جامعة أكلي محند أولحاج – البويرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم القانونية
تخصص: قانون أعمال

إعداد الطالبة:
- توم أحلام

إشراف الأستاذة:
د. ربيع نصيرة

لجنة المناقشة

الأستاذ(ة)د/ والي نادية.....رئيسا
الأستاذ(ة): د. ربيع نصيرة.....مشرفا ومقررا
الأستاذ(ة): د/ شتوان حياة.....ممتحنا

السنة الجامعية: 2022/2021

بسم الله الرحمن الرحيم

(شَهِدَ اللَّهُ أَنَّهُ لَا إِلَٰهَ إِلَّا هُوَ وَالْمَلَائِكَةُ وَأُولُو الْعِلْمِ قَائِمًا بِالْقِسْطِ ۚ لَا إِلَٰهَ إِلَّا هُوَ الْعَزِيزُ الْحَكِيمُ)

[آل عمران: 18]

(وَقُل رَّبِّ زِدْنِي عِلْمًا)

[طه: 114]

﴿يَرْفَعِ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ ۚ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ﴾

[المجادلة: 11]

(وَقَالَ ارْكَبُوا فِيهَا بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا ۚ إِنَّ رَبِّي لَغَفُورٌ رَّحِيمٌ)

[هود: 41]

إهداء

إلى روح المرحومة الغالية، خالتي رحمك الله و نور قبرك و جعلك من أهل الجنة يارب.

إلى التي جعل الله الجنة تحت أقدامها، والتي كانت أول وأكبر سند وعونا لي، إلى التي تعجز الكلمات عن وصف فضلها وتضحيتها من أجلي، إلى سر نجاحي و توفيقي بعد الله عز وجل، أمي حفظها الله غاليتي و رعاها.

إلى الذي رعاني، ومن فيض الحنان والعناية سقاني، إلى الذي رباني وقادني إلى طريق العلم، سندي في الحياة أبي العزيز حفظه الله و أطال في عمره.

إلى من امتزجت روحي بروحهم،إلى من حبهم يجري بعروق، إلى من أشد بهم ظهري إخوتي وبالأخص أخي عادل.

إلى سندي الثاني بعد أبي، إلى من كان قوة ودعما لي في أقصى ظروفي ، زوجي العزيز حفظه الله.

شكر وتقدير

أحمد الله عز و جل الذي وفقني لاتمام هذا العمل و الذي ألهمني الصحة والعافية والعزيمة فالحمد لله كثيرا

أتقدم بأسمى عبارات الشكر و العرفان إلى كل من ساندني من قريب أو بعيد لاكمال هذا البحث و أخص بالذكر أستاذتي الدكتورة المشرفة "ربيع نصيرة" لما قدمته لي من توجيهات و ساهمت في مساعدتي بشكل كبير.

كما أتقدم بجزيل الشكر والعرفان للجنة المناقشة الموقرة لقبولهم مناقشة مذكرتي .

مقدمة

احتاج الانسان منذ وجوده على سطح الارض الى التنقل لسد حاجياته المتنوعة، سواء كانت تجارة او غيرها، وقد تعددت وسائله وتطورت، فكان يتنقل مشيا على قدميه ومع القوافل ثم على الحيوانات الا انها كانت وسائل بدائية بسيطة الحركة، ثقيلة الوزن، مستهلكة الطاقة ، الى أن اصبحت الأن وسائل اكثر راحة للإنسان تساعده على سد حاجياته في اقصر وقت.

فالنقل من ضروريات الحياة ومستلزماته، سواء نقل الأشخاص أو الأشياء فهو وسيلة اتصال البشر منذ القدم حتى اليوم، ومن الحاجات الضرورية التي يحتاجها الإنسان عبر العصور، لإشباع حاجاته الشخصية والتجارية.

بحيث يقسم مرفق النقل بالنظر إلى مجاله البيئي ووسيلته المستعملة إلى نقل بري ونقل جوي ونقل بحري.

ويقسم من حيث مجاله الجغرافي اي الإقليمي إلى نقل وطني ونقل دولي. ايضا يقسم من حيث محله المنقول إلى نقل أشخاص ونقل بضائع.

فمن بين أهم وسائط النقل، النقل البري الوارد على البضائع، هذا الأخير الذي أصبح يشكل دورا محوريا في توفير الوقت والجهد والذي تطرقنا إليه في بحثنا هذا.

بحيث يعتبر عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات من أهم العقود التجارية، وهذا راجع إلى أن تلك العقود تنصب على نقل البضائع أو منتجات المصانع أو المحاصيل الزراعية وغير ذلك من الأموال المنقولة.

نظرا لأهمية عقد النقل البري للبضائع للطرقات عمد المشرع الجزائري إلى تنظيمه قانونا، فنظمه ضمن قواعد القانون التجاري تحت عنوان نقل الأشياء–مصطلح الأشياء أعم وأشمل من مصطلح البضائع– ، وعلى ما سبق ذكره يلجأ أغلب المتعاملين الإقتصاديين إلى مثل هذا النوع من النقل ، إلا أنه وككل العقود قد تعتريه ظروف من شأنها التأثير على السير

العادي لتنفيذ هذا العقد، خاصة من قبل المكلف بنقل بضاعة وهو ما يصطلح تسميته بالناقل مع المرسل لصالح المرسل إليه.

يلاحظ أن شبكة النقل عبر الطرقات على مستوى الجزائر ملائمة مما يسمح بوصول السلع إلى كل الولايات، إضافة إلى ذلك وجود مؤسسات خاصة تتكفل بهذا النوع من النقل، وتقوم بتوزيع البضاعة على كافة انحاء الوطن.

فبالرغم من التقدم الهائل في العصر الحديث الا أن احتمالات الأخطار التي يتعرض لها مرفق النقل البري للبضائع عبر الطرقات أصبحت في زيادة.

حيث تعتبر مسؤولية الناقل البري من أبرز الموضوعات التي أولها التشريع الدولي و القوانين الداخلية اهتماما كبيرا، فلا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضياع أو التلف أو التأخير يرجع لسبب لا يد فيه وقد يتفق الناقل مع المرسل على تحديد مسؤوليته أو إعفائه منها.

وسوف نحصر دراستنا هذه في موضوع عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات الذي يعبر عن العلاقة بين المرسل والمرسل إليه والتي تمتد آثارها إلى المرسل إليه.

وتكمن أسباب إختيار هذا الموضوع لأسباب ذاتية وأخرى موضوعية:

1-أسباب ذاتية:

تعود أسباب اختياري لهذا الموضوع الى رغبتي في البحث في مجال قانون النقل لاختلاف مختلف جزئياته، والرغبة في الاطلاع على أهم القوانين التي تحكم هذا النوع من العقود، إضافة إلى عدم تطرق الباحثين إلى هذا الموضوع بكثرة رغم أهميته الكبيرة.

2-أسباب موضوعية:

تكمن الاسباب الموضوعية في أهمية هذا النوع من العقود ، بالإضافة إلى محدودية النصوص القانونية المنظمة له في القانون التجاري الجزائري من حيث العدد، وقلة الدراسات المتخصصة له في الجزائر، وكثرة المنازعات القضائية الناشئة عنه في المحاكم الجزائية جراء الانتشار المتزايد لهذا النوع من النشاط.

أما أهمية الموضوع فتتلخص 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، وفضلا عن ذلك فإن النقل البري للبضائع يمثل نشاطا تجاريا قائما بحد ذاته، فان ذلك يرتب فائدة اجتماعية لتوفيره عدد معتبر من مناصب العمل من سائقين ومساعدي سائقين وعمال لشحن البضائع وعمال لتفريغها.

ومن الصعوبات التي واجهتها في موضوعي هذا هي سعته وتشبعه ووجود نقص كبير في دراسات الباحثين الجزائريين المتخصصة في الموضوع و نقص المراجع مقارنة بالنقل البحري والجوي.

اعتمدت في دراستي على المنهج الوصفي التحليلي من أجل وصف جوانب الموضوع وتحليل المواد القانونية المنظمة له والأحكام القضائية الفاصلة فيه، وقد تخلله قليلا المنهج المقارن للمقارنة بين النصوص القانونية المنظمة لعقد النقل البري للبضائع في الجزائر ونظيره في مصر.

وتتمحور إشكالية بحث موضوعنا في :

ماهي الاحكام العامة التي تنظم عقد النقل البري للبضائع؟ وماهي الآثار المترتبة عنه؟

للإجابة على هذه الاشكالية قسمت بحثي الى فصلين. تناولت في :

الفصل الأول: ماهية عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات.

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات.

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات.

الفصل الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات.

المبحث الثاني: التزامات أطراف عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات.

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات.

الفصل الأول:

ماهية عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

الفصل الأول

ماهية عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

يعتبر عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات من اهم العقود التجارية ومما لا شك فيه أن نشاط النقل يرتبط ارتباطا وثيقا بالنشاط الإقتصادي والتجاري ذلك أنه يمثل خدمة ضرورية لا غنى عنها لحصوله على ما يحتاجه من السلع والخدمات.

نظرا لدور وسائل النقل من تقريب بين الدول والأشخاص وتقصير المسافات وتنوع البضائع المعروضة في السوق كان لا بد من ابرام عقد النقل البري للبضائع.

فتحقيق كل هذه المصالح الحيوية الهائلة يؤدي إلى تحقيق المصلحة العامة، ومن هنا تتجلى إحدى الصفات الاساسية الخاصة بعقد النقل البري للبضائع وعلى هذا الأساس تدخلت الدولة لتنظيم سوق النقل والحياة الاقتصادية.

لذلك تستدعي الاحاطة بماهية عقد النقل البري للبضائع أن نتناول في هذا الفصل مبحثين ، في المبحث الأول" **مفهوم عقد النقل البري للبضائع**"، و في المبحث الثاني" **اثبات عقد النقل البري للبضائع**".

المبحث الأول

مفهوم عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

إن الهدف من وجود عقد النقل البري للبضائع هو تنفيذ الالتزامات التي يرتبها على طرفيه، ولمعرفة هذه الاثار لابد من معرفة مفهوم هذا العقد لكي نكون على دراية بالأحكام التي تنظمه وهذا ما سيسمح لنا بابراز ميزاته عن العقود الأخرى ، ولمعرفة مفهوم عقد النقل البري للبضائع نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نخصص المطلب الأول "**لتعريف عقد النقل البري للبضائع**" ، والمطلب الثاني" **لتمييزه عن بعض العقود المشابهة له**" و المطلب الثالث" **للتنظيم التشريعي لعقد النقل البري وطبيعته القانونية**".

المطلب الأول

تعريف عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

عقد النقل البري للبضائع عقد يقوم أساسا على أداء خدمة النقل ولمعرفته أكثر سنتكلم في الفرع الأول عن "**المقصود بعقد النقل البري للبضائع و أطرافه**"، و في الفرع الثاني "**خصائص عقد النقل البري للبضائع**".

الفرع الأول: المقصود بعقد النقل البري للبضائع و أطرافه

عقد النقل البري للبضائع عقد يبرم بين طرفين أحدهما يدعى الناقل و الاخر يدعى المرسل، لذلك سنتطرق الى المقصود بعقد النقل البري للبضائع (أولا) وتحديد أطرافه (ثانيا) وفق ما يلي:

أولا: المقصود بعقد النقل البري للبضائع

نميز بين المقصود القانوني والمقصود الفقهي وذلك من خلال:

1-**المقصود القانوني:** عرف المشرع الجزائري عقد النقل بموجب المادة **36 من الأمر رقم75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري** و التي تنص على أنه: " **عقد النقل إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين**"[1].

كما عرف المشرع المصري عقد النقل في **المادة 208 من القانون التجاري المصري** على أنه: "**عقد النقل اتفاق بلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجرة**"[2].

وقد تعرض المشرع الجزائري لعقد النقل البري ضمن أحكام القانون التجاري مميزا بين النقل البري للأشخاص والنقل البري للبضائع.

حيث جاء في المادة **2 الفقرة 1 من قانون رقم 11-09**[3] تعريف للنقل البري وذلك بنصه على: "**النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق او السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة**".

يتضح من نص هذه المادة أن النقل البري للبضائع هو ذلك النشاط الذي بقوم به مستغل والمستغل قد يكون شخصا معنويا أوطبيعيا يقوم بعملية نقل البضاعة من مكان إلى آخر عبر الطريق وباستعمال وسائل النقل التي يراها مناسبة.(4)

مما سبق نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يعطي تعريفا خاصا لعقد النقل البري للبضائع، بل اكتفى بوضع تعريف شامل للنقل البري.

---

[1] المادة 36 من أمر رقم: 75-59 المؤرخ في: 1975/09/26، ج.ر، عدد 101 لسنة 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون رقم:26/96 المؤرخ في1996/12/09، ج.ر العدد77 لسنة1996.

[2] القانون رقم: 17 لسنة 1999 المؤرخ في : 1999/05/17 ج ر عدد 19 مكرر لسنة 1999 المتضمن القانون التجاري المصري المعدل والمتمم بالقانون رقم: 158 لسنة 2003 المؤرخ في: 2003/06/24، ج.ر عدد 27 لسنة 2003.

[3] قانون رقم: 11-09 مؤرخ في : 03 رجب عام 1432، الموافق5 يونيو 2011 يعدل ويتمم القانون رقم: 01-13 المؤرخ في: 17 جمادي الأول 1422، الموافق 2001/08/07 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر رقم 32، لسنة 2011.

2-**المقصود الفقهي:** يعتبر عقد النقل البري للبضائع هو ذلك الإتفاق المبرم بين مرسل البضاعة والناقل الذي يتعهد فيه هذا الأخير بنقل البضاعة بواسطة الوسيلة المخصصة لهذا النقل من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر محدد[1].

كما جاء في تعريف آخر أن عقد النقل البري للبضائع هو عقد تبادلي بين شخصين يتعهد بمقتضاه الناقل بأن ينقل البضائع من مكان لآخر لقاء أجر، ويتم فيه النقل عن طريق البر بواسطة السيارات أو العربات أو السكك الحديدية[2].

نستخلص أن عقد النقل البري للبضائع هو ذلك العقد الذي يجمع المرسل والناقل، والمرسل إليه في علاقة تعاقدية، بحيث يلتزم الناقل مقابل أجر محدد، بأن يقوم بنقل شيء من مكان لاخر.

ثانيا: أطراف عقد النقل البري للبضائع

أطراف عقد النقل البري للبضائع هي:

الناقل: هو الشخص الذي يمارس نشاط نقل البضائع من مكان لأخر مقابل أجرة، و يكون شخصا طبيعيا ومعنويا ولإكتسابه صفة الناقل يجب عليه القيد في السجل التجاري وسجل الناقلين والحصول على رخصة من مدير النقل المختص إقليميا[3].

المرسل: وهو الطرف الثاني في عقد النقل الذي يتفق مع الناقل على عناصره وشروطه، إذ لا ينعقد العقد إلا باتفاقهما، فلا بد أن يتم الإتفاق بينهما على المكان الذي ينقل إليه الشيء ومكان تسليمه وكميته ونوعه وجميع أوصافه التي يمتاز بها عن غيره من الأشياء[1].

---

[1] بن عبد السلام كمال، تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات، اطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه تخصص قانون خاص معمق ،كلية الحقوق، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، 2018/2017 ص 9.

[2] سعادة فاتح، عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون أعمال كلية الحقوق، جامعة المسيلة، 2013-2014، ص10

[3] المرجع نفسه،ص10.

المرسل إليه: هو ليس طرفا في العقد أي أنه أجنبي عنه إلا أنه تنشأ له بمقتضى العقد حقوقا لدى الناقل يستطيع بمقتضاها أن يطالبه بالتعويضات، وهو الشخص المراد نقل البضاعة إليه.[2]

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

أولا: عقد النقل البري للبضائع عقد رضائي

يعتبر عقد النقل البري من العقود الرضائية، يعني انه يتم انعقادها بمجرد تلاقي القبول والإيجاب وتطابقها، يستوي في ذلك أن يرد محل العقد على نقل الأشخاص أو البضائع، كما أنه ليس من العقود العينية التي يشترط فيها التسليم، كما يذهب الرأي الراجح في الفقه و القضاء الفرنسيين[3] هذا ما اكدته المادة **38 من قانون رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري** التي جاء فيها، " **يتكون عقد النقل او عقد العمولة للنقل بإتفاق الطرفين وحده**" وهو نفس ما نص عليه قانون تجاري المصري في **نص المادة 210 بنصها على :** "**يتم عقد النقل بمجرد الإتفاق**"[4]، أقر المشرع ببطلان كل الإشتراطات التي تكون مخالفة لرضائية عقد النقل البري للبضائع بموجب المادة **77 فقرة 1 من قانون تجاري جزائري** التي تنص على أنه: "**تكون باطلة جميع الإشتراطات المخالفة بصفة مسبقة بما يلي: أحكام المواد 38**"[5].

---

[1] عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الاردن،2008، ، ص298.

[2] مدونة القوانين الوضعية ،(اطلع عليه بتاريخ 2022/06/16). www.qawaneen.blogspot.com

[3] عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص294.

[4] المادة 210 من القانون التجاري المصري.

[5] المادة 77 من القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.

