جامعـــة أكلـــي محنـــد أولحـــاج - البـــويـــرة -
كليـــة الحقـــوق والعلـــوم السياســـيـــة
قســـم القانـــون الخاص

مسؤولية الناقل البري والوكيل بالعمولة لنقل البضائع

مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون الخاص
تخصص: عقود ومسؤولية

إعداد الطالبة
- قزويط حفيظة

إشراف الأستاذة
شتوان حياة

لجنة المناقشة

الأستاذة: عرعار الياقوت.....رئيسًا
الأستاذة: شتوان حياة.....مُشْرِفًا ومقرّرًا
الأستاذ: قاسم حكيم.....عُضْوًا

تاريخ المناقشة: 2017-01-19

شكر و تقدير

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيد المرسلين محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

مع خالص احترامي وعظيم امتناني أتقدم بالشكر الجزيل إلى:

أستاذتنا الفاضلة التي قبلت الإشراف على هذا العمل: "**شتوان حياة**"

كما أتقدم بالشكر والعرفان إلى أعضاء اللجنة لقبولهم مناقشة هذا البحث، وبخالص التقدير لكل شخص ساهم من قريب أو بعيد على إنجاح هذا البحث.

أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع إلى كل من ساند دربي وأرشدني.

إلى والدي العزيزين أطال الله في عمرهما وحماهما لي.

إلى إخوتي وأخواتي.

إلى ملائكتي الصغار: دعاء، هديل، محمد أمين وبسمة.

قائمة المختصرات:

- **ق.ت:** قانون تجاري.
- **ق.إ.م.إ:** قانون إجراءات مدنية إدارية.
- **ط:** طبعة.
- م/ف: مادة/فقرة.
- **ج.ر:** جريدة رسمية.
- **ج:** جزء.
- **ص:** صفحة.
- **ق.م:** قانون مدني.

مقدمة

مقدمة:

لا غنى في حياتنا اليومية عن النقل فهو عنصر هام في التنمية الإجتماعية والإقتصادية، إذ لا يقتصر أمر النقل على اعتباره عقدا كسائر العقود، وإنما هو ظاهرة لازمت البشرية في كل عصورها، حيث نجد آثارها في كل أنواع النشاط البشري وخاصة بالنسبة للنشاط الاقتصادي، فهو يعتبر أحد الدعائم التي يقوم عليها في العصر الحديث حيث أصبحت الحركة والسرعة في إتمام المعاملات بين الأشخاص سواء الطبيعيين أو المعنويين ضرورية.

إنّ لوسائل النقل أثر كبير في إختصار الزمن لقطع المسافات بين مكان وآخر، إذ يستند عقد النقل على فكرة التداول، وهو يرد بالنسبة للنشاط الإقتصادي على عمل مبدأه تغيير مكان السلعة أو الشخص لتحقيق مصلحة تجارية فيحقق بذلك تداول البضائع والمنتجات التجارية من يد إلى أخرى، فما من بيع وشراء إلى ويعقبه نقل السلعة المبيعة من البائع إلى المشتري، كما أن إمكان النقل هو الذي يحدد القيمة التجارية الموحدة للسلعة. فتكون تافهة القيمة في مكان إنتاجها لكثرتها وزيادتها عن الحاجة، فلا تكتسب قيمتها الحقيقية إلا بالنظر إلى إمكان نقلها إلى الأماكن التي يشتد فيها الطلب عليها.

تشغل مسؤولية الناقل حيزًا ظاهرًا في مواضيع عقد النقل ذلك أن أغلب المنازعات الناشئة عنه تدور حول مسؤولية الناقل عن تنفيذ العقد، ونقتصر في هذا المقام بدراسة مسؤولية الناقل البري للبضائع. فلما كان الإلتزام الرئيس للناقل البري للبضائع إلتزاما بتحقيق نتيجة تتمثل في إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، فإنه يكون مسؤولا عن ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها في الميعاد المحدد. ويقابله في ذلك شخص آخر يلجأ إليه المرسل للإستعانة به للقيام بجميع الإجراءات التي تتطلبها عملية النقل بما في ذلك عملية النقل بحد ذاتها، وهو الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

يلعب الوكيل بالعمولة للنقل دورا مهما في مجال النقل وتنظيم وتسريع عملية النقل وإيصال البضاعة في الوقت المحدد، فلم تعد عمليات التسويق والأنشطة التجارية محصورة ضمن النطاق المحلي بل تعدته إلى أماكن أخرى داخل الدولة نفسها أو إلى دول أخرى. هذا أدى إلى كثرة الإجراءات التي تطلبها عملية النقل وصعوبتها فحتم على المرسل الإستعانة بهذا الوكيل لتخفيف عبء هذه الإجراءات على عاتقه.

كما يعد الوكيل بالعمولة للنقل في الواقع بمثابة ناقل يضاف إليه إلتزامات أخرى كالقيام بالإجراءات الجمركية، وشحن البضاعة، وكل ذلك على مسؤوليته، وباسمه الخاص، ويختلف عن الناقل في أن كل منهما تطبق عليه أحكام خاصة به، غير أن الوكيل بالعمولة للنقل إذا قام بالنقل بوسائله الخاصة يصبح بمثابة الناقل تماما، ويعتبر في جميع الأحوال ضامن لسلامة البضاعة محل العقد.

تكمن أهمية هذا الموضوع في الإشكالات التي تثار أمام القضاء فيما يتعلق بحماية المضرور (المرسل أو المرسل إليه) والتي تستلزم إثبات مسؤولية الناقل البري أو الوكيل بالعمولة لنقل البضائع، وقيمة التعويضات التي تؤدي إلى رفع دعوى المسؤولية وتجعل منها عبئا ثقيلا على عاتق كل منهما، مما يؤدي بهما إلى البحث من أجل التخلص من هذه المسئولية.

