعدة والمركبات البرية ذات محرك)³.

رابعا. تعريف عقد تأمين النقل البري للبضائع والأشياء: هو عقد يبرم بين المؤمن والمؤمن له يلتزم بموجبها المؤمن بتعويض ما قد يصيب الأشخاص في أموالهم أو أجسادهم أو لتعويض

¹ عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2004، ص 16-17.

² الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، الأمر 95-07 الصادر بتاريخ 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 13 لسنة 1995، ص 4.

³ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 فبراير 1995 الجريدة الرسمية العدد 15 الصادر في 12 مارس 2006، ص 3.

مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب الغير بسبب أو أثناء نقلهم برا بأي وسيلة برية في مقابل ذلك التزام المؤمن له بدفع أقساط خلال فترة زمنية معينة.¹

الفرع الثاني: أقسام التأمين

إن التأمين يتضمن عدة أنواع من بينها التأمينات الخاصة والتي تتضمن ثلاثة أنواع من التأمينات من بينها التأمين البري والتأمين الجوي والتأمين البحري وفي هذا الفرع ستقتصر دراستنا على التأمين البري، وعليه فإن تأمين العقود في النقل البري للبضائع والأشياء يندرج ضمن تأمين الأضرار وينقسم التأمين من الأضرار إلى قسمين: تأمين البضائع والأشياء وتأمين المسؤولية المدنية.

أولاً: تأمين البضائع والأشياء: يهدف إلى تعويض المؤمن له عما يصيب الشيء أو المصلحة المؤمنة عليها من الأضرار التي تلحق بها من جراء تحقق الخطر المؤمن منه.²

والمشرع الجزائري نص في المادة 55 من الامر رقم 07-95 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتضمن قانون التأمينات على أنه: (يغطي تأمين البضائع المنقولة عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية وفقاً للشروط المحددة في العقد، الأضرار والخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها، إذا اقتضى الحال، أثناء عملية الشحن والتفريغ يحدد عقد التأمين الخاص بنقل المواد الخطرة أو القيم أو الأشياء الثمينة، الشروط الخاصة لتغطية الخطر المؤمن عليه).

وطبقاً لهذه المادة نستنتج أن تأمين البضائع هي ضمان المؤمن له (الناقل) تغطية الأضرار والخسائر المادية التي قد تلحق بالبضاعة من فساد أو تلف أو هلاك أثناء نقلها وقد يكون هذا الضرر نتيجة عدة عوامل ومثال ذلك تلف البضاعة بفعل درجة الحرارة وغيرها من العوامل والهدف من تأمين البضائع والأشياء هي أن يعوض المؤمن قيمة التلف للمؤمن له بمعنى أن الناقل يعفى من المسؤولية نتيجة الضرر الذي لحق بالبضاعة مقابل ذلك التزام المؤمن بالتعويض

¹ كichel حياة، (محاضرات في تأمين النقل)، وزعت على السنة الثانية ماستر قانون التأمينات والضمان الاجتماعي، جامعة البليدة، 2020-2021، ص5.

² عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص65.

والتأمين لا يقتصر على نوع واحد من البضاعة بل يمكن تأمين أي نوع من البضاعة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات لفترة زمنية قصيرة أو طويلة.¹

إضافة إلى نص المادة 166 فقرة 2 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتضمن قانون التأمينات تنص على: (يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلونها). أي أن التأمين إلزامي بالنسبة للناقلين العموميين للبضائع برا بهدف تخلص الناقل من عبء المسؤولية.

ولكي يستفيد المؤمن له من التأمين لا بد له من توافر مجموعة من الخصائص وهي:²

1. وجود طرفي العقد (المؤمن والمؤمن له).
2. الشيء المؤمن عليه يكون معيناً بالذات وقت التعاقد.
3. إذا كان الشيء غير معين بالذات وقت التعاقد يجب أن يكون قابلاً للتعيين وقت التعاقد.
4. وكذلك هو نوع التأمين الذي يضمن الشيء الإيجابي في الذمة المالية للمؤمن له، أي أن هذا التأمين يشمل المال المملوك للمؤمن له.

كما يتميز تأمين البضائع بعدة مزايا وهي إما تأمين من خطر غير محدد القيمة أو تأمين من خطر محدد القيمة.³

1. التأمين من خطر غير محدد القيمة: هي محل الشيء أو البضاعة المؤمن عليها تكون غير محددة القيمة عند إبرام عقد التأمين نظراً لاستحالة تحديد حجم الخطر ونوعه.
2. التأمين من خطر محدد القيمة: وهو تأمين على قيمة مقدرة أو قابلة للتقدير، ويكون التأمين من المسؤولية محدد القيمة في التي تؤمن فيها الشخص من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالشيء محدد مثل تأمين مسؤولية الناقل من مسؤوليته عن البضائع المودعة لديه.

¹ كيجل حياة، مرجع سابق، ص 9.

² بليل ليندة، (التأمين من الأضرار)، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص 60.

³ كيجل حياة، مرجع سابق، ص 10.

ثانياً: تأمين المسؤولية المدنية

هو تأمين يضمن المؤمن الرجوع الذي قد يتعرض له المؤمن له من جانب الغير بسبب ما لحق بهذا الأخير من ضرر جراء فعل المؤمن له أفعال الأشخاص أو الأشياء المسؤول عنها، والغرض من تأمين المسؤولية ليس إصلاح الضرر الذي لحق بالغير ولكن جبر الضرر الذي لحق بذمة المؤمن له جراء تعويضه الغير عما أصابه من ضرر بسببه.¹

والمادة 56 من قانون التأمينات نصت على تأمين المسؤولية المدنية بقولها: (يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير).²

الناقل في عقد النقل البري للبضائع والأشياء يحمي نفسه في حالة رجوع مالك البضاعة أو المؤمن عليه ويطالبه بالتعويض الناتج عن الضرر والتلف الذي قد يلحق بالبضاعة أثناء نقلها وذلك بشرط مدرج في مستند الشحن يعرف بشرط المنفعة من التأمين، والغرض من هذا أن يفرض الناقل على مالك البضاعة في حالة وقوع ضرر أو تلف أو ضياع للبضاعة ألا يطالبه بالتعويض وإنما يرجع أولاً على المؤمن ويطالبه بالتعويض ويحدد مسؤوليته بمقدار الخسارة التي تتجاوز المبلغ الذي تغطيه وثيقة التأمين وبذلك يتجنب رجوع المؤمن عليه بما يدفعه من تعويض للمؤمن له.³

إن أغلب التشريعات المتعلقة بعقد النقل سواء كان نقل بري أو بحري أو جوي فإنها قضت ببطلان شروط تحديد مسؤولية الناقل، إلا أن المؤمن قد احتاط لمثل هذا الشرط بأن أدرج ضمن شروط وثيقة التأمين ما يعرف بشرط أمين النقل وبموجبه يعلق مسؤوليته عن تعويض المؤمن له على ثبوت مسؤولية الناقل عن الخسارة المغطاة بعقد التأمين وفي نفس الوقت يدفع قيمة التعويض للمؤمن له، وفي حالة تخلص الناقل من المسؤولية يسترد قيمة التعويض التي دفعها للمؤمن.⁴

¹ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 66.