فهو اذن ليس من العقود الشكلية التي يشترط لابرامها الكتابة، حيث أن تسليم البضائع للناقل ليس شرطا لانعقاد هذا العقد وانما هو التزام ينشأه العقد على عاتق هذا الأخير لتمكين الناقل من تنفيذ التزاماته.[1].

ثانيا: عقد النقل البري للبضائع عقد ملزم للجانبين

نصت **المادة 55 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري** على أنه: "**يكون عقد النقل ملزما لطرفين متى تبادل المتعاقدان الإلتزام بعضهما البعض.**"[2] ، أي أنه يكون للمتعاقدين التزامات متقابلة تنشأ عند ابرام العقد، ففي عقد النقل البري للبضائع يلتزم الناقل بنقل البضاعة المتفق عليها في المواعيد المحددة، بمقابل ذلك يلتزم المرسل بدفع الأجرة، وعلى ذلك اذا تخلف أحد الطرفين عن تنفيذ التزامه فانه يحق للطرف الاخر ان يمتنع عن تنفيذ التزامه ايضا[3].

ثالثا: عقد النقل البري للبضائع من عقود المعاوضة

عقد المعاوضة هو الذي يأخذ فيه كل من المتعاقدين مقابلا لما أعطاه، وهو ما أكدته **المادة 58 من القانون المدني الجزائري** على أنه :"**العقد بعوض هو الذي يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء أو فعل شيء ما.**[4]

بما أن الناقل يلتزم بعملية النقل نظير أجرة يلتزم بدفعها المرسل، فلا يقوم الناقل بتنفيذ التزامه على وجه التبرع ، إلا أنه يشترط أن يكون المقابل الذي يلتزم به المرسل متعادلا مع خدمة النقل التي يؤديها الناقل، ولكن يشترط أن لا يكون المقابل صوريا وإلا أخذ الحكم النقل

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص11.

[2] المادة 55 من أمر رقم 75-58 المؤرخ في 1975/09/26، المتضمن القانون المدني، ج.ر العدد :78 لسنة 1975، المعدل و المتمم بالقانون رقم: 07-05 المؤرخ في :2007/05/13، ج.ر ،العدد: 31، لسنة: 2007.

[3] شاوش ابتسام ومفلاح نعيمة، المرجع السابق، ص14.

[4] محفوظ لشعب، المبادىء العامة للقانون المدني الجزائري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007،ص136.

المجاني[1]، أي أنه يكون بدون مقابل حقيقي وبالتالي لا تعاقد فيه ولا تسري عليه أحكام عقد النقل البري للبضائع بل تطبق بشأنه قواعد المسؤولية التقصيرية[2].

رابعا: الطابع التجاري لعقد النقل البري للبضائع

عقد النقل البري يعد عملا تجاريا بحكم ماهيته الذاتية ومعنى ذلك أن عقد النقل يعتبر تجاريا من جانب الناقل سواء تم بشكل فردي أو مشروع أما بالنسبة للطرف الآخر فيختلف تكييف العقد بحسب صفته، فإذا كان تاجرا و قام بالعمل لحاجات تجارته فبالنسبة إليه هو عمل تجاري، أما اذا كان شخصا عاديا أو تاجرا وقام بالنقل لأغراض لا تتصل بتجارته فإن العمل يكون مدنيا بالنسبة له[3]. بحيث تنص **المادة الثانية من القانون التجاري الجزائري** على الأعمال التجارية بحسب الموضوع ، حيث نصت الفقرة الثامنة منها على أنه : "**... كل مقاولة لإستغلال النقل و الانتقال.**" ويترتب على اعتبار عقد النقل البري للبضائع عقد تجاري خضوعه لأحكام القانون التجاري من حيث التقادم والإثبات[4].

خامسا: عقد النقل البري من عقود الإذعان

غالبا مايكون عقد إذعان، ليس فيه المرسل حرية مناقشة شروطه وليس له من خيار سوى قبول تلك الشروط التي يضعها الناقل سابقا، كما هو الشأن في عقد نقل السكك الحديدية الذي يتم بناءا على تعريفة النقل المعدة من الناقل[5]، ولكن الغالب في عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات ان يكون الايجاب في عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات عاما موجها للجمهور ويتم القبول بمجرد قبول المرسل.

---

[1] بن عبد السلام كمال، المرجع السابق، ص6.

[2] مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك–وفقا لقانون التجارة الجديد رقم17 لسنة1999، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر،2002،ص161.

[3] عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح القانون التجاري الجزء الأول، دون ذكر الطبعة،عمان،1999، ص244.

[4] شاوش ابتسام و مفلاح نعيمة، المرجع السابق ،ص15.

[5] مصطفى كمال طه ، العقود التجارية و عمليات البنوك، المرجع السابق، ص160.

المطلب الثاني

تمييز عقد النقل البري للبضائع عن بعض العقود المشابهة له

بالرغم من أن عقد النقل البري للبضائع يتميز دائما بكون الإلتزام الرئيسي فيه يقع أساسا على نقل الأشياء إلا أنه يمكن أن يشابه بعض العقود الأخرى لذا يجب تمييزه عنهم، لذلك سنتطرق الى تمييز **عقد النقل البري للبضائع عن عقد الوديعة** في الفرع الأول و **تمييز عقد النقل البري للبضائع عن عقد العمل** في الفرع الثاني، **و تمييزه عن عقد الوكالة بالعمولة** في الفرع الثالث:

الفرع الأول: عقد النقل البري للبضائع وعقد الوديعة

عقد الوديعة هو عقد يبرم بين الشخص المودع والمصرف المودع لديه بمقتضاه يكون من حق البنك التصرف في النقود محل الوديعة بما يتفق مع نشاطه[1]، وهذا التعريف يتماشى مع ما ورد في نص **المادة 111 الفقرة 1 من قانون رقم: 10/90[2] الملغى** التي تقضى بأنه " **تعتبر أموال متلقاه من الجمهور ، تلك التي تمم تلقيها مع الغير و لا سيما بشكل ودائع، مع إستعمالها لحساب من تلقاها بشرط إعادتها**".

كما عرفها المشرع في نص المادة **590 القانون المدني الجزائري** حيث نصت: **الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة وعلى أن يرده عينا**".

[1] www.tribunaldz كوكب العدل، بحث حول عقد الوديعة، المحاكم و المجالي القضائية، ، (اطلع عليه في202/05/13)

[2] قانون رقم: 10/90 الملغى مؤرخ في 19 رمضان 1410، الموافق ل 14 أفريل 1990 المتعلق بالنقد والقرض.

فالفرق بين عقد النقل البري للبضائع وعقد الوديعة هو أن عقد النقل البري للبضائع يرد الإلتزام الأساسي للناقل على عمل مادي هو تغيير المكان أي النقل، ومن ثم يختلف عن عقد الوديعة الذي يكون الإلتزام الجوهري فيه هو حفظ الأشياء المودعة[1].

الفرع الثاني: عقد النقل البري للبضائع وعقد العمل

عقد العمل هو اتفاق يلتزم بموجبه العامل بوضع نشاطه المهنى في خدمة صاحب العمل وتحت إشرافه وإدارته وذلك مقابل أجر[2]. بالإضافة إلى أنه عقد يلتزم بمقتضاه العامل بالعمل لصالح صاحب العمل أو المستخدم تحت اشرافه وتوجيهه مقابل أجر محدد ولمدة محددة"[3].

يختلف بذلك عقد النقل البري للبضائع عن عقد العمل حيث لا استقلال في الأصل للعامل او المستخدم[4]، فلا يعقد نقلا العقد الذي يربط سائق سيارة اجرة بالراكب لأن السائق يتلقى الأوامر من الراكب فيما يتعلق بخط السير الواجب اتباعه والجهة المقصودة[5]. في حين أن عقد النقل البري للبضائع يكون فيه الناقل مستقلا تماما في تنفيذ التزامه.

الفرع الثالث: عقد النقل البري للبضائع وعقد الوكالة بالعمولة

الوكالة بالعمولة للنقل هي اتفاق يتعهد بمقتضاه الوكيل بالعمولة للنقل تجاه موكله بإنجاز الأعمال القانونية التي يستلزمها نقل البضاعة من جهة إلى أخرى بإسمه وتحت مسؤوليته

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق ، ص 13.

[2] mouhamed.net /law استشارات قانونية مجانية محاماة نت. نظر(اطلع عليه بتاريخ: 2022/05/13).

[3] بشير هدفي، الوجيز في شرح قانون العمل وعلاقات العمل الفردية و الجماعية، دار الريحانة للكاتب، القبة، الجزائر، 2006.ص25

[4] سعادة فاتح، مرجع سابق، 16.

[5] مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر التجاري، دون ذكر طبعة، الاسكندرية ،2005،ص93.

ولحساب العميل[1]. بحيث يختلف عقد النقل البري للبضائع عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل في أن الناقل في عقد النقل يتعهد بأن يقوم بالنقل بنفسه ومن ثم يعرف بأمين النقل، أما الوكيل بالعمولة للنقل فالأصل أن يتولى النقل بواسطة غيره، في حين أن هذين العقدين يتفقين في أن عقد الوكالة بالعمولة جزأ لا يتجزأ من عقد النقل[2].

المطلب الثالث

التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع و طبيعته القانونية

النقل البري للبضائع عمل مادي يأتي العقد ليضفي عليه الصيغة القانونية، فقد تطرق إليه المشرع الجزائري في مجموعة من القوانين والمراسيم لينظم أحكامه، هذا ما سنتطرق إليه في الفرع الأول "**التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع**"، و نوضح" **طبيعته القانونية**" في الفرع الثاني:

الفرع الأول: التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

نظم المشرع الجزائري عقد النقل البري للبضائع، فوضح أحكامه وقواعده بموجب الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول من القانون التجاري الجزائري مستعرضا أحكامه المشتركة في المواد: **36،38،61، 75، 76، 77**" وأحكامه الخاصة بالفقرة الأولى من القسم الثاني من نفس الفصل في المواد **من** "**39إلى 55**".

ففي حالة عدم وجود نص خاص به، تحكمه القواعد العامة المنصوص عليها ضمن القانون التجاري الجزائري، ويجب اللجوء إلى الشروط و القواعد المتعلقة بالنقل البري للبضائع والمنصوص عليها بموجب القوانين والمراسيم التنظيمية التالية:

---

[1] قماز ليلى، الوكالة بالعمولة للنقل نظام قانوني لنقل متعددة الوسائط، مجلة القانون البحري والنقل الجوي، العدد الأول، 2014، ص96.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق ،ص17.

-القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم[1].

-المرسوم التنفيذي المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات[2].

-المرسوم التنفيذي المحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات[3].

-المرسوم التنفيذي الذي يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع وكيفيات ممارستها[4].

-المرسوم التنفيذي الذي يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع[5].

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع

يعتبر عملا تجاريا كل عمل متعلق بالنقل البري أو البحري ويشترط الفقه فضلا عن ذلك أن تتم عملية النقل على وجه المقاولة أي على سبيل التكرار والاحتراف[6]. حيث **نصت المادة**

[1] قانون رقم: 11-09، السالف الذكر.

[2] المرسوم التنفيذي رقم: 04-415 المؤرخ في: 2004/12/20 الذي يحدد شروط 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 عدد 43 السنة 2011 .

[3] المرسوم التنفيذي رقم: 03-452 المؤرخ في: 2003/12/01 يحدد شروط الخصة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات ج.ر، العدد 75 لسنة 2003.

[4] المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 2005/12/13 الذي المرسوم التنفيذي الذي يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع وكيفيات ممارستها.

[5] المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 1991/11/7 الذي يحدد شروط العامة للمارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع.

[6] إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر،1999، ص44.

2 الفقرة8 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "**يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه : ...كل مقاولة لاستغلال النقل و الناقل.**"

يعد عملا تجاريا بالتبعية اذا كان المرسل والمرسل إليه تاجرا وذلك حسب **نص المادة 4 الفقرة 1 من القانون التجاري الجزائري** التي تنص على انه :" **يعد عملا تجاريا بالتبعية : الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته او حاجات متجره**"، واذا لم يكن المرسل او المرسل إليه تاجرا فيكون عقد النقل مدنيا تطبق عليه أحكام القانون المدني.

المبحث الثاني

إثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

الأصل في العقود التجارية أن الاثبات جائز بكل الطرق، حر طليق من القيود التي وضعها المشرع لما عداها من الديون، ومن ثم يجوز إثبات التصرفات القانونية التجارية مهما كانت قيمتها بشهادة الشهود والقرائن والدفاتر التجارية والمراسلات وجميع طرق الإثبات[1]. وبما أن عقد النقل البري للبضائع من العقود التجارية فإنه يجوز إثباته بكافة وسائل الإثبات المعترف بها في المواد التجارية ، ولهذا سوف نتطرق في المطلب الأول "**لمبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع**"، وفي المطلب الثاني "**لإثبات بمستند النقل**".

المطلب الأول

مبدأ حرية اثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

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

الفرع الأول: مضمون مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع

هذا المبدأ نصت عليه المادة **30 من القانون التجاري الجزائري** التى جاء فيها:

"يثبت كل عقد تجاري ب:

1. سندات رسمية،

[1] حورية لشهب، النظام القانوني للعقود التجارية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد الثاني عشر،ص15

2. سندات عرفية،

3. فاتورة مقبولة،

4. الرسائل،

5. دفاتر الطرفين،

6. الإثبات بالبنية أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها".

يفهم من نص هذه المادة أن إثبات العقد التجاري يسير، لا يتسم بأي تعقيد، ويصبح إثباته بالبينة والقرائن والدفاتر التجارية وبالأقوال والأعمال التي يطمئن إليها قاضي الموضوع، نظرا لما تتطلبه المعاملات التجارية من شرعية في التعامل وثقة متبادلة بين أطرافها، ويلاحظ أن المشرع قام بتقديم أدلة الإثبات الكتابية على البينة، وحسنا ما فعل لكونها أقوى من البينة في الإقناع.[1]

فقد تطلب المشرع الكتابة في بعض العقود والتصرفات التجارية التي يستغرق إبرامها أو تنفيذها وقتا طويلا بحيث يكون لدى المتعاقدين متسع من الوقت لتحرير سند كتابي أو تنطوي على أهمية خاصة حسما لكل نزاع محتمل حول طبيعتها وآثارها[2].

على التاجر أن يستند على دفاتر التاجر ليستخلص منها دليلا لمصلحته طبقا للمادة 330 الفقرة 2 من القانون المدني الجزائري، وذلك خلافا للأصل العام الذي يقضي بعدم إجبار

[1] شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005/2004، ص24.

[2] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري، الشركات التجارية، الملكية الصناعية، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012، ص110.

شخص على تقديم دليل ضد نفسه[1]، أيضا إذ يستطيع خصم التاجر أن يستند إلى دفاتر التاجر في الإثبات لمصلحته وذلك عن طريق إجبار التاجر على تقديريها للقضاء حتى يطلع عليها[2].

وقد أكد القضاء التجاري الفرنسي هذا المبدأ، والسند في **ذلك حكم محكمة ROUEN** الصادرة بتاريخ: 1971/07/13 الذي قض بأنه"...**يمكن اثبات عقد النقل البري للبضائع بكل الوسائل**" وأكدت ذلك أيضا محكمة النقض المصرية في قرارها الصادر بتاريخ :**1985/04/29 بقولها: " إذا كانت الكتابة ليست شرطا لإنعقاد عقد النقل البري ولا لإثباته ولا تعتبر ركنا من أركانه، و من ثم يخضع عقد إثبات عقد النقل البري للقواعد العامة، فجوز إثباته بالبينة والقرائن مهما كانت قيمه، و ذلك في مواجهة الناقل الذي يعد عمله تجاريا دائما"**[3].

غير أنه اذا كان عقد النقل البري للبضائع مدنيا بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه، فلا يجوز للناقل الإثبات في مواجهته إلا باتباع طرق الإثبات المدنية.

الفرع الثاني: وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

الأصل أن عقد النقل البري للبضائع يثبت بكافة طرق الاثبات باعتباره عقدا تجاريا، لذلك فإنه يثبت بالوسائل التالية:

أولا: السندات الرسمية

عرف المشرع الجزائري العقد الرسمي في المادة **324 من القانون المدني الجزائري** بأنه: "**الورقة الرسمية هي التي يثبت فيها موظف عام أو شخص مكلف بخدمة عامة ما تم لديه أو ما تلقاه من ذوي الشأن وذلك طبقا للأوضاع القانونية وفي حدود سلطته واختصاصه**"،

[1] عبد القادر بقيرات، محاضرات في القانون التجاري الجزائري، للأعمال التجارية، التجارية، المحل التجاري، الشركات التجارية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ص15.

[2] نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص52.

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص25.

وهناك فرق بين التصرف القانوني الذي يسمى بالعقد من جهة، وأداة إثباته أي الورقة الرسمية، فقد يكون التصرف القانوني صحيحا والورقة الرسمية غير صحيحة[1]، وبغض النظر عن معنى الألفاظ ودقة التعبير فإن هذا التعريف يشمل زيادة عن ذلك الشكلية الرسمية كونها ركنا في العقد[2]. ويشترط من هذا التعريف أن إثبات السند الرسمي يتشرط توافر شرطان وهما:

الشرط الأول:

أن يصدر السند الرسمي من موظف عام أو شخص مكلف بخدمة عامة، ولا يشترط لإصباغ الصفة الرسمية على السند أن يكون محرر على نموذج خاص[3].