كما أن للوكيل بالعمولة أهمية بالغة تظهر جليا بالنسبة للزبائن فهم يتعاملون مع شخص يقع نشاطه التجاري في منطقته، وبالتالي يسهل عليهم مراجعته لتنفيذ العقد وبالأخص فيما يتعلق بضمان عيوب البضاعة التي يشترونها مباشرة من الوكيل بالعمولة والذي يجنبهم الإتصال مع منتج البضاعة الذي يوجد غالبا في مناطق بعيدة أو خارج البلاد.

أما بالنسبة للموكل فتكمن أهمية الوكيل بالعمولة بالنسبة له في أن هذا الأخير يجنبه عبء القيام بالإجراءات والأعمال المتفرعة والمرتبطة بعملية النقل، بالإضافة إلى التعاقد سواء باسمه أو باسم موكله مع ناقلين آخرين قد لا يعرفهم الموكل للقيام بعملية النقل بحد ذاتها، بعكس الوكيل بالعمولة الذي يكون مسئولا عن اختيارهم بحكم مهنته.

إن من الأسباب الموضوعية لاختيارنا لهذا الموضوع أن المشرع الجزائري وضع أحكام خاصة لكل من عقد النقل البري وعقد العمولة للنقل في فصل كامل وهو الفصل الرابع تحت عنوان " **في عقد النقل البري وفي عقد العمولة للنقل**" من الباب الرابع تحت عنوان "**في العقود التجارية**"، أما بالنسبة للأسباب الذاتية فتتمثل في رغبتنا في التعمق أكثر في فهم هذه المسؤولية.

مقدمة:

لقد لاقتنا صعوبات في جمع المراجع التي تتناول موضوع مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل خاصة في التشريع الجزائري، إذ أن أغلب المراجع تناولت الوكالة بالعمولة للنقل بشكل عام دون التفصيل في أحكام مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل على عكس مسؤولية الناقل البري التي تميزت بكثرة المراجع التي تناولتها وبكثير من التفصيل.

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على أهم الجوانب القانونية لمسؤولية الناقل البري والوكيل بالعمولة لنقل البضائع خاصة ما تعلق بدعوى التعويض وتوضيح المركز القانوني لهذا الأخير، وعليه أمكننا طرح إشكالية نراها مناسبة لما تقدم، تتمثل في: **ماهي المبادئ المشتركة التي تقوم عليها كل من مسؤولية الناقل البري والوكيل بالعمولة لنقل البضائع؟.**

للإجابة على هذه الإشكالية إرتأينا تقسيم موضوعنا هذا إلى فصلين: تناولنا في الفصل الأول أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع، الذي تم تقسيمه إلى مبحثين: الأول يتناول مضمون مسؤولية الناقل البري للبضائع، والثاني يتناول آثار هذه المسؤولية، أما في الفصل الثاني تناولنا أحكام مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع، حيث تطرقنا في المبحث الأول إلى مضمون مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع، وفي المبحث الثاني تناولنا آثارها من دعوى وأحكام تعويض.

وقد إعتمدنا في ذلك على المنهج التحليلي بهدف تحليل المواد التي خصها المشرع بهذا الموضوع وقد تخلله المنهج الوصفي في سرد هذه المواد.

الفصل الأول

أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع

تبدأ إلتزامات الناقل بتسليم البضاعة المتفق على نقلها من المرسل، وبعد ذلك يلتزم الناقل بشحنها ورصها بشكل جيد في المكان المعد لها على ظهر العربة أو المركب المعد لنقلها بطريقة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف أثناء النقل.

يعتبر نقل البضاعة وإيصالها إلى المكان المحدد لها الإلتزام الرئيسي في ذمة الناقل بل هو جوهر العقد وما عداه من الالتزامات فيرد في المرتبة الثانية. ولما كان الالتزام الرئيس للناقل التزام بتحقيق نتيجة، تتمثل في توصيل البضاعة سالمة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، فإنه يكون مسؤولا عن ضياع البضاعة أو تلفها او التأخير في تسليمها.

غير أنه لا تنتفي هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة او خطأ المرسل أو المرسل إليه أو عيب خاص بالشيء المنقول. على أن هذه المسؤولية لم تكن عملا إلا مسؤولية مخففة بسبب ما درج عليه الناقلون في عقود النقل من اشتراط إعفائهم من المسؤولية أو الحد من آثارها. وقد تدخل المشرع بوضع أحكام خاصة في التقنين التجاريتنظم هذه المسؤولية في الفقرة الأولى من القسم الثاني في الفصل الرابع من الباب الرابع في الكتاب الأول تحت عنوان التجارة عموما.

لتحديد الاطار القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع، سنحاول من خلال هذا الفصل، دراسة مفهوم مسؤولية الناقل البري للبضائع **(مبحث أول)**، ومن ثم نعالج آثار هذه المسؤولية **(مبحث ثان)**.

المبحث الأول

أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع

يرتب عقد النقل التزامات على عاتق كل من طرفيه، المرسل و الناقل. فيلتزم المرسل بتسليم البضاعة للناقل بحسب الشروط المتفق عليها في العقد و أن يدفع أجرة النقل، و يلتزم الناقل بتسلم البضاعة و نقلها و تسليمها الى المرسل اليه في نهاية النقل. و اخلال هذا الأخير بالتزاماته يرتب مسؤوليته في حالة هلاك هذه البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولهاعن الميعاد المتفق عليه. و للتعمق في مفهوم هذه المسؤولية قسمنا هذا المبحث الى مطلبين. في **المطلب الأول** تناولنا مفهوم هذه المسؤولية، و في **المطلب الثاني** تناولنا مضمونها.