² المادة 56 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتضمن قانون التأمينات.

³ بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان -الأردن، 2007، ص 628.

⁴ نفس المرجع.

المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد التأمين

باعتبار أن عقد التأمين من العقود الملزمة لجانبية فإن شركات التأمين تحدد في العقود التي تبرمها بعض الشروط التي لا بد للمؤمن له احترامها فتصبح عبارة عن التزامات يتقيد المؤمن له بتنفيذها، كما يترتب على المؤمن التزامات يجب عليه الالتزام بها.

لذلك قسمنا هذا المطلب الى فرعين: الفرع الأول التزامات المؤمن والفرع الثاني التزامات المؤمن له.

الفرع الأول: التزامات المؤمن

من خلال المادة 12 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حدد المشرع الجزائري التزامات المؤمن، حيث الزمه المشرع بتقديم التعويض للمؤمن له عن كل الخسائر والأضرار الناتجة عن الحالات الطارئة، والتي قد تكون عن خطأ غير معتمد من المؤمن له، فقد يحدثها أشخاص يكون الناقل مسؤولاً عنهم كتابعيه، أو عن الأضرار التي تسببها أشياء أو حيوانات يكون المؤمن مسؤولاً عنها، كأن يقوم الناقل بنقل بضائع أخرى الغير متفق عليها لشخص آخر غير المضرور وتسبب الضرر للبضائع محل عقد النقل وبهذا يبرم عقد التأمين، فالرغم من اختلاف عقد النقل عن نقد التأمين من الناحية القانونية إلا أنهما يتبعان بعضهما البعض فلا يمكن تصور عقد النقل بدون عقد التأمين، وذلك لمواجهة تلك المخاطر التي قد تتعرض لها البضائع، أو وسيلة النقل، أو لحماية الناقل المسؤول عن رجوع الغير المتضرر عليه.¹

فالتعويض في عقد التأمين من المسؤولية يعتبر مبدأ أساسي ومن الحقوق الجوهرية التي يتحصل عليها المضرور المتعاقد مع المؤمن له المسؤول عن الضرر اللاحق بهذا الشخص ولذلك تحل شركة التأمين محل المؤمن له وتقوم بتعويض المضرور في حدود الخطر المؤمن

¹ مرسلي عبلة، زروال معزوزة، (مبدأ حسن النية كآلية للتأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية جامعة خنشلة، المجلد 08، العدد 02، الجزائر، 2021، ص.355.

عليه. وهو من الالتزامات الناشئة عن شركة التأمين بمجرد وقبولها الاكتتاب في خطر ما. وذلك بدفع مبلغ التأمين أو التعويضات المستحقة للمؤمن لهم.¹

حيث نصت المادة 56 من الأمر 95-07 على أنه: (يضمن للمؤمن التبعات المالية المترتبة علة المسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير).

فالعقد هو مصدر التزامات المؤمن ومن خلاله يلتزم بضمان التعويض في حالة رجوع الغير على المؤمن له. فهذه المادة القت على عاتق المؤمن له التبعات المالية المترتبة عن مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير، كما حمل المشرع المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤوليتها الى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون.

وتضع شركات التأمين عدة شروط وضوابط أساسية محددة لقيمة التعويض وهي: الخطر والحادث المؤدي للضرر.²

ففي التعويض من المسؤولية لا يمكن للمؤمن له ان يتقاضى من المؤمن تعويضا يزيد عن مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد أو ان يزيد عن قيمة الضرر الذي لحقه، فالصفة التعويضية تسعى ان يكون التعويض مصدرا لإثراء المؤمن له محل حساب المؤمن أو يجعله في مركز مالي أفضل من الذي كان عليه قبل تحقق الخطر، وذلك للقضاء على فكرة ان يكون احداث الخطر متعمدا من المؤمن له.³

وهذا ما أكدته المادة 30 من القانون 06-04 من أن المؤمن لا يسأل عما يزيد عن موضوع التأمين بينهما: (يعطى التأمين عن الأملاك للمؤمن له في حالة وقوع حدث منصوص عليه في العقد الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، وينبغي ان لا يتعدى التعويض مبلغ قيمة استبدال الملك).

¹ مرسلتي عبلة، زروال معزوزة، مرجع سابق، ص.355.

² نفس المرجع، ص.ص 355-356.

³ العرياوي نبيل الصالح، مرجع سابق، ص.435.

وتنص المادة 57 من الأمر 07-97 بأن: (يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناتجة عن أيه دعوى تعود مسؤوليتها الى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون).

فمن خلال هذه المادة التزم المشرع الجزائري على المؤمن المصاريف القضائية، فلم يحدد نوع المصاريف من خلالها وإنما لها معنى متسع فتدخل فيها كل مصاريف الدعاوى بما فيها أجرة المحامي.

كما يمكن ان يتعهد المؤمن للمؤمن له وذلك بتقديمه مساعدات وخدمات في عقد التأمين كان يقوم المؤمن بالتصليح في حالة حدوث لوسيلة النقل وهذا تقاديا للتلف أو الهلاك الكلي للبضائع خاصة في المواد سريعة الهلاك وهذا راجع الى أنه الضامن في حالة تحقق الخطر من أجل التقليل من قيمة الخسائر وتقاديا كليا.¹

الفرع الثاني: التزامات المؤمن له (الناقل)

وفقا لما جاء في نص المادة 15 من القانون رقم 07-95 المتعلق بالتأمين وطبقا للقواعد العامة المقررة في التأمين ينشأ عقد التأمين في ذمة المؤمن له جملة من الالتزامات فهي كالاتي:
أولاً: يلتزم الناقل بالتصريح عند اكتتابه للعقد بجميع البيانات والظروف وهذا ماجات به الفقرة الأولى من المادة 15 من الأمر 07-95: (يلتزم المؤمن له)

1. بالتصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات والظروف المعروف لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بها: يعتبر هذا الالتزام من الالتزامات ذات الأهمية الخاصة في عقد التأمين، فالمحل الرئيسي لهذا العقد هو الخطر، ولذلك يجب على المؤمن له من الإحاطة التامة بجميع البيانات اللازمة لتمكينه من تقدير الخطر الذي يؤمن منه وبجميع الظروف التي قد تؤدي الى زيادته وبالتالي يقع على المؤمن له التزام تقديم جميع البيانات وتقدير الظروف التي من خلالها يتمكن المؤمن له من تقدير الخطر.²

¹ عبد القادر البقيرات، مرجع سابق، ص.ص 55-56.

² عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (عقد التأمين)، المجلد الثاني الجزء السابع، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، 2004، ص.1167.

ويتضح لنا أن الأسئلة المكتوبة التي يجيب عليها المؤمن له من خلال الاستمارة المنصوص عليها في المادة 15 الفقرة 1 والتي يقدمها له المؤمن، ذات أهمية في عقد التأمين من حيث تقدير المخاطر التي يتحملها المؤمن على عاتقه، كما يجب ان تقدم عند ابرام العقد.

وتتقسم البيانات المقدمة من المؤمن له للمؤمن الى نوعان: البيانات الموضوعية المتعلقة بالخطر المؤمن منه، والبيانات الشخصية المتعلقة بالشخص المؤمن له (الناقل).

كما اشترط المشرع على المؤمن له تقديمه جميع البيانات التي يكون المؤمن على علم بها والتي يرى أنها تخدم المؤمن وتمكنه من تقدير الخطر عند ابرام العقد، ويرتب المشرع الجزائري على المؤمن له جزاءات صارمة عند الاخلال بالتزام التصريح بالبيانات عند اكتتاب العقد وميز في ذلك حسن نية المؤمن له وسوء نية المؤمن له في عدم تقديمه للبيانات المطلوبة، أو تقديمه بيانات مخالفة للحقيقة.¹

ففي حالة حسن النية نصت عليها المادة 19 من قانون التأمين الجزائري (إذا تحقق المؤمن قبل وقوع الحادث أن المؤمن له أغفل شيئاً أو صرح تصريحاً غير صحيح، يمكن الإبقاء على العقد مقابل قسط أعلى يقبله المؤمن له أو فسخ العقد إذا رفض هذا الأخير دفع تلك الزيادة).

تجيز هذه المادة للمؤمن ان يطلب من المؤمن له زيادة القسط بما يتناسب مع الخطر الحقيقي، فإذا لم يقبل بذلك جاز للمؤمن فسخ العقد، ويعيد المؤمن في هذه الحالة للمؤمن له الأقساط المدفوعة عن المدة الباقية التي لا يسري فيها العقد، هذا إذا اكتشف المؤمن الحقيقية قبل وقوع الحادث، أما إذا اكتشفها بعد مطابقة البيانات مع الخطر بعد وقوع الحادث، هنا يكون من حق المؤمن خفض التعويض بما يتناسب مع الأقساط المدفوعة، وتعديل المدة الباقية لسريانه.²

¹ ولد عمر الطيب، (الالتزامات المترتبة عن عقد التأمين من المسؤولية وفق التشريع الجزائري)، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، المجلد 04 من العدد 02، الجزائر، 2019، ص.2008.

² موسوني سليمة، كابوية رشيدة، (قانون التأمينات-دراسة نقدية)، مخبر القانون والمجتمع، 13 جوان 2013، ص.55.

وهذا ما أكدته المادة 19 الفقرة 4 بقولها: (وإذا تحقق المؤمن بعد وقوع الحادث، أن المؤمن أغفل شيئاً أو صرح بتصريح غير صحيح، يخفض التعويض في حدود الأقساط المدفوعة منسوبة للأقساط المستحقة فعلاً مقابل الأخطار المعينة مع تعديل العقد بالنسبة للمستقبل).

وفي حالة سوء النية، كأن يدلي المؤمن له بتصرفات وبيانات غير صحيحة أو مطابقة للحقيقة أو عمد إلى كتمان ما يجب التصريح به من معلومات لها وزنها لتقدير المخاطر المؤمن منها فإنه يترتب على ذلك جزاء ابطال العقد أولاً، مع الإبقاء على الأقساط التي سبق دفعها علة المدة الباقية حقا مكتسبا للمؤمن، مع حرمان المؤمن له من مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر، وثانياً يقوم المؤمن باسترداد المبالغ التي استفاد منها المؤمن له في شكل تعويض، بالإضافة إلى إلزامه بالتعويض المؤمن من الأضرار التي لحقت به.¹

وهذا ما أقرته المادة 21 من قانون التأمينات بقولها: (كل كتمان أو تصريح كاذب متعمد من المؤمن له، قصد تضليل المؤمن في تقدير الخطر، ينجر عنه ابطال العقد مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في المادة 75 من هذا الأمر).

2. التصريح بتغير أو تفاقم الخطر: يعتبر عقد التأمين من المسؤولية من العقود الزمنية المستمرة، ففي الغالب ما يطرأ أثناء تنفيذه لظروف وملابسات تؤدي إلى زيادة احتمال تحقق الخطر، أو زيادة جسامة الأضرار المترتبة عليه وبالتالي فإن اعلان المؤمن بهذه الظروف ذو أهمية على اعتبار أنهم يتحمل لقاءها عبئاً أكبر مما كان أسس عليه حساباته، بحيث يخلل التوازن المتوقع بينما حدده من أقساط وبينما يحتمل تحققه من نتائج تترتب على الخطر بعد ما استجد من الظروف، وهذه الأخيرة بعد ابرام العقد والتي يتعين على المؤمن له إعلانها للمؤمن تختلف بحسب نوع النشاط الذي يراد التأمين منه المسؤولية الناجمة عن ممارسته كما تختلف عن نوع المسؤولية المراد تأمين آثارها المالية، ومدى ارتباطها بتصرفات وأفعال الأشخاص أو أشياء يستخدمها المؤمن له، وأيضاً تختلف هذه الظروف والملابسات التي تؤدي إلى اشتداد الخطر باختلاف

¹ ولد عمر الطيب، مرجع سابق، ص. 209.

الزمان والمكان الذي يزاول فيه المؤمن له نشاطه، وهي في مجال التأمين الإلزامي غالباً ما تتعلق بالمركبة المؤمنة من المسؤولية الناجمة عن استعمالها، وما يتعلق بها وما يطرأ عليها من تعديلات تؤدي إلى تغيير صفتها أو استعمالاتها أو تطور في مواصفاتها على نحو يعدل من امكانياتها كزيادة سعة المحرك مثلاً.¹

وقد نصت المادة 15 في فقرتها الثالثة من قانون التأمينات بأنه: (بالتصريح الدقيق بتغيير الخطر أو تفاقمه إذا كان خارجاً عن إرادة المؤمن له، خلال سبعة (7) أيام ابتداء من تاريخ اطلاعه عليه إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة).