الشرط الثاني:

أن يراعي الموظف العام أو المكلف بخدمة عامة في تحرير السند الرسمي للأوضاع التي قدرها القانون[4].

ثانيا: السندات العرفية

السندات العرفية هي المحررات التي تحرر بمعرفة أفراد عاديين لا يتدخل أي موظف او مكلف بخدمة عامة او ضابط عمومي في تحريرها والمشرع الجزائري لا يتطلب أي شرط شكلي في تحريرها والشرط الوحيد لصحتها أن تكون موقعة من أطراف العقد وأن يكون لها تاريخ ثابت حتى يمكن الاحتجاج بها بالنسبة للغير[5].

---

[1] علي فيلالي، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الطبعة الثالثة، الجزائر، 2013، ص306.

[2] بن شريف ابتسام أمينة حجية السندات الرسمية والعرفية في القانون المدني الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر تخصص قانون عقاري، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، جلفة، 2018/2017، ص16.

[3] جغوط عبير وعوامري فاطمة زهرة، عقد النقل البري للبضائع في التشريع الجزائري ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص قانون اعمال ،كلية الحقوق ،جامعة 8 ماي ،قالمة 2015/2014 ص29.

[4] المرجع نفسه، ص 29.

[5] بن شريف ابتسام أمينة، المرجع السابق،ص30.

و قد نصت **المادة 327** على أنه: "**يعتبر العقد العرفي صادرا ممن كتبه أو وقعه أو وضع عليه بصمة أصبعه مالم ينكر صراحة ما هو منسوب إليه...**"[1].

من خلال هذه المادة يتضح أن السند العرفي حجة بما دون فيه وعلى من وقعه، مالم يذكر صراحة توقعيه عليه.

أما تاريخ العقد فيكون ثابتا كما ذكرنا سابقا وهذا ما نصت **عليه المادة 328:** " لا يكون العقد العرفي حجة على الغير في تاريخه إلا منذ أن يكون له تاريخ ثابت ويكون العقد ثابتا إبتدءا:

- ✓ من يوم تسجيله.
- ✓ من يوم ثبوت مضمونه في عقد آخر حرره موظف عام.
- ✓ من يوم التأشير عليه على يد ضابط عام مختص.
- ✓ من يوم وفاة أحد الذين لهم على العقد خط وإمضاء"[2].

خلاصة القول أن حجية السند الرسمي ليست نفسها التي تعطى للسند العرفي لأن هذا الأخير لم يكن من صنع الموظف العام، اذ بإمكان الشخص الذي يحتج عليه بالورقة العرفية، أن يثبت دوما أن محتواها مخالف للحقيقة القانونية المتنازع فيها دون اللجوء إلى طريقة الطعن بالتزوير[3].

ثالثا: الدفاتر التجارية

للدفاتر التجارية أهمية بالغة وخاصة في مواد الإثبات لذلك أخضع المشرع الجزائري الدفاتر التجارية لتنظيم خاص يكفل انتظامها وضمان صحة ماورد بها من بيانات[4]، لذلك

[1] المادة 327 من قانون مدني المعدل و المتمم.

[2] المادة 328 من قانون مدني جزائري معدل و متمم.

[3] جغوط عبير و عوامري فاطمة الزهراء، المرجع السابق، ص30.

[4] عاقلي فضيلة، دروس في القانون التجاري الجزائري، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية، جامعة 8 ماي 45، قالمة،2013/2012 ، ص 55.

فرض القانون التجاري على التجار مسك دفاتر معينة يدونون فيها مالهم من الحقوق وما عليهم من الديون، ويثبتون فيها جميع العمليات التجارية التي يباشرونها[1].

جعل المشرع إمساك الدفاتر التجارية واجبا قانونيا بالنسبة للتاجر سواء كان فردا أو شركة، بحيث يلزم الناقل بمسك دفترين هما دفتر اليومية والجرد إجباريا[2] وهذا ما نصت عليه **المادتين 9 و 10 من القانون التجاري الجزائري** حيث نصت **المادة 9 منه على:**

"كل شخص طبيعي أو معنوي له صفة التاجر ملزم بمسك دفتر اليومية يقيد فيه يوما بيوم عمليات المقاولة او أن يراجع على الأقل نتائج هذه العمليات شهريا بشرط أن يحتفظ في هذه الحالة بكافة الوثائق التي يمكن معها مراجعة تلك العلميات يوميا"[3].

أما بخصوص دفتر الجرد فيقيد فيه الناقل عناصر أصول وخصوم مقاولته، أي ماله من أمواله العقارية والمنقولة وحقوق لدى الغير وما عليه من ديون للغير وهذا ما نصت عليه **المادة 10من القانون التجاري الجزائري : "يجب عليه أيضا أن يجري سنويا جردا لعناصر أصول وخصوم مقاولته وأن يقفل كافة حساباته بقصد إعداد الميزانية و حساب النتائج، وتنسخ بعد ذلك هذه الميزانية و حساب النتائج في دفتر الجرد"**[4].

يلتزم التاجر بحفظ دفاتر التجارة والوثائق المتعلقة بمعاملاته التجارية لمدة عشر سنوات وهذا ما نصت عليه **المادة 12 من القانون التجاري الجزائري بنصها على : " يجب أن تحفظ الدفاتر و المستندات المشار إليها في المادتين 9 و 10 ق.ت لمدة عشرات سنوات. كما يجب أن ترتب وتحفظ المراسلات الواردة ونسخ الرسالات الموجهة طيلة نفس المدة"**، كما

---

[1] محمد صالح ، النظرية العامة، التاجر، العقود التجارية، العمليات المصرفية، القطاع التجاري الإشتراكي، مطبعة جامعة بغداد،، القانون التجاري، القسم الأول، بغداد 1987، ص145.

[2] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص 27.

[3] المادة 9 من القانون التجاري المعدل و المتمم.

[4] المادة 10 من القانون التجاري المعدل و المتمم.

أكدت المحكمة العليا ذلك في قرارها الصادر بتاريخ: 1988/05/08 بقولها: "**تحفظ الدفاتر اليومية والمستندات التجارية بمدة عشر سنوات من تاريخ إقفالها**".

يشترط في دفاتر الناقل الإلزامية لقبولها في الإثبات أن تكون منتظمة، أي ممسوكة بدون شطب او بدون ترك بياض او كتابة على الهامش وصفحاتها مرقمة وموقعة من طرف رئيس المحكمة التي تقع بدائرة إختصاصه مقر مقاولته[1]. وهذا ما أثبته **المادة 11 من القانون التجاري الجزائري** حيث نصت على:

"**يمسك دفتر اليومية و دفتر الجرد بحسب التاريخ و بدون ترك بياض أو تغير من أي نوع كان أو نقل للهامش.**

وترقم صفحات كل من الدفترين ويوقع عليهما من طرف قاض المحكمة حسب الأجراء المعتاد"[2].

أما بخصوص حجية هاته الدفاتر التجارية فقد نصت **المادة: 330 من القانون المدني الجزائري** في فقرتها الثانية على: "**تكون دفاتر التجار حجة على هؤلاء التجار، ولكن إذا كانت هذه الدفاتر متنظمة فلا يجوز لمن يريد استخلاص دليل لنفسه أن يجزء ما ورد فيها واستبعاد منه ما هو مناقض لدعواه**"[3]. وكذلك المادة **13 من القانون التجاري الجزائري** والتي تنص على : "**يجوز للقاضي قبول الدفاتر التجارية المنتظمة كإثبات بين التجار بالنسبة للأعمال التجارية**"[4].

[1] جغوط عبير وعوامري فاطمة الزهراء، المرجع السابق، ص32.

[2] المادة 11 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

[3] المادة 330 من القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم.

[4] المادة 13 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

رابعا: الفاتورة المقبولة

تعرف الفاتورة المقبولة على أنها: "وثيقة حسابية تبين طبيعة وثمن البضائع أو الخدمة المنجزة".[1]

لكن المشرع لم يتطرق إلى تعريف الفاتورة، بل نص على إلزامية تقديمها بين الأعوان الاقتصاديين عند كل بيع أو تأدية خدمة[2].

حيث نصت **المادة 10 الفقرة 1و2 من القانون رقم: 02/04**[3] على انه:

" **يجب أن يكون كل بيع سلع، او تأدية خدمات بين الأعوان الاقتصاديين مصحوبا بفاتورة، يلزم البائع بتسليمها و يلزم المشتري بطلبها منه، و تسلم عند البيع أو تأدية الخدمة**"

خامسا: الرسائل

تناول المشرع الرسائل في الإثبات في نص **المادة: 329 الفقرة 1 من القانون المدني الجزائري** حيث جاء فيها: " **تكون للرسائل الموقع عليها قيمة الأوراق العرفية من حيث الإثبات**"[4].

للرسائل أهميتها خاصة فيما يتعلق بالمعاملات التجارية، فهي وإن كانت أوراقا تعد مقدمة للإثبات، إلا أنها تتضمن شرطي الكتابة والتوقيع، وبذلك تستوفي شروط الورقة العرفية وتكون لها قيمة هذه الورقة في الإثبات، إذا كانت الرسالة خالية من التوقيع فيمكن إعتبارها مبدأ ثبوت بالكتابة اذا كانت بخط من يحتج عليها بها[5]. والمرسل إليه يعتبر مالكا للرسالة فيستطيع الإحتجاج بها على مرسلها، غير أنه إذا كان بالرسالة سرا للمرسل فيمتنع على المرسل إليه

[1] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص30.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص29.

[3] قانون رقم: 02/04 المؤرخ في 2004/06/23، المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات تجارية، ج.ر عدد 41 لسنة 2004.

[4] المادة 329 من القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم.

[5] المادة 333 من القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم.

تقديمها إلى القضاء، وإذا فعل فيحق للمرسل أن يطلب استعادها، وله الحق أيضا في مطالبة المرسل إليه بتعويض، وبالنسبة للغير فإنه لا يستطيع التمسك بالرسالة دون إذن المرسل إليه.

سادسا: البينة

نصت على شهادة الشهود **المادة 333 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري** بأنه " **في غير المواد التجارية إذا كان التصرف القانوني تزيد قيمته على 100.000 دينار جزائري او كان غير محدد القيمة فلا يجوز الإثبات بالشهود في وجوده أو إنقضائه ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك**"[1].

فالأصل في المواد التجارية هو حرية الإثبات، فيجوز فيها الإثبات بالشهود لذلك استثنت **المادة 333 من قانون المدني الجزائري** الموارد التجارية من نطاق حكمها.

فالشهادة تجوز في إثبات المسائل التجارية أيا كانت قيمة الإلتزام، سواءا جاوزت قيمة التصرف مائة ألف دينار جزائري او كان التصرف التجاري غير محددة القيمة، ويجوز إثبات ما يخالف الثابت بالكتابة بالشهادة خلافا للقاعدة العامة، والحكمة في يذلك هي أن ما تستلزمه المعاملات التجارية من سرعة وإئتمان يتنافى مع اقتضاء الكتابة في الإثبات، فالتاجر تفرض عليه ظروفه ابرام عمليات كثيرة في وقت قصير، وإلا تعذر عليه أن يحقق الفائدة الموجودة من عمله[2].

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص39.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص33.

المطلب الثاني

إثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات بمستند النقل

ظهر الإثبات بمستند النقل منذ القدم فكان عميل الناقل يحرص على تحرير مستند يدعى بمستند النقل لتسيير إثبات العقد فكان مستند النقل آنذاك يتضمن بيانات عديدة. لذلك سنتطرق في الفرع الأول" **لتذكرة النقل**" و في الفرع الثاني" **لسند النقل**".

الفرع الأول: تذكرة النقل:

يمكن تعريف تذكرة النقل بأنها المستند الدال على عقد النقل[1]. فالأصل في تذكرة النقل أنها خطاب مفتوح يكتبه المرسل للمرسل إليه تخبره فيه بظروف الصفقة وتفضيلات البضاعة وتتضمن إمضاء المرسل فهي دليل عليه وحده ولكن جرى العمل أن تحرر تذكرة النقل من نسختين، فتحمل النسخة الثانية إمضاء الناقل ويحتفظ بها للمرسل[2]. وعند الوصول يقوم الناقل بتسليم النسخة الممضاة من المرسل إلى المرسل إليه حتى يتسلم البضاعة بمقتضاه[3]. من خلال مراجعة نصوص **المواد 41، 42، 51، 52 من القانون التجاري** لاحظنا ان المشرع الجزائري يستعمل مصطلحين للدلالة عليها وهما: " تذكرة النقل" و "سند النقل"

ولكنه لم يعرف لنا سند النقل إلا بعد صدور **المرسوم التشريعي رقم 08/93**[4] إذ تقضي الفقرة الأولى من **المادة 543 مكرر** من هذا الأخير على **انه:**" **يصبح سند النقل بإعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع، سند تجاريا عندما يصدر و/ أو يظهر "للحامل" أو "لأمر".**

يستفاد من هذه الأخيرة أن سند النقل هو ورقة تجارية تمثل ملكية البضائع عندما تصدر و/أو تظهر للحامل أو لأمر شخص معين، تتضمن بيانات قانونية نص عليها القانون التجاري[1].

---

[1] هاني دويدار، النقل البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، لبنان، 2008، ص246.

[2] نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون التجاري الجزائري، ط14، دار هومة، بوزريعة، الجزائر، 2013، ص198.

[3] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص34.

[4] المرسوم التشريعي رقم: 08/93 المؤرخ في: 1993/04/25 المعدل و المتمم للقانون التجاري.

نصت **الفقرة الأولى من المادة 41،** والفقرة الثانية **من المادة 543 مكرر** من القانون التجاري على البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها تذكرة النقل، حيث تقضي المادة: **1/41 بأنه: " على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه و عنوان و مكان تسليم الأشياء المنقولة و نوعها وعددها ووزنها أو حجمها"**[2]، وتقضي **المادة 543مكررة/2 بأنه: "... يجب أن يحتوي على إسم الشخص الطبيعي أو المعنوي للشاحن أو إسمه التجاري ومهنته أو عرض شركته و مقر سكناه او عنوان شركته و طبيعته البضاعة و البيانات التي تسمح بالتعريف عن قيمتها"**[3].

ومن خلال هذين النصين تبين أن البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها تذكرة النقل هي:

1. إسم الشاحن أي المرسل و مهنته أو غرض شركته و مقر سكناه أو عنوان شركته.
2. إسم المرسل إليه و عنوانه.
3. مكان تسليم البضائع المنقولة.
4. نوع البضائع المنقولة وعددها ووزنها أو حجمها وكل البيانات التي تسمح بالتعرف عن قيمتها.

يكمن أن نقول أن هذه البيانات واردة على سبيل المثال، وتمثل الحد الادنى الواجب مراعاته وتدوينه في تذكرة النقل، فيمكن للمتعاقدين أن يتفقا على بيانات أخرى كتاريخ بداية عملية النقل أو الميعاد الذي تصل فيه البضاعة وغير ذلك من البيانات التي يرى المتعاقدان ضرورة إضافتها[4].

أما عن إيصال النقل فيقصد بالإيصال مستند خطي يعترف بموجبه الناقل بتسليم البضائع ويثبت ذلك، وإيصال النقل يختلف في طبيعة نشأته عن وثيقة النقل فهو كما تدل عليه تسميته،

---

[1] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص31.

[2] المادة 41 من القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.

[3] المادة 543 مكرر8 المرسوم التشريعي 93/08 السابق الذكر.

[4] جغوط عبير وعوامري فاطمة زهراء، المرجع السابق، ص35.

إيصال لا يختلف عن الإيصالات التي يعطيها من تسلم شيئا لمن سلمه هذا الشيء وهو هنا صادر من الناقل يعلن فيه بيان و مقادير البضاعة التي استلمها من المرسل والتزامه بتسليمه للمرسل إليه في الميعاد والمكان المحدد، وإيصال النقل يمتاز على وثيقة النقل ببساطته وإتفاقه مع منطق الإثبات في عقد النقل بصورته الحديثة، لأنه لا يتضمن إلا البيانات الجوهرية اللازمة[1].

الفرع الثاني: سند النقل

يلعب مستند النقل دور كبير في تحديد طريقة تداول هذا المستند، وسنتكلم على شكل مستند النقل أولا ثم عن وظائفه ثانيا:

أولا: شكل مستند النقل

نصت **المادة 543 مكرر 9 من قانون تجاري جزائري** على أنه: " **يأخذ سند النقل حسب الشروط المنصوص عليها في المادة السابقة شكل السند التجاري، سواء كانت البضاعة في طريق النقل، و وصلت إلى الجهة المقصودة**".[2]

نصت كذلك المادة **543 مكرر 10 الفقرة 1 من قانون تجاري جزائري على:** " **مستند النقل الصادر لشخص مسمى هو سند اسمي و تسلم البضاعة للشخص المعين**"[3].