المطلب الأول

مفهوم مسؤولية الناقل االبري للبضائع

لدراسة مسؤولية الناقل البري للبضائع ارتأينا أولا تحديد التعريف بالناقل البري للبضائع **(فرع أول)**، والبحث في طبيعة مسؤوليته **(فرع ثان)**.

الفرع الأول

التعريف بالناقل البري للبضائع

نصت المادة 36 ق.ت على ما يلي: «عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين».

لم يعرف المشرع الجزائري عقد النقل البري للبضائع إذ إكتفى بتعريف عقد النقل بصفة عامة، غير أنه من خلال هذا النص يمكن استنتاج المقصود بعقد النقل البري للبضائع **(أولا)** كما يمكن تحديد المقصود بالناقل البري للبضائع **(ثانيا)**.

أولا: المقصود بعقد النقل البري للبضائع.

عقد النقل البري هو عقد رضائي يتم بمجرد تبادل الإيجاب بالقبول دون أن يتوقفعلى إجراء لاحق، وقد إتفق على هذا التعريف المشرع الجزائري من خلال نص المادة 36 ق ت السالفة الذكر[1].

يتضمن عقد نقل البضائع عملا ماديا هو تغيير مكان الشيء فهو المحل الرئيسي لإلتزام الناقل، ويجب أن يتمتع هذا الأخير في أدائه لهذا العمل بالإستقلال القانوني بحيث لا يخضع لتوجيه أو إشراف من المرسل[2].

يعرفه جانب من الفقه الفرنسي بأنه الإتفاق الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مقابل أجر بأن يسلم في مكان آخر شيئا تلقاه من المتعاقد الآخر. بينما يعرفه بعض الفقهاء المصريين بانه العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بالقيام بعملية النقل المتفق عليها في المواعيد المحددة[3].

كما عرف المشرع الجزائري عقد النقل من خلال المادة 02 من القانون رقم 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه بأنه:«كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر ...» [4].

ثانيا: المقصود بالناقل البري للبضائع.

عرف المشرع الناقل البري من خلال تعريفه لعقد النقل في نص المادة 36 ق.ت السالفة الذكر، فاستعمل مسطلح "**متعهد النقل**" والذي يدل على من احترف عمليات النقل، فيكتسب بذلك صفة التاجر ويلتزم بالتزاماته، كما استعمل مصطلح"**الناقل**" في معظم أحكام عقد النقل

(1)- علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 173

(2)- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي،الإسكندرية، 2008، ص157.

(3)- كناوي أمينة، مسؤولية النقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص عقود ومسؤولية، كلية أكلي محند أولحاج، البويرة،2012-2013. ص4.

(4)-قانون رقم 01-13 المتعلق بتوجيه النقل وتنظيمه، مؤرخ في 2001/08/07, ج ر عدد 44، صادر في 2001/08/08.

وهو المتداول عمليا سواء كان محترفا أم غير محترف لعمليات النقل، ولا تمنح لهذا الأخير صفة التاجر وإن كان عمله يخضع للقانون التجاري[1]. إذ يعد النقل عملا تجاريا متى تم على سبيل المقاولة بغض النظر عن الشخص الذي قام به سواء كان فردا أو شركة تابعة للقطاع العامأو الخاص[2].

تعتبر مقاولة النقل تجارية دائما بالنسبة إلى الناقل وحده أيا كانت صفته، أما بالنسبة لصاحب البضاعة، فيتحدد طبيعة العمل حسب صفة هذا الأخير، فإن كان مدنيا اعتبرت عملية النقل بالنسبة إليه مدنية، وإن كان تاجرا وكان النقل متعلقا بتجارته اعتبرت العملية تجارية بالتبعية[3].

إذن الناقل البري للبضائع هو الشخص الذي يتعهد بنقل البضاعة أو الشيء من مكان إلى آخر بوسائله الخاصة، و قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا من أشخاص القانون الخاص كشركة النقل أو شخصا معنويا من أشخاص القانون العام كمؤسسة النقل العام.

الفرع الثاني

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع و نطاقها

أما عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع فهي مسؤولية عقدية كما سنوضحها من خلال تحديد طبيعة إلتزام الناقل البري للبضائع **(أولا)**، وتحديد نطاقها. فسنحدد متى تبدأ هذه المسؤولية ومتى تنتهي (النطاق من حيث الزمن)، وما إذا كانت تقتصر على الفعل الشخصي للناقل أم تتعدى إلى فعل الغير(النطاق من حيث الأشخاص) **(ثانيا)**.

(1)- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج1، الأعمال التجارية، العقود التجارية، التجار، المتجر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط2، الأردن، 2012، ص218.

(2)- نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط6، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2004، ص86.

(3)- أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1980، ص80.

أولا: طبيعة التزام الناقل البري للبضائع.

إن التزام الناقل بمقتضى عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، بمنعنى أن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول البضاعة أو الأشياء المراد نقلها إلى المرسل إليه سليمة و في الميعاد المحدد. و لذلك يكون الناقل مخطئا و مسؤولا بمجرد عدم تحقيق النتيجة المقصودة[1]، فإن تلفت هذه الأشياء أو هلكت أو تم التأخير في تسليمها فيكفي أن يثبت المدعي أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل و أنه قد أصاب ضرر من الهلاك أو التلف أو التأخير، و متى تم ثبت ذلك كان الناقل مسؤولا لعدم قيامه بتنفيذ التزامه دون الحاجة إلى إثبات وقوع الخطأ من جانبه و متى ثبت الضرر فإن علاقة السببية بين الخطأ و الضرر مفترضة ولا مجال لنفيها إلى إذا أرجعها الناقل إلى سبب أجنبي لا يد له فيه[2].

