



جامعة ألكلي محند اولحاج - البويرة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

خصوصية عقد النقل البري للأشخاص والبضائع في ظل التشريع الجزائري

مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق

تخصص: قانون الأعمال

إشراف الدكتورة:

ربيع زهية

إعداد الطالبتين:

- قراش أمينة

- قرومي نسرين

لجنة المناقشة

1: بوعمامة زكريا..... رئيساً

2: ربيع زهية..... مشرفاً ومقرراً

3: بلحارث ليندة..... ممتحناً

السنة الجامعية: 2021/2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى أمي الحنونة... رمز التفاني والعطاء، التي قدمت فرحتي و
سعادتي على فرحتها و لم تبخل علي يوما بدعواتها حفظها الله
و رعاها.

إلى أبي العزيز... قدوتي و مثلي الأعلى، أطال الله عمره.

إلى أخواي كل بإسمه... سندي و قوتي و مثال الوفاء

و التضحية

إلى جدي الغالي... القلب الحنون الذي غمرني بدعواته دائما.

إلى كل أصدقائي.

أهدي إليكم ثمرة نجاحي المتواضعة هذه.

قرومي نسرين

إهداء

الحمد لله و كفى و الصلاة على الحبيب المصطفى و أهله و
من وفى أما بعد:

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية
بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد و النجاح بفضلته تعالى مهداة إلى من
وضع المولى عز و جل الجنة تحت أقدامها...أمي الحبيبة.
إلى خالد الذكر الذي وافته المنية منذ خمسة أشهر رحمه الله،
و الذي لم يتهاون يوما في توفير سبل الخير و السعادة
لي...أبي الغالي.

إلى من هم عزتي و سندي في الحياة...إخوتي.

إلى من كانوا لي أوفياء...أصدقائي جميعا.

إلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل المتواضع.

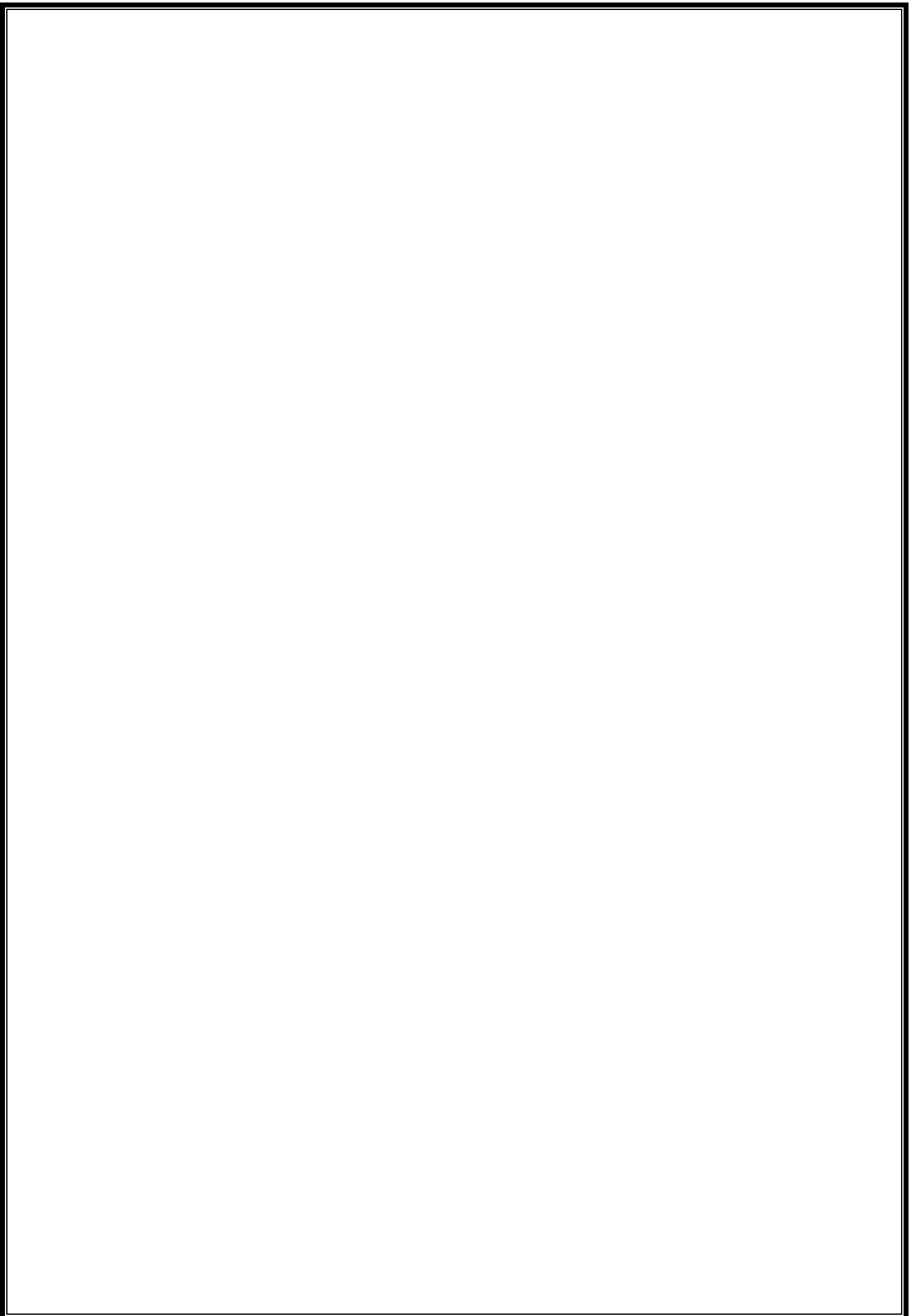
قراش أمينة

شكر و تقدير

الحمد لله و الصلاة و السلام على رسول الله، الشكر الأول و
الأخير لله سبحانه تعالى الذي وفقنا و أعاننا على إنجاز
مذكرتنا هذه ثمرة سنين من الجهد.

نتوجه بخالص الشكر و التقدير إلى الأستاذة الفاضلة "ربيع
زهية" التي أشرفت على مذكرتنا و لم تبخل علينا بنصائحها
القيمة و توجيهاتها التي كانت عوناً لنا في إتمام هذا البحث،
فجزاها الله كل خير ووفقها لما تحبه و ترضاه.

و شكر موصول الى كل من ساندنا و ساهم في إعداد هذه
المذكرة من قريب أو من بعيد.



قائمة المختصرات:

ق.ت.ج: (القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم)

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم

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

ج: الجزء

ط: الطبعة

(د.د.ن) :دون دار نشر

(د.م.ن) : دون مكان نشر

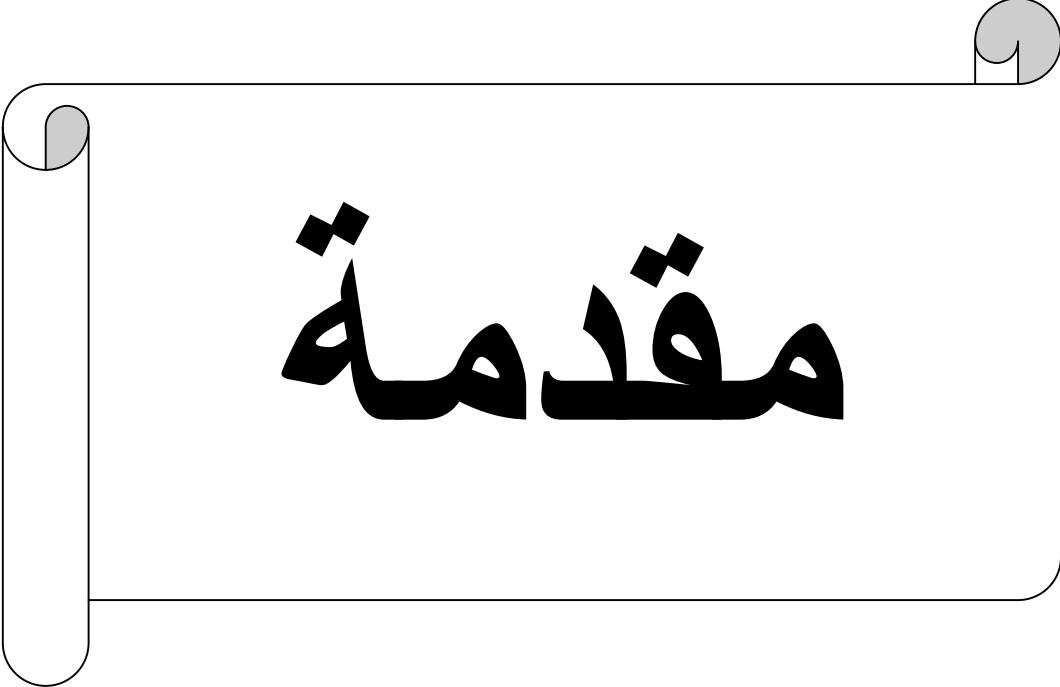
(د.م.ج): ديوان المطبوعات الجامعية

ج ر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ص: الصفحة

Liste des Abréviations :

P : page



مقدمة

يعد النقل عصب حركة تداول الثروات حيث يتطلب انجاز المبادلات ففي أغلب الأحيان يتم نقل الأشياء من مكان إلى آخر، سواء داخل إقليم الدولة الواحدة، أو بين أقاليم الدول المختلفة، ولولا النقل لوجب استهلاك السلع في مواقع إنتاجها، وهو ما يقضي حتماً على شل حركة التبادل السلعي، فالنقل قد يتعلق بالأشياء وقد يتعلق بالأشخاص وقد يكون عن طريق البر أو البحر أو الجو. ونظراً لأهمية النقل وحاجة الإنسان له يومياً كان لابد من وضع ترجمة قانونية تنظم هذا النقل، أي وضع كل السبل الكفيلة من أجل إبرام عقد النقل بين المسافرين والناقل استناداً إلى النصوص القانونية التي تنظم هذا العقد وهذا بظهور أنظمة قانونية تنظم عقد النقل البري للأشخاص على المستوى الوطني وهذا ما جاء في القانون التجاري الجزائري.

ويعد النقل وسيلة أساسية وهامة لتأمين تواصل الناس وتقريب المسافات فيما بينهم، وتأمين حاجتهم الأساسية، وكل ما يحتاجون إليه في حياتهم اليومية، حيث كان للنقل في مختلف العصور والأزمان دور متميز في جميع الحياة الإنسانية .

ونظراً لأهمية النقل و احتياجات الإنسان له يومياً، كان لابد من وضع ترجمة قانونية تنظم هذا النقل، ووضع كافة السبل الكفيلة من أجل إبرام عقد النقل بين المسافرين والناقل استناداً إلى النصوص والقواعد القانونية التي تنظم هذا العقد، والتي هي بمثابة الوسط القانوني الذي يتضمن مجموعة من الضمانات التي تعمل على تدارك المخاطر للأشخاص على المستوى الوطني هذا ما جاء في القانون التجاري الجزائري، والقواعد العامة المنظمة لهذا العقد، وكذا القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه والقانون المتعلق بالأمن والسلامة، و الإستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية .

حيث عرفت المادة 2 من القانون 09-11 النقل البري على انه " كل نشاط يقوم من خلال مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عن طريق أو السكة الحديدية أو على متن مركبة ملائمة "(1).

¹ القانون رقم 59_75 المؤرخ في سبتمبر 1975 المتضمن ق ت ج، المعدل و المتمم، بموجب القانون رقم 02_05 المؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر، العدد 11، الصادر في 09 /02/ 2005.

أما النقل البري للبضائع فقد تطرق إليه المشرع من خلال المادة 36 من القانون التجاري وعرفه بأنه " اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى نفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين "، ويتضح من هذا التعريف أن المشرع استعمل لفظ الشيء وهو أوسع من لفظ البضاعة وذلك لان البضاعة هي شيء قابل للتداول بثمن كالأثريات .

وان كان المشرع لم يحدد وسيلة النقل في نص المادة 36 السالفة الذكر وبالتالي قد يكون النقل بواسطة الحيوان، أو السيارة، أو القطار، إلا انه حدد وسيلة النقل وأكد على ضرورة ملامتها لنمط النقل البري في نص المادة 2 الفقرة الأولى من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 2001/8/7 المتعلق بتوجيه النقل البري، وتنظيمه⁽¹⁾ والتي نصت على مايلي " النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر طريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة .

إضافة إلى ذلك سمح المشرع للخواص بالاستثمار في قطاع النقل منذ 1988 بموجب القانون رقم :88-17، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه (الملغى بقانون 01-13)⁽²⁾ .

ويتم النقل البري للبضائع عن طريق إبرام عقد، بين الناقل من جهة والمرسل صاحب البضاعة المراد نقلها من جهة أخرى .

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

تتلخص أهمية عقد النقل البري للأشخاص في دراسة النظام القانوني لهذا النوع من العقود، وعلاقته بباقي القوانين كالقانون المدني والقانون التجاري، قانون تنظيم وتوجيه النقل البري، قانون الخاص باستعمال السكك الحديدية ومختلف القوانين المنظمة لهذا العقد، ولكي نتمكن من فهم واستيعاب عقد النقل البري للأشخاص يجب البحث الجيد في هذا الموضوع حتى

¹ القانون رقم 13-1، المؤرخ في 2001 /08/7، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر، عدد 44، الصادر في 2010/12/29.

² القانون رقم 88-17، المؤرخ في 10 /05/1988، يتضمن النقل البري وتنظيمه، ج ر، العدد 32، الصادر في 1988/05/10.

نتمكن من اكتشاف العلاقة السببية بين الناقل والمسافر، ومعرفة القيود التي تنشأ جراء هذا العقد.

أما بالنسبة لعقد النقل البري للبضائع هناك دراسات عديدة من قبل الباحثين الاقتصاديين مركزين في دراساتهم على جانبه الاقتصادي، تاركين جانبه القانوني لأصحاب الاختصاص وعليه سوف نحاول من خلال دراستنا هذه ان نبين الجانب القانوني لعقد النقل البري للبضائع من خلال تحديد وتقييم النصوص القانونية العامة والخاصة التي تحكمه وإيجاد أهم الحلول التي تجعل هذه النصوص أكثر فعالية في تنظيمه.

أما بالنسبة لأسباب اختيار هذا الموضوع، كانت تتمثل في أسباب موضوعية وأسباب ذاتية، فالأسباب الموضوعية تكمن في أهمية هذا الموضوع، كذلك الى محدودية النصوص القانونية المنظمة للنقل البري للبضائع والأشخاص في القانون التجاري الجزائري، وكذا قلة الدراسات المتخصصة له في الجزائر ناهيك عن المنازعات القضائية الناشئة عنه في المحاكم الجزائرية جراء الانتشار المتزايد لهذا النوع من النشاط، أما الأسباب الذاتية تعود رغبتنا في البحث في مجال قانون النقل التي أدرجت دراسته حديثا على مستوى دراسات الماستر تخصص قانون الأعمال واختلاف مختلف جزئياته القانونية، إضافة إلى عدم تطرق الباحثين الى هذا الموضوع رغم أهميته الكبيرة ومحاولة منا بأن نكون من المساهمين في إعطاء روح وحافز لمن يلينا من الباحثين في الموضوع .

ومن خلال دراستنا لهذا الموضوع، وحتى نتمكن من الإلمام بمختلف جوانبه، فإن الإشكالية المطروحة في موضوع دراستنا تتمحور عن: **فيما يتمثل النظام القانوني لعقد النقل البري للبضائع والأشخاص في ظل التشريع الجزائري؟**

وللإجابة على هذه الإشكالية قمنا بدراسة عقد النقل البري للأشخاص والبضائع باعتمادنا للمنهج الوصفي بوصف العقد وتصنيفه في حين اعتمدنا على المنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية المتعلقة بعقد النقل البري للأشخاص والبضائع وتوضيح معناها، وكان من الضروري الإلمام بالموضوع، بإتباع خطة تتماشى مع عنوان هذا البحث وبالتالي قسمنا هذا البحث الى فصلين تحدثنا في **(الفصل الأول)** عن عقد النقل البري للأشخاص والذي قسمناه إلى

مبحثين، في **(المبحث الأول)** قمنا بدراسة النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص أما في **(المبحث الثاني)** قمنا بدراسة المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص، أما في **(الفصل الثاني)** تحدثنا عن عقد النقل البري للبضائع قسمناه الى مبحثين في **(المبحث الأول)** ماهية عقد النقل البري للبضائع، أما في **(المبحث الثاني)** قمنا بدراسة آثار تنفيذ عقد النقل البري للبضائع، وكل مبحث يتناول مطلبين .

الفصل الأول

عقد النقل البري للأشخاص

يعتبر عقد النقل البري للأشخاص نوع من أنواع عقود النقل المختلفة و لمعرفته يجب معرفة نظامه القانوني و طبيعته القانونية بالإضافة إلى الشروط اللازمة لانعقاده و الآثار المترتبة عنه ، و التوصل إلى معرفة المسؤولية الناتجة عنه و استخلاص حالات الإعفاء من هذه المسؤولية الناتجة و ذلك باستعمال النصوص القانونية المنظمة لهذا العقد.

لذلك سنحاول دراسة هذا الفصل وفقا للمبشرين التاليين، النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص(المبحث الأول)، المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص(المبحث الثاني).

المبحث الأول

النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص

لمعرفة النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص يستوجب معرفة ماهيته والتوصل إلى معرفة آلياته القانونية والتي يتم إثباتها عن طريق النصوص القانونية المنظمة لعقد النقل البري للأشخاص، وكذا التوصل إلى الآثار المترتبة عنه.

لذا تطرقنا في هذا المبحث لدراسة هذا العقد و ذلك من خلال تبيان ماهيته (المطلب الأول)، و الآثار المترتبة عنه (المطلب الثاني).

المطلب الأول

ماهية عقد النقل البري للأشخاص

يعد عقد النقل البري للأشخاص من أنواع عقود النقل، لذا لا بد من البحث في هذا المجال لمعرفة هذا العقد ودراسة آلياته القانونية لاستخلاص أحكامه و تكييفه طبقا للنصوص القانونية التي تنظمه، ومن جهة أخرى استخلاص الآثار المترتبة عنه.

لذا قمنا في هذا المطلب بدراسة هذا عقد النقل البري للأشخاص من خلال تعريفه (الفرع الأول)، والآثار المترتبة عنه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البري للأشخاص

قام المشرع الجزائري بوضع مجموعة من القواعد لتنظم عقد النقل البري وهذا ما جاء في نص المادة 36 من القانون التجاري حيث نصت على مايلي "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن على أن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى شيء إلى

مكان معين" (1).

من خلال هذه المادة يتبين أن عقد النقل هو اتفاق بين شخصين هما الناقل والمسافر، على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر إلى مكان معين وذلك بصفة رضائية على أن يلتزم المسافر بدفع الثمن، وهذا ما تم تأكيده من خلال المادة 2 من القانون 09_11 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، حيث عرفت عقد النقل البري على انه : " كل نشاط يقوم خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة" (2).

يوضح نص المادة 2 من القانون 09_11 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، أن عقد النقل البري للأشخاص على أنه نشاط يقوم به مستغل بنقل أشخاص ، وعبرة مستغل هي كل شخص طبيعي أو معنوي وهو عبارة عن ناقل الأشخاص الذي يمارس خدمة أو خدمات النقل العمومي للأشخاص في نقلهم من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو بوسائله الخاصة.

كما يعد عقد النقل البري للأشخاص من العقود الرضائية التي تنشأ بمجرد تبادل الإيجاب و القبول من طرفيه ، و هما المسافر و الناقل ، أي ينشأ بمجرد الاتفاق بين الطرفين على شروطه وعناصره (3).

¹ القانون رقم 59_75 المؤرخ في سبتمبر 1975 المتضمن ق ت ج، المعدل و المتمم، بموجب القانون رقم 02_05 المؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر، العدد 11، الصادر في 09 /02/ 2005.