سند النقل هو عبارة عن مستند، له بيانات لا تختلف كثيرا عن بيانات النقل هو عبارة عن مستند له بيانات لا تختلف كثيرا عن بيانات تذكرة النقل ولكنه مختلف عنه من حيث إصدار

[1] جغوط عبير وعوامري فاطمة الزهراء، المرجع السابق، ص36.

[2] المادة 543 مكرر 9 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

[3] المادة 543 مكرر10 من القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.

فهو يصدر من الناقل، ويمنحه لمن سلمه هذه البضاعة، فيعلن بيان مقادير البضاعة التي إستلمها من المرسل وإلتزامه بتسليمها للمرسل إليه في الميعاد والمكان المحدد[1].

يستعمل سند النقل على الخصوص من طرف مصلحة السكك الحديدية ومصلحة البريد بدلا من تذكرة النقل، فالمرسل يكتب تقريرا سال به كل بيانات تذكرة النقل. ويقيد هذا التقرير في دفاتر المصلحة ويعطي للمرسل سندا[2].

من خلال النصين السابقين تبين أن البيانات الإلزامية لسند النقل:

1-إسم الشاحن الناقل أو إسمه التجاري ومهنته أو غرض شركته.

2-طبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعرف عنها وعن قيمتها، وهو الحد الأدنى من البيانات التي يشترطها القانون.

اما المشرع المصري فنجد انه قد حدد البيانات الإلزامية لسند النقل الذي سماه بوثيقة لنقل بنص **المادة 218 من قانون تجاري مصري**.

حيث نصت على أنه: "إذا حررت وثيقة وجب أن تشتمل بوجه خاص على البيانات التالية:

- ✓ مكان وتاريخ الوثيقة.
- ✓ أسماء المرسل إليه والوكيل بالعمولة للنقل وعنوانيهم.
- ✓ مكان القيام ومكان الوصول.
- ✓ البيانات الخاصة بتعيين الشيء محل النقل كونه وحجمه وكيفية حزمه وعدد الطرود و كل بيان آخر يكون لازما لتعيين ذاتية الشيء و تقدير قيمته.
- ✓ الميعاد المعين لمباشرة النقل.

[1] نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون التجاري الجزائري، المرجع السابق، ص199.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص35.

- ✓ أجرة النقل وغيرها من المصاريف مع بيان ما إذا كانت مستحقة على المرسل أو المرسل إليه.
- ✓ الشروط الخاصة بالشحن والتفريغ و نوع العربات التي يستخدم في النقل و الطريق الذي يجب اتباعه وتحديد المسؤولية وغير ذلك من الشروط الخاصة التي قد يتضمنها إتفاق النقل"[1].

ثانيا: وظائف سند النقل:

يلعب سند النقل وظيفتين أساسيتان فهو يعد وسيلة إثبات وسند يمثل البضاعة:

أ/مستند النقل وسيلة إثبات:

يعتبر سند النقل وسيلة لإثبات وقوع عقد النقل والشروط التي يتضمنها، ففي حالة وقوع خصام بين الناقل والمرسل بشأن ميعاد النقل أو أجرته أو مقدار التعويض المتفق عليه في حالة التأخير أو هلاك أو تلف البضاعة، امكن لكل منهما الإستناد إلى سند النقل لإثبات ما يدعيه[2]. فهي محرر مكتوب والكتابة دليل له قيمته فيما يتضمنه المحرر[3]، كما أنه يجوز إثبات عكس ما جاء بسند النقل بكافة الوسائل طبقا لمبدأ حرية الإثبات لأن القانون لا يوجب إثبات عقد النقل[4].

يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق بنص خاص لحجية سند النقل بخلاف المشرع المصري الذي أعطى حجة بسيطة لمستند النقل على البيانات الواردة به، حيث نصت **المادة 221 من قانون تجاري مصري** على أنه: " **وثيقة لنقل حجة فيما ورد بها من بيانات و على من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك**"[5].

---

[1] المادة 218 من القانون التجاري المصري.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص41.

[3] نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون التجاري الجزائري، المرجع السابق، ص212.

[4] مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك ، المرجع السابق، ص167.

[5] المادة 221 من القانون التجاري المصري.

ب/سند النقل يمثل بضاعة:

نص المشرع الجزائري على تمثيل سند النقل للبضاعة في **المادة 543 مكرر8 من القانون التجاري الجزائري** حيث جاء فيها: " **يصبح سند النقل بإعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع...**"[1].

كما نصت **المادة 2/813 من القانون المدني الجزائري على انه :** "**تسلم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين نقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها**"[2].

تبين من خلال استقراء هذه المادة أن المشرع أراد تمكين المرسل إليه من التصرف في البضاعة سواء مازلت في الطريق أو وصلت إليه، فيستطيع بيعها أو عرض عليه ثمن أعلى يحقق مصلحته و يستطيع رهنها لو احتاج إلى الإقتراض[3]، ففي هذا السياق **نصت المادة : 543 مكرر 11 ،القانون التجاري الجزائري** على انه:

"**سند النقل المتضمن شرط لأمر قابل لتحويل عن طريق التطهير من الشخص الذي صدر لأمره**"[4].

نصت أيضا **المادة: 543 مكرر 12 من، القانون التجاري الجزائري** على إمكانية تداول سند النقل عن طريق التظهير على بياض بقولها: "**سند النقل الصادر للحامل قابل للتحويل عن طريق التظهير على بياض حسب الشروط المنصوص عليها في المواد 396 الى 402 من هذا القانون**"[5].

[1] المادة 543 مكرر 8 من القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.

[2] المادة 813 من القانون المدني المعدل و المتمم.

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص38.

[4] المادة 543 مكرر 11 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

[5] المادة 543 مكرر 12 من القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.

الفصل الثاني:

آثار عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

الفصل الثاني

آثار عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

متى إنعقد عقد النقل البري للبضائع يترتب عليه إلتزامات على كل أطرافه وهم المرسل والناقل والمرسل إليه، فالنسبة للمرسل يلتزم بتسليم البضاعة إلى الناقل ذلك من خلال التزامه السابقة المتمثلة في تقديم البيانات الصحيحة للبضاعة المنقولة ، كذلك يلتزم بدفع للناقل اجرة النقل المتفق عليه. يجب عليه أيضا إعداد البضاعة قبل تسليمها للناقل البري، أما الناقل فإلتزامه الأساسي يتمثل في نقل البضاعة من مكان التسليم إلى الوجهة النهائية التي يحددها المرسل، أما فيما يخص المرسل إليه يلتزم بدوره بتسلم البضاعة في الوقت والمكان المتفق عليه.

مع وجود هذه الإلتزامات فإن أطراف العقد فقد يصدمون بحاجز منيع ألا وهو الإضرار بالغير ومن هنا تنشأ نظرية المسؤولية التي تترتب على عاتق الناقل.

ومنه سنتطرق في هذا الفصل الى "**التزامات أطراف العقد**" (المبحث الأول) و"**المسؤولية المترتبة على عاتق الناقل** "(المبحث الثاني).

المبحث الأول:

التزامات أطراف عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

عقد النقل البري للبضائع هو عقد ملزم لجانبين، فهو إذا يرتب إلتزامات متقابلة في ذمة طرفيه الأصليين، أي المرسل و الناقل، كما يرتب إلتزامات وحقوق للمرسل إليه متى قبل العقد .

وعليه نبدأ أولا" **بالتزامات المرسل**" في المطلب الأول و" **التزامات الناقل**" في المطلب الثاني و **التزامات المرسل إليه** في المطلب الثالث:

المطلب الأول

التزامات المرسل

إن التزامات المرسل متعددة، بداية "**بالتزامه بتقديم البيانات الصحيحة والكافية للناقل**" (فرع الأول) و" **التزامه بتسليم البضاعة**" (الفرع الثاني)"و "**التزامه بدفع أجرة ومصاريف النقل وأحكامه الخاصة** "(الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزام المرسل بتقديم البيانات الصحيحة و الكافية للناقل:

على المرسل قبل القيام بأي إلتزام من الإلتزامات التي يفرضها عليه النقل أن يقدم البيانات والمستندات الخاصة بالنقل صحيحة وغير خاطئة أو ناقصة[1].

وقد ألزم المشرع المرسل بتقديم بيانات عن إسم المرسل إليه وعنوانه والمكان المطلوب الإرسال إليه ونوع الأشياء محل النقل، ووزنها وحجمها وكيفية حزمها وعدد الطرود التي تشملها وغير ذلك من البيانات الصحيحة و الكافية[2]، **فقد نصت المادة 1/41** على أنه: "**على المرسل**

[1] بن عبيد هجيرة، عقد النقل الجوي، مذكرة لإستكمال شهادة ماستر، تخصص قانون شركات، كلية الحقوق جامعة قاصدي مرباح، ورقلة ،2016/2015، ص31.

[2] جغوط عبير وعوامري فاطمة الزهراء، المرجع السابق ،ص 40.

أن يبين بتذكرة النقل إسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها و عددها و وزنها او حجمها"[1].

من خلال نص المادة السالف يتبين أن المرسل عليه أن يقدم البيانات صحيحة وغير أو مشوبة بخطأ ويترتب عن غير ذلك قيام مسؤولية المرسل إتجاه الناقل. هذا ما جاءت به المادة: 41 الفقرة 2 **التي نصت على: "يعد المرسل مسؤولا إتجاه الناقل و الغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كيفايتها"**.[2]

وبالمقابل إذا ما أثبت الناقل توقع المرسل الضرر إزاءه، فله دائما امكانية التمسك بخطأ المرسل كسبب للإعفاء أو للتخفيف من مسؤوليته.

تجدر الإشارة أن العيوب التي تشوب البيانات التي يقدمها المرسل للناقل، يستطيع كشفها بفضل ممارسة حق الفحص في الوقت الذي يتسلم فيه البضاعة، ويمكنه عندها ابداء تحفضات على تذكرة النقل بغرض حفظ حقوقه في حالة النقص أو التلف الثابت عند التسليم أما إذا لم يبد التحفظات فلا يمكنه فيما بعد الإحتجاج بعدم ممارسة حق الفحص لإستبعاد مسؤوليته، لأن وصوله لتذكرة النقل قرينة على تسليم بضاعة مطابقة للبيانات التي أعطاها له المرسل عنها[3]، و إذ تبين عدم كفاية هذه البيانات او عدم مطابقتها للحقيقة فإن المرسل يكون قد أخل بتنفيذ التزامه، فيحق للناقل أن يطلب فسخ العقد[4].

الفرع الثاني: التزام المرسل بإعداد البضاعة و تسليمها

من بين التزامات المرسل الواقعة على عاتق المرسل **هي تسليم البضاعة**" أولا" للناقل، **واعدادها**" ثانيا":

---

[1] المادة 1/41 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

[2] المادة2/41 من القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص41.

[4] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص46/45.

أولا: التزام المرسل بإعداد البضاعة

على المرسل أن يسلم البضاعة على وجه يقيها من الهلاك ومن التلف، وذلك بتحزيم البضائع إذا كانت طبيعتها تتطلب ذلك أو بتغليفها بالطريقة التي لا تؤدي إلى حدوث أضرار للأشخاص والمعدات أو غيرها من البضائع[1] وهو ما أوجبه المشرع بنص **المادة 43 من القانون التجاري الجزائري** التي تنص على أنه: " **إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب علي المرسل القيام بتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع و التلف و لا يؤدي لضرر الأشخاص و المعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة**"[2].

يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يوفق عند اختياره مصطلح التحزيم، لأن الطبيعة الفيزيائية للبضائع تختلف من بضاعة لأخرى، فهناك من تقتضى طبيعتها تحزيمها و هناك من تقتضى طبيعتها تغليفها...، و هو ما تبناه المشرع المصري، حيث نص في المادة **224 الفقرة 1 على:** " **إذا اقتضت طبيعة الشيء إعداده للنقل بتغليفه أو حزمه، وجب على المرسل أن يقوم بذلك بكيفية تقيه من الهلاك أو التلف و لا تعرض الأشخاص أو الأموال الأخرى التي تنقل معه للضرر**"[3].

يجب على المرسل مراعاة الشروط الخاصة المتفق عليها مع الناقل فيما يتعلق بكيفية إعداد البضاعة، وإلا كان للناقل رفض استلام البضاعة أو تسلمها مع الحفاظ على مستند النقل بما في ذلك او الصناديق من عيوب[4].

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص46.

[2] المادة 43 من القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.

[3] المادة 1/224 من القانون التجاري المصري.

[4] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص47.

والحكمة من فرض هذا الالتزام على المرسل ليس حماية البضائع المنقولة فقط بل أيضا حماية الأشخاص القائمين على النقل و وسيلة النقل و الغير و كذا البضائع المنقولة للغير والمنقولة مع ذات البضائع محل النقل والخاصة بالمرسل[1].

يكون المرسل مسؤولا عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم اتجاه الناقل[2]، غير أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم او انعدامه أذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحزيم او انعدامه وهو نفس ما نصت عليه **المادة3/2/224 من القانون التجاري الجزائري.**

ثانيا: التزام المرسل بتسليم البضاعة

يعد الإلتزام بتسليم البضاعة ووثائقها الملقى على عاتق المرسل أثر من أثار العقد وليس شرطا لإنعقاده لأن العقد كما سبق وذكرنا عقد رضائي وبفضل هذا الإلتزام يتمكن الناقل من تنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى مكان الوصول[3].

إن تسليم الشيء محل النقل للناقل يعد المرحلة الأولى للنقل ويتم التسليم في محل الناقل، إلا إذا إتفقا على محل آخر[4]. يحدد دعاة الإتفاق زمان ومكان تسليم البضاعة ووثائقها للناقل ويجب على المرسل احترام هذا الإتفاق فيجب عليه تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه فإذا تأخر عن ذلك تحمل مسؤولية ذلك، وبالتالي إذا نشأ عن هذا التأخير تأخر الناقل عن تسليم البضاعة للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه، يستطيع الناقل أن يدفع المسؤولية بخطأ المرسل[5].

---

[1] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص42.

[2] قراش أمينة وقرومي نسرين، ،خصوصية عقد النقل البري للأشخاص والبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة اكلي محند اولحاج ،البويرة،2021/2020 ، ص52.

[3] محمد صالح، المرجع السابق، ص188.

[4] مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص169.

[5] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص45.

لا يقتصر التزام المرسل بتسليم البضاعة فقط للناقل، بل يجب عليه تسليمه الوثائق اللازمة لتنفيذ عملية النقل المطلوبة من مختلف الإدارات، لاسيما إدارة الضرائب، الشرطة، الجمارك، علاوة على سند النقل[1].

فهذا الإلتزام لم ينص عليه المشرع الجزائري، لكن نص عليه المشرع المصري حيث نصت **المادة 223** على أنه:

"1-على المرسل أن يسلم الناقل الشيء والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل، و يكون المرسل مسؤولا عن عدم كفاية هذه الوثائق او عدم مطابقتها للحقيقة، ويكون الناقل مسؤولا عن ضياعتها أو إستعمالها.

2-وإذا اقتض النقل إستعدادا خاصة من جانب الناقل وجب على المرسل اخطاره بذلك قبل تسليم الشيء إليه بوقت كاف.

3-يكون تسليم الشيء محل النقل في محل الناقل المعين بعقد النقل مالم يتفق على غير ذلك"[2].

ويلاحظ أن الفقرة 2 من المادة 223 من القانون التجاري المصري قد أضافت حكما لآخر على للناقل وهو وجوب اعلام المرسل الناقل بخصوصية البضاعة.

الفرع الثالث: التزام المرسل بدفع أجرة و مصاريف النقل:

الإلتزام المقابل لالتزام الناقل بنقل البضاعة والمحافظة على سلامتها، هو التزام المرسل بدفع أجرة النقل ومصاريفه ويحدد عقد النقل البري للبضائع أجرة النقل المستحقة للناقل مقابل إنجاز عملية النقل[3].

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص49.

[2] المادة 223 من القانون التجاري المصري.

[3] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص50.

تكون الأجرة مستحقة عند الإرسال (الإنطلاق) فيدفعها المرسل، أو عند الوصول فيدفعها المرسل إليه، كما تضاف إلى أجرة النقل المصروفات الاضافية التي أنفقها الناقل كصروفات الوزن, الإيداع في المخازن ، البضاعة والرسوم الجمركية[1].

كما تعد طريقة دفع الأجرة عند الإرسال أول طريقة للدفع ظهرت واستعملت وحدها لوقت طويل، بمقتضاها يقع الإلتزام على عاتق المرسل كما سبق القول، حيث تنص **المادة 40 من القانون التجاري الجزائري** على أنه: " **على المرسل دفع أجرة النقل و المصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة**"، ولا تشير طريقة دفع الاجرة عند الإرسال أي إشكاليات قانونية خاصة، وإنما نلاحظ فقط أن الأجرة هي المقابل الأخر لخدمة النقل المنتظرة من طرف الناقل، بحيث إذ لم يؤديها كان هناك محل لإسترجاع المرسل الأجرة التي كان قد دفعها لأنه بدفع الأجرة يصبح الناقل ملزما بتأمين نقل البضاعة[2]، والاصل أن المرسل هو المدين بالإلتزام.[3]

وتختلف ضمنات الناقل لإستحقاقات الأجرة وغيرها من المصروفات فيما إذا كانت المبالغ المستحقة في محطة وصول البضاعة أو محطة قيامها[4].