ثانيا: نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع.

يتحدد نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع بتحديد نطاقها من حيث الزمن و من حيث الأشخاص إذ نصت المادة 47 على ما يلي: «**يعد الناقل مسؤولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها**».

أ- نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع من حيث الزمن:

تبدأ مسؤولية الناقل العقدية من وقت تسلمه البضاعة من قبل المرسل[3] وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه عند الوصول، وبالتالي لا يعتبر الناقل مسؤولا عن ضرر أصابها إذا كان سببه سابقا على تلقيه البضاعة أو لاحقا على استلام المرسل إليه لها فعلا أو حكما[4].

لم ينص المشرع الجزائري على إنتهاء مسؤولية الناقل غير أنه لا ينقضي إلتزام الناقل بوصول تلك الأشياء سليمة إلى جهة الوصول، ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر

(1)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص182.

(2)- عماد الشربيني، القانون التجاري الجديد لسنة 1999،ج1، الإلتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002، ص326.

(3)- أنظر المادة 47 من القانون التجاري.

(4)- عمار عمورة ، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص107.

باستلامها، طالما أنه لم يستلمها فعلا وإنما يكون له التخلص من هذه المسؤولية في حالة إمتناع المرسل إليه عن إستلام الشيء بأن يلجأ إلى المحكمة لإثبات حالتها والأمر بإيداعها في أحد المخازن العمومية.

فتنتهي بذلك مسؤوليته بمجرد التسليم غير أنه يبقى مسؤولا عن الهلاك أو التلف إذا أثبت أن ذلك راجع إلى غش الناقل أو خطأه الجسيم أو خطأ أحد تابعيه. أما إذا وقع الهلاك بعد تمام التسليم، فإن المسؤولية تؤسس على عقد آخر غالبا ما يكون عقد وديعة مأجورة بينه و بين المرسل إليه[1].

يشترط لتحقق مسؤولية الناقل العقدية فضلا عن إثبات الضرر أن يثبت المضرور حصوله في تلك الفترة وإلا إنتفت مسؤولية الناقل[2].

ب- نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع من حيث الأشخاص:

لا تقتصر مسؤولية الناقل التعاقدية على أفعاله الشخصية، وإنما يسأل عن أخطاء تابعيه الذين يستخدمهم في تنفيذ التزاماته التعاقديه، تطبيقا للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه[3].

يعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ التزاماته المترتبة عن عقد النقل، فإذا نقلت البضاعة في حراسة المرسل أو المرسل إليه لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم منه أو من تابعيه[4].

(1)- نبيل صالح العرباوي ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص121.

(2)- محمد السيد الفقي، محمد السيد الفقي، القانون التجاري،الإفلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، لبنان، 2005، ص 290.

(3)- أنظر المادة 136 من القانون المدني.

(4)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص183.

المطلب الثاني

مضمون مسؤولية الناقل البري للبضائع

تقدم أن التزام الناقل البري للبضائع التزام بتحقيق نتيجة، وهي نقل الشيء محل عقد النقل وتسليمه كاملا سالما إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد، وعلى ذلك تقوم مسؤوليته إذا أخل بهذا الالتزام حيث تتحدد مسؤوليته في عدة حالات **(الفرع الأول)**، كما له أن يدفع هذه المسؤولية قانونا أو اتفاقا وسنبين ذلك في **الفرع الثاني**.

الفرع الأول

قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع

تتحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع حسب نص المادة 47 ق ت السالفة الذكر في ثلاث حالات هي: حالة الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة، تلفها، والتأخير في تسليمها **(أولا)**. ويمكن للمدعي اثباتها بمجرد اثبات عقد النقل واثبات الضرر، غير أنه يثور التساؤل حول معرفة من من الناقلين يتحمل تبعة هذا الضياع أو التلف أو التأخير في التسليم في حالة تعدد الناقلين أم أنهم متضامنين جميعا في ذلك **(ثانيا)**.

أولا: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع.

1- حالة ضياع البضاعة أو هلاكها:

يقصد بهلاك البضاعة زواله أو تدميرها أو ضياعها وعدم العور عليها أو سرقتها. وقد يكون الهلاك كليا للبضاعة كما لو احترق الشيء محل النقل أو تلف تلفا كليا لأي سبب من الأسباب، كما يعتبر في حكم الهلاك الكلي عدم وصول المنقول في حالة السرقة أو الضياع أو

عدم تسليمه للمرسل إليه، أو عدم إخطاره بتسلمه بعد المدة المعينة للتسليم أو التي يقضي العرف بها، ويترك تقدير ذلك للقاضي حسب الظروف المحيطة بعملية النقل[1].

كما يمكن أن يكون الهلاك جزئيا، ويقصد به أن يلحق بالبضاعة نقص سواء كان هذا النقص في الكمية أو الوزن أو الحجم[2]، وحتى تتقرر مسؤولية الناقل عن الهلاك يكفي أن يثبت المدعي أن الهلاك قد حدث أثناء تنفيذ عملية النقل. غير أن الناقل لا يسأل عن النقص العادي الذي لا مناص من أن تتحمله البضاعة أثناء الطريق، أو عما يلحقها من نقص في الوزن او الحجم أثناء الطريق بحكم طبيعتها مالم يثبت أن النقص نشأ عن عيب آخر[3]، وقد قضت في ذلك المادة 51 ق.ت وكل شرط مسبق يقضي بعدم ضمان الناقل النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه باطل وعديم الأثر.