² القانون رقم 09_11 المؤرخ في 11 جوان 2011، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، يعدل القانون رقم 13_01 ، ج ر، العدد 32، الصادر في 08 /06/ 2011.

³ عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع، عمان، 2000، ص 114.

ولقد عرفه الأستاذ علي حسن يونس بأنه ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى أمين النقل بنقل أشياء أو أشخاص من مكان إلى آخر بواسطة أداة نقل و ذلك مقابل أجر⁽¹⁾.

ويعد عقد نقل الأشخاص عقد ثنائي يتم بين طرفي العقد و هما المسافر و الناقل فقط، و منه فإن الالتزامات المترتبة عن هذا العقد تكون في ذمة طرفي العقد⁽²⁾.

كما يمكن أن تتم عملية النقل داخل تراب الدولة الواحدة ، وفي هذه الحالة يكون خاضعا لأحكام القوانين المنظمة لهذا العقد الخاصة بالدولة التي تمت فيها عملية النقل، و يمكن أن يتعدى عقد النقل حدود الدولة و يكون خارج إقليمها سواء كان ذلك على متن سيارة أو قطار.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للأشخاص

يطرح لنا عقد النقل البري للأشخاص جدلا واسعا حول طبيعته القانونية وأين يمكننا تصنيفه؟

يعد نقل الأشخاص أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث الذي أصبحت فيه الحركة ضرورية ، فلولا النقل لوجب استهلاك السلع في الأمكنة التي تصنع فيها مما يؤدي إلى شل حركة التبادل التي تمثل روح الحياة الاقتصادية⁽³⁾.

كما نصت عليه المادة 8/2 من القانون التجاري الجزائري " يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه " كل مقاوله لاستغلال النقل والانتقال.

¹ علي حسن يونس، عقد النقل ، دار الفكر العربي، القاهرة ، 1965 ، ص3.

² عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري _ الأعمال التجارية _ التجار _ المتجر _ العقود التجارية، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، 2008 ، ص 331.

³ نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري _ الأعمال التجارية ، التاجر ، المحل التجاري ، ط9 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2007 ، ص 98.

من خلال نص المادة 2 من القانون التجاري الجزائري يتضح أن كل اتفاق يتعهد من خلاله أحد المتعاقدين لاستغلال النقل و التنقل يعد عملا تجاريا⁽¹⁾، و يعتبر تجاريا بالنسبة للمرسل إذا كان تاجرا و تعاقدا على النقل لحاجات تجارته تطبيقا لنظرية التبعية.

وبالرجوع لنص المادة 36 من القانون التجاري الجزائري⁽²⁾ نجد أن: عقد نقل الأشخاص من العقود الملزمة لجانبين وذلك أن الناقل ملزم بالنقل في الوقت المحدد قانونا، و إلى المكان المحدد، و المسافرين ملزم بدفع ثمن النقل، و إذا لم يقم أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد و طلب التعويض عن الضرر الذي لحق به⁽³⁾.

كما يعد عقد النقل البري للأشخاص عقد رضائي، لأنه يقوم بمجرد تطابق إرادتي الأطراف المتعاقدة، و يكون صحيحا بمجرد اتفاق طرفي العقد و تبادل الإيجاب و القبول دون القيام بأي إجراء.

يعتبر عقد النقل البري من الأعمال التجارية سواء كان أطرافه أشخاص طبيعية أو معنوية، و تتمثل الأشخاص المعنوية في الشركات الخاصة أو مؤسسات النقل العامة، و يكون الناقل في هذه الحالة ممتهنا لمهنة المقاوله بنقله للمسافرين، و يعد عقد النقل عملا تجاريا بالنسبة للناقل فقط، أما المسافر فتحدد طبيعة عمله وفقا لصفته إن كانت تجارية أو مدنية.

و يعتبر عمل المسافر تجاريا إذا كان تاجرا و تعاقدا لقضاء حاجات تجارية، و ذلك وفقا لنظرية التبعية التجارية التي نصت عليها المادة 1/4 من القانون التجاري الجزائري حيث نصت على أنه : " يعد عملا تجاريا بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التجار و المتعلقة بممارسة تجارية أو حاجات متجره " .

² تنص المادة 2 من الأمر 59-75 من ق ت ج على ما يلي: يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه: كل مقاوله لاستغلال النقل أو الإنتقال.

² تنص المادة 36 من الأمر 59-75 من ق ت ج على ما يلي: عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين.

³ علي حسن يونس، مرجع سابق، ص5.

أما في حالة تعاقد المسافر لقضاء حاجات لا علاقة لها بنشاط تجاري سواء كان هذا الأخير تاجرا أم لا، ففي هذه الحالة يعتبر العقد مدنيا، و يكون عقد النقل مختلطا حيث يكون تجاريا بالنسبة للناقل و مدنيا بالنسبة للمسافر⁽¹⁾.

كما يعتبر عقد النقل من عقود المعاوضة، حيث يتمتع كل طرف فيه بحقوق و تقع على عاتقه التزامات ، فيلتزم الناقل بنقل الأشخاص من مكان إلى مكان حسب ما هو متفق عليه، وفي المقابل يكون المسافر ملزم بدفع ثمن النقل⁽²⁾.

الفرع الثالث: شروط عقد النقل البري للأشخاص

ينشأ عقد النقل البري للأشخاص بمجرد تطابق الإيجاب و القبول و يعد من العقود الرضائية⁽³⁾، وهو لا يحتاج إلى أي إجراء شكلي ما دامت الشروط العامة لإنعقاده متوفرة و بانعدام أحد هذه الشروط يعد العقد باطلا بطلانا مطلقا.

لا بد أن يتوفر عقد النقل البري للأشخاص على الشروط التالية: التراضي، المحل و السبب.

أولا- التراضي:

يجب أن يتمتع أطراف العقد بإرادة سليمة خالية من عيوب الإرادة كالإكراه، الغلط، التدليس و الاستغلال⁽⁴⁾، و إلا كان العقد باطلا أو قابل للإبطال.

كما يشترط في الناقل توافر الأهلية التجارية، أما المسافر فلا يشترط فيه الأهلية الكاملة، أي يجوز نقل الشخص المميز⁽⁵⁾، و عادة ما يقوم الناقل بإعلان شروط معينة للمسافرين

¹ هاني محمد دويدار ، النظام القانوني للتجارة ، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع ، بيروت ، 1997 ، ص202.

² فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج1، ط1، دار المكتبة العربية، بيروت، 1997، ص236.

³ مصطفى كمال طه ، القانون التجاري و القانون البحري ، ط1، مكتبة الوفاء القانونية ، بيروت ، 2010 ، ص309.

⁴ علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص56.

⁵ سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001 ، ص 301.

لانعقاد العقد، من نقاط انطلاق، ثمن النقل، الوقوف، الجهات المقصودة ، ساعات الانطلاق و الوصول.

و تختلف طرق انعقاد العقد، ففي النقل عن طريق الطلب يأتي المسافر إلى الناقل ويتفاوض معه على شروط العقد بصفة حرة و متى كان الاتفاق انعقد العقد، وذلك مثل الجولات بسيارات الأجرة العادية، أما في النقل المفتوح للعام كما هو الحال في النقل الحضري، فإن العقد ينعقد بمجرد دخول المسافر إلى وسيلة النقل ويتخذ مكانا بها سواء مقعدا أو يبقى فيها بصفة تدل على أنه راغب في التنقل عبرها، يبدأ العقد في إنتاج آثاره ، وبالنسبة للنقل المفتوح إلا لمن يحمل تذاكر النقل كالقطار، فينعقد العقد عند شراء المسافر للتذكرة و لكن الالتزام بالسلامة الذي يلتزم به الناقل لا يسري إلا من وقت ركوب المسافر، و لا يجوز للمسافر أن يحتج في حالة الزيادة في التسعيرة و هو ملزم بتكملة الثمن.

ثانيا_ المحل:

إن محل عقد نقل الأشخاص هو نقل المسافر ذاته مع أمتعته يقابله دفع ثمن النقل، ويشترط أن يكون مشروعاً غير مخالفا للقانون و النظام العام و الآداب العامة⁽¹⁾.

كما يشترط في المحل أن يكون معيناً عند إبرام العقد كأن يعلم الناقل المكان الذي يريد المسافر التوجه إليه، أو يكون قابلاً للتعيين كأن يكون المسافر على علم بالوجهة التي يريد أن يسلكها الناقل أثناء تنفيذ عقده⁽²⁾.

ثالثا_ السبب:

يعتبر السبب ركن من أركان عقد النقل البري للأشخاص و نقصد به الدافع للتعاقد ، يترتب عن تخلفه انعدام العقد ولا يختلف هذا السبب عن السبب في العقود الرضائية فيجب أن يكون موجوداً و صحيحاً و مشروعاً غير مخالفا للنظام العام والآداب⁽³⁾.

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سابق ، ص303.

² علي علي سليمان، مرجع سابق، ص71.

³ علي علي سليمان، مرجع سابق ، ص 75.

و تقتضي مشروعية عقد النقل البري للأشخاص أن لا يخالف النظام العام و الآداب، و أن لا يتعلق الأمر بشيء غير قابل للتعامل سواء بطبيعته أو بحكم القانون⁽¹⁾.

المطلب الثاني

الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص

يرتب عقد النقل البري للأشخاص التزامات في ذمة طرفي العقد الناقل و المسافر، وتعد التزامات كل طرف حقوق للطرف الآخر، فقد يترتب هذا العقد واجبات للمسافر يجب أن يتقيد بها أثناء عملية النقل من جهة و من جهة أخرى يترتب واجبات للناقل والتي تتمثل في الالتزامات التي يجب أن يوفرها للمسافر أثناء عملية نقله.

لذلك سنتطرق في هذا المطلب إلى واجبات المسافر (الفرع الأول)، واجبات الناقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: واجبات المسافر

لقد نظم المشرع الجزائري جملة من الالتزامات التي تقع على عاتق المسافر والتي يجب أن يتقيد بها أثناء النقل حتى يتمكن الناقل من تنفيذ عقده و تتمثل هذه الالتزامات في:

أولاً- دفع ثمن النقل :

إن دفع ثمن النقل من بين أسباب العقد بالنسبة للناقل، باعتباره من العقود الملزمة للجانبين⁽²⁾، حيث يلتزم المسافر بدفع ثمن النقل المتفق عليه مقابل نقله إلى المكان المحدد، و هذا ما نص عليه المشرع في نص المادة 36 من القانون التجاري الجزائري: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء مقابل ثمن".

¹ علي فيلاي، الالتزامات_ النظرية العامة للعقد، الطبعة الثانية، موفم للنشر و التوزيع، الجزائر، 2005، ص718.

² علي حسن يونس، مرجع سابق، ص5.

قد يكون دفع ثمن النقل قبل بدء عملية النقل إذا كانت الشروط و التعليمات التي يضعها الناقل تتطلب الحصول على تذكرة النقل قبل دخول المسافر إلى وسيلة النقل كما هو الحال في نقل القطارات ، و قد يكون الدفع بعد بدء عملية النقل و بعد دخول المسافر إلى وسيلة النقل كالسيارات...⁽¹⁾

في الأصل يكون تحديد ثمن النقل بصفة رضائية بين طرفي العقد أي الناقل و المسافر، و يمكن أن يحدد عن طريق التنظيم الخاضع له في تقدير تسعيرة تذكرة النقل، و في هذه الحالة لا مجال لإرادة الأطراف في تحديد ثمن النقل.

على المسافر أن يأخذ مكان في الدرجة المحددة و المبينة في التذكرة و التي دفع ثمن تسعيرتها⁽²⁾، فإذا قام بالجلوس في مكان أقل درجة من ثمن التذكرة بإرادته ففي هذه الحالة لا يطرح إشكال بالنسبة للناقل ، أما إذا وقع خطأ و انعدمت الأماكن بالدرجة المعنية فإنه يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض.

أما في حالة جلوس المسافر في مكان بدرجة أكثر من تسعيرة التذكرة، هنا يجب عليه دفع الفارق ، كما يمكن للناقل أن يلزم المسافر على دفع ثمن إضافي غير ثمن النقل المحدد ، وذلك مقابل القيام بخدمة إضافية بطلب المسافر ، كتقديم الطعام مثلا أثناء النقل⁽³⁾، إذا كانت تعليمات الناقل لا تسمح بتقديم مثل هذه الخدمات دون دفع ثمن إضافي.

و يجوز للمسافر بالمقابل أن يطلب من الناقل رد الثمن الإضافي إذا لم تقدم الخدمات الإضافية التي تقابل الثمن المضاف إلى الثمن الاعتيادي.

¹ عزيز العكيلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، مرجع سابق، ص334.

² محمد السيد الفقي ، العقود التجارية ، ط1 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2011 ، ص93.

³ فوزي محمد سامي و محمد فواز المطالقة ، شرح القانون التجاري ، ج1، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 2008 ، ص244.

وقد يسقط دفع ثمن النقل عن المسافر في حالات معينة نذكر منها ، عدول المسافر عن السفر و إخبار الناقل بذلك في وقت ملائم ، فإذا عدل المسافر عن مواصلة السفر أثناء الطريق في هذه الحالة لا يمكنه استرجاع الثمن الذي قام بدفعه⁽¹⁾.

إذا لم يتمكن الناقل من تنفيذ التزامه بسبب يعود إلى تابعيه أو وسيلة النقل التي يستعملها، يحق للمسافر أن يختار وسيلة نقل أخرى ، و يجب على الناقل تحمل مصاريف إيصاله إلى المكان المتفق عليه، و إذا حالت قوة قاهرة دون مباشرة النقل أو قامت قبل مباشرته ظروف تشكل خطراً على الأرواح ، فلا يستحق الناقل ثمن النقل⁽²⁾.

ثانياً_ إلتزام المسافر بتعليمات النقل :

يضع الناقل عدة تعليمات يجب على المسافرين التقيد بها للمصلحة العامة وذلك حرصاً على سلامة المسافرين و راحتهم ولسلامة وسيلة النقل أو المركبة⁽³⁾.

يجب على المسافر مثلاً : " حضوره في المكان و الزمان المحددين وذلك قبل السفر، عدم رمي الأوساخ أو عدم جلب الحيوانات إلى داخل المركبة مع ضرورة الجلوس في الأماكن المخصصة لكل مسافر حسب الرقم المحدد في تذكرة السفر دون معارضة وكذا في الوقت المحدد للسفر، وكذلك تسليم الأمتعة قبل الركوب في وسيلة النقل لتفتيشها و التأكد من عدم خطورتها على المسافرين الآخرين".

إن المسؤول عن الأضرار التي تصيب المسافرين منذ حضوره للمكان وفي الزمان المحددين في تذكرة النقل إلى غاية مغادرته لوسيلة النقل هو الناقل ، و للقاضي السلطة التقديرية في تحديد المدة اللازمة لمغادرة مكان الوصول، لأجل انقضاء مسؤولية الناقل عن سلامة المسافرين.

¹ عزيز العكلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، مرجع سابق ، ص334.

² مصطفى كمال طه ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002 ، ص 213.

³ فوزي محمد سامي و محمد فواز المطالفة ، مرجع سابق ، ص244.

يتمتع الناقل بسلطة واسعة تكفل له الحفاظ على الأمن و النظام و تأمين وسيلة النقل للمسافر وفي حالة وجود الخطر أو كشفه أثناء فترة السفر فيجوز للناقل إنزال الشخص الذي يعتبر خطرا على وسيلة النقل وكذلك الحال بالنسبة للأمتعة⁽¹⁾.

تعد التزامات المسافر المتعلقة بالتقيد بتعليمات الناقل التزامات تعاقدية يفرضها عليه الناقل، والإخلال بها يرتب على المسافر تعويض عن الضرر الذي قد يلحق بالناقل، أما مسؤولية المسافر عن تعويض الأضرار التي قد تلحق بالمسافرين الآخرين بسبب مخالفته لتعليمات الناقل فنقوم على أساس المسؤولية عن الفعل الضار⁽²⁾.

الفرع الثاني: واجبات الناقل

تتمثل واجبات الناقل في تلك الالتزامات التي يجب أن يوفرها للمسافر أثناء عملية نقله، و هي الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل، وقد وضع المشرع الجزائري، قوانين تتحدث عن التزامات الناقل، منها القانون التجاري و كذا القانون 13_01 و القانون 35_90⁽³⁾.

أولا_ نقل المسافر و أمتعته :

من واجب الناقل إيصال المسافر و أمتعته إلى المكان وفي الزمان المتفق عليهما في العقد لأن وصولهما هو سبب عقد النقل و الهدف من التعاقد⁽⁴⁾، كما يجب على الناقل أن يحرص على سلامة المسافر و يؤمن له الراحة و السلامة أثناء عملية النقل وأن يقوم بتنفيذ العقد بإيصال المسافر إلى المكان المقصود في حدود الوقت المقصود، و هذا ما يوضحه نص المادة 62 من القانون التجاري حيث تنص على مايلي: " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سابق ، ص 323.

² عزيز العكيلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، مرجع سابق ، ص335.

³ القانون رقم 90-35 المؤرخ في 25 /12/ 1990 ، المتعلق بالأمن و السلامة و الإستعمال و الحفاظ في استغلال النقل

بالسكك الحديدية ، ج ر ، العدد 56 ، المؤرخة في 1990/12/26

⁴ سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سابق ، ص325.

إن التزام الناقل هو الالتزام بتحقيق نتيجة و يكون موجبا للتعويض في حالة الإخلال بهذا الالتزام، ويمكن للمسافر طلب فسخ العقد مع طلب التعويض عن الضرر الذي لحق به.

كما يجب على الناقل أثناء فترة النقل توفير كل وسائل الراحة الكافية للمسافر و أن يخصص له مكانا في الدرجة المتفق عليها مع تقديم المزايا التي تعهد بها، كتكييف الهواء.

ولقد نص المشرع الجزائري في المادتين 63 و 66 من القانون التجاري ، جواز إعفاء الناقل جزئيا أو كليا في حالة التأخير بشرط أن يكون هذا مكتوبا في العقد للتمكن من الرجوع إليه عند الحاجة لذلك، كما يشترط إثبات عدم التزامه في حالة وجود قوة قاهرة منعه من تنفيذ التزامه أو خطأ من المسافر⁽¹⁾.

وقد يضع الناقل برنامج لمواعيد الانطلاق و يلتزم باحترامها ، وإذا تخلف عن هذه المواعيد يعد متخلفا عن تنفيذ التزامه ، خصوصا وأن الناقل يثبت وقت الانطلاق في تذكرة السفر، كما يضمن الناقل للمسافر في حالة التأخر الوصول في الوقت المحدد الى المكان المتفق عليه مع إمكانية التعويض.

ثانيا_ الحرص على سلامة المسافر و أمتعته :

لا يختلف عقد النقل البري للأشخاص عن عقد النقل البري للبضائع إذ يرتب على عاتق الناقل التزاما بتحقيق هدف معين يتمثل في وصول المسافر و أمتعته إلى المكان وفي الزمان المتفق عليهما⁽²⁾. إن حرص الناقل على سلامة المسافر أهم التزام وهذا ما نصت عليه المادة 62 من القانون التجاري الجزائري.

تبدأ مع تنفيذ العقد مسؤولية الناقل بضمان سلامة المسافر و تنتهي بانتهائه ، و يرى القضاء الفرنسي أن الالتزام بسلامة المسافر في النقل بالسيارات و العربات و ما شابه ذلك يبدأ

¹ المادة 63 والمادة 66، القانون رقم 75-59 ، مرجع سابق.

² عزيز العكيلي ، الوجيز في القانون التجاري ، مرجع سابق ، ص115.