حيث أن للناقل ضمانات خاصة تؤكد حقه في الوصل على الأجرة والمصروفات الإضافية وهو ما نصت عليها المادة **239 من القانون التجاري المصري** ، وهي حق الحبس **(نصت عليه المادة 200 و 201 القانون التجاري الجزائري)**، وحق الإمتياز، فيحق للناقل حبس البضاعة موضوع النقل حتى يحصل على الأجرة، وله أيضا حق الإمتياز على البضاعة يخوله حق طلب بيعه وإستفاء أجرة النقل والمصروفات الإضافية من الثمن الناتج عن البيع بالأولوية على غيره من الدائنين ويقوم هذا الإمتياز على فكرة الرهن الضمنى، إذ المفروض أن الناقل يرتهن

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق ، ص50.

[2] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص46.

[3] محمد صالح، المرجع السابق، ص190.

[4] بن عبيد هجيرة، المرجع السابق، ص33.

الأشياء التي ينقلها ضمانا لأجرة النقل والمصروفات الإضافية[1]، بالرغم من ذلك إلا أن استعمال الناقل حقه في حبس البضاعة المنقولة لا يعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة حبسها ، بل عليه أن يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص العادي[2].

المطلب الثاني

التزامات الناقل

للناقل دور أساسي في عقد النقل البري للبضائع، فهو الذي يقوم بالالتزام الجوهري وهو نقل البضائع كما يرتب التزامات أخرى سنذكرها في هذا المطلب و المتمثلة **في "التزام الناقل بتسليم البضاعة و شحنها** "(الفرع الأول)، "**الإلتزام بنقل البضاعة و ضمان سلامتها**" (الفرع الثاني)،"**الإلتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه**"(الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزام الناقل بتسليم البضاعة و شحنها:

يعد التزام الناقل بتسليم البضاعة وشحنها أول الإلتزامات التي يرتبها العقد على عاتقه، يقابله ذلك تأكيد الناقل من سلامة مواصفاتها من حيث الحجم وهو ما يعرف بحق الفحص[3].

ويكون هذا الإستلام في المكان والزمان المتفق عليه، وغالبا ما يكون في مكان يحدده الناقل كمخازنه أو محطة إنطلاق عربته إلا إذا أتفق الطرفان على مكان آخر، وإذا امتنع الناقل عن تسليم البضاعة جاز للمرسل أن يطالب بالتنفيذ العيني او يفسخ العقد مع التعويض[4].

يلتزم الناقل عادة في شحن البضاعة في المكان المعد لها، العربة ،القطار، بطريقة تقي البضاعة من الهلاك و التلف أثناء النقل[5].

---

[1] جغوط عبير وعوامري فاطمة الزهراء، المرجع السابق، ص46.

[2] بن عبد السلام كمال، المرجع السابق، ص41.

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص50.

[4] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص54.

[5] قراش أمينة و قرومي نسرين، المرجع السابق، ص55.

فالشحن هو تحميل الشيء على واسطة النقل، بمعنى وضعه في المكان المعد او المناسب له تمهيدا لنقله، وتتضمن عملية الشحن رصه بصورة تكفل عدم تضرره أو تضرر واسطة النقل وماعليها من أشياء أخرى[1]، لذلك فإنه يلتزم الناقل على عكس ما قد يتبع أحيانا بشحن البضاعة و رصدها داخل المخازن، ولا يتحمل مرسل البضاعة بهذا الإلتزام.

يلاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص على هذا الإلتزام وأحكامه بنص خاص عكس المشرع المصري الذي خصه بنص المادة: **227/1-2** حيث جاء فيها:

"1-**يلتزم الناقل بشحن الشيء في وسيلة النقل مالم يتفق على غير ذلك.**

2-وإذا إتفق على أن يقوم المرسل بالشحن فلا يسأل عنه الناقل ومع ذلك إذ قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ فيفترض أن الشحن قد تم وفقا للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك".[(2)].

تختلف طريقة الشحن تبعا لنوع وطبيعة البضائع المراد نقلها فقد تشحن مثلا طردا او داخل حاويات، ويجوز الإتفاق على أن يلتزم االمرسل بشحن البضاعة، إذ قد يرى هذا الأخير أنه أدرى بطبيعة البضاعة أو أنه أقدر على شحنها بطريقته الخاصة على وسيلة النقل المتفق عليها[3].

الفرع الثاني: التزام الناقل بنقل البضاعة والحفاظ على سلامتها

نقل البضاعة هو الالتزام الرئيسي للناقل، ويجب على الناقل أن يخصص للنقل آداة صالحة للقيام به مع مراعاة طبيعة البضاعة طول الرحلة.

[1] محمد الصالح، المرجع السابق، ص149.

[2] المادة 227 من قانون التجاري المصري

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص53.

يلتزم الناقل في الأصل بإتباع الطريق المتفق عليه أو الذي جرت العادة على اتباعه، فلا يجوز له أن يسلك طريقا اخر إلا إذ إضطرته قوة قاهرة[1].

وعلى الناقل الإلتزام بالنقل بنفسه لابواسطة ناقل آخر، وأن يراعي الميعاد المحدد بالإتفاق أو العادة، وإذا لم يتم النقل في الميعاد المحدد كان الناقل مسؤولا عن تعويض الضرر الذي لحق الشاحن من جراء التأخير في وصول البضاعة للمرسل إليه ما لم تبرره القوة القاهرة[2].

كما أن العبرة في الوقت الذي يستغرقه تنفيذ النقل وبالتالي في تحديد ميعاد الوصول والتسليم، بما هو متفق عليه أو متعارف عليه، وقد أقر المشرع صراحة حق المرسل في توجيه البضاعة أثناء النقل في نص **المادة 42 من القانون التجاري الجزائري** التي تقضي بأنه: "يحق للمرسل إبدال إسم المرسل إليه أو إسترداد الأشياء المنقولة مادامت في حيازة الناقل، بشرط أن يدفع له أجرة النقل عن المسافة المقطوعة.

وأن يعوض له ما صرفه وما لحقه من الضرر بسبب استرادها على أنه يجوز للمرسل أن يمارس هذا الحق.

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

2-إذا كان المرسل تسليم سند النقل وعجز عن تقديمه.

3-إذ طلب المرسل إليه إستلام الأشياء بعد وصولها إلى المكان الموجه إليه".

فلا يمكن القول مثلا أن للمرسل حق توجيه البضاعة المنقولة و بالتالي حق إصدار الأوامر بشأنها إلى الناقل طالما أنه لا يزال محتفظا بملكيتها وأن هذا الحق ينتقل إلى المرسل إليه منذ أن تنتقل إليه ملكيتها، لأن مثل هذا القول يزج بالناقل في مشاكل[3].

[1] مصطفى كمال طه، العقود التجارة و عمليات البنوك، المرجع السابق ، ص83.

[2] قراش أمينة و قرومي نسرين، المرجع السابق، ص56.

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص56.

كما يلتزم الناقل بضمان سلامة المنقول أثناء تنفيذ عملية النقل، وأيضا عليه القيام بما يقتضيه الحفاظ على الأشياء المراد نقلها أثناء الطريق وعليه العناية بها أثناء نقلها العناية المعتادة المفروضة في الناقل المحترف، بالقدر اللازم لتنفيذ التزامه بالنقل، كأن يقوم بوضع قماش سميك مشمع عليها لوقايتها من حرارة الشمس أو من الأمطار، وأن يضعها في المكان المناسب وأن يعيد رصدها إذا إنتقلت من مكانها بسبب إهتزاز وسيلة النقل[1].

وإذ إقتضت المحافظة على البضاعة أثناء الطريق إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيضها أو غير ذلك من التدابير الضرورية، وجب على الناقل القيام بها وأداء ما تستلزمه من مصاريف على أن يرجع بها على المرسل أو المرسل إليه[2].

الفرع الثالث: التزام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه:

يلتزم الناقل بتسليم الشيء محل النقل إلى المرسل إليه أو من يقوم مقامه. فينتهي الناقل من تنفيذ آخر التزاماته ومن تنفيذ العقد، بإعتبار هذا التسليم هو الغاية المتوخاة من العقد.

بحيث يتضمن وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه عمليتين متميزتين هما: الأولى مادية و هي التفريغ، والثانية قانونية وهي التسليم.[3]

هذا وقد نص المشرع المصري على التزام الناقل بتفريغ البضاعة، في **المادة 230 من القانون التجاري المصري** و التي تنص على :

1-يلتزم الناقل بتفريغ الشيء محل النقل عند وصوله ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك و في هذه الحالة الأخيرة لا يسال الناقل عن الضرر الذي وقع بسب التفريغ.

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص56.

[2] المرجع نفسه ، ص59.

[3] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص59.

2-و في جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ مالم يتفق أو يجري العرف على غير ذلك"[1].

بعد التفريغ يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه، وهذا بوضعها تحت تصرفه بأي طريقة تنفيذ قبوله بها كوضع حارس عليها من قبل المستلم، ويتم التسليم في المكان والزمان المتفق عليه وقد يكون هذا المكان محل المرسل إليه وقد يكون مكان اخر حدده الطرفان وقد يكون مخازن الناقل، وإذا لم يكن هناك إتفاق على مكان التسليم فالأصل أنه يتم لدى الناقل بعد إخطار المرسل إليه بصول البضاعة.

وتسليم البضاعة للمرسل إليه يقضى من الناقل وجوب التحقق من شخصية من يطالب بالبضاعة عند الوصول، ولا يسلم الناقل البضاعة للمرسل إليه إلا إذا ابرز له وثيقة النقل[2].

يكون للمرسل إليه الحق في فحص البضاعة قبل تسليمها للتحقيق من مطابقتها للبيانات الواردة في سند النقل حتى أن كان بها هلاك أو عجز أو تلف[3].

إذا رفض الناقل تمكين المرسل إليه من فحص البضائع جاز الحكم بالتعويض، كما يجوز اللجوء إلى القضاء، مطالبا بتعيين خبير لفحص البضائع وإثبات حالتها. ويثبت التسليم بإعطاء الإيصال إلى الناقل بإستلام البضاعة أو بالتأشير بالتسليم على سند النقل الذي يرافق البضاعة.

وإذ امتنع المرسل إليه عن تسليم البضاعة، جاز للناقل الإلتجاء إلى قاضي الأمور المستعجلة بطلب تعيين خبير لمعاينة البضاعة وإثبات حالتها، ويجوز للقاضي أن يأمر بإيداع البضائع لدى امين أو في مخزن عام وأن يأمر أيضا ببيع جزء منها بقدر أجرة النقل[4].

---

[1] المادة 230 من القانون التجاري المصري.

[2] جغوط عبير و عوامري فاطمة الزهراء، المرجع السابق، ص60.

[3] مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص84.

[4] المرجع نفسه، ص85.

ويترتب وفقا **للمادة 55 من القانون التجاري الجزائري** على إستلام الشيء المنقول ما يلي:

"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 3 أيام من تاريخ الإستلام ودون حساب أيام العطل، بتبليغ الناقل إحتجاجه المسبب بموجب اخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها.

ويكون هذا الإحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذ أثبت من الأشعار بإستلام الناقل أن الإحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه.

إذا طلب أحد الأطراف اجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول أو خلال ثلاثة أيام التالية لإستلامه إياه يكون بمثابة إحتجاج ولا محل عندئذ للقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة"[1].

المطلب الثالث

حقوق والتزامات المرسل إليه

يبرم عقد النقل البري للبضائع بين المرسل والناقل ورغم القاعدة العامة التي تنص على عدم قدرة العقد على تحميل الغير التزامات، إلا أن هذا العقد يرتب على "**المرسل إليه حقوق** "(الفرع الأول) و"**يحمله التزامات اتجاه الناقل** "(الفرع الثاني) وسنتطرق إلى الأساس القانوني لعلاقة الناقل بالمرسل إليه (الفرع الثالث).

الفرع الأول: حقوق المرسل إليه إتجاه الناقل

بالرغم من أن المرسل إليه لم يتعاقد مع الناقل إلا أنه قد تنشا عليه حقوق متمثلة في:

[1] المادة 55 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

أولا: حق المرسل إليه في توجيه البضاعة

يحق للمرسل إليه توجيه البضاعة عندما تكون تحت يد الناقل بمجرد تسلمه سند النقل بإصداره تعليمات للناقل، بالإمتناع عن مباشرة النقل أو وقفه أو توجيهها لشخص أخر أو إلى مكان آخر، طبقا لنص المادة 42 من القانون التجاري الجزائري[1].

ثانيا: حق المرسل إليه في فحص البضاعة قبل تسليمها.

من حق المرسل إليه فحص البضاعة قبل إستلامها من الناقل ودفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عليه ليتحقق من سلامتها ومن مطابقتها للبيانات الواردة بسند النقل، وعلى الناقل أن يمكنه من إجراء هذا الفحص طالما قام به بالوسائل المعقولة فالمرسل إليه قد يقبل البضاعة و يتسلمها دون تحفظ، وقد يقبلها مع التحفظ إذ وجد بها عيبا أو نقصا، وقد يرفض إستلامها[2]، وهذا ما أقرته المادة **231 من القانون التجاري المصري** حيث نصت: " **وللمرسل إليه طلب فحص الشيء قبل تسلمه فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلم الشيء**".

ثالثا: حق المرسل إليه في إستلام البضاعة

يلتزم الناقل بأن يسلم له البضاعة في المكان المتفق عليه ومن حق المرسل إليه، وعلى الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول البضاعة في حالة لم يتفقا على مكان معين، و هذا طبقا لنص المادة **45 من القانون التجاري الجزائري.**

رابعا: حق المرسل إليه في رفع دعوى عمومية

يستعمل المرسل إليه حق مدينه المرسل في مطالبة الناقل بالبضاعة عن طريق الدعوى غير المباشرة في حالة ما إذا أصابه ضرر إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر وصولها وعن طريق دعوى شخصية مباشرة تدعى دعوى مسؤولية الناقل[3].

[1] قراش أمينة و قرومي نسرين، المرجع السابق، ص60.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص63.

[3] مصطفى كمال طه، العقود التجارية و عمليات البنوك،المرجع السابق، ص86.

الفرع الثاني: التزامات المرسل إليه إتجاه الناقل

لا يترتب على المرسل إليه التزامات إلا إذا صدر منه قبول صريح أو ضمني بقبوله لهذه الإلتزامات، فإذا قبلها تترتب عليه الإلتزامات التالية:

أولا: التزام المرسل إليه بإستلام البضاعة

إن التزامات المرسل هي تسلم الشيء محل العقد عند وصوله في الميعاد المعين من قبل الناقل، وعند تخلفه فإنه يلتزم بمصروفات الخزن، ومتى تقدم المرسل إليه بتسليم الشيء وجب على الناقل تمكينه من إجرائه، بيد أن للمرسل إليه الحق بطلب فحص الشيء لكي يطمئن على سلامته من العيوب الظاهرة والخفية قبل تسلمه[1].

تطرق المشرع الجزائري في **المادة 46 من القانون التجاري** إلى مصير البضاعة في حالة رفض المرسل إليه تسلم البضاعة أو عدم وجود أو عدم تمكن الناقل من الإهتداء إليها.

ثانيا: الإلتزام بدفع أجرة ومصاريف النقل عند الوصول

يلتزم المرسل إليه بدفع أجرة النقل والمصاريف المستحقة متى كان متفق على تسديدها عند الوصول ، وأيضا متى قبل المرسل إليه عقد النقل وإذا لم يستلم الناقل أجرته حق له حبس البضاعة المنقولة حتى يتم دفع أجرة نقلها.

لذلك نصت المادة **40 من القانون التجاري الجزائري** على أنه: "**على المرسل دفع أجرة النقل و المصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة، و اذا اشترط دفع الأجرة عند وصول الأشياء المنقولة فيكون الناقل و المرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما**"[2].

[1] محمد الصالح، المرجع السابق، ص202.

[2] المادة 40 من القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.

يتضح من نص هذه المادة أن المرسل ملزم بدفع أجرة النقل وغيرها من المصاريف للناقل مالم يتم الاتفاق على أن يتحملها المرسل إليه، ولا يجوز للناقل البري ارغام المرسل إليه بدفع أجرة النقل عندما يرفض هذا الأخير تسلم البضاعة باعتباره أجنبيا على العقد[1].

الفرع الثالث: الأساس القانوني لعلاقة الناقل بالمرسل إليه:

اختلفت الاراء الفقهية في البحث عن المركز القانوني للمرسل إليه ولتبرير الإستثناء من قاعدة نسبية آثار العقد، ظهرت الآراء الفقهية التالية:

أولا: الإشتراط لمصلحة الغير

وهو الرأي المستقر عليه فقهيا وقضائيا، يرى ان المرسل عند ابرامه لعقد النقل البري للبضائع يكون متعاقدا لمصلحة المرسل إليه وعلى هذا فإن هذا الأخير يكتسب حقا مباشرا ككل مستفيد في اشتراط لمصلحة الغير[2].