إثبات الهلاك الكلي أو الجزئي أمر سهل لا صعوبة فيه، لأنه يقع على عاتق الناقل عندما يسلم البضاعة إلى المرسل إليه وفقا للمواصفات المنصوص عليها في عقد النقل. فإذا لم يقم الناقل بتسليم البضاعة أو سلم جزءا منها فإن هذا يعد من قبيل الهلاك الكلي أو الجزئي حسب الأحوال، لذلك يطلب الناقل من المرسل إليه التأشير على سند الشحن، بأنه إستلم البضاعة، وقد يطلب منه أن يسلمه إيصالا بإستلام البضاعة ليستند إليه كدليل إبات في حال نشوب نزاع بينهما، أما إذا كان النقص في البضاعة راجعا إلى طبيعتها فلا يسأل الناقل عن هذا وهو ما يعرف بعجز الطريق ومثال ذلك تبخر كميات من العطور التي يراد نقلها، أو جفاف الفاكهة ونقص وزنها نتيجة لذلك[4].

يذهب القانون المصري من خلال م2/240ق ت م إلى أنه يعتبر في حكم الهلاك الكلي للبضاعة عدم تسليم أو عدم إخطار المرسل إليه بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوما من

(1)- عبد القادر حسين العطير، الوبط في شرح القانون التجاري،ج1، الأعمال التجارية،التجار، المحل التجاري، العقود التجارية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، ط2، جامعة عمان الأهلية، 1999، ص266.

(2)- عماد الشربيني، مرجع سابق، ص327.

(3)- عمار عمورة ، مرجع سابق، ص108.

(4)- خالد إبراهيم التلاحمة، الوجيز في القانون التجاري، مبادئ القانون التجاري، الشركات التجارية، الأوراق التجارية والعمليات المصرفية، دار الخليج للنشر والتوزيع، ط1، عمان، الأردن، 2003، ص 303.

إنقضاء الميعاء المعين للتسليم أو من إنقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها إذا لم يعين ميعاد للتسليم[1].

أما المشرع الجزائري فلم يحدد المدة التي يلتزم خلالها الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه والتي بانقضائها يعتبر عدم تسليم البضاعة في حكم الهلاك الكلي لها.

2-حالة تلف البضاعة:

الفرق بين هلاك الشيء وتلفه، أنه في حالة الهلاك يصل الشيء ناقصا في وزنه أو عدده أو مقاسه أو لا يصل الشيء، أما في حالة التلف أو العيب فإن الشيء يصل كاملا من حيث الوزن والعدد أو المقاس ولكن فيه عيب ينقص من قيمته ويجعله غير قادرر على أداء غرضه[2].

يقصد بالتلف وصول البضاعة كاملة من حيث الوزن أو الحجم أو غيره ولكنها معيبة بها عوار معين، كما لو وجد في البضاعة كسر، وقد يشمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها،وتعيب البضاعة يقصد به أن البضاعة لم تعد صالحة للإستخدام الذي أعدت له، فجعلها غير قادرة على أداء غرضها بالشكل الذي خصصت له أصلا[3].

يمكن إثبات التلف بكل الطرق لأن الأمر متعلق بوقائع مادية[4]، فللمرسل إليه أن يستعين بخبير واحد أو اكثر معينين بأمر صادر منرئيس المحكمة المختصةبناءا على عريضة، للقيام بتحقيق ومعاينة حالة الاشياء المنقولة[5]. ولا يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو

(1)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 182.

(2)- عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص319.

(3)- باسم محمد صالح، القانون التجاري، قم1، النظرية العامة، التاجر، العقود التجارية، العمليات المصرفية، القطاع التجاري الاشتراكي، منشورات دار الحكمة، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، 1987، ص216.

(4)- عمار عمورة ، مرجع سابق، ص108.

(5)- أنظر المادة 53 من القانون التجاري.

تلفه بعد تسليمه إلى المرسل إليه أو وكيله أو الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشيء، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه[1].

3-حالة التأخير في تسليم البضاعة:

يقصد بالتأخير في تسليم البضاعة حالة وصول البضاعة بعد الميعاد المتفق عليه، وإذا لم يكن هناك اتفاق على الميعاد فيكون بعد الميعاد الجاري به العرف، أو بعد الميعاد المعقول الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها. على أن التأخير لا يكون موجبا للمسؤولية إلا إذا ألحق ضررا بالمرسل إليه، فلا مصلحة للمرسل لإليه في تسلم البضاعة بعد الميعاد المحدد[2] كما هو الحال لتسلم أضاحي العيد بعد عيد الأضحى.

يثبت التأخير بإقامة الدليل على أن البضاعة قد سلمت للمرسل إليه بعد الميعاد المتفق عليه والمحدد في سند النقل أو بعد الميعاد الجاري به العرف أو بعد الميعاد المعقول الذي يستغرقه الناقل العادي في عملية النقل، ويثبت ذلك باثبات تاريخ تسليم البضاعة من المرسل وتاريخ بدء عملية النقل وتاريخ تسليمها للمرسل إليه، كما يشترط في ذلك وقوع الضرر للمرسل أو المرسل[3].

ثانيا:عبء اثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع.