من اللحظة التي يمتطي فيها المسافر وسيلة النقل أي لا حاجة لدخول المسافر إلى وسيلة النقل و الجلوس فيها لتبدأ المسؤولية ، و لكن عند شروعه في الصعود يبدأ التزام الناقل بالسلامة ، فإذا انزلق المسافر أثناء صعوده و أصيب بضرر فإنه تترتب على الناقل المسؤولية العقدية و يكون ملزم بالتعويض إلا إذا أثبت أن الانزلاق حدث نتيجة لخطأ من المسافر . كما أن التزام الناقل لا يقتصر على نقل المسافر و سلامته فقط و إنما يلتزم بسلامة أمتعته أيضاً، ويجب التفرقة فيما يتعلق بالأمثلة فهناك الأمثلة اليدوية أو المحمولة و الأمثلة المسجلة⁽¹⁾.

1- الأمثلة اليدوية أو المحمولة:

هي الأمثلة التي يحتفظ بها المسافر معه أثناء النقل و عادة ما تكون من الأشياء الصغيرة التي يسمح الناقل للمسافر بحملها معه دون مقابل، و هذه الأمثلة لا تدخل في عقد النقل أي لا تذكر في عقد النقل و إنما يسمح الناقل للمسافر بنقلها دون مقابل في وسيلة النقل⁽²⁾.

لقد أعفى المشرع الجزائري الناقل من حراسة الطرود المنقولة باعتبارها تحت مسؤولية المسافر، فلا يوجد شرط في عقد النقل يلزم الناقل بنقلها، لأن الناقل لا يعلم محتواها و إنما تبقى في حراسة المسافر الذي يحتفظ بها معه أثناء النقل و في هذه الحالة تكون مسؤولية الناقل عن تلف الأمثلة اليدوية مسؤولية تقصيرية ، و ليست تعاقدية ، فإذا أراد المسافر أن يطالب بالتعويض يجب عليه أن يثبت الخطأ الذي صدر عن الناقل أو تابعيه الذي أدى إلى تلف أو ضياع أو هلاك هذه الأمثلة.

¹ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص95.

² فوزي محمد سامي و محمد فواز المطالفة ، مرجع سابق ، ص246.

2- الأمتعة المسجلة:

وهي الأمتعة التي يسلمها المسافر للناقل وتكون تحت حراسته أثناء السفر ولا يدفع عنها المسافر ثمن إضافي إذا كان وزنها لا يتجاوز الوزن المسموح به، و تسلم مثل هذه الأمتعة إلى الناقل في المحطة (1).

كما يجب على الناقل تخصيص أماكن مناسبة لنقل و حفظ الأمتعة المسجلة أثناء السفر، كما أنه ملزم بتسليم الأمتعة المسجلة كما استلمها و هو مسؤول عن ضياعها أو تلفها.

إن الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة و هذا ما جاء في نص المادة 68 من القانون التجاري، و منه فإن الناقل له نفس الالتزام المقرر في حالة نقل البضائع، وفي هذه الحالة يكون المرسل و المرسل إليه هو نفسه المسافر.

من واجب الناقل أثناء تنفيذه التزامه الحرص على سلامة المسافر و أمتعته ولكن رغم ذلك يجب على الناقل اتخاذ بعض الاحتياطات في حالة وقوع أي ضرر قد يصيب المسافر وأمتعته ، ومع التطور الهائل لوسائل النقل وكذا كثرة حوادث المرور ، أصبح من الضروري على المستغلين لهذه الخدمة إجبارية التأمين ، حسب ما جاء في نص المادة 2 من الأمر رقم 15_74 (2) المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار، بالإضافة إلى نص المادة 1/166 من الأمر رقم 07_95 (3) التي تنص على أنه : " يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً لمسئوليتهم تجاه الأشخاص المنقولين"، و يتضح لنا أنه يجب على الناقل أن يقوم بتأمين المركبة و الأشخاص المنقولين وتكمن أهمية هذا التأمين في حساب ضمان التعويض في حالة وقوع حادث يمس سلامة المسافر و أمتعته.

¹ المرجع نفسه، ص246.

² الأمر رقم 15_74 المؤرخ في 30/01/1974 و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار ، ج ر ، العدد 15 ، الصادر في 19/02/1974.

³ الأمر رقم 07_95 المؤرخ في 25/03/1995 و المتعلق بالتأمينات ، ج ر ، العدد 13 ، الصادر في 08/01/1995

كما يعتبر التأمين أيضا من العقود التي يتعهد بمقتضاها المؤمن مقابل أقساط سنوية أو قسط يدفع مرة واحدة بأداء مبلغ من المال إلى المتعاقد معه أي المؤمن له أو إلى المستفيد الذي يعينه المتعاقد إذا تحقق حادث احتمالي⁽¹⁾.

المبحث الثاني

المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص و الإعفاء منها

تقوم مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص عند إخلاله بتحقيق نتيجة و التي تتمثل في إيصال المسافر و أمتعته سالما إلى المكان المقصود و في الوقت المحدد ، حيث تنشأ هذه المسؤولية و تلقى على عاتق الناقل في حالة وقوع ضرر للمسافر و أمتعته كالإصابة في جسمه تؤدي به إلى العجز عن العمل، أو تعرضه لأضرار معنوية ، أو ضياع أمتعته أو تلفها⁽²⁾، كما يمكن أن يعفى أحد أطراف العقد كلياً أو جزئياً من هذه المسؤولية تطبيقاً للنصوص القانونية الواردة في القانون التجاري.

لذا سنتعرف في هذا المبحث على مسؤولية الناقل عن الأضرار في عقد النقل البري للأشخاص (المطلب الأول)، إعفاءات الناقل من المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص (المطلب الثاني).

¹ البشير زهرة، التأمين البري، ط2، مؤسسات عبد الكريم بن عبد الله، تونس، ص313.

² عزيز العكيلي ، الوجيز في شرح القانون التجاري ، مرجع سابق ، ص339.

المطلب الأول

مسؤولية الناقل عن الأضرار في عقد النقل البري للأشخاص

يكون الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب المسافر ابتداءً من صعوده إلى غاية نزوله من وسيلة النقل حسب نص المادة 64 من القانون التجاري الجزائري ، و يسأل الناقل عن جميع هذه الأضرار والتي تشمل الأضرار المادية و المعنوية (1).

لذا سنتطرق في هذا المطلب إلى مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر (الفرع الأول) و مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر

تعتبر مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر مسؤولية تعاقدية مسندة إلى الالتزام بضمان سلامة المسافر ، و قد تتحدد بمقدار الضرر دون أن يلتزم المسافر بإثبات الخطأ، لكن يمكن للناقل أن يعفى من هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة قوة قاهرة أو بفعل الغير أو خطأ من المسافر (2).

يتضح من خلال دراسة المادتين 62 و 63 من القانون التجاري الجزائري أن المشرع ألقى على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر و توصيله سليماً إلى المكان المتفق عليه في العقد.

إن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر لا يمكن أن تكون إلا تقصيرية ، وعلى المسافر إقامة الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته للحصول على التعويض (3).

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سابق ، ص333.

² الياس ناصيف ، الكامل في القانون التجاري ، ج1، منشور بحر المتوسط و منشورات عويدات ، بيروت ، 1981 ، ص338.

³ مختار رحمانى محمد ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر ، 2003 ، ص42.

مع تطور وسائل النقل وانتشارها و تعذر إثبات خطأ الناقل تحول القضاء الفرنسي عن مذهبه و استقر على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية.

يتحمل الناقل مسؤولية الإخلال بالالتزام الملقى على عاتقه ولا يقبل منه إثبات أنه بذل جهد في تنفيذ ما التزم به، لأن هذا إنما يكون دليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد و لم يتحقق الغرض المقصود، و تعتبر مسؤولية الناقل عقدية لأن المسافر الذي يطالب بتعويض الضرر الذي تعرض له في حادث النقل لا يلزم إلا بإثبات قيام العقد والضرر الذي لحقه⁽¹⁾.

كما جاء في محكمة النقض الفرنسية في 14/10/1887 تأييد حكم محكمة (Clermont loise) بإقرارها: " أنه لا يمكن تطبيق القواعد الخاصة بنقل الأشياء على ناقل الأشخاص، كون نقل البضائع أو الأشياء الثابتة و الغير متحركة يسيطر عليها الناقل سيطرة تامة، عكس نقل الأشخاص، إذ تكون للمسافر الحرية في الحركة وهذا ما يحول دون القول بالالتزام الناقل بضمان سلامته"⁽²⁾.

ويعد الناقل مخلا بالتزامه بمجرد وقوع الضرر للمسافر، باعتبار أن المسافر يضع كامل ثقته في الناقل كونه مسئولاً عن نقل المسافر و إيصاله سالماً معافى.

تبدأ فترة قيام المسؤولية من وقت تواجد المسافر في المكان المخصص للركوب في وسيلة النقل أي على الرصيف و هذا في حالة النقل بالسكك الحديدية، أما في وسائل النقل الأخرى فتبدأ المسؤولية من الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى وسيلة النقل، و أما فيما يخص نهاية المسؤولية فيمكن تحديدها من الوقت الذي ينتهي فيه إيصال المسافر بوسيلة النقل ، أي الوقت الذي يقوم فيه المسافر بمغادرة وسيلة النقل.

و يكون انقطاع المسؤولية بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل مؤقتاً، كما هو الحال عند تغيير القطار، أو ترك وسيلة النقل في إحدى المحطات لقضاء حاجة ، ففي هذه الحالة لا

¹ مصطفى كمال طه ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، مرجع سابق ، ص 217.

² René RODIERE, DROIT DES TRANSPORTS, TRANSPORTS.TERRESTRES EAERIENS, EDITION^{2ème}, SIRY, 1997, p35

يكون الناقل مسؤولاً على أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر عن الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الانقطاع ، و نقصد بهذا الانقطاع اتصال المسافر فعليا بوسيلة النقل مهما كانت المدة⁽¹⁾.

و هناك بعض الحالات تكون فيها مسؤولية الناقل تقصيرية، فإذا توفي المسافر بسبب حادث أثناء الطريق ، فإنه يحق لورثته مطالبة الناقل بتعويض ما لحقهم من ضرر بسبب وفاة مورثهم، و تكون مطالبتهم على أساس المسؤولية التقصيرية⁽²⁾.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

يكون الناقل أثناء عملية النقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمتعة ، و تعتبر هذه المسؤولية الملقاة على عاتقه التزام بتحقيق نتيجة و المحافظة على سلامة الأمتعة.

كما تنص المادة 67 من القانون التجاري الجزائري على إعفاء الناقل من مسؤولية الأمتعة اليدوية، باعتبارها تحت مسؤولية المسافر ، غير أنه قد تكون هناك طرود كبيرة الحجم محمولة تستوجب وضعها في أماكن مخصصة و بهذا تكون بعيدة عن حراسة المسافر، و في حالة وقوع ضرر لهذه الطرود ، فهنا تقوم مسؤولية الناقل ، و في هذه الحالة عليه إثبات أنه بذل العناية الكافية لحراسة هذه الطرود ، فالأمتعة اليدوية لا تدخل في العقد ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا إذا قام المتضرر بالبينة على ارتكابه لخطأ معين⁽³⁾.

أحالت نص المادة 68 من القانون التجاري الجزائري بالنسبة لنقل الأمتعة على المواد من 46 إلى 48 ومن 52 إلى 61 من القانون التجاري، و يتضح لنا أن مسؤولية ناقل الأشخاص فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفسها المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل البضائع ، و قد تتحقق المسؤولية التقصيرية للناقل إذا أن الضرر المذكور نتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه⁽⁴⁾.

¹ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص97.

² عزيز العكيلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، مرجع سابق ، ص340.

³ الياس ناصيف ، مرجع سابق ، ص338.

⁴ فوزي محمد سامي و محمد فواز المطالفة ، مرجع سابق ، ص246.

ومن هنا يمكن القول أن الحفاظ على سلامة الأمتعة من مسؤولية الناقل ، لأن الالتزام الملقى على عاتقه هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في تسليم المسافر أمتعته كما استلمها منه، وفي حالة إخلال الناقل بهذا الالتزام ووقوع الضرر للأمتعة يتحمل كامل المسؤولية.

كما يعد الناقل مسؤولاً أيضاً على التأخر في وصول الأمتعة المسجلة وتسليمها للمسافر، و في هذه الحالة يجب على المسافر إثبات التأخير الواقع من أجل حصوله على التعويض جراء الضرر الذي لحق بالأمتعة⁽¹⁾.

أما بالنسبة للحيوانات التي يحملها المسافر معه أثناء عملية النقل، فهي تخضع لنظام نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة ، وفي حالة موتها تقع المسؤولية على عاتق الناقل ، كما يمكن في هذه الحالة أن يقوم المسافر بطلب التعويض ، أما إذا كان الحيوان في حيازة المسافر في نفس وسيلة النقل ووقع ضرر للحيوان ففي هذه الحالة لا يستوجب طلب التعويض ، و ذلك لأنه كان تحت حراسة مالكه، إلا إذا أثبت المسافر أن هلاك الحيوان كان بسبب خطأ من الناقل أو أحد مستخدمييه أو أعوانه.

الفرع الثالث : مسؤولية الناقل عن الأضرار الناتجة عن التأخير

يعتبر الوقت معيار أساسي في تحديد نوع و نمط النقل المستعمل، حيث تقع على عاتق الناقل مسؤولية إيصال المسافر سالماً في الوقت المحدد، بالإضافة إلى أنه ملزم بإعلام المسافرين بالآجال و الوتيرة و التوقيت، و يكون الناقل ملزم بتنفيذ التزامه المتمثل في إيصال المسافر في الوقت المحدد و المتفق عليه في العقد، و يكون مسؤولاً أيضاً عن التأخير في حالة توفر الشروط التالية :

أولاً_ أن يتفق طرفي العقد على وقت الوصول أو يحدد من طرف الناقل، و كذلك أوقات التوقف أثناء فترة السفر، مقارنة بالوقت المتفق عليه.

¹ عباس حلمي المنزلاوي ، القانون التجاري " العقود و الأوراق التجارية "، الطبعة الثالثة ، ديوان المطبوعات الجامعية ،

ثانياً_أن يكون عدم التزام الناقل هو السبب في التأخر، و لإعفاء الناقل من المسؤولية يجب عليه إثبات سبب التأخر، القوة القاهرة ، خطأ الغير ، أو من طرف المسافر⁽¹⁾.

المطلب الثاني

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص

يستطيع الناقل تفادي المسؤولية الملقاة على عاتقه وذلك لأن العلاقة بين الضرر و الخطأ ليست مطلقة ، حيث يمكن للناقل تفادي هذه المسؤولية عن طريق إثبات أن الضرر وقع نتيجة لقوة القاهرة أو خطأ الغير أو بسبب خطأ من المسافر .

لذا سنقوم في هذا المطلب بدراسة الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقواعد العامة (الفرع الأول) ، و الإعفاء من المسؤولية طبقاً للتشريعات الوطنية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقواعد القانونية العامة

إن مصدر المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل الناتجة عن الأضرار التي قد تصيب المسافر و أمتعته هو الالتزام بضمان سلامة المسافر و أمتعته أثناء فترة النقل، و لا يمكن إعفاء الناقل من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي أي خطأ المسافر أو خطأ الغير أو القوة القاهرة⁽²⁾.

إذا قام الناقل بإثبات أن الضرر الذي وقع للمسافر لا يد له فيه ، و أثبت أن الضرر وقع بسبب أجنبي كحادث مفاجئ ، أو خطأ من المسافر، أو قوة القاهرة ، أو خطأ من الغير، ففي هذه الحالة يعفى الناقل من الالتزام بتعويض الضرر الذي حدث للمسافر أثناء تنفيذ التزامه ، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك.

كما يعفى من المسؤولية حارس الشيء أي الناقل إذا قام بإثبات أن الضرر الذي وقع للأمتعة المسجلة المسؤول عنها، أنه وقع بسبب لم يكن يتوقعه كخطأ المسافر أو من طرف

¹ مصطفى كمال طه ، القانون التجاري و القانون البحري ، مرجع سابق ، ص312.

² مصطفى كمال طه، العقود التجارية و عمليات البنوك ، ص 220.

الغير أو قوة قاهرة وهذا ما نصت عليه المادة 2/138 من القانون المدني⁽¹⁾ ، و يترتب عن ذلك إعفاء الناقل من هذه المسؤولية عن طريق عدة طرق تتمثل في ما يلي:

أولاً_ خطأ المسافر:

يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان المسافر هو المتسبب الوحيد في وقوع الضرر، كما يمكن أن يخفف منها إذا ساهم في وقوعها كنزول المسافر مثلاً من الجانب الأيسر من القطار و تعرض لحادث من طرف قطار آخر في هذه الحالة نرى أن المتضرر هو الذي قام بخطأ تجاه نفسه⁽²⁾، لكي يعفى الناقل من المسؤولية يجب عليه إثبات خطأ المضرور، و أن هذا السبب الوحيد لوقوع الضرر و تطبيقاً لهذا فقد أعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالمسافرين شجاراً.

و قد ظهر موقف القضاء الفرنسي في معالجة مثل هذه الحالات من خلال حكم محكمة الاستئناف بباريس في 1934/10/29، أن شركة السكك الحديدية تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان السلامة بتسليمها تذكرة السفر للمسافر ، و على المسافر اتخاذ الحيطة و الحذر لضمان سلامته و التأكد قبل النزول من القطار دون أي خطر، و هنا عدم الانتباه يكون سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية، و بالتالي فإن الالتزام بالسلامة في هذه الحالة أصبح التزاماً يلزم طرفي العقد و ليس التزاماً من جانب واحد⁽³⁾.

حيث بمجرد تسليم التذكرة للمسافر تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان سلامة المسافر و أمتعته ، و يكون المسافر مسؤولاً عن تصرفاته و ليس معفى من اتخاذ الحيطة و الحذر لضمان سلامته ، و يجب على المسافر الحرص على ان ينزل من القطار دون أن يتعرض لأي ضرر، و عدم مراعاة السافر لهذه الشروط يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.

¹ أمر رقم 58_75 ، المؤرخ في 1975 /09/26، يتضمن القانون المدني ، ج ر ، العدد 78 الصادر في 30 /09/1975

، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05_07 ، المؤرخ في 13 /05/2007 ج ر، العدد 31 ، الصادر في 23/05/2007.

² مصطفى كمال طه ، المرجع نفسه، ص221.

³ مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص103.

و يعد خطأ المسافر سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان هو من سبب الضرر وحده ، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعه ، و مثال ذلك نزول المسافر من وسيلة النقل أثناء سيرها و تم إصابة المسافر بأضرار⁽¹⁾.

ثانياً_ خطأ الغير:

يعتبر خطأ الغير سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه بشرط أن لا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه و أن يكون هذا وحده سبب الضرر الذي وقع للمسافر، و يقع خطأ الغير جراء سبب أجنبي و يجب أن يكون غير ممكن التوقع والدفع.

بتاريخ 1965/12/08 قامت محكمة النقض الفرنسية بالإقرار بمسؤولية شركة النقل عن جروح أصابت مسافر نتيجة لسقوط حقيبة عليه ملك لمسافر آخر كانت موضوعة بصورة غير منظمة في مكان وضع الأمتعة و ذلك لتعذر الناقل على إثبات خطأ الغير ، ففي هذه الحالة من أجل إعفاء الناقل من هذه المسؤولية يجب عليه إثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر كان قد وقع نتيجة لسبب أجنبي خارج عن مسؤوليته بضمان سلامة المسافر، بشرط أن تتوفر شروط القوة القاهرة في خطأ الغير و أن يكون هو الوحيد المتسبب في الضرر لكي يكون سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية⁽²⁾.

ثالثاً_ القوة القاهرة و الحادث المفاجئ

تعتبر القوة القاهرة و الحادث المفاجئ سببا لإعفاء الناقل من هذه المسؤولية، و يتضح ذلك بالرجوع إلى نص المادتين 127 و 138 من القانون المدني، حيث جعل المشرع الجزائري من الحادث المفاجئ سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية كما جعل من القوة القاهرة سببا يعفي من المسؤولية في حالة وقوع ضرر للمسافر أثناء عملية النقل، فالقوة القاهرة و الحادث المفاجئ

¹ مصطفى كمال طه ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، مرجع سابق ، ص 221.

² محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص 100.

لا يمكن توقعه و لا تكون للإنسان يد فيه كما لا يمكن أيضا دفعه مثل الكوارث الطبيعية كالزلازل و البراكين و ما شابه ذلك، و إذا لم تتوفر هذه الشروط لا يمكننا القول قوة قاهرة⁽¹⁾.

ولقد اعتبر المشرع الجزائري أن الحريق قوة قاهرة، غير أن ذلك يحدد بقوة الظروف، ففي حالة ما إذا كان من داخل وسيلة النقل و نتج عن إهمال في صيانة أو إصلاح هذه الأخيرة فهنا لا يعد قوة قاهرة، و كذلك الفيضانات من الأمور المتوقعة في فصل الشتاء لكن مع التقدم التكنولوجي و التطور التقني الذي يسمح برصد الظواهر و العواصف الجوية حيث أصبحت معه إمكانية توقع هذه الأخيرة أمرا متاحا، و بالتالي لا تعد قوة قاهرة⁽²⁾.

كما يجب أن تتوفر عدة عناصر في القوة القاهرة لكي تكون سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه و تتمثل أساسا في عدم التوقع ، عدم الدفع و أن يكون سبب الحادث خارجي.

الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية طبقا للتشريعات الخاصة

حيث نجد الإعفاء من هذه المسؤولية في القانون التجاري الجزائري و القانون 90_35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل السكك الحديدية .

أولا_ الإعفاء من المسؤولية طبقا للقانون التجاري الجزائري :

يخضع الناقل لأحكام القانون التجاري في ممارسة عمله لأن عقد النقل البري للأشخاص يعد من الأعمال التجارية، حيث يلتزم الناقل بتنفيذ عقده وذلك بإيصال المسافر وأمتعته إلى المكان المحدد وفي الوقت المحدد، و إذا قام الناقل بالإخلال بالتزامه تقع على عاتقه مسؤولية الضرر الذي وقع للمسافر، كما يمكن أن يعفى الناقل من هذه المسؤولية وذلك طبقا للأحكام التي جاء بها المشرع الجزائري في القانون التجاري.

¹ http://www.arab-ency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display_term&id=8684&m=1

05/05/2021

20:25

² أمير خالد عدلي ، عقد النقل البري ، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد ، دار الجامعية الجديدة ، الإسكندرية ، 2006 ، ص143.

حيث نص المشرع الجزائري في نص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري⁽¹⁾ على: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر".

و بالرجوع إلى نص المادة 65 من نفس القانون أيضا نجدها تنص على: " يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين".

و يتضح من خلال نص هذه المادة أن الناقل يمكنه وضع شروط تعفيه من المسؤولية الناتجة عن تنفيذه للعقد، و يجب أن تكون هذه الشروط مطابقة للقوانين و التنظيمات المعمول بها و أن تكون مكتوبة في تذكرة النقل أن نشرة الأمتعة، و يجب أن يكون هذا الإعفاء وفقا للشروط التالية:

1- أن يكون شرط الإعفاء كتابيا و مدونا في تذكرة النقل:

حسب نص المادة 66 من القانون التجاري الجزائري، فإن شرط إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقده، يجب أن يكون الشرط مكتوبا و مدون في تذكرة النقل أو نشرة الأمتعة لكي لا يكون محل لبس أو غموض في حالة وقوع نزاع بين طرفي العقد كما أن الشرط الغامض يفسر لصالح المسافر.

2- أن يكون شرط الإعفاء مشروعا :

يجب أن يكون شرط إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن عقد نقل المسافرين مشروعا⁽²⁾ و غير مخالف للقوانين و الأنظمة المعمول بها و غير مخالف للآداب العامة و النظام العام.

¹ المادة 63، القانون رقم 59_75 المتضمن ق ت ج، مرجع سابق، ص16.

² عبد القادر البقيرات ، القانون التجاري الجزائري_ السندات التجارية_ ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2010 ، ص

3- إعلام الناقل للمسافر:

يجب على الناقل أن يقوم بإعلام المسافر بهذا الشرط، و يكون إبلاغ المسافر بهذا الأخير عموماً أثناء اقتناء تذكرة السفر.

4- يجب أن لا يكون الضرر ناتج عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو أحد مستخدميته:

لإعفاء الناقل من المسؤولية يجب أن لا يكون قد تسبب بنفسه بالضرر للمسافر جراء خطأ عمدي أو جسيم وقع منه أو من مستخدميته، و هذا ما يجعل الشرط باطلاً و تبقى المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافر على عاتق الناقل.

5- أن يكون الإعفاء متعلقاً بالتأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر:

يلتزم الناقل بإيصال المسافر و أمتعته إلى المكان و في الزمان المحددين سليماً معافى، و منه يمكن وضع شرط في العقد يفيد بإعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن أضرار التأخير أو الأضرار التي تصيب الأمتعة بنوعيتها، و لا يعفى من الأضرار المادية و المعنوية التي تصيب المسافر.

كما جاء في نص المادة 48 من القانون التجاري الجزائري: "يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه".

و يتضح من نص هذه المادة أن الناقل يعفى من المسؤولية الناشئة عن عدم التزامه أو الإخلال أو التأخير، وذلك بشرط أن تكون القوة القاهرة هي سبب الضرر، أو عيب خاص بالشيء كالعيوب الخفية، أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه، و يمثل المرسل و المرسل إليه المسافر و في هذه الحالة يجب على المسافر إعلام الناقل بطبيعة الأمتعة إذا كانت سريعة الهلاك و التلف.

كما يمكن اتفاق طرفي العقد على إعفاء الناقل من المسؤولية التي تنشأ من نقله للأمتعة المسجلة المملوكة للمسافر، و يجب أن تتوفر عدة شروط لكي تكون هذا الاتفاق صحيحا و التي تتمثل في:

_ أن يكون اشتراط الإعفاء كتابيا و مدون في سند النقل أو نشرة الأمتعة :

تخضع الأمتعة المسجلة لنفس التنظيم المعمول به في نقل البضائع و في حالة وجود اشتراط كتابي مدون في نشرة الأمتعة المسجلة يجب أن يكون الشرط مكتوبا بوضوح في سند النقل لا يدع مجالا للغموض، لأن الغموض يفسر لصالح الطرف الضعيف أي للمسافر⁽¹⁾.

_ أن يكون هذا الاشتراط مشروعاً :

يجب أن يكون شرط الإعفاء مشروعاً و إذا كان غير مشروع فيعد باطلا أما العقد فيبقى صحيح، كما يجب أن يكون غير مخالف للآداب العامة النظام العام.

_ أن لا يكون الضرر ناتجا عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه :

يعد شرط الإعفاء باطلا إذا أثبت المسافر أن الضرر الذي وقع على أمتعته سببه الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه ، ففي هذه الحالة يصبح شرط الإعفاء باطلا لكن العقد يبقى صحيحا و تنشأ مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب أمتعة المسافر ، و ذلك لأن الخطأ العمدي يعتبر دليل قطعي عن سوء النية⁽²⁾.

_ أن يتعلق هذا الشرط بالإعفاء من المسؤولية بصفة كلية أو جزئية :

يعني أن يتضمن هذا الشرط بنود بإعفاء الناقل من المسؤولية الجزئية أو الكلية جراء التأخير عن إيصال الأمتعة إلى المكان المقصود و في الوقت المحدد.

¹ عبد القادر البقيرات ،مرجع سابق ، ص172.

² عزيز العكيلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، مرجع سابق ، ص143.

_ أن يتعلق هذا الشرط بتحديد مسؤولية الناقل بسبب ضياع أو تلف الأمتعة :

إن تحديد المسؤولية يكون من أجل تحديد قيمة التعويض و يشترط أن لا تكون قيمة التعويض تافهة أو وهمية و إنما تكون حسب قيمة الشيء المفقود، و في العموم نجد القوانين و التنظيمات الداخلية الدولية تحدد سقفاً للتعويض عن الضرر الناتج بسبب التأخير أو تلف أو ضياع الأمتعة.

ثالثاً_ الإغفاء من المسؤولية طبقاً لأحكام القانون رقم 90_35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية:

قام المشرع الجزائري بوضع مجموعة من الأفعال التي يجب على الأشخاص و مستعملي النقل بالسكك الحديدية عدم القيام بها، حيث استعمل المشرع الجزائري بعض العبارات التي تعفي الناقل من المسؤولية الناشئة جراء الأفعال التي لا يكون للناقل يد فيها مثل : عبارة لا يجوز لأي شخص، لا يجوز للمسافرين، يمنع، لا يقبل، و ذلك بإدراج هذه الأفعال في أحكام القانون رقم 90_35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية في المواد من 32 إلى 37.

بالرجوع إلى نص المادتين 32 و 37⁽¹⁾ نجد أنه عند قيام أي شخص بتصرف من التصرفات المحظورة عليه، تنشأ عليه المسؤولية، وفي هذه الحالة تزول مسؤولية الناقل الذي يمثل شركة النقل الوطنية بالسكك الحديدية، و يمكننا تقسيم هذه الحوادث إلى حوادث فردية و حوادث جماعية.

¹ القانون رقم 90_35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ، مرجع سابق.

1- الحوادث الفردية :

_ اجتياز المسالك الممنوعة:

عادة ما تكون المحطات الكبيرة مزودة بممرات تساعد على توجيه المسافرين بالمرور عبرها و تفادي اجتياز الخطوط الحديدية، و في حالة عدم التزام المسافر بهذه التعليمات فإنه يتحمل مسؤولية إهماله عند تعرضه لأي حادث⁽¹⁾.

حيث لا يحق للمسافر التمسك بقريئة مسؤولية الناقل بضمان السلامة، لأنه خالف التعليمات و اللوائح كما هو الحال بالنسبة للمسافر الذي يقطع السكة الحديدية لتفادي كثرة الازدحام في الممر المخصص لذلك.

_ حوادث الرصيف :

في حالة وقوع حادث أمام الرصيف قبل أو بعد تنفيذ عقد النقل يمكن أن يصطدم المسافر المتجول على الرصيف بأي حاجز مملوك للناقل أو يسقط تحت عربة القطار نتيجة ازدحام المسافرين⁽²⁾.

_ الحوادث الناجمة عن غلق و فتح الأبواب :

يقوم أعوان شركة السكك الحديدية بتنبيه المسافرين بإشارات انطلاق القطار و غلق الأبواب و ذلك حسب ما جاء في الفقرة 2 من المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 93_348⁽³⁾، أنه يتم غلق أبواب العربات و فتحها إما بالطريقة اليدوية أو الطريقة الآلية حسب نوع الأبواب.

¹ مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص70.

² مختار رحمانى محمد، مرجع نفسه، ص71.

³ تنص المادة 2/16 من المرسوم التنفيذي رقم 93_348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993، المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية و استغلاله، ج ر، العدد 87، على ما يلي: "يجب غلق الأبواب الخارجية ولا يسير القطار إلا بعد إشارة الإقلاع التي يصدرها المستخدم المختص و المؤهل لهذا الغرض".

وتقرر أحكام القضاء مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تلحق المسافرين نتيجة فتح الأبواب و غلقها، حيث جاء في قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 20 أبريل 1994، تحت رقم 11358⁽¹⁾، أن القاعدة العامة للنقل هي التزام الناقل بالسهر على أمن و سلامة المسافرين أثناء النقل و باتخاذ الحيطة و الحذر قبل انطلاق القطار، و في حالة قيام المسافر بفعل سلبي يعرضه للإصابة بالضرر بسبب إفراطه في فتح باب العربة، فإن أحكام القضاء تعفي الناقل من المسؤولية في حالات معينة.

_ الحوادث التي تقع في الممرات المحروسة :

تحدث الكثير من هذه الحوادث في الممرات المحروسة، و الحوادث الأكثر شيوعا تلك التي تقع نتيجة محاولة السائق اجتياز ممر رغم الإشارات و التنبيهات الدالة على اقتراب قطار فيحاول السائق المرور ويقع الاصطدام و في الغالب الضحية هو من يتحمل المسؤولية.

يجب على مستعملي الطريق الامتثال لتوصيات الحارس في الحواجز المحروسة، و هذا ما نصت عليه المادة 2/34 من القانون 90_35⁽²⁾.

حيث قامت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ : 2000/10/18 تحت رقم 229816 بإعفاء الناقل من المسؤولية و ترتيبها على الضحية المتضرر.

_ الحوادث التي تقع في الممرات الغير محروسة :

و تحدث مثل هذه الحوادث نتيجة لعدم انتباه مستعملي الطرق أو المشاة أو رعاة المواشي عند عبور الخطوط الحديدية دون أخذ الاحتياطات⁽³⁾.

¹قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1994/04/20 تحت رقم 11358، قرار غير منشور نقلا عن ، قلفاط نرجان كنة ،[حوادث النقل عن طريق السكك الحديدية]، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 03، ص12.

² المادة 2/34 ، القانون 90_35 المؤرخ في 25 /12 /1990 ، المتعلق بالأمن و السلامة و الإستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ، ج ر ، العدد 56 ، الصادر في 26 /12 /1990.

³ مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 77.

كما نصت المادة 3/34 من القانون 35_90 أنه يجب على مستعملي الطريق اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تتعلق بعبور ممر غير محروس.

و لقد جاء في قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1995/11/05 تحت رقم 21825، أنه رغم إثبات الطاعنة خطأ الغير ذلك أن السائق كان عليها التأكد قبل العبور أنه ليس هناك أي قطار في الأفق، و يعد عبوره دون لأخذ الاحتياطات خطأ منه مما يعفي الناقل من المسؤولية.

2- الحوادث الجماعية:

عموما تكون الحوادث الجماعية ناتجة عن اصطدام قطارين (la collision)، أو في حالة انحراف القطار عن سكتته (le déraillement)، وفي مجال الحوادث الجماعية تكون مسؤولية الناقل قائمة في كل الأحوال، و يجب عليه أن يقترح تسوية ودية، قبل اللجوء إلى القضاء.

_ حالة اصطدام قطارين:

يحدث التصادم بين قطارين بسبب وقوع خلل في أجهزة الإشارة⁽¹⁾، لذلك يجب على سائق القطار الانتباه للإشارة الموضوعية في الأماكن المخصصة لذلك عند الاقتراب من منطقة عمرانية، فإذا كان لون الإشارة أخضر يواصل القطار السير بشكل عادي ، أما إذا كان اللون أحمر يجب على السائق أن يتخذ الاحتياطات الواجبة التي تفرضها عليه اللوائح ومقتضيات القانون 35_90.

في عام 1998 وقع تصادم بين قطار بضائع قادم من قسنطينة مع قطار المسافرين الذي كان متوقفا بمحطة بود واو ، عند وصول قطار البضائع إلى المنحدر لم يقلل السرعة رغم علمه بأن الإشارات الضوئية كانت معطلة مما أدى الى عدم التحكم في القطار و توقيفه مما نتج عنه وقوع الاصطدام و إصابة عدد كبير من المسافرين بجروح متفاوتة الخطورة.

¹ مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 80.

حيث تمت إدانة سائق قطار البضائع و كل أعوانه بتهمة القتل الخطأ و الجروح غير العمدية، حيث تم الحكم عليه بسنة حبس مع وقف التنفيذ بالإضافة إلى منح التعويضات المناسبة.

_ حالة انحراف قطار عن السكة:

و يكون سبب انحراف قطار عن السكة عدم صيانة الآلات و التجهيزات بالإضافة إلى تآكل العجلات و عدم تغييرها بصفة دورية و عيوب تقنية أخرى تؤثر على سلامة التجهيزات، و يتجسد هذا الانحراف عند خروج القطار أثناء السير عن السكة بصورة مفاجئة⁽¹⁾.

و تكون مسؤولية الناقل ثابتة بصورة كاملة في مثل هذه الحوادث ، إلا إذا ثبت أن الانحراف كان نتيجة لقوة قاهرة كتراكم الثلوج على السكة الحديدية مما أدى إلى انزلاق القطار و انحرافه.

¹ مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص82.

الفصل الثاني

عقد النقل البري للبضائع

يعتبر عقد النقل البري للبضائع من أهم العقود التجارية ومما شك فيه أن نشاط النقل يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالنشاط الاقتصادي والتجاري ذلك أنه يمثل خدمة ضرورية لاغني عنها لحصوله على ما يحتاج إليه من السلع والخدمات .

ولعل أهم الأسباب التي أدت إلى كثرة إبرام عقد النقل البري للبضائع تتمثل في تعدد وتنوع وسائل النقل وما تلعبه من دور في تقريب بين الدول والأشخاص وتقصير المسافات وتوفير الوقت والجهد وكذا تنوع البضائع المعروضة في السوق .

وغنى عن بيان أن في تحقيق كل هذه المصالح الحيوية الهائلة يؤدي إلى تحقيق المصلحة العامة،ومن هنا تتجلى إحدى الصفات الأساسية الخاصة لعقد النقل البري للبضائع،وعلى هذا الأساس تدخلت الدولة لتنظيم سوق النقل والحياة الاقتصادية .

وحتى تتمكن من الإحاطة بجميع جوانب عقد النقل البري للبضائع،نقسم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول في الأول ماهية عقد النقل البري للبضائع،وفي المبحث الثاني آثار تنفيذ عقد النقل البري للبضائع .

المبحث الأول

ماهية عقد النقل البري للبضائع

يقصد بعقد النقل البري للبضائع Le contrat transport de marchandises، وهو ذلك العقد الذي يلتزم شخص بمقتضاه ويسمى الناقل، أن ينقل بنفسه ومقابل أجر بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجر. ولمعرفة ماهية عقد النقل البري للبضائع نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نتناول في المطلب الأول مفهوم عقد النقل البري للبضائع، والمطلب الثاني تكوين عقد النقل البري للبضائع.

المطلب الأول

مفهوم عقد النقل البري للبضائع

يحتل نقل البضائع الحيز الأكبر من نشاط النقل، ونظرا لأهميته في تطور وازدهار البلاد عمد المشرع الجزائري إلى تنظيمه قانونا، فنظم النقل البري للبضائع ضمن القانون التجاري الجزائري.

ومن أجل دراسة عقد النقل البري للبضائع وجب الإحاطة بجميع جوانبه، كبيان تعريفه وتحديد أطرافه (الفرع الأول)، وبيان خصائصه (الفرع الثاني)، وطبيعته القانونية وتنظيمه التشريعي (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للبضائع وأطرافه

أولاً: تعريف عقد النقل البري للبضائع

عرف المشرع عقد النقل بموجب المادة 36 من ق.ت.ج المعدل والمتمم والتي تنص على أنه: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل الثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"⁽¹⁾.

كما عرف المشرع الجزائري النقل البري للبضائع من خلال القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم، حيث تنص المادة 1/2 منه على أنه: "كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو سلك على مركبة ملائمة"⁽²⁾.

يعرف النقل في اللغة بأنه "من نقل ومعناه التحول، النقل: تحويل الشيء من موضع إلى موضع"، ويعرف النقل اصطلاحاً بأنه النقاء إرادتين على تمليك منفعة، وهي نقل الأشياء أو الأشخاص مقابل عوض مذكور، وعقد النقل عقد إجازة ومحل عقد النقل واحد من محال عقد الإجازة، وهو الحمل أو الركوب أوهما معا⁽³⁾.

ونقل البضائع يكون محله عبارة عن بضائع ويشمل مصطلح البضائع الأشياء الحية كالحيوانات والأشياء غير الحية كالسلع والماكينات ويتم نقلها عبر مركبات مهيأة لها خصيصاً، تتوافق وطبيعة البضاعة، وتكون وسائله إما برية أو بحرية، أو جوية، وكذلك يمكن أن يكون النقل وطنياً أو دولياً وتحكمه أحكام خاصة تختلف عن تلك المخصصة لنقل الأشخاص⁽⁴⁾.