يكون من حقه مطالبة الناقل بتسليم البضاعة والحصول على التعويضات المناسبة في حالة اخلال الناقل بإلتزامه.[3]

ثانيا: النيابة الناقصة

يذهب رأي أخر إلى الاستناد أن فكرة النيابة الناقصة فالمرسل عندما يتعاقد مع الناقل تكون له صفتان، صفته كأصيل عن نفسه وصفته كنائب عن المرسل إليه، لان المرسل يتعاقد بإسمه و لحساب المرسل إليه ولكنها نيابة ناقصة بحيث يبقى المرسل طرفا في العقد[4].

[1] شاوش ابتسام و مفلاح نعيمة، المرجع السابق، ص60

[2] شاوش ابتسام و مفلاح نعيمة، المرجع السابق، ص61.

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق، 73

[4] شاوش ابتسام ومفلاح نعيمة، المرجع السابق، ص61

غير أن هذه النظرية لم تسلم من النقد ويؤخذ عليها أنها تخالف بلا شك النية الظاهرة لكل من المرسل و المرسل إليه.

ثالثا: عقد النقل البري للبضائع عقد ثلاثي الأطراف

ذهب فريق اخر إلى القول بأن عقد النقل عقد ثلاثي الأطراف يضم الناقل والمرسل والمرسل إليه، وأن المرسل إليه يعتبر طرفا في هذا العقد وهو يعتبر استثناءا من القاعدة العامة في نسبية أثر العقد[1].

رابعا: حلول المرسل إليه مكان المرسل

أخذ هذا الإتجاه بنظرية الحلول ومعنى ذلك أن المرسل باختياره المرسل إليه فان هذا الأخير يصبح ذا صفة في عملية استلام البضاعة عند الوصول، ويترتب على هذا الحلول أن تنتهي كل صلة قانونية بين المرسل و الناقل. ولم تسلم هذه النظرية من النقد وعاب عليها ان هذا الرأي اقراره بانتهاء العلاقة بين المرسل والناقل وهذا ما يخالف ما استقر عليه الفقه والقضاء من استمرار هذه العلاقة بحيث يحق للناقل الرجوع بأجرة النقل على المرسل[2].(4)

[1] مصطفى كمال طه، العقود التجارية، ص.180

[2] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص75.

المبحث الثاني

مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

مسؤولية الناقل تعد من أهم موضوعات عقد النقل، فعقد النقل يضع على عاتق الناقل التزامات بتحقيق نتيجة ثم يكون الناقل مسؤولا عن هلاك او تلف البضاعة أثناء عملية النقل لذلك سنتطرق في هذا المبحث إلى "**حالات تحقق مسؤولية الناقل و حالات الإعفاء منها**" (المطلب الأول). و" **دعوى مسؤولية الناقل**" (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء منها

يعد الناقل مسؤولا اتجاه المرسل والمرسل إليه عن ضياع البضاعة أو تلفها أوالتأخير في تسليمها، لذلك سنتطرق إلى **الطبيعة القانونية والاطار الزماني لمسؤولية الناقل** (الفرع الاول) ،و**حالات تحقق مسؤولية الناقل** (الفرع الثاني) و**حالات الإعفاء منها** (الفرع الثالث):

الفرع الأول: الطبيعة القانونية والاطار الزماني لمسؤولية الناقل

يجب معرفة أولا **الطبيعة القانونية والإطار الزماني لمسؤولية الناقل** ثم حالات تحقق هذه المسؤولية وحالات الاعفاء منها:

أولا :طبيعة مسؤولية الناقل

قيام مسؤولية الناقل تتطلب أن ينشئ عقد النقل صحيحا مستوفيا 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 وأن الضرر كان راجعا لقوة قاهرة او خطأ المرسل أو المرسل إليه أو عيب في البضاعة[1].

إن التزام الناقل بمقتضى عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد[2].

أما موقف المشرع الجزائري فلم يعطي نصا صريحا على طبيعة مسؤولية الناقل، ولكن يمكن إستنتاجها من خلال نص **المادة 47 فقرة 1 من القانون التجاري الجزائري** تحت القسم الثاني المتعلق بعقد نقل الأشياء التي تجعل من مسؤولية الناقل البري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالإلتزام عقد النقل البري والغاء مسؤولية سلامة البضاعة ووصولها في الميعاد المحدد إلى المرسل إليه، و تقابل **نص المادة 47 من القانون التجاري الجزائري** نص **المادة 802 من القانون البحري**[3].

اذا ما أراد الناقل نفي المسؤولية فانه يقع على عاتقه عبىء اثبات ذلك طبقا لقواعد المسؤولية العقدية ، 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 يستلم الناقل البضاعة قبل بدأ 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، ومن ثم يكفي لقيام مسؤولية الناقل أن يثبت المدعي (المرسل و المرسل إليه) وأن الناقل قد استلم البضاعة منه وأنه حدث ضرر[4].

---

[1] قراش أمينة وقرومي نسرين، المرجع السابق، ص64.

[2] مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص89.

[3] بويعقوب عبد القادر، تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون التأمين والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم،2018/2017، ص29.

[4] قراش أمينة وقرومي نسرين، المرجع السابق،ص64.

ثانيا: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري عن نقل البضائع

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت استلام البضاعة المنقولة ووقوعها تحت سيطرته بحيث يصبح مسؤولا عن المحافظة عليها بصفة ناقل ومن هنا تتجلى ضرورة تحديد النطاق الزمني الذي تنشئ فيه مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تأخير وصولها، بحيث لا يبدأ الناقل بتنفيذ العقد إلا بعد أن تصير البضاعة في عهدته فإن ما يميز عقد النقل هو استمراريته في الزمن إذ أنه يمر بمراحل عدة ومختلفة تستوجب تحديد مسؤولية الناقل بدقة، فلابد من معرفة وقت سيران هذه المسؤولية ووقت انتهائها[1].

فمسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه البضاعة المنقولة ووقوعها تحت سيطرته بحيث يصبح مسؤولا عن المحافظة عليها بصفته ناقلا[2]، وعليه يمكن أن تبدأ مسؤولية الناقل قبل البدأ في تنفيذ عملية النقل، أي في الوقت الذي تكون فيه تحت حراسته، إلا أنه هناك حالة أخرى وهي عدم حضور المرسل إليه لإستلام البضاعة في المكان المدرج بسند النقل ولم يحضر بالرغم من التزامه بالحضور[3].

وهنا أول خطوة يقوم بها الناقل هي إخبار المرسل بذلك وأن يطلب منه تعليماته بهذا الشأن، في إنتظار وصول تعليمات المرسل، يجب على الناقل وضع البضائع في مكان امن و يمكن للناقل أن يتصرف في الشئ المنقول على الشئ من الفساد أو التلف ومن هنا لا يستطيع الناقل دفع مسؤولية إلا إذا أثبت أن عدم تحقيق النتيجة يرجع لسبب أجنبي لا بد فيه أو أنه كان لا يسلك الطريق المعاد والطبيعي بين محطة القيام والوصول واكثر عورة.

---

[1] بوقادة عبد الكريم، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها) المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الرابع، دون ذكر السنة،ص266.

[2] المرجع نفسه، ص267.

[3] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص72.

الفرع الثاني: حالات تحقق المسؤولية الناقل

تقضي **المادة 47** من القانون التجاري الجزائري بأنه: "**يعد الناقل مسؤولا من وقت تسليم الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها**"، ومنه نميز 3 حالات لتحقيق المسؤولية و هي:

أولا: حالة هلاك البضاعة

يقصد بهلاك البضاعة محل النقل انعدام أي قيمة مالية للبضائع أي تحطيمها أو ضياعها الكلي مما يؤدي إلى استحالة تسليمها إلى صاحب الحق فيها، ومثال ذلك سقوط الأمطار على شحنة من السكر وذوبانه نتيجة عدم تغليفه بالشادر البلاستيكي الحامي له من الأمطار.[1]

فقد يكون الهلاك كليا يتعلق بالبضاعة المنقولة جميعها كما اذا احترقت، وقد يكون هلاكا جزئيا للبضاعة عندما يسترجع المرسل إليه جزءا من البضاعة حتى لو كانت البضاعة عمليا من دون قيمة.

يضمن الناقل هلاك البضاعة المراد نقلها سواء كان الهلاك كليا كما في حالة احتراق البضاعة أو فقدها أو سرقتها أو هلاكها جزئيا. [2]

وهو ما اكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادرة بتاريخ: **1973/01/05**،بأنه **يوجد ضياع جزئي للبضاعة عندما يسترجع المرسل إليه جزءا من البضاعة حتى و لوكانت البضاعة عمليا من دون قيمة و قد يكون الهلاك كليا كما لو وصل الناقل و عجز عن تسليم كامل البضاعة كما إذا احترقت**[3].

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص263.

[2] شاوش ابتسام و مفلاح نعيمة، المرجع السابق، ص70.

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص78.

ثانيا: حالة تلف البضاعة

لا يكفي أن يحدث الحدث أو الواقعة أثناء فترة النقل ، بل يجب أن يتولد عنها ضرر للبضائع المتمثل في التلف والتعييب، ويقصد بالتلف أي عطب يصيب البضائع يؤثر على قيمتها[1].

يسأل الناقل عن تلف البضاعة بها ومن أمثلته الكسر أو الصدأ وأيضا وصول بعض السلع كالحبوب مبتلة، أو الفواكه متعفنة، ويتضح العيب بالنظر إلى البضاعة حتى يتم تسليمها للمرسل إليه، ولذلك يتعين على هذا الأخير ألا يتسلم البضاعة إلا بعد إثبات تحفظاته عليها حين يصيبه التلف موضحا للناقل ما لحقها[2].

ثالثا: حالة التأخير في تسليم البضاعة

ويسأل الناقل عن الأضرار التي تنجم عن التأخير، لأنه لا مصلحة للمرسل إليه في تسلم البضاعة بعد الميعاد المحدد[3]، وفي حالة عدم وجود إتفاق على ذلك، ففي الميعاد الذي يحدده العرف بالنسبة للناقل العادي فإنه يكون مسؤول عن ذلك.

الفرع الثالث: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية

نصت المادة 48 من القانون التجاري الجزائري على حالات إعفاء الناقل من المسؤولية الناجمة عن هلاك أو تلف أو التأخير في وعليه يتضح من نص المادة أن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية هي".

[1] بن جيلالي سميرة، المسؤولية الناشئة في حالة إخلال الناقل الجوي للبضائع بالإلتزام بالسلامة، العدد التاسع، المجلد الثاني، جامعة أبي بكر بلقايد،تلمسان،2018، ص803.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص71.

[3] شتواح العياشي، المرجع السابق،ص79.

أولا: القوة القاهرة

القوة القاهرة هي: "حدث لا يمكن توقعه ولا يمكن تفاديه تجعل تنفيذ الإلتزام على النحو المتفق عليه مستحيلا كالزلازل والفياضنات والحروب وغيرها[1]. و إذا كان الهلاك أو التلف او العيب او النقصان يرجع إلى قوة قاهرة فلا يسأل الناقل عن ذلك، ولايعتبر من القوة القاهرة إلا الحوادث التي تتسم بالأهمية وإستحالة تجنبها.

يعد كذلك من قبيل القوة القاهرة فعل الغير إذ توفرت فيه الشروط حيث لايمكن دفعه ولا توقعه ولم يكن لإهمال الناقل دخل في إمكان حدوثه كالسرقة بقوة السلاح رغم وجود حراسة كافية[2]. أو كحادث مفاجىء كإنفجار إطار الشاحنة أو إحتراق محركها أو خروج القطار عن السكة فهو لا يرفع المسؤولية عن الناقل لو لم يكن له يد في حصوله لأنه يعد من المخاطر العادية للإستغلال.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذا الشأن كنظيره المصري فقد نصت **المادة 214 على:**

1- "لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل إنفجار وسائل النقل أو إحتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الألات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت أنه إتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل و لمنع ما تحدثه من ضرر.

[1] آمال زيدان عبد الله، عقد النقل البري للبضائع دراسة مقارنة في النظام السعودي و المصري، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الاول ،السنة الحادية و ستون،2019/ ص60.

[2] جغوط عبير و عوامري فاطمة زهرة، المرجع السابق، ص71 .

2- وكذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو اصابتهم بضعف بدني او عقلي أثناء العمل ولوثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية"[1].(3)

ومنها يتضح أن الحادث لا يعتبر بذاته قوة قاهرة، بل تثبت له هذه الصفة للملابسات وظروف الحال، ولا يكفي إستنباط القوة القاهرة من إنتفاء خطأ الناقل أو تابعيه، بل لابد من تعيين الحادث وإثبات أنه لم يكن متوقعا وأنه يجعل الوفاء مستحيلا، ويقع عبء هذا الإثبات على الناقل فإذا عجز عن إثبات السبب الحقيقي للضرر ظل مسؤولا[2].

ثانيا: خطأ المرسل أو المرسل إليه

تنتفي مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء المنقول أو تلفه أو تأخير وصوله عن الميعاد المحدد إذا أثبت أن هذه النتيجة قد نشأت بسبب خطأ المرسل أو المرسل إليه[3].

من أمثلته عدم احكام حزم البضاعة أو سوء تغليفها وكأن يقدم المرسل بيانا خاطئا عن نوع البضاعة وطبيعتها فلم يتمكن الناقل من إتخاذ الإحتياطات التي تفرضها طبيعة البضاعة الخاصة، وكأن تصادر البضاعة بوصفها من المهربات، وكأن تضيع البضاعة لعدم كفاية العلامات المميزة لها[4].

فإذ أثبت وجود خطأ مشترك بين الناقل والمرسل أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها وجب التخفيف من مسؤولية الناقل وتحميل المرسل جانبا من الضرر.

[1] المادة 214 من القانون التجاري المصري.

[2] مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص91.

[3] جغوط عبير و عوامري فاطيمة زهرة، المرجع السابق، ص74.

[4] مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق،ص92.

ثالثا: العيب الذاتي للبضاعة

يعفى الناقل البري للبضائع من المسؤولية عما يلحق البضاعة المنقولة من ضياع او تلف او تأخير وقع نتيجة عيب داخلي فيها أو نتيجة طبيعتها الذاتية، مما يجعلها لا تتحمل النقل كما لو كانت مواد قابلة للاشتعال الذاتي كالفحم ، او فاكهة شديدة النضج تتعرض للتعفن، أو سوائل قابلة للتخمر أو التبخر، ويقع على عاتق الناقل اثبات حدوث الضياع أو التلف أو التأخير بسبب هذه العيوب الذاتية[1].

لذلك يجب على الناقل لكي يعفى نفسه من المسؤولية في هذه الحالة أن يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناجم عن عيب خاص بها، وأن هذا العيب هو السبب الوحيد في هلاك او تلف البضاعة[2].

يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتي في البضاعة محل النقل ولوكانت وثيقة النقل خالية من أي تحفظ يتعلق به.

لكن إذا ثبت أن الناقل قد تأخر في عملية النقل، وأنه استعمل وسائل بطيئة وترك البضاعة على الأرصفة، ولا يقتصر الامر على مجرد أن يثبت أنه لم يكن يستطيع أن يحول بوسائله وعنايته العادية بينها وبين الهلاك أو التلف، وهو مكلف في حدود عنايته العادية أيضا، بأن يحصر التلف في أضيق نطاق ممكن فيقلل من الخسائر ما إستطاع[3].

رابعا: عبء الإثبات

يقع عبء الإثبات في حالات الإعفاء من المسؤولية عن هلاك البضاعة اوتلفها أو تأخير وصولها على عاتق الناقل، إلا في حال تحفظه عند الإستلام من جراء عيب فيها، فهذا التحفظ

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص81.

[2] جغوط عبير وعوامري فاطيمة زهرة، المرجع السابق، ص72.

[3] المرجع نفسه، ص73.

يولد لمصلحته قرينة على أن الهلاك بسبب ذلك وليس نتيجة خطئه او خطأ تابعيه، لكنها قرينة بسيطة يحق للمرسل او المرسل إليه أن يطعن فيها، ولا يكون إعفاء الناقل كليا، إنما يتحمل قدر ما يعادل مقدار ما أسهم به خطئه في تحقيق الضرر ويخضع ذلك لتقدير قاضي الموضوع[1].

الفرع الثالث: طرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع

بين المشرع الجزائري للناقل في نص المادة 52 من قانون تجاري طرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع وسمح له بتضمينها كشروط في عقد النقل البري للبضائع، لذلك سنتطرق اولا **للإعفاء الإتفاقي من المسؤولية** ، ثم **التحديد الإتفاقي لمسؤولية الناقل** ثانيا:

أولا: الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية:

تنص **المادة 52 من القانون التجاري الجزائري** على: "فيما عدا حالة الإشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل، عدا حاله الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه:

1. تحديد مسؤولية بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهميا،
2. إعفاؤه كليا او جزئيا من مسؤولية التأخير.
3. يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفى الناقل كليا من مسؤوليته عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف. "

[1] دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، موجهة لطلبة اولى ماستر تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان،2020/2019 ص37.

بإستقراء هذا النص يتبين أن المشرع أقر جواز إتفاقي الناقل مع المرسل على إعفائه من المسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، وعدم جواز الإتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة ضياع أو تلف البضاعة المنقولة[1].