يلتزم الناقل بموجب عقد النقل بضمان وصول الأشياء المنقولة سليمة إلى المرسل إلية كما استلمها من المرسل، و هو التزام بتحقيق نتيجة. فإذا هلكت هذه الأشياء أو تلفت، فيكفي على المدعي وهو المرسل أو المرسل إليه أن يثبت واقعة إستلام الناقل للبضاعة، بتقديم مستند النقل ثم يثبت بعد ذلك بكافة طرق الإثبات الضرر الذي أصابه من عدم تنفيذ الناقل لالتزامه

(1)- عماد الشربيني، مرجع سابق، ص327.

(2)- العياشي شتواح، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجتير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة منتوري، قسنطينة، 2004-2005، ص79.

(3)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص125.

دون الحاجة لاثبات خطأ الناقل. ولا يستطيع هذا الأخير نفيها إلا إذا أثبت أن الضرر كان راجعا لسبب أجنبي لا يد له فيه[1].

ينتقل عبء الإثبات عند ذلك إلى الناقل الذي يدعي حالة من حالات الإعفاء، كالقوة القاهرة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو عيب في البضاعة، فينفي بها رابطة السببية بين الخطأ الواقع منه، والذي يتحقق بمجرد عدم قيامه بتنفيذ التزامه، وبين الضرر الحاصل للمدعي من جراء الهلاك أو التلف أو النأخير[2]، وقد قضت في ذلك المادة 48 ق.ت والملاحظ من خلال هذه المادة وجود خلل بها فقد نصت على ما يلي:« **يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية ... عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأالمنسوب للناقل...**» ففي هذا الموضع الأخير قد قصد المشرع الخطأ المنسوب للمرسل وليس للناقل لذا وجب تصحيح هذه المادة.

تثبت المسؤولية بمجرد اثبات عقد النقل واثبات الضرر، ويكون ذلك بمقارنة البيانات الواردة في تذكرة النقل الخاصة بالبضاعة، بوضعية البضاعة عند تسليمها للمرسل إليه. فإن ثبت أن البضاعة كانت سليمة في بداية عملية النقل، ثم وجدت تالفة عند الوصول فمعنى ذلك أنها تلفت في عهدة الناقل، ويسري نفس الحكم إذا لم تحدد حالة البضاعة على سند النقل، إذ يوحي ذلك إلى أن الناقل تسلمها بحالة جيدة هذا في حالة ما إذا كان التلف ظاهرا، أما إذا كان العيب خفيا، فعلى المرسل إليه إثبات أن الضرر الذي حصل للبضاعة كان أثناء تنفيذ عقد النقل، والسبب في ذلك عدم تفحص البضاعة بشكل كلي أثناء تسلم البضاعة من المرسل، أو أن لا يذكر شيئا عن وضعها الجوهري في سند النقل[3].

أما إذا كانت وثيقة النقل مقترنة بتحفضات الناقل عند الاستلام فإن عبء الإثبات ينتقل للمرسل أو المرسل إليه. و الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يذكر هذه التحفضات إلا فيما يخص عيوب التحزيم حين يعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم أو

(1)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص123.

(2)- علي البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق،ص211.

(3)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص123-124.

انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحزيم أو انعدامه[1]، وكل شرط مسبق يقضي بعدم مسؤولية الناقل في هذه الحالة باطل و عديم الأثر[2].

الفرع الثاني

أسباب دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع

تنتفي مسؤولسة الناقل البري للبضائع عند تسليم الشيء إلى المرسل إليه أو إلى من يقوم مقامه، ولا تتحقق مسؤولية الناقل إذا تم نقل الشيء في حراسة المرسل أو المرسل إليه إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه. غير أنه لايجوز للناقل نفي مسؤوليته عن هلاك الشيء محل النقل أو تلفه او التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه كأسباب قانونية **(أولا)**، وقد نصت على ذلك المادة 48 ق.ت، كما يجوز له الإتفاق مع المرسل على التخفيف من مسؤوليته أو إعفائه منها كليا أو جزئيا كما بينته المادة 52 ق.ت **(ثانيا)**.

أولا: الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل البري للبضائع.

1-القوة القاهرة:

هي حادث لا يمكن دفعه ولا يمكن توقعه وليس للناقل دخل في حدوثه. فلا مسؤولية عليه إذا ترتب عن ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، ومن أمثلتها الحوادث الطبيعية المفاجئة كالبراكين والزلازل والفياضانات والعواصف والحروب والاوامر الإدارية الواجبة التنفيذ كاستيلاء السلطة على وسائل النقل أو الغاء بعض الطرق[3].

تعتبر القوة القاهرة من طبيعة خارجية عن نشاط الناقل بعكس الحادث الجبري الذي ينبعث من ذات نشاط الناقل، كانفجار إطارات السيارة أو احتراق مخازن الناقل دون أن يكون

---

(1)- تنص المادة 44/2من القانون التجاريعلى ما يلي: «**غير أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة من عيوب التحزيم أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحزيم أو انعدامه**».

(2)- أنظر المادة 77من القانون التجاري.

(3)- علي البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص212.

لهذا الأخير علاقة بذلك، ورغم ذلك لا يمكن للناقل دفع مسؤوليته لأنه ينبعث من صميم نشاطه. وبالنسبة للمشرع فلم يذكر الحادث المفاجئ في أحكامه لذا فإنه يعتبر من قبيل القوة القاهرة تبعا للقانون الفرنسي الذي بدوره لم يميز بينهما[1]، فالعبرة بتوافر شروط القوة القاهرة في الحاد الذي يتمسك به الناقل: عدم إمكان توقعه وإستحالة دفعه. حي يقدر هذا الأمر قاضي الموضوع في كل حالة بالنظر إلى ظروفها الخاصة.