ويطلق أيضاً على هذا النوع من النقل مصطلح الأشياء ويذهب بعض الفقهاء إلى القول بأن هذا المصطلح الأخير أدق من المصطلح (نقل البضائع) ويمكن تعريف عقد النقل

1 المادة 36 من الأمر 59-75، المتضمن القانون التجاري الجزائري، مرجع السابق

2 المادة 02 من القانون رقم 09-11، المتضمن قانون توجيه النقل، مرجع سابق

3 ابن المنظور، لسان العرب، ط1، دار المعارف، القاهرة، مصر، ص 29، ص 45

⁴ عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي - دراسة مقارنة -، ط1، دار النفائس، عمان، الأردن، 2010،

البري للبضائع، بصفة عامة بأنه توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين، وهو إنشاء التزام أو تعديله، أو نقله أو إنهائه، وعلى هذا الأساس يمكن تعريف عقد النقل البري للبضائع بأنه: عقد تبادلي بين شخصين يتعهد بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع من مكان إلى آخر لقاء أجر، ويتم فيه النقل عن طريق البر بواسطة السيارات أو العربات، أو السكك الحديدية⁽¹⁾.

ثانياً: أطراف عقد النقل البري للبضائع:

ينعقد عقد النقل البري بين الناقل والمرسل إلا أنه يدخل في العلاقة شخص ثالث وهو المرسل إليه.

1- الناقل : وهو الشخص الذي يتعهد بنقل البضاعة أو الشيء من مكان إلى آخر، وقد يكون الناقل شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً كشركة نقل أو يكون إحدى المؤسسات الدولية، على أن المشرع في المادة 36 من القانون التجاري فرق بين من يحترف عمليات النقل فأطلق عليه متعاقد النقل وبين من لا يحترف النقل فأطلق عليه اسم " الناقل " ومع ذلك فإن التسمية المستعملة من الجانب العملي هي الناقل سواء، كان محترف لعمليات النقل أم غير محترف لها⁽²⁾.

2- المرسل أو الشاحن: هو الطرف الثاني في عقد النقل الذي يتفق مع الناقل على عناصره وشروطه، وهو الذي يقدم محل النقل إلى الناقل⁽³⁾.

ويكون هذا الأخير وسيطاً بين المرسل والناقل، فهو يتعاقد باسمه الشخصي لحساب موكله سواء كان المرسل أو الناقل، ولو كليل العمولة دور هام من الناحية الإقتصادية، فهو يؤدي إلى اقتصاد في الجهود والنفقات ويعتبر حلقة وصل بين الناقلين خصوصاً في حالة النقل المتعاقب⁽⁴⁾.

1 عمر خالد مصطفى حمد مرجع سابق ، ص 36.

2 حسن المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن ، ط 1 ، 1989-1990 ، ص 271

3 أكرم ملكي، القانون التجاري، ط1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان -الأردن، الإسكندرية ، مصر ، (د، س ، ن) ، ص 8.

4 حسن المصري، مرجع سابق، ص 273.

3- المرسل إليه: وهو الذي يستلم البضاعة المنقولة، وقد يكون المرسل والمرسل اليه شخصا واحدا⁽¹⁾.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للبضائع

أولا : عقد النقل البري للبضائع عقد ملزم لجانبين

يقصد بأن عقد النقل ملزم لجانبين أنه يترتب التزامات متقابلة في ذمتي طرفين، حيث يلتزم الناقل لإتمام النقل في الميعاد المتفق عليه، وفي المقابل التزام مرسل البضائع أو المسافر، بدفع الأجرة المتفق عليها مادام عقد النقل ملزم لجانبين، فإن لأي من الطرفين طلب فسخ العقد، إذا أصر الطرف الآخر الوفاء بالتزامه⁽²⁾.

ثانيا : عقد النقل البري للبضائع عقد معاوضة:

يعد عقد النقل البري للبضائع من عقود المعاوضة لأنه يقع على عاتق طرفيه التزامات، ولكل طرف حقوق فالناقل يلتزم بصفة أساسية بأن يقوم بعملية النقل الى المكان المتفق عليه، وبالمقابل يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل⁽³⁾.

أما إذا أجرى النقل دون مقابل فلا نكن أمام عقد نقل يخضع لأحكام القانون التجاري، والمقابل قد يكون دفع أجرة نقدية، أو لقيام المرسل بأداء خدمة أو امتناعه عن العمل لمصلحة الناقل لقاء عملية النقل، أما إذا كان النقل مجانا بدون أي مقابل فلا تسري عليه أحكام عقد النقل ، بل تطبق عليه أحكام المسؤولية التقصيرية المبينة على خطأ طبقا للمادة 124 ق م ج المعدل والمتمم والذي تنص على أنه "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض .

1 العزيز العكلي ،الوجيز في القانون التجاري ،الشركات التجارية ،الأوراق التجارية ، الأعمال التجارية ، المتجر، التاجر، العقود التجارية ، 2000، ص 302.

2 أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج4 -العقود التجارية -دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1980-1981 ص209

3 مصطفى كمال طه ،العقود التجارية و عمليات البنوك -وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية -مصر ، 2002، ص161

ثالثا :عقد النقل البري عقد رضائي :

عقد النقل من العقود الرضائية، فهو يتم بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين الطرفين وهما المرسل والناقل، فهو ليس من العقود الشكلية الذي يرتبط إبرامها بشكل معين، كما أنه ليس من العقود العينية التي تشترط التسليم.⁽¹⁾

وهذا ما أكده المشرع الجزائري في نص المادة 38 من ق ت ج التي جاء فيها "يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين..." بإضافة إلى ذلك فإن المشرع أقر ببطلان كل الاشتراطات التي تكون مخالفة لرضائية عقد النقل البري للبضائع بموجب المادة 1 /77 من ق ت ج والتي تنص على مايلي: " تكون الأحكام باطلة وعديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة...".

حيث إن تسليم البضائع للناقل ليس شرطا لانعقاد هذا العقد وإنما هو مجرد التزام ينشئه العقد على عاتق هذا الأخير لتمكين الناقل من تنفيذ التزاماته المترتبة عن عقد النقل، والكتابة تعد وسيلة لإثبات عقد النقل البري للبضائع، لا شرطا لانعقاده.⁽²⁾

رابعا : عقد النقل البري من عقود الإذعان :

يعتبر عقد النقل البري للبضائع من عقود الإذعان لأن المرسل يعد طرفا مذعن ليس أمامه سوى قبول ما يفرضه عليه الناقل فليس له حرية مناقشة شروطه، وليس له من خيار سوى قبول تلك الشروط التي يضعها الناقل مسبقا أو رفضها كما هو الشأن في عقد النقل بالسكك الحديدية الذي يتم بناءا على تعريفه النقل المعد من الناقل والغالب أيضا أن يكون الإيجاب في عقد النقل البري للبضائع عاما موجها للجُمهور⁽³⁾، ويتم العقد بمجرد قبول المرسل.

¹ مراد منير فهيم، القانون التجاري -العقود التجارية، وعمليات البنوك، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 1982.

² العزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 332

³ محمد كمال طه، مرجع سابق، ص 160

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع وتنظيمه التشريعي

النقل البري للبضائع عمل مادي، يأتي العقد ليضفي عليه الصيغة القانونية، وقد أخضع المشرع الجزائري هذا العقد لمجموعة شروط وقواعد خاصة

أولا : الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع

يعد عقد النقل البري للبضائع عملا تجاريا بالنسبة للناقل، بشرط أن يتم على وجه المعاولة من قبل ناقل محترف⁽¹⁾، حيث نصت المادة 8/ 2 من ق ت ج على أنه : " يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه : كل معاولة لاستغلال النقل أو الانتقال " .

أما بالنسبة للمرسل والمرسل إليه، فلا بد من النظر لصفته، فإذا كان تاجرا وقام بهذا العمل من أجل ممارسة تجارته، اعتبر العقد عملا تجاريا بالتبعية، وذلك حسب نص المادة 01/ 04 من ق ت ج والتي تنص على أنه : " يعد عملا تجاريا بالتبعية : الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره "، وإذا لم يكن المرسل والمرسل إليه تاجرا، فيكون عقد النقل من جانبه مدنيا، ومن ثم تسري على التزاماته أحكام القانون المدني⁽²⁾.

ثانيا: التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع

نظم التقنين التجاري عقد النقل البري للبضائع في المواد 36،38،61،75،76،78 مبينا لأحكامه المشتركة بموجب الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول ق ت ج، وأحكامه الخاصة في الفقرة الأولى من القسم الثاني من نفس الفصل في المواد من 55،39، وفي حالة عدم وجود نص خاص تحكمه القواعد العامة المنصوص عليه ضمن القانون المدني الجزائري. كما يجب أن يخضع عقد النقل البري للبضائع للشروط والقواعد المتعلقة بالنقل البري للبضائع، والمنصوص عليها بموجب القوانين والمراسيم التنظيمية الآتية:

¹ عمار عمورة ، مرجع سابق ، ص 98

² سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سابق ، ص 185

- القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم (1).
- المرسوم التنفيذي المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات المعدل والمتمم (2).
- المرسوم التنفيذي المحدد للشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات (3)
- قانون الأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية (4).

المطلب الثاني

تكوين عقد النقل البري للبضائع

يعتبر عقد النقل البري عقد رضائي لا يشترط فيه أي شكل خاص، فهو ينعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول، وكنتيجة لهذه الرضائية لا بد من توافر شروط الصحة المقررة في كل عقد وهي: الرضا (الفرع الأول)، المحل (الفرع الثاني)، السبب (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التراضي

يستوجب لعقد النقل البري للبضائع وجود الإرادة، لأن الشخص المعلوم الإرادة لا يمكن أن يصدر منه الرضا، ويستلزم لإبرامه التعبير عن إرادتي الناقل والمرسل وتوافقهما، ويكون التعبير عن إرادة الناقل في شكل إيجاب، أما التعبير عن إرادة المرسل فيكون في شكل قبول (5)، ولا يكفي صدور التعبير عن إرادتي المتعاقدين في شكل إيجاب وقبول، بل يتعدى ذلك توافر تطابق الإيجاب الصادر من الناقل، والقبول الصادر من المرسل حيث تنص المادة 59 من ق م ج على أنه " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتان

¹ القانون رقم 1-13، المتضمن قانون توجيه النقل، مرجع سابق

² المرسوم التنفيذي رقم: 04-415 المؤرخ في: 2004/12/20، ج ر، العدد 82، لسنة 2004، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم: 11-263 المؤرخ في: 2011/07/30، ج ر، العدد 43، الصادر 2011/07/30.

³ المرسوم التنفيذي رقم 03-452، المؤرخ في 2003/12/01، ج ر، العدد 75، الصادر 2003/12/12.

⁴ القانون رقم: 90-35 المؤرخ في: 1990/12/25، ج ر، العدد 56، الصادر 1993/12/28.

⁵ علي علي سليمان، مرجع سابق، 28.

دون الإخلال بالنصوص القانونية "أي أن تطابق الإرادتين يتجه لإحداث أثر قانوني وهو إنشاء التزامات تترتب على اتفاقهما⁽¹⁾.

اشتراط المشرع الجزائري وجود الأهلية التجارية في الناقل، فإذا كان الناقل شخصا طبيعيا ففي هذه الحالة يكتسب الأهلية التجارية بمجرد بلوغه سن الرشد أي 19 سنة كاملة، ما لم يكن هناك مانع قانوني متعلق بشخصه، أو أكمل الثامنة عشر من عمره وحصل على إذن بالتجارة من والده أو والدته أو قرار من مجلس العائلة حسب نص المادة 1/5 ق ت ج، وإذا كان الناقل شركة تجارية فلا بد من توافر الشروط العامة والخاصة لتكوين الشركة وأن يكون غرضها النقل، ويشترط أن يكون مالكا لوسائل النقل أو يحوز عقد امتياز لتسيير وسائل نقل ملك للدولة،⁽²⁾ حسب نص المادة 2/4 من القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم حيث جاء فيها: "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"⁽³⁾

وفيما يخص أهلية المرسل فقد جرى العرف على التسامح في أهلية المرسل لعدة اعتبارات، فالناقل لا يستطيع عادة أن يتحقق من أهلية جميع المرسلين الذين يتعاقد معهم، ولا من سلطتهم في شحن البضائع المنقولة، لأن الالتزام بالتحري من طرف الناقل عن أهلية المرسل بالنسبة لجميع عمليات النقل يؤدي في الواقع الى عرقلة أعماله وتعطيل نشاطه تعطيلاً هاماً⁽⁴⁾

كما من مقتضيات التداول ورواج الاقتصاد تنقضي التسامح، لأن العقد من أعمال الإدارة، ولكن يجب أن يكون المرسل مميزا .

¹ سميحة القليوبي : شرح قانون التجارة المصري الجديد رقم : 99/17، ط3، دار النهضة العربية ، مصر ، 2000، ص 457.

² المادة 5 من الأمر 59-75، المتضمن القانون التجاري، مرجع سابق.

³ المادة 2 من قانون رقم: 11- 09، المتضمن قانون توجيه النقل، مرجع سابق.

⁴ عبد الرزاق السنهوري :نظرية العقد، الجزء 1، منشورات الحلبي الحقوقية ،بيروت ،لبنان ،1998، ص 255.

كما يجب أن تكون إرادة المتعاقدين خالية من العيوب كالغلط أو التدليس أو الإكراه أو الاستغلال، وإلا كان العقد قابلاً للإبطال، حيث يتم في عقود النقل الإعلان صراحة على شروط النقل بكل دقة من طرف الناقل، طبقاً للمادة 16/1 من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه التي تنص على أنه: "يلزم متعامل والنقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال والتويرا والتوقيت"⁽¹⁾.

كما يستلزم على الناقل نقل البضائع، من حيث مطابقة خدمة النقل للمقاييس المعتمدة والمواصفات القانونية والتنظيمية التي تميزها، واستجابة للطلبات المشروعة للمرسل، طبقاً لنص المادة 11 من قانون حماية المستهلك وقمع الغش، والتي تنص على أنه: "يجب أن يلبي كل منتج، معروض للاستهلاك، الرغبات المشروعة للمستهلك..."⁽²⁾، كما أنه يمنع على الناقل رفض طلب المرسل في نقل بضائعه بدون وجه مشروع، طبقاً للمادة 2/15 من القانون المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، والتي تنص على أنه: "يمنع رفض بيع السلعة أو تأدية خدمة بدون مبرر شرعي، إذا كانت هذه السلعة"⁽³⁾ معروضة للبيع أو كانت الخدمة متوفرة"، وهو ما يعاقب على مخالفته بموجب نص المادة 35 من نفس القانون⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: المحل

إن محل هذا العقد هو نقل المنقولات سواء كانت بضاعة أو أشياء التي ينبغي المرسل نقلها وكل منقول مادي ثمين يمكن أن يكون موضوعاً للنقل، ويكون هذا العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً إذا ورد على شيء يحرمه القانون كالمخدرات⁽⁵⁾.

¹ الياس ناصيف، مرجع سابق، ص 471، 470.

² المادة 11 من قانون رقم: 09-03 المؤرخ في: 25/02/2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج ر، العدد: 15، الصادر 2009/03/8

³ علي علي سليمان، مرجع سابق، ص 71.

⁴ المادة 15 من قانون رقم 04-02 المؤرخ في 23/06/2004 المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج ر، العدد 41، الصادر 2004/06/27.

⁵ فوزي محمد سامي، مرجع سابق، ص 223.

كما يشترط في محل النقل أن يكون معلوما لدى كل من الناقل والمرسل وهي البضائع وأجرة النقل وأن يكون كل من البضائع والأجرة مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة⁽¹⁾.

وعليه فإن لعقد النقل البري للبضائع محلين هما: البضاعة المرسلة وأجرة النقل

أولاً: البضاعة المرسلة:

يجب أن تتوفر في البضاعة المرسلة مجموعة من الشروط الواجب توافرها في محل الالتزام بوجه عام وهي:

1. أن يكون موجوداً فعلاً أو محتمل الوجود إذا كان محلاً للالتزام بنقل حق عيني .
2. أو أن يكون ممكناً إذا كان محل الالتزام بعلم أو امتناع عن عمل .
3. أن يكون معين أو قابلاً للتعين .
4. أن يكون مشروعاً⁽²⁾.

ثانياً: أجرة النقل

أجرة النقل هي عبارة عن مبلغ من النقود أي المقابل المالي الذي يتقاضاه الناقل مقابل نقل البضاعة.

الأصل أن يحدد عقد النقل البري للبضائع أجرة النقل المستحقة للناقل مقابل انجاز عملية النقل ، ولكن الوضع الشائع في تحديد أجرة النقل هو تحديدها سلفاً بمعرفة الناقل في قائمة الأسعار يتعامل بها مع الكافة وتسمى تعريفية النقل .

¹ شتواح العياشي ، عقد النقل البري للبضائع ، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون - فرع قانون الأعمال -) ، جامعة قسنطينة ، كلية الحقوق ، 2004-2005 .
² عمار عمورة ، مرجع السابق ، ص 99 .

وفي حالة عدم تحديد الاتفاق على الأجرة أو عدم تحديدها مسبقا هنا يتولى القاضي تحديدها وفقا للعرف، وهو فرض نادر العمل به⁽¹⁾.

الفرع الثالث: السبب

يقصد بالسبب الغاية المباشرة أو الغرض المباشر الذي يقصد الملتزم الوصول إليه من وراء التزامه بهذا المعنى، يتميز عن الباعث الغاية الغير المباشرة أو الأمر الذي يريد أن يصل إليه من وراء تحقيق السبب سواء كان الأمر قريبا أو بعيدا⁽²⁾.

وعليه يجب أن يكون سبب عقد النقل البري للبضائع مشروعاً، أي غير مخالف للنظام العام وآداب العامة، فإذا كان عقد النقل ابرم نتيجة دين قمار أو لاقتراف جريمة، أو أي علاقة غير مشروعة يعد عقداً باطلاً، وهذا ما يستخلص من المادة 97 من ق م ج التي تنص على أنه: "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام وللآداب كان العقد باطلاً"⁽³⁾.

المبحث الثاني

آثار تنفيذ عقد النقل البري للبضائع

يغلب على تنفيذ عقد النقل البري للبضائع الطابع العملي، فتقتضي مرحلة تنفيذه، قيام أطرافه بكل التزاماتهم التي يترتبها في ذمتهم هذا العقد، والإلتزام المهم هو التزام الناقل بنقل البضاعة وضمان سلامتها، لأن غاية التعاقد أصلاً هي نقل البضاعة وكثيراً ما يوفق الناقل في ذلك، فيكون مسؤولاً تجاه صاحبي البضاعة، وإذا لم يقر الناقل بخطئه ولم يعرض صاحبي البضاعة ودياً فيكون لهم عندئذ الحق في مقاضاته، وعلى هذا الأساس سنقسم هذا

¹ عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 1، العقود الواردة على عمل، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998، ص53.

² محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني - الإثبات في المواد المدنية و التجارية، دار الهدى، عين مليلة - الجزائر، 2009، ص217.

³ سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع لسابق، ص 199

المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول آثار عقد النقل البري للبضائع، والمطلب الثاني أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع .

المطلب الأول

آثار عقد النقل البري للبضائع

يرتب عقد النقل التزامات على عاتق كل أطرافه من المرسل والمرسل إليه، وكذلك الناقل، فيلتزم كل منهم بالتزامات المقررة قانوناً.

فسنتناول في الفرع الأول التزامات المرسل، وفي الفرع الثاني التزامات الناقل، والفرع الثالث حقوق والتزامات المرسل إليه اتجاه الناقل.