حدد المشرع الجزائري من خلالها آجال التصريح بتفاقم الخطر أو تغييره بسبب المؤمن أو بسبب خارجي وهي مدة 7 أيام ابتداء من تاريخ علمه، ويكون عن طريق رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام وكل إخلال بعدم التصريح بتغيير الخطر أو تفاقمه يرتب على المؤمن له جزاء وهو نفسه الجزاء المقرر لعدم التصريح بالبيانات أعلاه.²

3. الالتزام بدفع القسط: ينشأ هذا الالتزام المؤمن له في عقد التأمين وفقاً لما نصت عليه المادة 619 من القانون المدني: (وقسط التأمين هو المقابل المالية الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن لتغطية الخطر المؤمن منه)، ويحسب على أساس الخطر، فإذا تغير هذا الأخير تغير معه القسط وفقاً لمبدأ نسبية القسط إلى الخطر وفقاً لما نصت عليه المادة 15 الفقرة 2 من قانون التأمينات: (يدفع القسط أو الاشتراك في الفترات المتفق عليها). يتم تحديد زمان الوفاء بالقسط وفقاً لاتفاق المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين، غير أنه أصبح من الشروط المألوفة في وثائق التأمين، الشرط الذي يقضي بضرورة الوفاء بالقسط مسبقاً، بحيث تحصل شركات التأمين على ما يكفل تغطية الخطر قبل، تحملها عبئاً، وعادة ما يدفع القسط بصفة دورية في أول وحدة زمنية غالباً ما تكون سنة.³

¹ موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، دار الثقافة، مصر، 2006، ص.ص 265-266.

² عبد القادر البقيرات، مرجع سابق، ص.61.

³ موسوني سليمة، كبوية رشيدة، مرجع سابق، ص.56.

ولا يوجد في قانون التأمينات نص يحدد المكان للوفاء بقسط التأمين وإنما يجب الرجوع للقواعد العامة التي تؤكد مكان دفع القسط هو موطن المدين به، وهو المؤمن له. وهو ما جاءت به المادة 282 من ق.م.ج: (أما في الالتزامات الأخرى فيكون الوفاء في المكان الذي يوجد فيه موطن المدين وقت الوفاء، أو في المكان الذي يوجد فيه مركز مؤسسته إذا كان الالتزام متعلقاً بهذه المؤسسة).

من خلال هذه المادة نستنتج أنها تطبيق لمبدأ (الدين مطلوب وليس محمول) إلا أنه يمكن مخالفتها لأنها ليست من النظام العام.

ويكون الوفاء بالقسط استثناء في موطن المؤمن في ثلاثة حالات¹:

- أ) حالة القسط الأول، حيث جرت العادة على دفعه في موطن المؤمن
 - ب) حالة اعدار المؤمن له بضرورة دفع القسط نتيجة تأخر المؤمن له على الوفاء بالقسط
 - ج) منه ارهاق المؤمن في حالة لم يعد للمؤمن له موطن في البلد الذي يكون فيه للمؤمن وكلاء.
- بالإضافة الى حالة الاتفاق بين طرفي العقد على مكان يناسبهما على الوفاء بقسط التأمين وكجزء على عدم الوفاء بالقسط تطبيق القواعد العامة الواردة في القانون المدني وتقضي هذه القاعدة أنه إذا لم يقم أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر ان يطالب بتنفيذ العقد، وإذا لم يتم ذلك طلب فسخ العقد بعد اعدار الطرف المتخلف عن التنفيذ.

وقد تدخل المشرع الجزائري بوضع قواعد خاصة تضمن مصالح الطرفين في هذا المجال فنلاحظ أن المشرع وضع في قانون التأمين تنظيم خاص للجزاء عن تخلف المؤمن له على الوفاء بالقسط. حيث أن المادة 16 من قانون التأمينات أنه يجب على المؤمن له الوفاء بالقسط خلال 15 يوماً على الأكثر من تاريخ لاستحقاق، وفي حالة عدم الوفاء يرسل المؤمن للمؤمن له اعدار بواسطة رسالة الممنوحة للوفاء، وعند انقضاء هذا الأجل يجوز للمؤمن وقف الضمان تلقائياً دون اعلان لآخر، ولا يعود سريان العقد الا بعد دفع القسط المطلوب، كما يمكن للمؤمن فسخ العقد بعد 10 أيام من وقت الضمان.

¹ ولد عمر الطيب، مرجع سابق، ص.ص. 210-211.

وفي حالة الفسخ يبقى المؤمن له مطالباً بدفع القسط المطابق لفترة الضمان وتتعلق هذه الإجراءات بالتأمين من الأضرار، أما بالنسبة للتأمين على الأشخاص فيقتصر حق المؤمن على تخفيض مبلغ التأمين ولا يكون، له الحق في فسخ عقد الأمين مدام المؤمن له دفع أقساط السنتين الأوليتين.¹

4. احترام لالتزامات وقواعد النظافة والأمن: وفقاً لما جاءت به المادة 15 الفقرة 4 من الامر المتعلق بالتأمينات والتي نصت على أنه: (يلتزم المؤمن له باحترام الالتزامات التي اتفق عليها مع المؤمن وتلك التي يفرضها التشريع الجاري به العمل لا سيما في ميدان النظافة والأمن لاتقاء الأضرار و/ أو تحديد مداها).

كما يلتزم المؤمن له أيضاً باحترام الالتزامات الأخرى التي يفرضها التشريع الخاص والتي يكون من شأنها اتقاء الأخطار أو تقليل الأضرار الناتجة عنها الى أدنى حد ممكن.²

5. أخطار المؤمن بوقوع الخطر: تنص الفقرة الخامسة من المادة 15 من قانون التأمينات أن المؤمن له: (يلتزم بتبليغ المؤمن من كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد اطلاقه عليه، وفي أجل لا يتعدى سبعة أيام (07) الا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، وعليه ان يزوده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وبمداها، كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها المؤمن).

من خلال هذه المادة تتحقق مسؤولية المؤمن له بتحقق الخطر المؤمن منه، حيث يهمله ان يصل الى علمه ذلك في أقرب وقت ممكن، لكي يستطيع اتخاذ جميع الإجراءات والتدابير الضرورية في الوقت المناسب، ويكون على بينة من تحقق الخطر المؤمن له وأن تحققه يجعله مسؤولاً، فالخطر لا يتحقق بمجرد الحاق الضرر بالغير من جراء وقوع الحادث، وإنما يتحقق من مطالبة المضرور المؤمن له في التعويض عن الأضرار التي لحقتة مطالبة ودية كانت أم قضائية

¹ موسوني سليمة، كابوية رشيدة، مرجع سابق، ص 56.

² ولد عمر الطيب، مرجع سابق، ص 214.