أما بخصوص الغير، فيلزم أن تتوفر فيه نفس الشروط، فحتى تعتبر السرقة من قبيل القوة القاهرة أن تقع في ضروف غير متوقعة ولا يمكن تفاديها ودون خطأ من الناقل او تابعيه في المحافظة على البضاعة. وقد يتمثل فعل الغير في خطأ سائق سيارة مثلا إصطدمت بشاحنة الناقل[2].

كذلك يعتبر الإضراب من قبيل القوة القاهرة إذا كان عاما غير متوقع ولا يمكن تفاديه، وأن حدوثه هو المسبب لهلاك البضاعة أو تأخر تسليمها، ووقوع القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عما أصاب البضائع من ضرر ويتحمل مالك البضاعة المسؤولية[3].

2-عيب خاص بالشيء:

يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة السبب الناشئ من طبيعتها الداخلية، بمعنى أن البضاعة لا تكون صالحة للصمود في مواجهة الحوادث العادية أثناء النقل أو عملية النقل بحد ذاتها، مثل ان يكون المنقول حيوانات مريضة أو يلحقها ضرر ناجم عن سوء سلوكها أثناء عملية النقل،غير أنه إذا ثبت أن البضاعة ما كانت لتهلك لولا خطأ الناقل كتأخيره في شحنها أو تركها معرضة للعوامل الجوية، تتحقق مسؤوليته ويطالب المرسل إليه بالتعويض[4]. وهو ما ذهب إليه

(1)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص216.

(2)- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص292.

(3)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص217.

(4)- عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص275.

المشرع المصري والمشرع الجزائري من خلال نص المادتين 242 ق ت م والمادة 51/1و2 ق ت ج.

يعتبر سوء حزم البضاعة عيبا ذاتيا إذا كان غير ظاهر للناقل ولم يكن عالما به. فيتحمل المرسل مسؤولية الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم[1].

3-خطأ المرسل أو المرسل إليه:

يعفى الناقلمن المسؤولية إذا أثبت أن التلف أو الهلاك يرجع إلى خطأ المرسل او المرسل إليه أو تخفف إذا كان خطأ أحدهما مساهما مع خطأ الناقل في احداث الضرر.

أ- خطأ المرسل:

غالبا ما يرتبط خطأ المرسل بالبيانات التي يدلي بها إلى الناقل بشأن الشيء محل النقل، كأن يتعمد المرسل إعطاء بيانات غير صحيحة عن الشيء فلا يتنبه الناقل إلى حقيقته ليتخذ الحيطة والحذر اللازمين للمحافظة عليه أثناء النقل. كأن يكون المنقول شيئا ثمينا وضع داخل طرود، دون أن يعلم المرسل الناقل بوجوده[2]، وفي ذلك نصت المادة 41/2ق.ت على ما يلي: «ويعد المرسل مسؤولا تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها». كما يكون المرسل مسؤولا عن عيوب التحزيم.

ب- خطأ المرسل إليه:

كذلك يعفى الناقل من المسؤولية أو تخفف إذا ثبت خطأ المرسل إليه كتأخره في استيلام البضاعة حتى تلفت أو عدم قيامه بالإجراءات اللازمة لعملية التفريغ التي تعهد إليه[3].

(1)- أنظر المادة 44 من القانون التجاري.

(2)- عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص325.

(3)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص219.

يقع عبء الإثبات في حالات الإعفاء من المسؤولية على عاتق الناقل، إلا في حالة تحفظه عند الاستيلام من جراء عيب في حزم الشيء، فهذا التحفظ يولد لمصلحته، وهو قرينة بسيطة على أن الهلاك أو التلف ليس نتيجة خطأه أو خطأ تابعيه يمكن إثبات عكسها[1].

الأصل في السبب الأجنبي أن نرفع به مسؤولية الناقل بالكامل، فلا يلتزم بأي تعويض عما لحق البضائع من ضرر. اما إذا تدخل خطأ من جانب الناقل مع خطأ المرسل او عيب بالبضاعة في إحدا الضرر، فإن الامر يقتصر على تخفيف مسؤولية الناقل[2].

ثانيا: الأسباب الإتفاقية لدفع مسؤولية الناقل البري للبضائع وتحديدها.

تناول المشرع الاعفاءات الاتفاقية لمسؤولية الناقل وتحديدها في نص المادة 52 ق.ت التي نصت على مايلي: «**فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل يجوز للناقل، عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه:**

1- **تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ان لايكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهميا.**
2- **إعفاؤه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير.**
3- **يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كليا من مسؤوليته عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف».**

باستقراء نص هذه المادة نجد أنه يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية أو تحديدها كتابة بسند النقل بحيث يجب أن يبلغ لعلم المرسل، وان تكون كتابته في سند النقل واضحة تسترعي الإنتباه وإلا إعتبر كان لم يكن، وعلى هذا الأساس قضت المحكمة العليا في قرار لها

(1)- عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص326.

(2)- نقلا عن: نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق ص 91.

رقم 30914 الصادر بتاريخ 16-03-1983 أنه بمطابقة الشرط لمقتضيات المادة 52 ق ت فإن الناقل ملزم بتعويض لا يتجاوز الحد الأقصى المتفق عليه[1] .

غير أنه إذا ثبت غش أو خطأ جسيم مرتكب منه أو من مستخدميه يبطل كل شرط من شأنه إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عن التأخير أو تحديدها عن الهلاك أو التلف ويقصد بالغش كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر، أما الخطأ الجسيم فهو كل فعل أو إمتناع عن فع يقع من الناقل أو تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر[2].