الفرع الأول: التزامات المرسل

يقع على عاتق المرسل مجموعة من الالتزامات في إطار تنفيذ عقد النقل البري للبضائع، فعلى هذا الأخير تقديم بيانات صحيحة على الناقل⁽¹⁾، والالتزام بتسليم البضاعة المراد نقلها ووثائقها للناقل، كما يلتزم بدفع أجرة ومصاريف النقل إذا كانت مستحقة عند الإرسال⁽²⁾.

أولاً: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة :

يلتزم المرسل بتقديم البيانات الخاصة بالبضاعة وهوية المرسل إليه ومكان تسليم البضاعة، كما يلتزم بأن تكون هذه البيانات صحيحة وكافية طبقاً للمادة 41/2 من القانون التجاري⁽³⁾.

¹ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني -الإثبات في المواد المدنية و التجارية، دار الهدى ، عين مليلة - الجزائر ، 2009 ، ص 217.

² مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 182.

³ عدلي أمير خالد، مرجع سابق ص 190.

ويترتب على تقديم المرسل بيانات خاطئة أو غير كافية قيام مسؤوليته اتجاه الناقل واتجاه الغير، التي تجد أساسها القانوني في نص المادة 2/41 من القانون التجاري التي نصت على أن: "...المرسل مسؤول اتجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها".

غير أنه يمكن للمرسل دائما إثبات خلاف ذلك لاستبعاد مسؤوليته، فإذا ما ثبتت فلا يترتب عنها بطلان تذكرة النقل، وإنما يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن خطئه، وإذا ما ترتب عن خطئه عدم تحصيل الناقل الأجرة الحقيقية للنقل، فهذا الأخير طلب تكملتها، والتعويض عما أصابه من ضرر، وحق الناقل في هذا التعويض لا يؤثر بأي حال على مسؤوليته الناشئة عن العقد اتجاه أي شخص آخر غير المرسل، وبالمقابل إذا ما أثبت الناقل توقع المرسل الضرر إزاءه، فله دائما إمكانية التمسك بخطأ المرسل كسبب للإعفاء أو للتخفيف من مسؤوليته⁽¹⁾.

ثانيا: الالتزام بإعداد البضاعة للنقل

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة على وجه يقيها من الهلاك ومن التلف، وذلك بتحزيم البضائع إذا كانت طبيعتها تتطلب ذلك أو بتغليفها بالطريقة التي تؤدي إلى حدوث أضرار للأشخاص والمعدات أو غيرها من البضائع، وهو ما أكده المشرع بنص المادة 43 من ق ت ج التي تنص على أنه: "إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع والتلف، ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة"⁽²⁾.

ولا يقتصر التزام المرسل في إعداد البضاعة على حزمها أو تعبئتها أو تغليفها، بل يمتد ليشمل عملية تشخيصها، ويمكن القيام بهذه العملية بطرق مختلفة بحسب طبيعة البضاعة محل النقل، منها ترقيم الطرود، ووضع العلامات والبطاقات، كما يجب على المرسل مراعاة الشروط الخاصة المتفق عليها فيها يتعلق بكيفية تسليم البضاعة للناقل،

¹ علي علي سليمان، مرجع سابق، ص 75

² أحمد محرز، مرجع سابق، ص 213.

كاشتراط تغليفها بطريقة معينة أو وضعها في طرود أو صناديق مغلقة، وإلا كان الناقل رفض استلام البضاعة أو استلامها مع التحفظ على مستند النقل بما في التغليف أو الصناديق من عيوب⁽¹⁾.

ويكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف، أو التعبئة أو الحزم تجاه الناقل والغير، دون الإخلال بمسؤولية الناقل في حالة قبوله النقل مع علمه بالعيب، دون اعتداد بما يعيب تغليف شيء آخر أو تعبئته أو حزمه أو تغليفه⁽²⁾.

ويكون الناقل عالماً بالعيب، إذا كان العيب ظاهراً أو كان مما لا يخفى على الناقل العادي أي الناقل المحترف المتخصص في مجاله.

ونص المشرع على مسؤولية كل من المرسل والناقل بخصوص إعداد البضاعة، بنص المادة 44 من ق ت ج حيث جاء فيها: " يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم غير أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة من عيوب التحريم أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحريم أو انعدامه .

وإن عيوب التحريم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى⁽³⁾."

ثالثاً: التزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل

يعد الالتزام بتسليم البضاعة ووثائقها الملقى على عاتق المرسل أثر من آثار العقد وليس شرطاً لانعقاده لأن العقد كما سبق القول عقد رضائي ن ويفضل هذا الالتزام يتمكن الناقل من تنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى مكان الوصول، إذا لا يتصور تنفيذ التزامه

¹علي عدلي أمير، مرجع سابق، ص 49

² George RIPERT et René ROBLOT, Traite de droit commercial, tome 2, édition 14^{ème}

PARIS, 1996, P723

³سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 468.

هذا إلا إذا كان في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة ولا يتحقق ذلك إلا بتسليمها له (1).

يتضمن العقد تحديد زمان ومكان تسليم المرسل البضاعة للناقل ، وإلا كانت بمحل الناقل ومن ثم فقد يوجب الاتفاق استلام الناقل للبضاعة من مقر المرسل ، فيكون على هذا الأخير إعدادها للنقل من هذا المكان، وهو ما يصطلح عليه بالنقل من الباب إلى الباب، وقد يكون الاتفاق على أن استلام الناقل للبضاعة من مقره، فيكون على المرسل توصيل البضاعة لمقر الناقل أو بوضعها في مخازنه فلا يبدأ تنفيذ العقد إلا بقيام المرسل بذلك، وكذلك يجب على المرسل تسليم البضاعة (2).

فأما عن الوثائق النقل الضرورية فلا بد من الناقل استلام الوثائق الخاصة بالبضاعة المراد نقلها كالوثائق الخاصة بالتصدير، والوثائق الجمركية والمستندات الخاصة بمنشأ البضاعة وأوصافها وكميتها كي يستطيع الناقل إبرازها إلى السلطات المختصة، والمرسل، مسؤول على عدم كفاية الوثائق اللازمة للنقل أو عدم صحة البيانات الواردة في تلك الوثائق (3).

رابعاً : التزام المرسل بدفع أجره ومصاريف النقل

1- الالتزام بدفع أجره : هو الالتزام الرئيسي للمرسل المقابل للالتزام الرئيسي للناقل .

وأجره النقل قد تكون واجبة الدفع عند القيام، أو عند الوصول، فإذا كانت الأجرة المستحقة عند القيام ولم يدفعها المرسل كان للناقل الإمتناع عن النقل إعمالاً للدفع بعدم التنفيذ، وإذا كانت الأجرة المستحقة عند الوصول فالأصل أن يدفعها المرسل إليه .

حيث نصت المادة 40 من القانون التجاري على مايلي: "على المرسل دفع أجره النقل والمصاريف المترتبة عن الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها وأحجمها.

¹ شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع ، مرجع السابق ، ص 43.

² مصطفى كمال طه ، مرجع السابق ، ص 168.

³ مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 104

ويعد المرسل مسؤولاً اتجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها⁽¹⁾.

2- أثر القوة القاهرة على أجرة النقل:

القوة القاهرة هي تلك العوامل التي تؤدي إلى هلاك البضاعة أثناء النقل أو عدم إتمام عملية النقل أو عدم البدء فيها أصلاً ونذكر منها على الخصوص رياح شديدة، سيول، أمطار، عواصف، انهيار طريق أو زلزال⁽²⁾.

الأصل أن تسقط الأجرة إذا هلكت البضاعة واستحال تنفيذ هذا الالتزام ، وهذا طبقاً للقاعدة العامة التي تنقضي أنه في العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى التزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت معه الالتزامات المقابلة له، ويأخذ بهذا الحكم في حالة هلاك البضاعة، فيسقط من دين الأجرة جزء بمقدار العجز في البضاعة⁽³⁾.

الفرع الثاني: التزامات الناقل

يلتزم الناقل بعدد من الالتزامات نتيجة لإبرامه عقد النقل مع المرسل، فهو يلتزم باستلام البضائع المراد إرسالها وشحنها، ويلتزم بنقلها إلى جهة الوصول المتفق عليها، والمحافظة على سلامتها أثناء النقل بتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه⁽⁴⁾.

أولاً: الالتزام بتسليم البضاعة وشحنها

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة المراد نقلها، وهذا الإلتزام يقابل التزام المرسل بتسليم البضاعة إليه، وللناقل الحق في أن يتحقق من نوع البضاعة وكميتها، وحالتها وسلامة تغليفها، وله أن يتسلم البضاعة في محل المرسل أو مكاتبه أو مخازنه وفقاً إلى ما اتفق عليه، وقد سبق بيان ذلك، وإذا امتنع الناقل من تسليم البضاعة، جاز للمرسل أن يطلب التنفيذ العيني، أو بفسخ

¹ عمار عمورة ، مرجع سابق ، ص 169، ص 170.

² عمار عمورة ، مرجع سابق ، ص 103

³ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 35، ص 36.

⁴ أحمد محرز، مرجع سابق، ص 220

العقد مع التعويض، ويلتزم الناقل عادة في شحن البضاعة في المكان المعد لها العربية القطار، بطريقة تقي البضاعة من الهلاك والتلف أثناء النقل (1).

وقد ينص الاتفاق على أن المرسل هو الذي يقوم بشحن بضاعته في عربات النقل، وعندئذ يكون هو المسؤول (2).

كما يمكن أن يتضمن عقد النقل شروط تتعلق بكيفية الشحن كوجوب إجراءه على مركبات مجهزة، تجهيزاً خاصاً من حيث درجة الحرارة والتهوية أو تغطية البضاعة أو عدم وضع بضاعة أخرى معها، فإذا وجدت نفس مثل هذه الشروط وجب على الناقل مراعاتها ويكون مسؤولاً عن مخالفتها، إلا أنه غير مسؤول عن الأضرار التي تصيب البضاعة محل النقل نتيجة استعماله وسيلة محددة بمواصفاتها بناءً على طلب المرسل (3).

ثانياً: الالتزام بنقل البضاعة

نقل البضاعة هو الالتزام الرئيسي للناقل، وما عدا من الالتزامات فيرد في المرتبة الثانية، ويجب على الناقل أن يخصص للنقل أداة صالحة للقيام به، مع مراعاة طبيعة البضاعة وطول الرحلة (4).

فالناقل ملزم بنقل البضاعة المتفق عليها في المكان المحدد في العقد، وبذل العناية اللازمة لإيصالها سالمة إلى ذلك المكان، وهذه العناية تقتضي من الناقل ليس فقط مجرد الحفظ، وبل ما يلزم من البضاعة من تدخل يومي من العناية والصيانة التي تقتضيها عمليات النقل ذاتها، والتي تدخل دائرة نشاطه المهني كناقل (5).

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 172

² مراد منير فهميم، القانون التجاري - العقود التجارية وعمليات البنوك - منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 1982، ص 107.

³ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 54

⁴ عمار عمورة، مرجع سابق، ص 104.

⁵ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 173-174.

وعلى الناقل الالتزام بالنقل بنفسه لا بوساطة ناقل آخر، وأن يراعي الميعاد المحدد بالاتفاق أو العادة، وإذا لم يتم النقل في الميعاد المحدد، كان الناقل مسؤولاً عن التعويض الضرر الذي لحق الشاحن من جراء التأخير في وصول البضاعة للمرسل إليه ما لم تبرره القوة القاهرة، كما يجب على الناقل إتباع الطريق المتفق عليه، أو الذي جرت العادة إتباعه. (1)

قد يلزم المرسل الناقل بسلوك الطريق الزراعي أو الصحراوي، وفي هذه الحالة يلتزم بهذا الطريق، فلا يجوز أن يسلك طريقاً آخر (2).

ومع ذلك قد يضطر الناقل إلى إتباع طريق أطول من الطريق المتفق عليه، إذا ألجأته على ذلك قوة ظاهرة كالإصلاحات الجارية في الطريق المتفق عليه، أو وجود أمر من السلطات الإدارية يمنع السير فيه، أو حدوث إضراب اتخذ مسيرته في هذا الطريق، ففي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التأخير، أو الضرر الذي لحق بالبضائع محل النقل (3). وفي حالة عدم تعيين الطريق فتكون للناقل الحرية في إتباع الطريق التي يراها مناسبة، وقد يتفق أحياناً المتعاقدان على تنفيذ النقل في وقت معين وفي هذه الحالة يجب على الناقل تنفيذ هذا الاتفاق وإلا كان مسؤولاً عن كل تجاوز لهذا الوقت، وتجدر الإشارة أن مواعيد النقل عبر السكة الحديدية أو عبر الطريق، تحددها الشروط المنصوص عليها في التعريفات أو العقود النموذجية حتى ولم يتم الاتفاق على ميعاد معين، فناقل مسؤول عن التزام أجل معين لإنجاز النقل يخضع تقديره لقاضي الموضوع في حالة النزاع (4).

وقد نص المشرع الجزائري صراحة على حق المرسل في توجيه البضاعة أثناء النقل في نص المادة 42 حيث جاء فيها ما يلي: "يحق للمرسل إبدال اسم المرسل إليه أو إسترداد الأشياء المنقولة مادامت في حيازة الناقل، بشرط أن يدفع له أجرة النقل عن المسافة

¹ أحمد محرز، مرجع سابق، ص 224

² مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 107.

³ مصطفى كمال طه، مرجع نفسه، ص 176

⁴ عمار عمورة، مرجع سابق، ص 104.

المقطوعة وأن يعرض له ما صرفه وما لحقه من ضرر بسبب استردادها على أنه لا يجوز للمرسل أن يمارس هذا الحق

- 1- إذا تم تسليم سند النقل إلى المرسل إليه فينتقل إليه هذا الحق.
- 2- إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه.
- 3- إذا طلب المرسل إليه استلام الأشياء بعد وصولها إلى المكان الموجه إليه.

وقد انصرف بعض الفقهاء بإطلاق تسمية حق التصرف في البضاعة، ولكن هذه التسمية غير دقيقة، ذلك لأن مسألة ملكية البضاعة تختلف عن مسألة الحق في توجيه البضاعة أثناء النقل لأن عقد النقل في الأصل مستقل عن العلاقة القانونية التي تنظم مسألة ملكية البضاعة بين المرسل والمرسل إليه، والتي تعد مسألة خارجة عن نطاق عقد النقل، بخلاف الحق في توجيه البضاعة التي يعد مسألة من طبيعة عقد النقل ذاته⁽¹⁾.

وبالتالي للناقل حق إصدار الأوامر بتوجيه البضاعة المنقولة طالما لا يزال محتفظا بملكيتها، وأن هذا الحق ينتقل إلى المرسل إليه منذ أن تنتقل إليه ملكيتها، وفي حالة الإخلال في هذه الأمور تترتب مسؤولية على الناقل، كما أنها تخرج عن نطاق التزامه بالقيام بعملية النقل، علاوة على أن الناقل يهمله حقه الشخصي في استيفاء مستحقاته وليس الحق العيني الواقع على البضاعة⁽²⁾.

ثالثاً: الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه

1- التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه:

بعد انتهاء عملية النقل على الناقل أن يقوم بتفريغ البضاعة، أي بإخراجها من العربة، إلا إذا اتفق في العقد على أن يقوم بها المرسل إليه، فلا يكون عندئذ الناقل مسؤولاً عن التلف الذي قد يصيب البضاعة أثناء تفريغها، وفي جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ ما لم يتفق، أو يجري العرف على غير ذلك، أما التسليم فدو أهمية بالغة إذ به

¹ مراد منير فهميم، مرجع سابق، ص 107.

² مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 173.

تنتهي التزامات الناقل، ويتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وقد يكون التسليم لاحقاً للتفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل، وقد يكون سابقاً عليه إذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه (1).

ويتم التسليم في المكان المتفق عليه وقد يكون هذا المكان محل المرسل إليه أو محل الناقل، وقد يكون مكان آخر حدده الطرفان، وقد يكون مخازن النقل، وإذا لم يكن التسليم واجباً في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه، وعلى المرسل إليه تسلم الشيء في الميعاد الذي عينه الناقل والالتزام بمصاريف التخزين (2).

وللمرسل إليه الحق في فحص البضاعة المرسلة إليه. للتأكيد من مواصفاتها طبقاً للبيانات المدرجة في سند النقل، من حيث عدد الطرود ومقدار الوزن، ويثبت التسليم بإعطاء إيصال إلى الناقل باستلام البضاعة أو بالتأشير بالتسليم على سند النقل الذي رافق البضاعة المنقولة (3).

2- الأحكام الخاصة بالالتزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه :

أ- في حالة امتناع الناقل عن تسليم البضاعة: ويلاحظ أخيراً أن للناقل الحق في الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه إذا كانت الأجرة واجبة الدفع عند الوصول وامتنع المرسل إليه عن دفعها، أو إذا كان الناقل مفوضاً من المرسل في استيفاء ثمن البضاعة من المرسل إليه قبل تسليم ورفض المرسل إليه دفع الثمن، أو إذا وقع حجز على البضاعة تحت يد الناقل في أثناء النقل من أحد دائني المرسل أو المرسل إليه (4).

ب- في حالة امتناع المرسل إليه عن استلام البضاعة: إذا توقف النقل أثناء تنفيذه أولم يحضر المرسل إليه لتسلم البضاعة، أو حضر وامتنع عن تسلمه، أو عن دفع أجرة النقل

¹ أعمار عمورة، مرجع سابق، ص 106.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 175.

³ أحمد محرز، مرجع سابق، ص 221.

⁴ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 222.

والمصاريف المستحقة عليه وجب على الناقل أن يبادر إلى إخطار المرسل بذلك مع طلب تعليماته التي يلتزم الناقل بتنفيذها ولو تعذر على المرسل تقديم نسخة وثيقة النقل، ويجب عليه في هذه الحالة إيداع البضاعة في مكان أمين⁽¹⁾.

كما يجوز له بيع البضاعة المنقولة إذا كانت من البضاعة التي يخشى عليها من التلف قبل ورود تعليمات المرسل في الوقت المناسب، ويسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر في شكل عريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة، وهذا ما أقره المشرع الجزائري بموجب المادة 46 من ق ت ج والتي تنص على أنه: "في ما 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⁽²⁾".

على أن يجوز للناقل بيع الشيء المنقول إذا كان من الأشياء التي يخشى عليها من التلف قبل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب⁽³⁾.

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 مجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة وممثليها بحضور مسؤول عن المصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية⁽⁴⁾.

¹سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 210

²مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 111

³عمار عمورة، مرجع سابق، ص 105.

⁴مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 178.

الفرع الثالث : حقوق والتزامات المرسل إليه اتجاه الناقل

المرسل إليه ليس طرفا في عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل، ومع ذلك فمن الثابت أنه يكتسب الحقوق ويتحمل بالتزامات الناشئة عن هذا العقد، فللمرسل إليه حق التصرف في البضاعة خلال النقل متى كان بيده سند النقل، وحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة، والحق في الرجوع على الناقل بالتعويض في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير، ويلتزم المرسل إليه تجاه الناقل بدفع الأجرة إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول .⁽¹⁾

أولا : حقوق المرسل إليه تجاه الناقل :

1- حق المرسل إليه في توجيه البضاعة :

يحق للمرسل إليه توجيه البضاعة عندما تكون تحت يد الناقل بمجرد تسلمه سند النقل بإصداره تعليمات للناقل، بالامتناع عن مباشرة النقل أو وقفه أو توجيهها لشخص آخر أوالى مكان آخر، طبقا لنص المادة 42 من ق ت ج.

2- حق المرسل إليه في فحص البضاعة قبل تسليمها :

يحق للمرسل إليه فحص البضاعة قبل استلامها من الناقل ودفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عليه، ليتحقق من سلامتها ومطابقتها للبيانات الواردة في سند النقل، وعلى الناقل أن يمكنه من إجراء هذا الفحص طالما قام به بالوسائل المعقولة، فالمرسل إليه قد يقبل البضاعة ويتسلمها دون تحفظ، وقد يقبلها مع التحفظ اذا وجد بها عيبا او نقصا وقد يرفض استلامها⁽²⁾.