فالأخطار ليس لها شكل معين ومحدد، فيمكن ان يكون عبارة عن رسالة موصى عليها أو رسالة عادية أو برقية، كما أن عبء الاثبات يقع على عاتق المؤمن له فلذلك يستحسن ان يكون الاخطار مكتوبا حتى يستعمل عليه الاثبات. والمشرع الجزائري لم يبين شكل لإخطار عند ما تعرض لالتزام المؤمن له وفقا للمادة 15 الفقرة 5 من قانون التأمينات.¹

ويترتب على جزاء اخلال المؤمن له بالتزام الاخطار مسؤولية عقدية طبقا للمادة 22 من القانون التجاري وعلى هذا الأساس يجوز للمؤمن ان يطالب بالتعويض الذي أصابه بسبب اخلال التزامه وقد يكون الجزاء المترتب على عدم الاخطار بتحقق الخطر سقوط الحق في الضمان وسقوط حق المؤمن له بالتعويض عن الضرر المتحقق إذا ورد في وثيقة التأمين شروط تقضي بذلك.²

المطلب الثالث: الاضرار المغطاة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء واستثناءاتها

ان الغاية المرجوة من عقد التأمين من المسؤولية هو تغطية الخسائر الناجمة عن مسؤولية المؤمن بسبب الحاقه الضرر بالغير والذي يترتب عنه مسؤولية قانونية ويتمثل ضمان المؤمن (شركة التأمين) في ضمان العواقب المالية برجوع الغير عليه بالمسؤولية نتيجة الضرر الذي أصابهم حيث يتمثل الالتزام الرئيسي للناقل توصيل البضاعة بالحالة الجيدة التي استلمها من المرسل والمحافظة عليها، لذلك سنقسم هذا المطلب الى فرعين: (الفرع الأول) صور التأمين من المسؤولية، و(الفرع الثاني) الاضرار المستثناة من المسؤولية.

¹ ولد عمر الطيب، مرجع سابق، ص.214.

² مشري راضية، (محاضرات في قانون التأمينات)، وزعت على طلبة ليسانس-قانون خاص-جامعة 8-1945قائمة-2016-2017، ص.53.

الفرع الأول: صور التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

أولاً: عقد التأمين من المسؤولية محدد الأخطار

يتضمن عقد التأمين من المسؤولية في محتواه بعض الأخطار المحدد بالاتفاق دون أخرى وضمانات مقررة قانوناً والمكتسبة للناقل، بحيث يلتزم فيه المؤمن بضمان وتعويض جميع الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضائع والأشياء بعد عملية الشحن وقبل عملية التفريغ أثناء عملية النقل فقط، حيث أن شركة التأمين تضمن مسؤولية الناقل في حالة تحقق الخطر المتفق عليه، والأضرار التي يضمنها عقد التأمين المحدد من مسؤولية الناقل البري من الأضرار¹ التي تصيب البضاعة نتيجة تصادم أو تحطم أو انقلاب أو سقوط المركبة أو المقطورة أو البضائع.

1. تصادم المركبة أو مقطورتها بمركبة أخرى أو اصطدامها بجسم ثابت مثال على ذلك اصطدام مركبة الناقل بجدار أو عمود كهربائي أدى إلى إصابة البضاعة بضرر.
2. التي تصيب البضاعة المنقولة نتيجة حريق أو انفجار.
3. التي تصيب البضاعة نتيجة انهيار السدود أو الطريق أو سقوط أي مبنى أو عمارة أو جسر.
4. التي تصيب البضاعة نتيجة سقوط الحجارة والأشجار.
5. التي تصيب البضاعة نتيجة البرق أو الفيضانات أو الزلازل أو البراكين.
6. التي تصيب البضاعة نتيجة انكسار محاور أو هيكل المركبة.
7. التي تصيب البضاعة نتيجة سقوط المركبة في واد أو بحر أو نهر أو بحيرة.
9. المؤمن يضمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤوليتها إلى الناقل إثر وقوع حادث مضمون.

ثانياً: عقد النقل من المسؤولية شامل الأخطار

ويشمل عقد التأمين الشامل على التأمينات التي يختارها الناقل التي تضاف لعقد التأمين بمحض إرادة المؤمن له والتي يتفق مع المؤمن عليها مع زيادة القسط. كما أنه يضمن الأضرار التي تلحق بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ والتي هي مستثناة من الضمان في العقد المحدد

¹ بويقوب عبد القادر، مرجع سابق، ص.ص 69-70.

للأخطار، ومن خصائصه أنه يشتمل في محتواه جميع الضمانات الاتفاقية فاذا نقص ضمان واحد يعتبر حينئذ عقد تأمين محدد الأخطار.¹

الفرع الثاني: الأضرار المستثناة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

الأصل في تأمين النقل البري للبضائع والأشياء هي تأمين ضد أخطار النقل فهو يغطي هلاك الأموال المؤمن عليها أو تضررها بسبب احتراق واسطة النقل مثلا أو انقلابها أو تصادمها أو خروج السكة الحديدية عن مسارها، إلا أن هناك حالات تستثنى من حكم التأمين لدى الناقل البري للبضائع والأشياء التي سنتناولها على النحو الآتي:

أولاً: الأخطار المستثناة بموجب نص قانوني

المادة 35 من الأمر 07-95 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتضمن قانون التأمينات نصت على: (لا يتحمل المؤمن الأموال التالفة أو المفقودة أو الهالكة ما يلي:

أ. تحريم غير كاف أو رديء من المؤمن له

ب. عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه وإلا كان هناك اتفاق يخالف ذلك).

ومن منطلق هذه المادة نستنتج أنه لا يندرج ضمن نطاق التأمين البضائع التي تتلف أو تتعرض للهلاك الناتج عن سوء التحريم من طرف المؤمن له ويعد هذا الحكم من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفته وفي نفس السياق فإن البضائع التي تتلف بسبب عيب ذاتي فيها لا تدرج في نطاق التأمين ولكن يجوز للأطراف الاتفاق على إدراجها في الضمان.²

1. الخطأ العمدي للمؤمن له (الناقل): استبعد المشرع الجزائري من نطاق التأمين الأخطار التي يتسبب فيها المؤمن له بخطئه العمدي أو بغشه وهذا ما جاء في نص المادة 47 من الأمر رقم 07-95 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتضمن قانون التأمينات: (يجب على المؤمن أن

¹ بويقوب عبد القادر، مرجع سابق، ص.ص 71-72.

² كيجل حياة، مرجع سابق، ص.10.

يضمن الأشياء المؤمن عليها من كل ضياع أو فقدان أثناء الطريق غير أن هذا الضمان لا يشمل الأشياء التي تفقد بسبب خطأ من المؤمن له).

ويفهم من هذا النص أن المؤمن غير ملزم بتعويض الأضرار الناتجة عن محض إرادة المؤمن له (الناقل) وهذا الحكم يعتبر من النظام العام.