لذلك إذ إتفق الناقل مع المرسل على إعفاءه من المسؤولية في كل الحالات التي تتحقق بمقتضاها، فيضل الإتفاق على الإعفاء من تحمل تبعة الضياع أو التلف ويلتزم الناقل بالتعويض بالرغم من وجود إتفاق على اعفائه من المسؤولية[2].

يعد إعفاء من المسؤولية كل شرط من شأنه أن يلزم المرسل او المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين على مسؤولية الناقل وكذا شرط تنازل المرسل أو المرسل إليه عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشيء ضد إخطار النقل، كما يجوز للناقل أن يشترط إعفاءه الكلي او الجزئي من المسؤولية عن التأخير شرط أن يرد هذا كتابة في وثقية النقل والا اعتبر كأنه لم يكن وإذا اثبت أن التأخير ناشيء عن خطأ جسيم او غش من قبل الناقل أو أحد تابعيه يكون مسؤولا.[3]

ثانيا: التحديد الإتفاقي لمسؤولية الناقل

أجاز المشرع الجزائري في نص المادة 52 سالفة الذكر من القانون التجاري الجزائري للناقل تحديد مسؤوليته في حالة ضياع البضاعة أو تلفها.

ويقصد به الشرط الذي يحدد به الناقل البري مسؤوليته بمبلغ معين مهما بلغت قيمة الضرر المترتب عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في وصولها ، ويكون تخفيف الناقل البري من هذه المسؤولية عن طريق تحديد مبلغ معين أو نسبة معينة في حالة هلاك البضاعة

[1] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص88-89.

[2] المرجع نفسه، ص89.

[3] دلال يزيد، المرجع السابق، ص37.

أو تلفها أو التأخر في وصولها إلى المرسل، بحيث لاتتعدى المسؤولية هذا المبلغ أو هذه النسبة ويتم عن طريق بند اتفاقي في العقد وهذا طبقا لنص المادة 52 السالفة الذكر.[1]

وتحديد المسؤولية يكون بوسائل مختلفة منها وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم الناقل كتعويض، وفي هذه الحالة لا يلزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذ كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة[2].

أما اذا تجاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي، 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[3].

لذلك فإنه يشترط لتحديد مسؤولية الناقل مايلي:

"أ–أن يتم الإتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في حالة ضياع البضاعة أو تلفها فقط، أما في حالة التأخير فيجوز الإتفاق على إعفاء الناقل إعفاءا كليا او جزئيا.

ب–أن لايكون التعويض وهميا، فإذا إتفق الناقل مع المرسل على تحديد مسؤولية بمبلغ يقل كثيرا عن قيمة البضاعة، فلا يعتد بهذا الإتفاق لأن التعويض المتفق عليه يتناسب مع الضرر الذي لحق بالمرسل إليه، و يلتزم الناقل بالتعويض المناسب للضرر الحقيقي الذي يقدره القاضي.

ج–ألا يكون التلف أو الضياع الذي لحق بالبضاعة راجعا إلى الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو أحد تابعيه، فإذا كان الضياع أو التلف بسبب الخطأ العمدي او الجسيم

[1] شاوش ابتسام، المرجع السابق، ص 81.

[2] جغوط عبير و عوامري فاطمة الزهراء، المرجع السابق، ص77.

[3] مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق،ص94.

من جانبه أو من جانب أحد تابعيه فيلتزم الناقل بدفع التعويض المناسب للضرر الذي لحق بالمرسل او المرسل إليه.

د- أن يلحق بالمرسل أو المرسل إليه ضرر فإذا أثبت الناقل أن المرسل أو المرسل إليه لم يلحقه أي ضرر كأن يثبت أن البضاعة قد وصلت سليمة في الميعادد المتفق عليه، ففي هذه الحالة لا يستحق التعويض.

هـ-أن لا يكون الضرر الذي لحق المرسل او المرسل إليه يقل عن مقدار التعويض الإتفاقي، فإذا كان أقل منه فلا يستحق المرسل أو المرسل إليه كل المبلغ المتفق عليه، بل يستحق مقدار ما لحقه من ضرر، ولا يجوز له أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذ أثبت صدور غش أو الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم من الناقل او احد تابعيه، وحينئذ يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا."[1]

المطلب الثاني

دعوى مسؤولية الناقل

للمضرور أن يطالب بحقه في التعويض في مواجهة الناقل البري بسبب الضرر الذي قد أصابه من الحادث، فله أن يرفع دعوى قضائية أما الجهة المختصة المحددة قانونا ، لذلك سنتطرق إلى "**الأحكام العامة لدعوى المسؤولية** "(الفرع الأول) و" **سقوط دعوى المسؤولية**" (الفرع الثاني).

[1] عيسى بلفاضل، الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، المجلد15، العدد 2، 2022،ص145،144.

الفرع الأول: أحكام عامة لدعوى مسؤولية الناقل:

تقام دعوى المسؤولية للناقل البري للبضائع بحسب الأصل من المرسل بإعتباره الطرف الأصيل في عقد النقل البري وقد ترفع أيضا من طرف المرسل إليه بإعتباره المستفيد من عقد النقل لذلك سنتطرق إلى:

أولا: أطراف دعوى مسؤولة الناقل

1-**المدعى عليه** : المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو دائما الناقل، وليست هناك صعوبة اذا كان الناقل على قيد الحياة، ولكن تثور الصعوبة في حالة وفاة الناقل في تحديد من ترفع عليه الدعوى، في هذه الحالة ترفع الدعوى على من يخلفون الناقل في حدود ما آل إليهم من تركة. [1]

2-**المدعى:** قد يكون المرسل أو المرسل إليه، أي من يكون قد لحقه الضرر منهما، فيكون لكل منهما الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل مطالبا بالتعويض[2].

ثانيا: الإختصاص القضائي:

1-الإختصاص النوعي: جاءت **المادة 32** من **قانون** رقم: **09/08**[3] **المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية** ليبين أن قضايا النقل تفصل فيها الأقطاب المنعقدة في بعض المحاكم ولم يبين بعد هذه الأقطاب، وتجدر الإشارة أن الإختصاص النوعي هو من النظام

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص92.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص92.

[3] قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 ،الموافق 25 فيفري 2008 ،يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

العام، يمكن إثارته في أي مرحلة كانت فيها الدعوى من الطرفين او من الجهة القضائية وهذا طبقا للمادة 36 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية[1].

فيلاحظ أنه إذا كان المدعى على الناقل تاجرا فيرفع دعوى امام القسم التجاري، أما إذا كان غير تاجرا فيرفع دعوى أما القسم التجاري، أما إذا كان غير تاجرا فله الخيار بين رفعها أمام القسم المدنى او التجاري[2].

2-الإختصاص الإقليمي

يعني الإختصاص الإقليمي الحيز الجغرافي الذي تختص فيه المحكمة بالنظر والفصل في المنازعات التي تثور فيه والذي يتم تحديده ضمن حدود اقليمية محددة له قانونا بموجب المرسوم رقم: 63/98 المؤرخ في 16 فيفري 1998 المحدد لأختصاص المجالس القضائية تطبيقا للأمر رقم: 11/97 المتضمن التقسيم القضائي، تقتضي القواعد العامة في الاختصاص الاقليمي باقامة دعوى مسؤولية الناقل امام محكمة موطن المدعى عليه، اضافة الى هذا اعطى المشرع للمدعى في دعوى مسؤولية الناقل الحق برفع دعواه امام المحاكم الاتية:

1-محكمة مكان التسليم الفعلي للبضاعة .

2-محكمة المكان المتفق عليه لتسليم البضاعة.

3-محكمة مكان احد فروع شركة النقل.

[1] بن صر حورية، عقد النقل الجوي للبضائع ،مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 2012/2011، ص132.

[2] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص92.

ثالثا: صاحب الحق في دعوى مسؤولية الناقل:

يثبت الحق في الدعوى على الناقل للمرسل أو المرسل إليه، فالمرسل له الحق في رفع الدعوى لأنه طرف في العقد، فإذا أخل الناقل باللإلتزامات الناشئة عن العقد فيكون للمرسل أما أن يطالبه بتنفيذ التزاماته او يطالبه بالتعويض[1].

يرى الكثير من شراح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية أن الصفة في الدعوى بالمعنى المتقدم ما هي إلا تعبيرا آخر عن شرط المصلحة فهو أن تكون المصلحة شخصية ومباشرة للمدعى، بمعنى أن الشخص صاحب الدعوى يجب أن يكون قد تضرر من تعرض وقع على حق يخصه هو شخصيا، وبالتالي إدماج شرط الصفة في المصلحة[2].

أما المرسل إليه فيحق له رقع الدعوى ضد الناقل وضد كل من يثوب عنه، إذا استلم البضاعة، لأن إستلامه للبضاعة دليل على قبوله العقد، أما إذ رفض استلام البضاعة فإنه يبقى طرفا أجنبيا عن العقد، وبالتالي لا يحق له الإدعاء ضد الناقل إلا إذا كان رفضه مبررا بسبب له علاقة بعمل الناقل، ففي هذه الحالة لا يرفض العقد بحد ذاته وأنما يرفض فقط البضاعة محل العقد وبالتالي يستطيع إذن الإدعاء ضد الناقل[3].

رابعا: تقدير التعويض

متى تثبت مسؤولية الناقل فإنه يلتزم بتعويض المضرور عما لحقه من خسارة وما فاته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة لعدم الوفاء بالتزامه أو تأخره في الوفاء مالم ينص العقد او القانون على طريقة معينة لتقدير مبلغ التعويض طبقا لنص الفقرة الأولى من المادة 182 من القانون المدني الجزائري، وعلى ذلك يشمل التعويض الأضرار المتوقعة والغير متوقعة عند ابرام العقد، مالم يتفق على خلاف ذلك، وشرط عدم إرتكاب الناقل غشا أو خطأ جسيم.

---

[1] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص93.

[2] جغوط عبير وعوامري فاطمة الزهراء، المرجع السابق، ص80.

[3] شتواح العياشي،المرجع السابق، ص93.

قد 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 أصاب البضاعة أقل التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة[1].

الفرع الثاني: سقوط دعوى مسؤولية الناقل

أتاح المشرع الطريق أمام الناقل لدفع مسؤوليته إذا توفرت شروط معينة وأشار كذلك إلى تحديد مدة قصيرة لتقادم مسؤولية الناقل.

لذلك سنتطرق الى **سقوط دعوى مسؤولية الناقل بالدفع بعدم القبول** أولا، و **سقوط دعوى المسؤولية بالتقادم** ثانيا:

أولا: سقوط دعوى المسؤولية بالدفع بعدم القبول

تنص **المادة 67 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية** على الدفع بعدم القبول والتي نصت على :"**الدفع بعدم القبول، هو الدفع الذي يرمى إلى التصريح بعدم قبول طلب الخصم لإنعدام الحق في التقاضي، كإنعدام الصفة وإنعدام المصلحة، والتقادم وإنقضاء الأجل المسقط وحجية الشيء المقضي فيه، وذلك دون النظر إلى موضوع النزاع**".

أما بخصوص سقوط دعوى المسؤولية بالنسبة للمرسل والمرسل إليه فقد تطرق إليه المشرع في نص المادة **55 من القانون التجاري الجزائري التي نصت على :**

"يترتب عن إستلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من اجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من

[1] قراش أمينة وقرومي نسرين، المرجع السابق، ص70-71.

تاريخ إستلام ودون حساب أيام العطل، بتبليغ الناقل إحتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها.

ويكون هذا الإحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا ثبت من الأشعار بالإستلام الناقل إن الإحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة اعلاه.

وإذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول أو خلال الثلاث أيام التالية لإستلامه "إياه يكون طلبه بمثابة إحتجاج ولا محل عندئذ للقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفترة الأولى من هذه المادة".

لا يجوز للناقل أن يدفع بعدم القبول إلا إذا أثبت أن المرسل إليه قد إستلم البضاعة المنقولة فعلا لأن الإستلام الفعلي هو الذي يثبت أن المرسل إليه قد قبل البضاعة وتمكن من الكشف عليها وتمحصها وتأكد من حالتها و مقدارها أو وزنها طبقا كما هو مبين في سند النقل ولذلك لا يكفي أن يوقع المرسل إليه على مستند النقل بما يفيد الإستلام دون أن يتسلم فعلا، و لا يكفي لتحقيق التسليم الفعلي مجرد إخطار الناقل للمرسل إليه بأن البضاعة تحت تصرفه موجودة في مخازنه[1].

إن طلب إجراء الخبرة المقدم من الناقل أو المرسل/ المرسل إليه اعتبره المشرع بمثابة إحتجاج، وطلب الخبرة يكون مقدم إلى رئيس المحكمة المختصة بموجب عريضة من اجل تقديم خبير أو أكثر، بموجب أمر على عريضة **طبقا للمواد 312/311/310 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. ج**، حتى يستطيع الناقل أن يدفع بعدم القبول.

وبموجب **المادتين 53 و 54 م القانون التجاري الجزائري** يقدم طلب الخبرة والتي نصتا على التوالي على:

[1] سعادة فاتح، المرجع السابق، ص97.

"إذ قام نزاع في شأن تكوين عقد النقل أو تنفيذه أو طرأ حادث أثناء تنفيذ عقد النقل فيعهد لخبير واحد أو أكثر معينين بأمر صادر عن رئيس لمحكمة المختصة بناء على عريضة للقيام بتحقيق ومعاينة حالة الأشياء المنقولة أو المراد نقلها وخصوصا أن اقتضى الحال كيفية تنسيقها ووزنها و نوعها".

"يكون الطالب ملزما تحت مسؤولية بأن يوجه الدعوى لحضور هذه الخبرة بواسطة رسالة موصى عليها أو برقية، ويمكن إدخال جميع الأطراف في الدعوى خاصة المرسل أو المرسل إليه والناقل والوكيل بالعمولة، على أنه يمكن الإعفاء من إتمام الإجراءات المقررة بهذه الفقرة كليا أو جزئيا بترخيص صريح بنص عليه في الأمر المذكور.

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

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

أما المشرع المصري فقد خصص **المادة 251** لتبيان أحكام دفع الناقل بعدم قبول دعوى المسؤولية والتي نصت على:

"1-تسليم الشيء محل النقل دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب التلف والهلاك الجزئي مالم يثبت المرسل إليه حالة الشيء، ويقيم الدعوى على الناقل خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم.

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

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

ب-إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي او التلف بمعرفة إثبات حالة الشيء المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة .

3-يكون إثبات حالة الشيء المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضي المختص بأمر على عريضة".[1]

يلاحظ أن المشرع المصري اشترط لأعمال الناقل الدفع بعدم القبول ألا يقوم المرسل إليه بإثبات حالة البضاعة ورفعه دعوى ضد الناقل خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم كما يلاحظ أن المشرع المصري أقر صراحة بعدم جواز الدفع بعدم القبول من الناقل الذي يثبت أن الهلاك الجزئي او التلف نشأ نتيجة غشه أو خطأه الجسيم أو تعمد إخفاء هذا الهلاك أو التلف[2].

ثانيا: سقوط دعوى المسؤولة بالتقادم

تنص **المادة 61 من القانون التجاري الجزائري** على ما يلي:

"كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء او عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة .

تسري هذه المهلة في حالة الضياع الكلي إبتداءا من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه.

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

ومن 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 او الدعاوي التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على الناقل، بسبب تلف أو ضياع البضائع المنقولة، أو تأخير في توصيلها

[1] المادة 251 من القانون التجاري المصري.

[2] سعادة فاتح، المرجع السابق ، ص100.

عن الميعاد المتفق عليه، وعليه هذه سنة تنطبق على جميع الدعاوي الناشئة عن العقد سواء رفضها الناقل أو المرسل او المرسل إليه[1].

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

ويترتب على التقادم سقوط دعوى المسؤولية، يجب إذا رفع المدعى الدعوى إلى المحكمة المختصة يكون للمدعى عليه أو وكيله الدفع بسقوط الدعوى بالتقادم، أما إذا لم يدفع المدعى أو وكيله بذلك فالمحكمة تنظر في الدعوى، لأنه لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها، فإذا رفعت الدعوى على الناقل، او على العكس رفعت على المرسل او المرسل إليه، فيجب على المدعين أن يتمسك بسقوط الدعوى بالتقادم ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو كانت أمام المحكمة الإستئنافية وهذا ما نصت عليه **المادة 321** من القانون المدني الجزائري بقولها "**لا يجوز للمحكمة أن تقضى تلقائيا بالتقادم بل يجب أن تكون ذلك بناء على طلب المدني أو أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه و لو لم يتمسك المدني به، و يجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى و لو امام المحكمة الإستئنافية**"[2].

لا يستطيع المدعى عليه أن يتمسك بمدة التقادم القصيرة المشار إليها في المادة 61 من القانون التجاري الجزائري، وهي مدة سنة في أية دعوى تنشأ عن عقود النقل البري للبضائع أو 3 أشهر في دعوى رجوع الناقل على الناقلين المتعاقبين، إذ صدر منه أو من أحد تابعيه غش أو خطأ جسيم، بمعنى خضوع الدعاوي في هذه الحالات للتقادم وفقا للقواعد العامة للقانون المدني[3].

[1] شتواح العياشي، المرجع السابق، ص98.

[2] المرجع نفسه، ص99.