¹ عبد الفتاح مراد ، شرح العقود التجارية والمدنية ، ط 1، (د. د. ن.)، (د. م. ن.)، (د. س. ن.)، (ص 394-396).

² عمار عمورة ، مرجع سابق ، ص 105-104.

3- حق المرسل إليه في استلام البضاعة:

من حق المرسل إليه استلام البضاعة، وهو التزام على الناقل أن يسلمها له في المكان المتفق عليه، وفي حالة ما إذا لم يتفق على مكان معين فعلى الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول البضاعة، وهذا طبقاً لنص المادة 45 من ق ت ج .

4- حق المرسل إليه في رفع دعوى عمومية :

للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل مباشرة بالتعويض عما أصابه من ضرر اذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر وصولها وبمقاضاة أمام القضاء، وعن طريق دعوى شخصية مباشرة تدعى دعوى مسؤولية الناقل (1).

ثانياً: التزامات المرسل إليه اتجاه الناقل :

1 - التزام المرسل إليه باستلام البضاعة :

يلتزم المرسل إليه بمجرد وصول الناقل لمكان التسليم، المتفق عليه لاستلام البضاعة محل نقل من الناقل وإذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول البضاعة وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمها، وعلى المرسل إليه أن يحضر لاستلام البضاعة في الميعاد الذي حدده الناقل، وهذا ما أكدته المادة 45 من ق ت ج التي تنص على: "وفي حالة نقل الشيء غير مشروط تسليمه للموطن، وجب على الناقل إحضار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه."

وقد تطرق المشرع الجزائري في المادة 46 في القانون التجاري (السابقة الذكر)، إلى مصير البضاعة في حالة رفض المرسل إليه تسلم البضاعة أو عدم وجوده أو عدم تمكن الناقل من الاهتداء إليها .

¹ سميحة القليوبي ، مرجع سابق ، ص 480

2- الالتزام بدفع الأجرة ومصاريف النقل عند الوصول:

يلتزم المرسل إليه بدفع أجرة النقل والمصاريف المستحقة، متى كان متفق على تسديدها عند الوصول، وأيضاً متى قبل المرسل إليه عقد النقل، وإذا لم يستلم الناقل أجرته حق له حبس البضاعة المنقولة حتى يتم دفع أجرة نقلها، وهذا طبقاً لنص مادة 200 ق م ج⁽¹⁾.

المطلب الثاني

أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع

تثير مسؤولية الناقل العديد من المنازعات أمام القضاء، فإن الإلتزام الرئيسي للناقل هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل سليمة وفي الميعاد المحدد، فنترتب على هذا الأخير مسؤولية الهلاك كلياً أو جزئياً للبضاعة، وكذلك يعتبر الناقل مسؤول عن تلف البضاعة أو ما يحلقها من عيب، كالكسر أو فساد الأطعمة، وتثور مسؤولية الناقل أيضاً في حالة التأخير في وصول البضاعة تأخيراً ضاراً بعد الميعاد المحدد. وهذا ما حدده المشرع الجزائري ضمن مجموعة من الأحكام الموضوعية (الفرع الأول).

كما أن المشرع تدخل بوضعه أحكام إجرائية (الفرع الثاني)، للمسؤولية الناشئة عن عقد النقل.

الفرع الأول: الأحكام الموضوعية

أولاً : مسؤولية الناقل البري

إن مسؤولية الناقل البري للبضائع هي مسؤولية عقدية، ناتجة عن إخلاله بالالتزام الناشئ عن عقد النقل، ومسؤولية الناقل العقدية هي تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية العقدية من القانون المدني. وهي الإلتزام بتحقيق النتيجة.

¹ سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 486.

1- حالات تحقق المسؤولية

تنص المادة 47 من القانون التجاري بأنه: "يعد الناقل مسؤولاً في وقت تسلّم الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي، أو تلفها أو التأخير في تسليمها"، ويتضح لنا من ظاهر هذا النص أن مسؤولية الناقل تنقرر في ثلاث حالات وهي: حالة ضياع البضاعة، حالة تلفها، وحالة تسليمها⁽¹⁾.

فالنسبة لحالة ضياع البضاعة يعني فقدانها أثناء عملية النقل ويكون ذلك في الحالة التي يصل فيها الناقل إلى مكان الوصول، ولم يسلم البضاعة إلى المرسل أو المرسل إليه، كما أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر 1973/1/5.

- يوجد ضياع جزئي للبضاعة عندما يسترجع المرسل إليه جزءاً من البضاعة، حتى ولو كانت البضاعة عملياً من دون قيمة
- وقد يكون الهلاك كلياً كما لو وصل الناقل وعجز عن تسليم كامل البضاعة، كما إذا احترقت⁽²⁾.

وبالنسبة لحالة تلف البضاعة فتختلف عن الهلاك، إذ أنه في حالة الهلاك تكون البضاعة ناقصة، أما من حيث وزنها أو عددها أو حجمها، أولاً يصل الناقل بالبضاعة كلها بسبب سرقتها، بينما في حالة التلف يصل الناقل بالبضاعة كاملة من حيث وزنها وعددها إلا أنها تكون معيبة .

أما في حالة التأخير في تسليم البضاعة فيقصد به وصول البضاعة، بعد الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، وفي حالة عدم وجود اتفاق على ذلك، ففي الميعاد الذي يحدده العرف بالنسبة للناقل العادي، فإنه يكون مسؤولاً عن ذلك⁽³⁾.

¹ أحمد محرز، مرجع سابق، ص 321

² شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 78

³ عمار عمورة، مرجع سابق، ص 108

1- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وطبيعتها القانونية :

أ- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت استلامه البضاعة محل النقل ووقوعها تحت سيطرته، بحيث يصبح وفقاً لنص المادة 47 السالفة الذكر من وقت تسلمه البضاعة محل النقل، لا من وقت إبرام العقد، وتستمر إلى الوقت الذي يتم فيه تسليم البضاعة للمرسل إليه⁽¹⁾، وعليه يمكن أن تبدأ مسؤولية الناقل قبل البدء في تنفيذ عملية النقل، أي في الوقت التي تكون فيه تحت حراسته، وفي ذلك في حالة تسلمه البضاعة المراد نقلها من المرسل، واحتفظ لها في مخازنه لكي ينقلها في الوقت المناسب، وفي حالة إذا ما هلكت أو سرقت أو تلفت تتحقق مسؤولية مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد⁽²⁾.

ب- الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل :

قيام مسؤولية الناقل تتطلب أن ينشأ عقد النقل صحيحاً مستوفياً شروط الرضا، المحل السبب، فإذا لم يوجد عقد النقل تغيرت طبيعة المسؤولية وخضعت لقواعد أخرى غير التي تخضع لها المسؤولية العقدية، وفي حالة لا يستطيع الناقل نفي المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي *La cause étrangère*، وأن الضرر كان راجعاً لقوة قاهرة، أو الخطأ المرسل أو المرسل إليه، أو عيب في البضاعة .

تقتضي من قواعد المسؤولية العقدية إلقاء عبئ الإثبات على عاتق الناقل، إذا ما أراد نفي المسؤولية، أما فيما يتعلق بالنسبة للمرسل والمرسل إليه، فيكفي بإثبات قيامه بتسليم البضاعة، للناقل أو أن هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها ناتج عن خطأ الناقل، غير أنه قد يتسلم الناقل البضاعة قبل بدء عملية النقل، ويودعها إلى مخازنه حتى يحين ميعاد نقلها، فإذا حدث تلف أو نقص بها سؤل عن ذلك مسؤولية عقدية، على أساس عقد الوديعة لا عقد النقل الذي لم يكن قد نفذ بعد، ويعتبر الناقل مخطئاً ومسؤولاً بمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة،

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 81

² شتواح العياشي ، مرجع السابق ، ص 80

ومن ثم يكفي لقيام مسؤولية الناقل أن يثبت المدعي (المرسل والمرسل إليه)، وأن الناقل قد استلم البضاعة منه، وأنه حدث ضرر⁽¹⁾.

2- إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع :

يقع عبئ إثبات المسؤولية على المدعي، الذي يكون في عقد النقل البري للبضائع المرسل أو المرسل إليه، وبنا أن الالتزام التعاقدية في الواقع على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة فإن هذا الإثبات لا يكون في الغالب مرهقا⁽²⁾، إذ يكفي المرسل أن يثبت بعد ذلك واقعة استلام الناقل للبضاعة، بتقديم مستند النقل ثم يثبت بعد ذلك بكافة الطرق الإثبات الضرر الذي أصابه من عدم تنفيذ الناقل لالتزامه، ولا يقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه الالتزام بإثبات خطأ الناقل، كما لا يستطيع الناقل بالمقابل التحرر من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي حصل كان راجعا إلى سبب أجنبي⁽³⁾.

وتثبت المسؤولية بمجرد إثبات عقد النقل وإثبات الضرر، ويكون ذلك بمقارنة البيانات الواردة في تذكرة النقل الخاصة بالبضاعة، بوضعية البضاعة عند تسليمها للمرسل إليه، فإن ثبت أن البضاعة كانت سليمة في بداية عملية النقل، ثم وجدت تالفة عند الوصول فمعنى ذلك أنها تلفت في عهدة الناقل، ويسري نفس الحكم إذا لم تحدد حالة البضاعة على سند النقل، إذا يوحى ذلك إلى أن الناقل تسلمها بحالة جيدة . هذا في حالة إذا كان التلف ظاهرا، أما إذا كان التلف خفيا فعلى المرسل إليه إضافة لإثبات تسليم البضاعة للناقل والضرر إثبات أن التلف وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون ذلك عادة بإثبات أن التلف حديث النشأة⁽⁴⁾.

¹ العرابوي صالح نبيل، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2009-2010 ، ص 122-

² علي البارودي و محمد فريد العريني، العقود التجارية وعمليات البنوك، ج2، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 210

³ أحمد محرز، مرجع سابق، ص 223

⁴ العرابوي صالح نبيل، مرجع سابق، ص 201

ثانيا : دفع وتحديد مسؤولية الناقل

1- حالات إعفاء الناقل من المسؤولية :

أقر المشرع الجزائري بنص المادة 48 من ق ت ج على حالات يستطيع الناقل التمسك بها للتخلص من المسؤولية الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها، حيث جاء فيها: " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخر فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه⁽¹⁾ . "

وعليه يتضح من نص هذه المادة أن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية هي كما يلي :

أ - القوة القاهرة :

تنفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئ عن قوة القاهرة، وأن القوة القاهرة هي حدث تسبب فيه الإنسان، بحيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها، وهذا ما ورد في إحدى حيثيات قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ: 1990/06/11، تحت رقم 65920⁽²⁾.

ويعد ذلك من قبيل القوة القاهرة فعل الغير إذا توفرت فيه شروطها حيث لا يمكن دفعه ولا توقعه ولم يكن لإهمال الناقل دخل في مكان حدوثه كالسرقة بقوة السلاح رغم وجود حراسة كافية، إضافة إلى ذلك حالة استيلاء السلطة العامة على أداة النقل أو البضاعة، والأمر بغلق الطريق أو بإلغائه فتعد هذه الأخيرة أيضا قوة القاهرة⁽³⁾.

ومما يتوجب ذكره بأن الحوادث التي تتعلق بواسطة النقل ويمكن التغلب عليها كتعطيل واسطة النقل المحملة عليها البضاعة أو انفجارها أو تصادمها، وكذلك لا يعتبر من القوة

¹ المادة 48 من الامر 75-59، المتضمن القانون التجاري، مرجع سابق

² قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ: 1990/06/11، قرار غير منشور نقلا عن العريايي صالح نبيل ، مرجع سابق ،ص

21

³ عمار عمورة، مرجع سابق ،ص 109

⁴ شتواح العياشي، مرجع سابق ، ص 85

القاهرة مرض الناقل أو موت مساعديه، أو إضراب العمال الذين يعملون لدى الناقل وامتناعهم عن العمل.

ب - العيب الذاتي للبضاعة:

يقصد بعيب البضاعة الذاتي السبب الناشئ من طبيعتها الداخلية أو من حوادث سابقة على تسليمها للناقل.

وللإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة يجب على الناقل، أن يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة من عيب خاص بها، وأن هذا العيب هو السبب الوحيد في هلاك أو تلف البضاعة⁽¹⁾.

2- خطأ المرسل أو المرسل إليه:

يعنى خطأ المرسل أو المرسل إليه الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، إذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة، ومن أمثله خطأ المرسل عدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تغليفها، وعدم قيام المرسل بتنبيه الناقل إلى الخصوصيات غير الظاهرة أو الخطيرة للبضاعة محل النقل، وكذلك قد يرتكب المرسل خطأ في شحن البضاعة⁽²⁾.

ومن أمثلة المرسل إليه تأخره في إستلام البضاعة السريعة التلف بالرغم من إخطاره بوصولها بالموعد المناسب مما أدى إلى تلفها⁽³⁾.

¹شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 88

²عزيز العكلي، مرجع سابق، ص 226

³شتواح العياشي مرجع نفسه، ص 86

3- حالات تحديد مسؤولية الناقل :

أ- الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية :

تنص المادة 52 من ق ت ج بأنه : " فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه.

- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط أن لا يكون التعويض المقرر أقل من قيمة الشيء نفسه ن يصبح في الحقيقة وهمياً .
- إعفاءه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير .
- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف".

استقراء لهذه المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري حدد على سبيل الحصر الحالة التي يجوز فيها إعفاء الناقل من المسؤولية، فأجاز للناقل أن يشترط الإعفاء كلياً او جزئياً من مسؤولية التأخير فقط، أي مسؤولية تأخير البضاعة للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه والحكمة التي من أجلها رأى المشرع ذلك، مما تتعرض له عمليات النقل لظروف مناخية وغيرها قد تسبب التأخير على الرغم من إرادة الناقل.

ب - التحديد الإتفاقي للمسؤولية

أجاز المشرع الجزائري في نص المادة 52 من ق ت ج السالفة الذكر، للناقل تحديد المسؤولية ويكون ذلك بوسائل مختلفة، فقد يتم بناء على وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض وفي حالة لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا كان لضرر الذي أصاب البضاعة أقل⁽¹⁾، التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة، وقد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة.

¹شتواح العياشي، مرجع سابق ص 91

وفي حالة تجاوز الضرر قيمة التعويض الإتفاقي، فلا يجوز للمرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة، إلا إذا أثبت أن الناقل قد ارتكب غشا أو خطأ جسيما وحينئذ يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا⁽¹⁾.

الفرع الثاني: الأحكام الإجرائية

تخضع دعوى المسؤولية على الناقل لذات القواعد التي تسري على دعاوي المسؤولية التعاقدية .

أولا: الأحكام العامة لدعوى مسؤولية الناقل

1- الاختصاص القضائي:

الإختصاص القضائي نوعان اختصاص نوعي وإختصاص إقليمي، فالإختصاص النوعي تتولى المحكمة الابتدائية الفصل في دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل باعتبارها صاحبة الولاية العامة للفصل في منازعات القانون الخاص⁽²⁾ وهذا ما يستفاد من نص المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي نصت على أن: "...المحكمة هي الجهة القضائية ذات الإختصاص العام... وهي تفصل في جميع القضايا المدنية والتجارية أو دعاوي الشركات التي تختص بها اقليميا..."، ويلاحظ إذا كان المدعي على الناقل تاجرا فيرفع دعواه أمام القسم التجاري، أما إذا كان غير تاجر فله الخيار بين رفعها أمام القسم المدني أو التجاري⁽³⁾.

أما عن الإختصاص الإقليمي، للمدعي على الناقل الخيار بين رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها، مكان التسليم الفعلي للبضاعة، وهذا ما أكدته المادة 9 من قانون إجراءات مدنية وإدارية حيث نصت على ما يلي: "يجوز أن يرفع الطلب إما إلى المحكمة

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 283

² خليل بوضنبرة، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج1، دار نوميديا، قسنطينة - الجزائر، 2010، ص 89

³ المادة 32 من القانون 09/08 المؤرخ في 25/04/2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، عدد

التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعي عليه، أو مسكنه، وإما إلى الجهة القضائية المذكورة أدناه وفي دعاوي التجارية، غير الإفلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية، التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد وتسليم البضاعة أو الجهة القضائية التي يجب أن يتم في دائرة اختصاصها

2- صاحب دعوى الحق:

يتحقق الحق في الدعوى على الناقل للمرسل أو المرسل إليه، فالمرسل له الحق في رفع الدعوى لأنه طرف في العقد، فإذا أخل الناقل بالالتزامات الناشئة عن العقد فيكون للمرسل إما أن يطلبه بتنفيذ التزاماته، أو يطالبه بالتعويض، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية، ذلك في قرارها الصادر بتاريخ 1990/02/20 بقولها: "أن المرسل له حق رفع دعوى ضد الناقل وكذلك ضد الناقلين المتعاقبين"⁽¹⁾.

والمرسل إليه يجوز له رفع دعوى المسؤولية على الناقل إذا تضرر لأنه وإن لم يكن طرفاً مباشراً في العقد، فإن المرسل يعتبر أنه تعاقد على النقل لمصلحته، فيستفيد من هذا التعاقد، ويرفع الدعوى على الناقل بمقتضاه⁽²⁾.

3- تقدير التعويض

متى ثبتت مسؤولية الناقل فإنه يلتزم بتعويض المضرور عما، لحقه من خسارة، وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعته لعدم الوفاء بالتزامه أو تأخره في الوفاء به، ما لم ينص العقد أو القانون على طريقة معينة لتقدير مبلغ التعويض طبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 182 من ق م ج، وعلى ذلك يشمل التعويض الأضرار المتوقعة والغير المتوقعة عند إبرام العقد، ما لم يتفق على خلاف ذلك، وبشرط عدم ارتكاب الناقل غشاً أو خطأ جسيماً⁽³⁾.

¹ شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 93

² عبد المجيد الشورابي، القانون التجاري - العقود التجارية -، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، ص 420

³ عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 422

وقد يلجأ الأطراف إلى التعويض الإتفاقي في حالة ما إذا كان الناقل قد حدد مسؤوليته، ففي حالة وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة⁽¹⁾.

ثانيا :سقوط دعوى مسؤولية الناقل

1-سقوط دعوى مسؤولية الناقل :

أقرت هذا الإجراء المادة 55 من ق ت ج بقولها: " يترتب على إستلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاث أيام في تاريخ الاستلام ودون حسا بأيام العطل،تبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها .

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

وإذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول، أو خلال الثلاثة أيام التالية لاستلامه إياه، يكون طلبه بمثابة احتجاج ولا محل عندئذ لقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة تبين لنا من نص المادة أن يدفع أمام القضاء بعدم قبول الدعوى التي يرفعها عليه المرسل أو المرسل إليه أو ممثلا أحدهما إذا ما توفرت الشروط التالية :

1- أن يستلم المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما البضاعة المنقولة، مع الكشف عليها وفحصها والتحقق من حالتها ومقدارها طبقا لما هو مبين في مستند النقل.

¹سميحة القليوبي ، مرجع سابق ،ص 504

2- يجب أن يكون موضوع النزاع بين الناقل أو المرسل أو المرسل إليه متعلقا بالتلف أو الضياع الجزئي.

3- أن لا يحتج المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاث أيام من تاريخ الاستلام دون حساب أيام العطل.

4- أن لا يطلب أحد من أطراف العقد إجراء الخبرة المنصوص عليها في المادة 54 من ق ت ج قبل تسلم البضاعة المنقولة⁽¹⁾.

وعليه لا يجوز للناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى إلا في حالة ما أثبت أن الضياع الكلي أو الجزء أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو تابعه، أو ما إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الضياع الجزئي .