2. الحرب الأجنبية: نصت المادة 39 من الأمر 07-95 المعدل والمتمم بالقانون 04-06 المتضمن قانون التأمينات: (لا يتحمل المؤمن مسؤولية الخسائر والأضرار التي تتسبب فيها الحرب الأجنبية إلا إذا أتفق على خلاف ذلك ويقع على المؤمن عبء إثبات الضرر الناجم عن حرب أجنبية)، إن استبعاد تأمين أخطار الحرب الأجنبية جوازي يجوز لطرفي العقد المؤمن والمؤمن له الاتفاق على مخالفته لأنه ليس من النظام العام.¹

ثانيا: الأخطار المستثناة بموجب اتفاق الأطراف

يمكن لطرفي العقد المؤمن والمؤمن له (الناقل) أن يتفقا على استبعاد بعض الأخطار من نطاق التأمين ولا كن يجب أن يكون الاستبعاد واضحا ودقيقا وذلك بتحديد الحالات المستبعدة تحديدا كافيا يزيل عنها كل لبس أو غموض وتذكر في وثيقة التأمين أو أية وثيقة أخرى كمذكرة التغطية أو الملحق حتى يعرف المؤمن له الأخطار التي يمكنه الرجوع بشأنها على المؤمن لمطالبته بالتعويض أو بمبلغ التأمين.²

ثالثا. البضائع المستثناة من التأمين: هي بضائع مستثناة بطبيعتها ولكن يمكن تأمينها:³

1. المجوهرات، الأحجار الكريمة، اللؤلؤ، المعادن الثمينة، السندات والأوراق البنكية

2. الأغراض الفنية، المنحوتات، اللوحات الزيتية، التحف

¹ حميداش محمد الأمين، (عقد التأمين على النقل)، رسالة ماستر، جامعة مستغانم، 2017-2018، ص 36.

² نفس المرجع، ص 38.

³ عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع، للشركة الوطنية للتأمينات، الشروط العامة، البند الخامس، البضائع المستثناة، ص 7، التأشير الوزاري رقم 19 الصادر في 14/11/1998. نقلا عن بوعقوب عبد القادر، (تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع)، رسالة ماستر، جامعة عبد الحميد بن باديس بمستغانم، الجزائر، 2017-2018، ص 74.

3. الحيوانات المذبوحة والبضائع السريعة التلف

4. الحيوانات الحية

5. المواد السريعة الالتهاب أو سريعة التآكل أو المتفجرة

6. نقل هياكل المركبات الهيكل من دون المحرك والأجهزة.

الخاتمة:

من خلال دراستنا لموضوع مسؤولية الناقل البري للبضائع و الأشياء نستخلص أن مسؤولية الناقل ذات طابع تعاقدية، أساسه عقد النقل، حيث يلتزم الناقل بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة سليمة للمرسل إليه، في حين يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل، وتقوم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل وذلك في حالة تحقق ضرر للبضاعة الذي يتمثل في، الهلاك التلف والتأخير، إلا أن مسؤولية الناقل ليست مطلقة فقد يتم إعفائه كلياً أو جزئياً وذلك للتخفيف من تلك المسؤولية المدنية الملقاة على عاتق الناقل والتي ترجع لسبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة، العيب الذاتي للبضاعة، خطأ المرسل أو المرسل إليه التي أوردها القانون علي سبيل الحصر، وتنتهي مسؤولية الناقل بمجرد تسليم البضاعة للمرسل إليه وعدم وقوع ضرر للبضاعة.

في حالة ثبوت مسؤولية الناقل من طرف المرسل أو المرسل إليه يحق لهذا الأخير رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة أثناء عملية النقل باللجوء إلى التعويض الاتفاقي وذلك وفقاً للمادة 183 من ق.م.ج أنه يجوز لطرفي العقد الناقل والمرسل أو المرسل إليه تحديد نسبة التعويض المستحق عن الهلاك أو التلف مقدماً بالنص على ذلك في العقد أو يتم ذلك باتفاق لاحق وذلك يتضمن أحكام المواد 176 و 181 من ق.م.ج. أو التعويض القانوني الذي يقدر في القانون بالقاضي هو الذي يقدره ويشمل ما لحق بالبضاعة من خسارة وما فاتها من كسب شرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالتزامه أو التأخير في الوفاء به، وهذا وفقاً للمادة 182 من ق.م.ج.

أوجب المشرع الجزائري تأمين الأضرار الناتجة عن مسؤولية الناقل والتعويض عن جميع الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشياء أثناء عملية النقل من طرف شركة التأمين وذلك في حدود المسؤولية المحددة في القانون وفقاً لما جاءت به المادة 619 من قانون التأمين.

وفق المشرع الجزائري إلى حد كبير في تنظيم مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء وحماية مصالح أطراف العقد وذلك بسن قوانين تعطي للناقل امتيازات تمكنه من الاستفادة من الإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية إلا أنه أكثر من الإعفاءات كما عمد إلى تغليب مصلحة الناقلين وأجاز للناقل تحديد مسؤوليته قبل وقوع الضرر، وأخذ بعين

الاعتبار الطرف الضعيف في العلاقة العقدية المتمثل في المرسل والمرسل إليه بوضع قواعد إجرائية متعلقة بدعوى رفع المسؤولية بهدف إحداث توازن في العقد.

النتائج:

- ينتج عن عقد النقل المبرم بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه مسؤولية الناقل حيث يتعهد هذا الأخير بنقل البضاعة إلى المكان والميعاد المتفق عليهما.
- تقوم مسؤولية الناقل من وقت تسلمه البضاعة لا من وقت إبرام العقد.
- يحق للناقل أن يتفق مع المرسل على إعفائه من المسؤولية في الحالات التالية تأخيره في تسليم البضاعة للمرسل إليه إلا أنه لا يعفى الناقل من المسؤولية في حالة ضياع أو تلف البضاعة المنقولة ويجوز كذلك أن يتفق على تحديدها.
- تقوم مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء عند وجود الخطأ المفترض باعتباره من الشروط الأساسية لقيامها.
- يعتبر النقل البري للبضائع عنصر فعال في النشاط الاقتصادي فهو يعمل على إيصال مواطن الإنتاج بالاستهلاك فهو يسهل انتقال المنتجات من مكان إلى آخر بوسائل النقل البرية المختلفة.
- على غرار التشريعات الأخرى التي وسعت في مجال النقل والتي تماشت مع السرعة تطور وسائل النقل نجد ان المشرع لم يواكب هذه السرعة.

الاقتراحات:

- وضع المشرع الجزائري نص قانوني يتضمن إعلام الناقل البضاعة المنقولة لتقادي تحجج الناقل بعد معرفته نوع البضاعة وخطورتها كالمواد القابلة للاشتعال من خلال التصريح بها كتابيا أو شفويا.
- لم يحدد المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل كيف تحدد أجرة الناقل في حبس البضاعة.
- إعادة صياغة المادتين 43 و 44 من القانون التجاري واستبدال مصطلح التحريم بمصطلح الإعداد باعتبار أن هذا الأخير يضم: التحريم، التغليف، التعبئة، التشخيص.
- وضع نص صريح (مادة) تقضي بحق الناقل بفحص البضاعة قبل تسليمها.