[3] المرجع نفسه، ص100.

الخاتمة

بعد دراستي لموضوع عقد النقل البري للبضائع، تبين أن هناك قصور في الأحكام والقواعد المنظمة له ،على الرغم من الأهمية التي يلعبها النقل في تنمية الإقتصاد الوطني، والخصوصية التي يتميز بها هذا النوع من العقود. الا أن المشرع الجزائري لم يقم بتعديل النصوص المنظمة له منذ صدور القانون التجاري سنة 1975.

فنجد أنه قد نظم هذا العقد في القانون المدني، واجتهد في وضع أحكام خاصة تنظم عقد النقل البري للأشخاص والبضائع نظرا للتطور المستمر في هذا المجال وتطور وسائل النقل و تنوعها بالإضافة إلى أهميته الكبيرة في الحياة اليومية.

حيث قام المشرع الجزائري بوضع أحكام خاصة تنظم هذا العقد بظهور شركات النقل الوطنية الخاصة والعامة ،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.

ومن خلال دراستي لهذا الموضوع توصلت إلى العديد من النتائج و هي:

1-عقد النقل البري للبضائع عقد رضائي يبرم بين الطرفين الناقل والمرسل بمجرد تبادل الإيجاب والقبول ، كما أنه من العقود الملزمة لجانبين اذ يرتب على طرفيه التزامات ويمنحهم حقوق، كما يعد عملا تجاريا بالنسبة للناقل، وذو طابع مدني او تجاري بالنسبة للمرسل او المرسل إليه، اذا كان تاجرا او أبرم العقد لأمور تتعلق بتجارته.

2-عقد النقل البري هو من العقود التي لا يشترط فيها القانون افراغها في شكل معين. وهو عقد كغيره من العقود التجارية يجوز اثباته بكافة طرق الإثبات في المواد التجارية عملا بمبدأ حرية الإثبات الا أن الكتابة في هذا النوع من العقود تحتمها الضرورة العملية فأجاز المشرع ان يتم اثبات العقد بمستند كتابي يدعى وثيقة النقل.

3- يرتب عقد النقل البري للبضائع التزامات على أطرافه بحيث:

-المرسل ملتزم بتقديم البيانات الكافية والصحيحة عن البضاعة المرسلة، وعن هوية المرسل إليه، وعن مكان وصول البضاعة. ويلتزم بإعداد البضاعة للنقل بشكل يقيها من خطر الضياع أو التلف. كما يلتزم بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل في الزمان و لمكان المتفق عليهما . ويلتزم أيضا بدفع الأجرة النقل والمصروفات الملحقة بها إذا تم الاتفاق على استحقاقها عند الارسال.

-وفيما يتعلق بالناقل فهو يلتزم أولا باستلام وشحن ونقل البضاعة مع وجوب المحافظة على سلامتها، كما يلتزم بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه . ويبقى أهم التزام للناقل هو الالتزام بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه سليمة ، وهو التزام بتحقيق نتيجة . وعندما يخل الناقل بهذا الالتزام تقوم مسؤوليته التعاقدية التي تخول للمرسل او المرسل إليه حق مطالبته بالتعويض عن الأضرار الواقعة.

- أما المرسل إليه فيلتزم باستلام البضاعة ودفع الأجرة النقل إذا كانتا مستحقتين عند الوصول كما يخول له القانون حق توجيه الناقل في نقله البضاعة متى كان حاملا لسند النقل

4-مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية، تقوم في حالة ضياع البضاعة المنقولة أو تلفها أو تأخر تسليمها للمرسل إليه أساسها الخطأ المفترض للناقل، وتخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في القانون المدني.

5-حتى يتخلص الناقل من المسؤولية، ماعليه الا أن ينفي الخطأ المنسوب إليه بإثباته أن التلف أو الهلاك أو التأخير كان بسبب قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

6-ويجوز للناقل الاتفاق مع المرسل على اعفاءه من المسؤولية في حالة تأخره في تسليم البضاعة المنقولة للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه. ولا يجوز له الاتفاق معه على اعفاءه في حالتي الهلاك أو التلف.

7-أقر المشرع الجزائري للناقل حقه في اسقاط دعوى المسؤولية المرفوعة ضده عن طريق الدفع بعدم القبول، وضبطه بشروط محددة، كما قد تسقط عن طريق التقادم السنوي.

أما الإقتراحات التي أرى أنها مناسبة من خلال دراستي المتواضعة لأحكام عقد النقل البري للبضائع فهي:

1.اعادة صياغة نص صياغة نص **المادة 36 من القانون التجاري** و ذلك بالنص صراحة في التعريف على قيام الناقل بالنقل بوسائله الخاصة.

2.تصحيح الخطأ المادي الواقع في **نص المادة 40 القانون التجاري الجزائري** باستبدال مصطلح "الناقل" بمصطلح "المرسل".

3.تعديل **نص المادة 41 القانون التجاري الجزائري** باضافة اسم المرسل و عنوانه و البيانات التي يطلبها الناقل متى كانت ضرورية لعملية النقل.

4.استحداث مادة تنص على حجة مستند النقل فيما ورد فيه من البيانات، وعلى من يدعي خلاف ذلك اثبات ذلك.

5.تضمين نص **المادة 40 من القانون التجاري الجزائري** باضافة فقرة جديدة تقضي بحق الناقل في حبس البضاعة اذا اشترط دفع الأجرة عند الوصول و أخل المرسل اليه عن دفعها.

6.استبدال" مصطلح التحزيم" الوارد في **المواد 43 و 44 من القانون التجاري الجزائري** بمصطلح الاعداد لأن هذا الأخير أوسع من مصطلح التحزيم ،بحيث يشمل التحزيم، التغليف، التعبئة، التشخيص.

7.استحداث مادة جديدة للنص على الضمانات التي يتمتع بها الناقل البري لاستيفاء حقه في أجرة النقل والمتمثلة في حق الحبس وحق الامتياز الناتج عن التنفيذ على البضاعة محل النقل.

8.النص على أحكام خاصة لتعويض المضرور في حالة ثبوت مسؤولية الناقل.

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

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

1/ الكتب

1- إبراهيم سيد أحمد، العقود و الشركات التجارية، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر،1999.

2- بشير هدفي، الوجيز في شرح قانون العمل وعلاقات العمل الفردية والجماعية، دار الريحانة للكاتب، القبة، الجزائر، .2006

3- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح القانون التجاري الجزء الأول، دون ذكر الطبعة،عمان،1999.

5- عزيز العكيلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن،.2008

6- علي فيلالي، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الطبعة الثالثة، الجزائر، .2013

7- محفوظ لشعب، المبادىء العامة للقانون المدني الجزائري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، .2007

8- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك-وفقا لقانون التجارة الجديد رقم17 لسنة1999، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية، مصر،2002.

9- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر التجاري، دون ذكر طبعة، الاسكندرية ،2005.

10- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري، الشركات التجارية، الملكية الصناعية، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، .2012

11- محمد صالح ، النظرية العامة، التاجر، العقود التجارية، العمليات المصرفية، القطاع التجاري الإشتراكي، مطبعة جامعة بغداد،، القانون التجاري، القسم الأول, بغداد 1987.

12- نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.

13- نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون التجاري الجزائري، ط14، دار هومة، بوزريعة، الجزائر، .2013

14- هاني دويدار، النقل البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، لبنان، 2008.

2/ الرسائل الجامعية

أطروحات الدكتوراة

1- بن عبد السلام كمال، تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص قانون خاص معمق، كلية الحقوق، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، 2018/2017.

رسائل الماجستير

1. بن صر حورية، عقد النقل الجوي للبضائع، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق-بن عكنون- جامعة الجزائر1، 2012/2011.
2. شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005/2004.

مذكرات الماستر

1. بن شريف ابتسام أمينة حجية السندات الرسمية والعرفية في القانون المدني الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر تخصص قانون عقاري، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، جلفة، 2018/2017.
2. بويعقوب عبد القادر، تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون التأمين والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم،2018/2017.
3. بن عبيد هجيرة، عقد النقل الجوي، مذكرة لإستكمال شهادة ماستر، تخصص قانون شركات، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة ،2016/2015.
4. –جغوط عبير وعوامري فاطمة زهرة، عقد النقل البري للبضائع في التشريع الجزائري ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص قانون اعمال ،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8ماي 45، قالمة، 2015/2014.
5. سعادة فاتح، عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة المسيلة، 2013–2014.
6. قراش أمينة وقرومي نسرين، ،خصوصية عقد النقل البري للأشخاص و البضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة اكلي محند اولحاج ،البويرة،2021/2020.

3–المقالات القانونية

أ–المجلات:

1. آمال زيدان عبد الله، عقد النقل البري للبضائع دراسة مقارنة في النظام السعودي و المصري، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية، العدد الاول ،السنة الحادية و ستون 2019.

2. بوقادة عبد الكريم، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها) المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الرابع.

3. بن جيلالي سميرة، المسؤولية الناشئة في حالة إخلال الناقل الجوي للبضائع بالإلتزام بالسلامة، العدد التاسع، المجلد الثاني، جامعة أبي بكر بلقايد،تلمسان،2018.

4. عيسى بلفاضل، الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع، مجلة الحقوق و العلوم السياسية، المجلد15، العدد 2، 2022.

5. قماز ليلى، الوكالة بالعمولة للنقل نظام قانوني لنقل متعددة الوسائط، مجلة القانون البحري و النقل الجوي، العدد الأول، 2014

6. حورية لشهب، النظام القانوني للعقود التجارية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد الثاني عشر.

ب- المواقع الإلكترونية

1- كوكب العدل، بحث حول عقد الوديعة، المحاكم و المجالي القضائية، dz.www.tribunal ، (اطلع عليه في2022/05/13

2- مدونة القوانين الوضعية ،(اطلع عليه بتاريخ 2022/06/16). www.qawaneen.blogspot.com

المحاضرات

1- دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، موجهة لطلبة اولى ماستر تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة ابي بكر بلقايد،تلمسان،2019./2020.

2- عبد القادر بقيرات، محاضرات في القانون التجاري الجزائري، للأعمال التجارية، التجارية، المحل التجاري، الشركات التجارية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر،2015/2016.

3- عاقلي فضيلة، دروس في القانون التجاري الجزائري، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية، جامعة 8 ماي 45، قالمة،2013/2012.

4-النصوص القانونية

أ-القوانين

1-القانون رقم 90-35 المؤرخ في : 1990/01/25 ج، ر العدد 56 لسنة 1990.

2-قانون رقم 02/04 المؤرخ في 2004/06/23، المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات تجارية، ج.ر عدد 41 لسنة 2004.

4-قانون رقم 09-11 مؤرخ في 03 رجب عام 1432، الموافق 2011 يعدل ويتمم القانون رقم: 13-01 المؤرخ في: 17 جمادي الأول 1422، الموافق 2001/06/05 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر رقم32، لسنة 2011.

ب-الأوامر

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

2-الأمر رقم: 75-59 المؤرخ في: 1975/09/26، المتضمن القانون التجاري، ج.ر ،العدد: 29، لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 05-02 المؤرخ في: 2005/02/06، ج.ر، العدد: 11، لسنة : 2005.

ج- المراسيم

1- المرسوم التشريعي رقم 93/08 المؤرخ في : 1993/04/25، المعدل و المتمم للقانون التجاري

2- المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 1991/11/7 الذي يحدد شروط العامة للمارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع.

3- المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في: 2003/12/01 يحدد شروط الخصة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات ج.ر، العدد 75 لسنة 2003.

4- المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في: 2004/12/20 الذي يحدد شروط 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 عدد 43 السنة 2011 .

5- المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 2005/12/13 الذي المرسوم التنفيذي الذي يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع وكيفيات ممارستها.

د- القوانين الأجنبية

1-القانون رقم: 17 لسنة 1999 المؤرخ في : 1999/05/17 ج.ر عدد 19 مكرر لسنة 1999 المتضمن القانون التجاري المصري المعدل والمتمم بالقانون رقم: 158 لسنة 2003 المؤرخ في: 2003/06/24، ج.ر عدد 27 لسنة 2003.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات:

المحتوى	الصفحة
إهداء	
شكر وتقدير	
مقدمة	1
الفصل الأول : ماهية عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	6
المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	7
المطلب الأول: تعريف عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	7
الفرع الأول: المقصود عقد النقل البري للبضائع وأطرافه	7
أولا: المقصود بعقد النقل البري للبضائع	7
ثانيا: أطراف النقل البري للبضائع	9
الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	10
أولا: عقد رضائي	10
ثانيا: عقد ملزم للجانبين	11
ثالثا: عقد النقل من عقود المعاوضة	11
رابعا: الطابع التجاري لعقد النقل البري للبضائع	12
خامسا: عقد النقل البري للبضائع من عقود الاذعان	12
المطلب الثاني: تمييز عقد النقل البري للبضائع عن بعض العقود المشابهة له	13
الفرع الأول: عقد النقل البري وعقد الوديعة	13
الفرع الثاني: عقد النقل البري للبضائع وعقد العمل	14
الفرع الثالث: عقد النقل البري للبضائع وعقد الوكالة بالعمولة	14
المطلب الثالث: التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات و طبيعته القانونية	15
الفرع الأول: التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	15
الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	16

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	18
المطلب الأول: مبدا حرية اثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	18
الفرع الأول: مضمون مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	18
الفرع الثاني: وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات	20
أولا: السندات الرسمية	20
ثانيا: السندات العرفية	21
ثالثا: الدفاتر التجارية	23
رابعا: الفاتورة المقبولة	25
خامسا: الرسائل	25
سادسا: البينة	26
المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البري للبضائع بمستند النقل	27
الفرع الأول: تذكرة النقل	27
الفرع الثاني: سند النقل	29
أولا: شكل مستند النقل	29
ثانيا: وظائف سند النقل	31
الفصل الثاني: أثار عقد النقل البري للبضائع	**33**
المبحث الأول: التزامات أطراف عقد النقل البري للبضائع	35
المطلب الأول: التزامات المرسل	35
الفرع الأول: التزام المرسل بتقديم البيانات الصحيحة والكافية للناقل	35
الفرع الثاني: التزام المرسل بتسليم البضاعة وإعدادها	36
أولا: التزام المرسل بإعداد البضاعة	37
ثانيا: التزام المرسل بتسليم البضاعة	38
الفرع الثالث: التزام المرسل بدفع أجرة ومصاريف النقل	39
المطلب الثاني: التزامات الناقل	41
الفرع الأول: التزام الناقل بتسليم البضاعة وشحنها	41
الفرع الثاني: التزام الناقل بنقل البضاعة والحفاظ على سلامتها	42

الفرع الثالث: التزام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه	44
المطلب الثالث: حقوق والتزامات المرسل إليه	46
الفرع الأول: حقوق المرسل إليه إتجاه الناقل	46
أولا: حق المرسل إليه في توجيه البضاعة	47
ثانيا: حق المرسل إليه في فحص البضاعة قبل تسليمها	47
ثالثا: حق المرسل إليه في إستلام البضاعة	47
رابعا: حق المرسل إليه في رفع دعوى عمومية	47
الفرع الثاني: التزامات المرسل إليه إتجاه الناقل	48
أولا: التزام المرسل إليه بإستلام البضاعة	48
ثانيا: الإلتزام بدفع أجرة ومصاريف النقل عند الوصول	48
الفرع الثالث: الأساس القانوني لعلاقة الناقل بالمرسل إليه	49
أولا: الإشتراط لمصلحة الغير	49
ثانيا: النيابة الناقصة	49
ثالثا: عقد النقل البري عقد ثلاثي الأطراف	50
رابعا: حلول المرسل إليه مكان المرسل	50
المبحث الثاني: مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع	51
المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل و حالات الإعفاء منها	51
الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل ونطاقها الزمني	51
أولا :الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل	51
ثانيا: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري عن نقل البضائع	53
الفرع الثاني: حالات تحقق المسؤولية الناقل	54
أولا: حالة هلاك البضاعة	54
ثانيا: حالة تلف البضاعة	55
ثالثا: حالة التأخير في تسليم البضاعة	55
الفرع الثالث: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية	55
أولا: القوة القاهرة	56

ثانيا: خطأ المرسل أو المرسل إليه	57
ثالثا: العيب الذاتي للبضاعة	58
رابعا: عبء الإثبات	58
الفرع الثالث: حالات دفع المسؤولية الناقل	59
اولا: الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية	59
ثانيا: التحديد الإتفاقي لمسؤولية الناقل	60
المطلب الثاني: دعوى مسؤولية الناقل	62
الفرع الأول: أحكام عامة لدعوى مسؤولية الناقل	63
أولا: أطراف دعوى مسؤولة الناقل	63
ثانيا: الإختصاص القضائي	63
ثالثا: صاحب الحق في دعوى مسؤولية الناقل	65
رابعا: تقدير التعويض	65
الفرع الثاني: سقوط دعوى مسؤولية الناقل	66
أولا: سقوط دعوى المسؤولية بالدفع بعدم القبول	66
ثانيا: سقوط دعوى المسؤولة بالتقادم	69
خاتمة	71
قائمة المراجع	75
فهرس المحتويات	82