2- سقوط دعوى المسؤولية بالتقادم :

تناول المشرع الجزائري دعوى المسؤولية بالتقادم في نص المادة 61 من ق ت ج بقولها: " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد العمولة للنقل للأشياء تسقط خلال سنة واحدة، وتسري هذه المدة المذكورة في حالة الضياع الكلي إبتداء 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 دعوة رجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلى من يوم رفع دعوة إلى المكفول⁽²⁾ .

من خلال هذا النص يتبين لنا أن المشرع أخضع جميع الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع للتقادم السنوي سواء كانت الدعاوي التي يرفعها الناقل على المرسل أو المرسل إليه ويطالب فيها بدفع أجرة النقل أو المصروفات الملحقة بها أو الدعاوي التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على الناقل، بسبب تلف أو ضياع البضائع المنقولة أو تأخير في

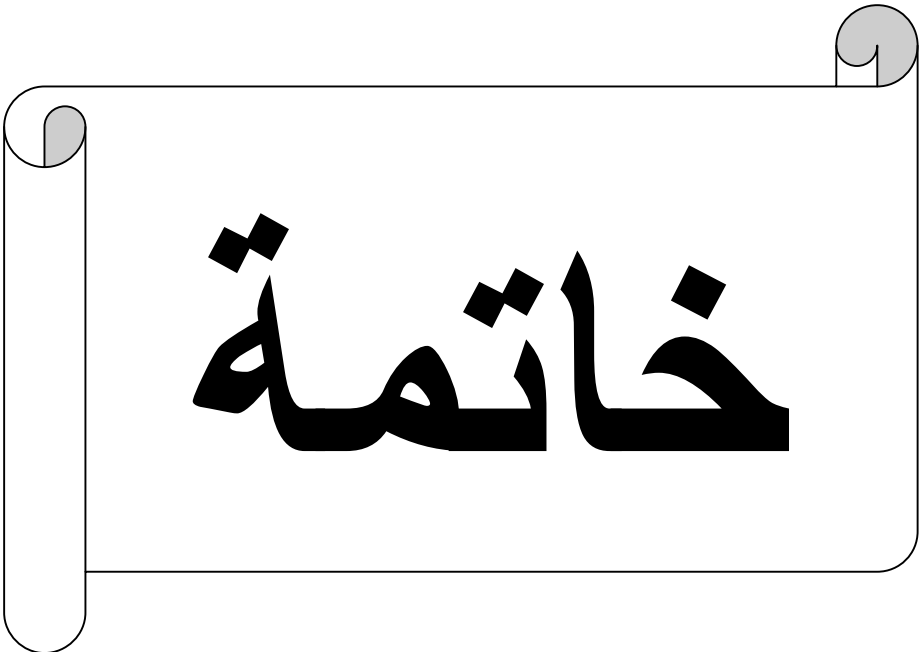
¹ المادة 55 من الأمر 75-59 ، المتضمن القانون التجاري ،مرجع سابق

¹ عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ، ص 145

توصيلها في الميعاد المتفق عليه وعليه فمدة سنة تنطبق عن جميع الدعاوي الناشئة عن العقد سواء رفضها الناقل أو المرسل أو المرسل إليه.

وإذا قام المدعي برفع دعوى ضد مسؤول في عقد النقل البري ن فيجب عليه الاستمرار فيها، ولا يتركها للسقوط، فإن لم يحددها خلال ثلاثة أشهر من وقت رفعها سقط حقه بعد انقضاء هذه الفترة⁽¹⁾.

¹ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، 53،



خاتمة

من خلال دراسة خصوصية عقد النقل البري للأشخاص والبضائع في ظل التشريع الجزائري، نجد أن المشرع الجزائري قد نظم هذا العقد في العديد من القوانين نذكر منها القانون المدني، وكذلك القانون التجاري باعتبار أن هذا العقد من الأعمال التجارية والتي تتمثل في استعمال النقل والتنقل، ولقد اجتهد المشرع الجزائري في وضع أحكام خاصة تنظم عقد النقل البري للأشخاص والبضائع نظرا للتطور المستمر في هذا المجال وتطور وسائل النقل وتنوعها بالإضافة الى أهميته الكبيرة في الحياة اليومية، حيث قام المشرع الجزائري بوضع قواعد خاصة تنظم هذا العقد بظهور شركات النقل الوطنية الخاصة والعمومية، وذلك في القانون رقم 11-09 المعدل للقانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، وكذا القانون 90-35 الذي يحكم وينظم خدمات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، ولقد أخضع المشرع الجزائري هذا العقد الى مجموعة من الشروط الواجب توفرها لكي يكون العقد صحيحا وينتج آثاره وتتمثل هذه الشروط في التراضي، المحل والسبب، ويتخلف أحد هذه الشروط يكون العقد باطلا.

كما يعتبر عقد النقل البري للأشخاص والبضائع من العقود التجارية الرضائية والملزمة لجانبيين وينتج آثارا عند إبرامه وتنفيذه تتمثل في حقوق والتزامات أطراف العقد، حيث يتمتع كل طرف بحقوق وتقع على عاتقه التزامات، فبنسبة لنقل الأشخاص يلتزم الناقل بإيصال المسافر وأمتعته سالما معافى إلى المكان المقصود وفي الوقت المحدد في تذكرة النقل ومن جهة أخرى يلتزم المسافر بدفع ثمن النقل، أما بالنسبة لنقل البضائع، فيلتزم المرسل بتقديم البيانات الصحيحة والكافية عن البضاعة وتسليم البضاعة للناقل مرفقة بوثائقها الضرورية، بالإضافة إلى دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الإرسال، أما الناقل فيلتزم باستلام و شحن ونقل البضاعة مع وجوب المحافظة على سلامتها، ويلتزم أيضا بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه في الوقت المحدد في الوقت المحدد، ومن جهة أخرى يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة ودفع أجرة النقل والمصاريف إذا كانتا مستحقتين عند الوصول، رغم أن المرسل إليه يعد أجنبيا عن العقد.

ويبقى أهم التزام هو التزام الناقل وهو التزام بتحقيق نتيجة، وفي حالة الإخلال به تترتب عنه مسؤولية عن الأضرار الناتجة، لكن قام المشرع الجزائري بمنح الناقل إمكانية دفع هذه المسؤولية والتخلص منها اذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لقوة قاهرة أو سبب أجنبي أو وقع

بسبب خطأ من المضرور نفسه، ففي هذه الحالة قد يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

من خلال دراستنا لخصوصية عقد النقل البري للأشخاص والبضائع في ظل التشريع الجزائري، استخلصنا جملة من النتائج نذكر منها:

- 1- نلاحظ أن المشرع الجزائري جمع بين تعريف عقد نقل الأشخاص وعقد نقل البضائع في تعريف واحد وهو النقل البري ولم يخصص لكل عقد تعريفاً خاص به رغم الأهمية الكبيرة لكل عقد منهما في الحياة اليومية، كان على المشرع وضع أحكام وقوانين دقيقة لكل عقد؛
- 2- ونرى أيضاً في عقد النقل البري للأشخاص أن الناقل دائماً في مركز قوي لأنه عادة يكون في حالة إيجاب عام ودائم، عكس المسافر الذي يمثل لنا الطرف الضعيف؛
- 3- أما بالنسبة للتعويض عن الأضرار الناتجة أثناء عملية النقل، نجد أن المشرع لم يتمكن من حصر وتعيين الجهة المختصة بالنسبة لطالب التعويض، هذا يعود إلى أن عقد النقل من الأعمال التجارية لذلك قد تكون صفة طالب التعويض تجارية أو مدنية، لذلك يجب على المشرع أحكام خاصة تنظم هذا النوع من العقود؛

وتبعاً لذلك نقدم بعض الاقتراحات:

- 1- على المشرع إضافة مادة تقضي بحق فحص البضاعة من طرف الناقل قبل تسليمها، للتأكد من صحة البيانات المتعلقة بها المقدمة من طرف المرسل، وتقضي أيضاً أنه في حالة عدم تقديم الناقل تحفظات تخص البضاعة يعتبر ذلك دليل على أنه تسلمها بحالة جيدة، ويقع عليه عبء الإثبات في حالة ادعائه عكس ذلك؛
- 2- وعلى المشرع أيضاً إعطاء حق للمرسل إليه بإمكانية فحص البضاعة قبل تسليمها للتأكد من سلامتها قبل تفريغها، بالإضافة إلى عدم استفادة أي طرف من أطراف من الحق المكفول له في حالة إثبات غش أو خطأ جسيم صادر منه أو من أحد تابعيه.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المراجع :

1- باللغة العربية

أولا : القواميس

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

ثانيا: الكتب

1- أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج4 -العقود التجارية - دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1980-1981.

2- أكرم ياملكي : القانون التجاري، ط 1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، الإسكندرية، مصر، (د، س، ن) .

3- إلياس ناصيف، الكامل في القانون التجاري، ج1، منشور البحر المتوسط، ومنشورات عويدات، بيروت، 1981 .

4- البشير زهرة، التأمين البري، ط2، مؤسسات عبد الكريم بن عبد الله، تونس، (د، س، ن).

5- أمير خالد عدلي، عقد النقل البري، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.

6- حسن المصري:العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري، والمقارن، ط1، 1990-1989.

7- خليل بوصنبورة، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج 1، دار نوميديا، قسنطينة - الجزائر ، 2010.

8- سميحة القليوبي : شرح قانون التجارة المصري، رقم 17، لسنة 1999، العقود التجارية وعمليات البنوك، ط3، دار النهضة العربية، 2000.

9- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.

- 10- عباس حلمي المنزلاوي، القانون التجاري، العقود والأوراق التجارية، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992.
- 11- عبد الرزاق السنهوري : نظرية العقد، ج 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.
- 12- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 1، العقود الواردة على العمل، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998
- 13- عبد القادر البقيرات، القانون التجاري الجزائري -السندات التجارية -، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
- 14- عبد الفتاح مراد، شرح العقود التجارية المدنية، ط1، (د،ب،ن)، (د،س،ن).
- 15- عبد المجيد الشورابي، القانون التجاري -العقود التجارية -منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- 16- علي البارودي ومحمد فريد العريني، العقود التجارية وعمليات البنوك، ج2، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية مصر، 2000
- 17- علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965.
- 18- علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام ، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003 .
- 19- علي فيلاي، الإلتزامات النظرية العامة للعقد، ط2، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.
- 20- عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، (د،م،ن)، (د،س،ن) .
- 21- عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل البري في الفقه الإسلامي -دراسة مقارنة -، ط1، دار النفائس، عمان ن الأردن، 2010.
- 22- عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000.
- 23- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري -الأعمال التجارية -التاجر -المتجر -العقود التجارية، ج1، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

- 24- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج1، ط1، دار المكتبة العربية، بيروت، 1997.
- 25- فوزي محمد سامي، ومحمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري، ج1، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008 .
- 26- محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- 27- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، الإثبات في المواد المدنية، والتجارية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2009 .
- 28- مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص، بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003 .
- 29- مراد منير فهم، القانون التجاري -العقود التجارية، وعمليات البنوك، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 1982 .
- 30- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك -وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية -مصر، 2002 .
- 31- مصطفى كمال طه، القانون التجاري والقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، بيروت، 2003.
- 32- نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري -الأعمال التجارية -التاجر -المحل التجاري، ط9، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007 .
- 33- هاني محمد دويدار، النظام القانوني للتجارة المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت 1997 .

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية

أ - الرسائل الجامعية:

- 1 -العرباوي صالح نبيل، مسؤولية الناقل البري على البضائع والأشخاص في القانون الجزائري رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010 .

ب-المذكرات الجامعية:

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

ثالثا : المجالات

1- قلفاط نرجان كنزة،[حوادث النقل عن طريق السكك الحديدية]، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 03،2013،

رابعا: النصوص التشريعية والتنظيمية

ا-النصوص التشريعية :

- 1-الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 1974/01/30 ،المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار ، ج ر ، العدد 15 ،الصادر في :1974/02/19
- 2-الأمر رقم 75-58 المؤرخ في:1675/09/26، المتضمن القانون المدني، ج ر، العدد:78، لسنة:1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم:07-05 المؤرخ في :2007/05/13، ج ر، العدد :31، الصادر في:2007/05/23.
- 3-الأمر رقم: 75-59 المؤرخ في:1975/09/26، المتضمن القانون التجاري، ج ر، العدد:101، لسنة:1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم:05-02 المؤرخ في 2005/02/06، ج ر، العدد:11، الصادر في: 2005/02/09
- 4- القانون رقم 17/88 المؤرخ في:1988/05/10، المتضمن النقل البري وتنظيمه. ج ر، عدد 32 ،الصادر1988/05/10
- 5- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 1995/03/25 ،المتعلق بالتأمينات ،ج ر،العدد 13،الصادر في :1995/01/08
- 6- القانون رقم 1-13 المؤرخ في :2001/08/7، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر، العدد 44، الصادر في :2001/08/08

- 7- القانون رقم 90-35 المؤرخ في: 1990/12/25، المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل والسكك الحديدية، ج ر، رقم:15، الصادر في 1993/12/28
- 8- القانون رقم: 04-02، المؤرخ في: 2004/06/23، المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج ر، العدد:41، الصادر في 2004/06/27
- 9- القانون رقم: 08-09 المؤرخ في 2009/02/25، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، العدد: 21، الصادر في: 2008/04/25.
- 10- القانون رقم: 09-03: المؤرخ في: 2009/02/25، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج ر، العدد: 21، الصادر في: 2008/04/25.
- 11- القانون رقم: 11-09 المؤرخ في 2011/06/11، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 01-13، ج ر، العدد: 32، المؤرخ في 2011/06/08.

ب- النصوص التنظيمية:

- 1- المرسوم التنفيذي رقم: 93-348 المؤرخ في 1993/12/28، المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله، ج ر العدد 87، لسنة: 1993.
- 2- المرسوم التنفيذي رقم: 03-452 المؤرخ في: 2003/12/01، المحدد لشروط نقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج ر، العدد: 75، لسنة: 2003/12/12.
- 3- المرسوم التنفيذي رقم: 04-415، المؤرخ في 2004/12/20، المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع، ج ر، العدد: 82، لسنة: 2004، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم: 11-263، المؤرخ في 2011/07/30، ج ر، العدد: 43، الصادر في: 2011/08/10.

خامسا: المواقع الإلكترونية:

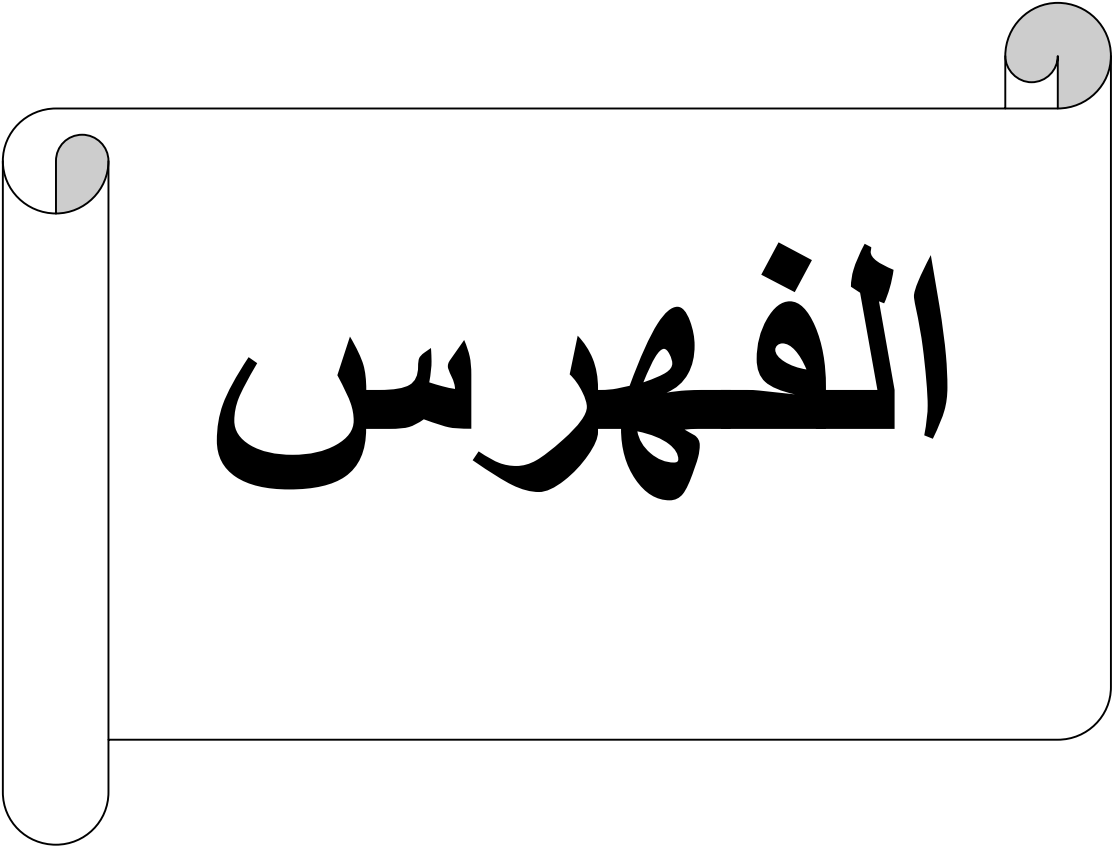
- 1- http://bara-sy:.com/new-view-6441-html-1 (اطلع عليه بتاريخ 2021/05/20).

http://www.arab-ency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display_term&id=8684&m=1 -2
(اطلع عليه بتاريخ 05/05/2021)

II- باللغة الأجنبية :

1- les ouvrages :

- 1- George ،RIPERT et René ROBLOT ،traite de droit commercial ،tome 2 ، édition^{14^{ème}} ، paris ، 1996.
- 2- René RODIERE ، Droit des transports ، transports terrestres et aériens ، édition^{2^{ème}} ، siry ،1997.



الفهرس

الفهرس :

الصفحة	قائمة المحتويات
2	مقدمة
7	الفصل الأول: عقد النقل البري للأشخاص
8	المبحث الأول: النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص
8	المطلب الأول: ماهية عقد النقل البري للأشخاص
9	الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البري للأشخاص
10	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للأشخاص
12	الفرع الثالث: شروط عقد النقل البري للأشخاص
14	المطلب الثاني: الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص
14	الفرع الأول: واجبات المسافر
17	الفرع الثاني: واجبات الناقل
21	المبحث الثاني: المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص والإعفاء منها
22	المطلب الأول: مسؤولية الناقل عن الأضرار في عقد النقل البري للأشخاص
22	الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر
24	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة
26	الفرع الثالث: مسؤولية الناقل عن الأضرار الناتجة عن التأخير
26	المطلب الثاني: حالات الإعفاء عن المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص
27	الفرع الأول: الإعفاء عن المسؤولية طبق للقواعد القانونية
30	الفرع الثاني: الإعفاء عن المسؤولية طبقاً للتشريعات الوطنية
38	الفصل الثاني: عقد النقل البري للبضائع
39	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البري للبضائع
39	المطلب الأول مفهوم عقد النقل البري للبضائع
40	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للبضائع وأطرافه
44	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للبضائع وتنظيمه التشريعي

45	المطلب الثاني:تكوين عقد النقل البري للبضائع
46	الفرع الأول: التراضي
48	الفرع الثاني : المحل
49	الفرع الثالث: السبب
50	المبحث الثاني:آثار تنفيذ عقد النقل البري للبضائع
50	المطلب الأول:آثار عقد النقل البري للبضائع
51	الفرع الأول:التزامات المرسل
54	الفرع الثاني:التزامات الناقل
60	الفرع الثالث:حقوق والتزامات المرسل إليه اتجاه الناقل
62	المطلب الثاني :أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع
62	الفرع الأول :الأحكام المسؤولية
69	الفرع الثاني:الأحكام الإجرائية
75	خاتمة
78	قائمة المراجع و المصادر
85	الفهرس