➤ على المشرع ان يعيد النظر في سن قوانين عقد النقل ويسعى الى توسيع المركز القانوني للناقل في عقد النقل البري للبضائع والأشياء.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر:

1. القواميس والمعاجم:

1. ابن منظور الجمال الدين، محمد بن مكرم الأنصاري، لسان العرب المجلد الأول، دار صادر، الطبعة الثانية، بيروت، لبنان، 1994.
2. _____، لسان العرب، ج 4، دار صادر، ط الأولى، بيروت، لبنان.
3. المعلم بطرس البستاني، محيط المحيط، مكتبة لبنان، بيروت، 1977.

2. القوانين:

1. القانون 08-09 المؤرخ في 25/02/2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادر في 23/04/2008.
2. الأمر 75-58 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني، ج. ر، العدد 78، لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون: 07-05 المؤرخ في: 13/05/2007، ج.ر، العدد 11، لسنة 2007.
3. الأمر 75-59 المؤرخ في: 26/09/1975، المتضمن القانون التجاري، ج.ر، العدد 101، لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون: 05-02 المؤرخ في: 26/02/2005، ج.ر، العدد 11، لسنة 2005.
4. القانون 09/11، المؤرخ في 05/06/2001، المتضمن قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد 32، الصادر في 2011.
5. الأمر 95-07 الصادر بتاريخ 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 13 لسنة 1995 .
6. القانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير يعدل ويتمم الأمر 95-07 المؤرخ في 25 فبراير 1995 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية العدد 15 الصادر في 12 مارس 2006.

ثانياً: المراجع

1. الكتب

1. المعتمد بالله الغرياني، القانون التجاري المعاملات التجارية (العقود التجارية - عمليات البنوك)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية مصر، 2007.
2. إبراهيم السيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقها وقضاء، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، (د.س.ن).
3. بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان - الأردن، 2007.
4. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الأولى، بن عكنون - الجزائر، (د.س.ن).
5. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، (د.س.ن).
6. شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي (في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، (د.س.ن).
7. عادل على المقدادي، القانون التجاري (العقود التجارية)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان - الأردن، 2014.
8. عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية وفقا للقانون التجاري رقم 17 لسنة 1999 في الفقه والقضاء والتشريع، الجزء الثاني، منشأة المعارف، الإسكندرية - مصر، (د.س.ن).
9. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (عقد التأمين)، المجلد الثاني الجزء السابع، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، 2004.
10. عبد القادر البقيرات، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، (د.س.ن).

11. عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2004.
12. عبد المفتاح مراد، شرح العقود التجارية والمدنية، (د. د. ن)، (د. س. ن).
13. عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية مصر، 2013.
14. عزيز العكلي، شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان-الأردن، 2008.
15. علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري (العقود التجارية-عمليات البنوك)، الجامعة الجديدة، الإسكندرية-مصر، 2004.
16. علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري)، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، بن عكنون-الجزائر.
17. علي فيلاي، الالتزامات (النظرية العامة للعقد)، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2001.
18. ———، الالتزامات، (العمل المستحق للتعويض)، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر.
19. عمار عمورة، العقود والمحل في القانون التجاري، دار الخلد ونية، (د. م. ن)، (د. س. ن).
20. ———، الأوراق التجارية وفقا للقانون التجاري الجزائري، دار الخلد ونية، الطبعة الأولى، الجزائر، (د. س. ن).
21. عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار النفائس، عمان، الأردن، 2010.
22. محمد السيد الفقي، العقود التجارية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2011.
23. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، (النقل البحري-النقل البري)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2005.

24. مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002.

25. مصطفى كمال طه، علي البارودي، القانون التجاري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، 2001.

26. موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، دار الثقافة، مصر، 2006 .

27. نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، دار هومه، الطبعة 11، الجزائر، 2006.

28. نبيل إسماعيل عمر، الوسيط في قانون المرافعات المدنية والتجارية (الاختصاص-الدعوى-الخصوم)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2006.

2. الأطروحات والمذكرات

أ. أطروحات الدكتوراه:

1. العربي نبيل الصالح، (مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشخاص في القانون الجزائري)، أطروحة دكتوراه، منشورة، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.

ب. مذكرات الماجستير:

1. بليل ليندة، (التأمين من الأضرار)، رسالة ماجستير، منشورة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016.

2. شتواح العياشي، (عقد النقل البري للبضائع)، رسالة ماجستير، منشورة، جامعة قسنطينة، 2004-2005.

3. صابي صارة، (عقد نقل البضائع: برا وبحرا وجوا)، رسالة ماجستير، منشورة، جامعة الجزائر 01، بن عكنون، الجزائر، 2010-2011.

ج.مذكرة الماستر:

1. بويعقوب عبد القادر، (تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع)، رسالة ماستر، منشورة، جامعة عبد الحميد بن باديس بمستغانم، الجزائر، 2017-2018.
2. جغوط عبير، عوامري فاطمة الزهراء، (عقد النقل البري للبضائع في التشريع الجزائري)، رسالة ماستر، منشورة، جامعة 8 ماي 45 قالة، الجزائر، 2015-2014.
3. حميداش محمد الأمين، (عقد التأمين على النقل)، رسالة ماستر، منشورة، جامعة مستغانم، 2017-2018.
4. قراش أمينة، قرومي نسرين، (خصوصية عقد النقل البري للأشخاص والبضائع)، رسالة ماستر، منشورة، جامعة آكلي محند أولحاج، البويرة، 2020-2021.
5. ليلي لعور، (التأمين كأداة لمواجهة أخطار النقل البري للبضائع في الجزائر)، رسالة ماستر، منشورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014.
6. محمدي سامية، (النظام القانوني لعقد التأمين)، رسالة ماستر، منشورة، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، 2016-2017.

3.المجلات:

1. أمال زيدان عبد الله، (عقد النقل البري للبضائع)، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، أسيوط، 2019.
2. بوقادة عبد الكريم، (المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع: أساسها ونطاقها)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، دون ذكر السنة.
3. حورية لشهب، (النظام القانوني للعقود التجارية)، مجلة العلوم الإنسانية، العدد الثاني عشر، الجزائر، نوفمبر 2007.

4.مرسلي عبلة، زروال معزوزة، (مبدأ حسن النية كآلية للتأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية جامعة خنشلة، المجلد 08، العدد 02، الجزائر، 2021.

5.موسوني سليمة، كابوية رشيدة، (قانون التأمينات-دراسة نقدية)، مخبر القانون والمجتمع، 13 جوان 2013.

6.ولد عمر الطيب، (الالتزامات المترتبة عن عقد التأمين من المسؤولية وفق التشريع الجزائري)، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، المجلد 04ن العدد 02، الجزائر، 2019.

4.المحاضرات

1.دلال يزيد، (محاضرات أقيمت عقد النقل)، مطبوعة وزعت على أولى ماستر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019-2020.

2.كيحل حياة، (محاضرات في تأمين النقل)، مطبوعة وزعت على طلاب السنة الثانية ماستر قانون التأمينات والضمان الاجتماعي، جامعة البليدة، 2020-2021.

3.مشري راضية، (محاضرات في قانون التأمينات)، مطبوعة وزعت على طلبة ليسانس-قانون خاص-جامعة 8 ماي-1945قالمة-2016-2017.

4.معراج جديدي، (محاضرات في قانون التأمين الجزائري)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوعات
/	إهداء
/	شكر وعرقان
/	قائمة المختصرات
أ-ج	مقدمة
المبحث التمهيدي: أحكام عامة في عقد النقل البري للبضائع والأشياء	
10	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البري للبضائع والأشياء
10	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للبضائع والأشياء
13	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للبضائع والأشياء
14	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع والأشياء
15	المطلب الثاني: تكوين عقد النقل البري للبضائع والأشياء وعبء اثباته
15	الفرع الأول: تكوين عقد النقل البري للبضائع والأشياء
18	الفرع الثاني: عبء اثبات عقد النقل البري للبضائع والأشياء
22	المطلب الثالث: آثار عقد النقل البري للبضائع والأشياء
23	الفرع الأول: التزامات المرسل
25	الفرع الثاني: التزامات الناقل
29	الفرع الثالث: التزامات المرسل اليه
الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء	

32	المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء وأركان المسؤولية المدنية
32	المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء
32	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء
33	الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء
35	الفرع الثالث: عبء الإثبات
36	المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء
36	الفرع الأول: ركن الخطأ
38	الفرع الثاني: ركن الضرر
39	الفرع الثالث: ركن العلاقة السببية
42	المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء والاعفاء منها
43	المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء
43	الفرع الأول: حالة هلاك البضاعة
45	الفرع الثاني: حالة تلف البضاعة
46	الفرع الثالث: حالة تأخير البضاعة
47	المطلب الثاني: حالات اعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع والأشياء
48	الفرع الأول: القوة القاهرة في عقد النقل البري للبضائع والأشياء
50	الفرع الثاني: العيب الذاتي للبضاعة في عقد النقل البري للبضائع والأشياء

51	الفرع الثالث: خطأ المرسل أو المرسل اليه في عقد النقل البري للبضائع والأشياء
52	المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء في حالة النقل المتعاقب
52	الفرع الأول: مسؤولية الناقل الأول والأخير تجاه المرسل أو المرسل اليه
53	الفرع الثاني: مسؤولية الناقلين الوسطاء
55	المبحث الثالث: شروط تحديد المسؤولية والاعفاء منها
55	المطلب الأول: شروط تحديد المسؤولية
58	المطلب الثاني: شروط الاعفاء من المسؤولية
الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء	
63	المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء
63	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء
63	الفرع الأول: المدعي في عقد النقل البري للبضائع والأشياء
64	الفرع الثاني: المدعى عليه في عقد النقل البري للبضائع والأشياء
65	الفرع الثالث: المدعى عليه في حالة الناقلين المتعاقبين في عقد النقل البري للبضائع والأشياء
65	المطلب الثاني: المحكمة المختصة
65	الفرع الأول: الاختصاص النوعي
66	الفرع الثاني: الاختصاص الإقليمي
67	المطلب الثالث: سقوط دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء

67	الفرع الأول: سقوط دعوى مسؤولية الناقل بالدفع بعدم القبول
70	الفرع الثاني: سقوط دعوى مسؤولية الناقل بالتقادم
72	المبحث الثاني: تحديد التعويض المستحق على مسؤولية الناقل البري للبضائع والاشياء
73	المطلب الأول: التعويض القانوني
76	المطلب الثاني: التعويض الاتفاقي
78	المبحث الثالث: التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والاشياء
78	المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين
78	الفرع الأول: تعريف عقد التأمين
80	الفرع الثاني: أقسام التأمين
83	المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد التأمين
83	الفرع الأول: التزامات المؤمن
85	الفرع الثاني: التزامات المؤمن له (الناقل)
91	المطلب الثالث: الأضرار المغطاة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والاشياء واستثناءاتها
92	الفرع الأول: صور التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والاشياء
93	الفرع الثاني: الأضرار المستثناة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع والاشياء
96	الخاتمة

فهرس المحتويات

99	قائمة المصادر والمراجع
105	فهرس المحتويات
	الملخص

ملخص باللغة العربية:

عقد النقل البري للبضائع والأشياء هو عقد يتعد بموجبه الناقل بوصول البضاعة سليمة إلى المكان والميعاد المتفق عليهما في حين يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وينشأ عن ذلك مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل، تقوم مسؤولية الناقل البري للبضائع والأشياء على ثلاثة أركان وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وتتخلص هذه المسؤولية في ثلاثة حالات وهي التلف والهالك والضياع، إلا أن الناقل قد يعفى من هذه المسؤولية إذا كان ذلك راجع لقوة قاهرة أو عيب ذاتي للبضاعة أو بخطأ من المرسل أو المرسل إليه، وإذا شاب نزاع بين أطراف عقد النقل يتم اللجوء للقضاء للفصل في هذا النزاع.

ضرورة تأمين الناقل لمسئوليته في عقد النقل البري للبضائع والأشياء الناجمة عن اخطار النقل ولذلك وجب عليه التعاقد مع شركة التأمين لتفادي رجوع المرسل أو المرسل إليه بالتعويض عن الضرر.

الكلمات المفتاحية:

النقل البري، مسؤولية الناقل، نقل البضائع والأشياء

Abstract:

The land contracte for goods and things is a contracte whereby the carrier un dertakes to deliver the goods intact to the agreed up on place and time, while the Sender is obligated to by the fright, the responsibility for land transportation of goods and things is based on There pillars, nanely error, damage and causations-this responsibility is summarized in three cases, namely da, agem loss and however the carrier may be excerpted from this responsibility if this is due to force majeure, an inherent defect of the goods, or a mistake by the sender or the consignee.

The need for the carrier to insurehis responsibility in the land transport contracte for goods and things of transport, and therefore he must contract white the ins rance company to avoid the return of the sender or consignee to com pensate for damage.

Key words:

Road transport, carrier's responsibility, transport of goods and things.