أ- الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية في حالة التأخير:

يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل كليا أوجزئيا من مسؤولية التأخير على أن لا يكون هناك خطأ عمدي أو خطأ جسيم مرتكب من قبله أو من مستخدميه. ويكون على المرسل أو المرسل إليهإثبات غشه أو خطئه الجسيم، أما فيحالة ضياع أو تلف البضاعة المنقولة فلا يجوز الإتفاق على اعفائه كليا من المسؤولية، أما إذا تم الاتفاق على ذلك فإنه يكون باطلا ويلتزم الناقل بالتعويض بالرغم من وجود هذا الإتفاق. والحكمة من إبطال الاتفاق على إعفاء الناقل كليا من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة أو تلفها حماية مصلحة المرسل أو المرسل إليه من تهاون الناقل في تنفيذ عملية النقل وعدم المحافظة على البضاعة أثناء نقلها بحجة إعفائه من المسؤولية[3].

يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط من شأنه تحميل المرسل أو المرسل إليه دفع كل أو بعض نفقات التأمين لمسؤولية الناقل بصفة مباشرة أو غير مباشرة[4].

(1)- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 293.

(2)- باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص220.

(3)- العياشي شتواح ، مرجع سابق، ص 89.

(4)- أنظر المادة 75 من القانون التجاري.

ب- التحديد الإتفاقي للمسؤولية:

يجوز للناقل أن يشترط تحديد مسؤوليته بمبلغ معين، ولا نزاع في صحة هذا الشرط،لأنه من قبيل الشرط الجزائي الذي يجوز الإتفاق عليه[1]. وقد أجازه المشرع في الفقرة الثانية من المادة 52 ق.ت السالفة الذكر. وهي تتفق في ذلك مع القواعد العامة في القانون المدني في نص المادة 183 ق.م[2].

اشترط المشرع لتحديد مسؤولية الناقل أن يكون التعويض المقرر معقولا يتناسب مع قيمة الشيء نفسه فلا يكون أقل بكثير من ذلك، بحيث يصبح في الحقيقة وهميا. فقد يتم بناءا على وضع حد أقصى لمقدار مايمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض، فلا يلتزم إلا في حدود هذا الحد، أم إذا كان الضرر أقل، التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة.

(1)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص190.

(2)- نصت المادة 183 من القانون المدني على ما يلي:«**يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد، أو في اتفاق لاحق. وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد** 176، 181».

المبحث الثاني

آثار مسؤولية الناقل البري للبضائع

ترفع الدعوى في حالة إخلال المدين بالتزامه أو عدم تنفيذه، ولا يختلف عقد النقل في ذلك عن غيره من العقود حيث يخضع للقواعد العامة للمسؤولية العقدية، ولكن هذه القواعد لا تنطبق إلا مع مراعاة بعض الأحكام الخاصة التي يراع بها الظروف المحيطة بنشاط الناقل، كذلك هو الحال بالنسبة للتعويض يخضع بدوره للقواعد العامة: فهو يشمل ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب نتيجة هلاك البضاعة أو تلفها أو التاخير في تسليمها.

لمعرفة أحكام دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع سنتطرق في **المطلب الأول** إلى إجراءات دعوى المسؤولية وفي **المطلب الثاني** نتطرق إلأى أحكام التعويض.

المطلب الأول

دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع

للتفصيل في دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع نتناول في هذا المطلب الإختصاص القضائي وصاحب الحق في رفع الدعوى**(الفرع الأول)**، وأسباب سقوط الدعوى في **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع

تتبع دعوى المسؤولية ضد الناقل في اجراءاتها القواعد العامة المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ودراستنا لهذه الدعوى تتطلب منا التطرق إلى الإختصاص القضائي **(أولا)**، وصاحب الحق في رفع الدعوى **(ثانيا)**.

أولا: الإختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.

يقصد بالإختصاص القضائي ولاية القضاء بالفصل في القضايا المطروحة أمامه وفقا لمعاييير النوع والموقع الإقليمي، ويقع على المتقاضي أن يدرك تماما الجهة التي خولها القانون النظر في دعواه نوعيا وإقليميا، إما بموجب القواعد العامة أو بموجب نص خاص[1].

1-الإختصاص النوعي[2]:

تتولى المحكمة الإبتدائية الفصل في دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل. فهي الجهة القضائية ذات الإختصاص العام للفصل في منازعات القانون الخاص، إذ نصت المادة 32/3ق.إم.إ على ما يلي: «**تفصل المحكمة في جميع القضايا لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والإجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا**»[3].

يعتبر الإختصاص النوعي من النظام العام، لا يجوز مخالفة أحكامه او الإتفاق على خلافه وتقضي به الجهة القضائية تلقائيا في أي مرحلة كانت عليها الدعوى[4].

2- الإختصاص المحلي[5]:

كقاعدة عامة ينعقد بمحكمة موطن المدعى عليه (الناقل). وباعتبار أن قواعد الإختصاص الإقليمي لا تتعلق بالنظام العام، فإنه إن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف، يؤول الإختصاص للجهة القضائية التي تقع فيها آخر موطن له. وفي حالة إختيار موطن،

(1)- عبد الرحمان بربارة ، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغدادي للطباعة والنشر والتوزيع، ط2، الجزائر، 2009، ص74.

(2)- يعنى بالإختصاص النوعي، ولاية الجهة القضائية على اختلاف درجاتها، بالنظر في نوع محدد من الدعاوى.

(3)- العياشي شتواح ، مرجع سابق، ص92.

(4)- عبد الرحمان بربارة ، مرجع سابق، ص90.

(5)- الإختصاص الإقليمي هو ولاية الجهة القضائية بالنظر في الدعاوى المرفوعة أمامها استنادا إلى معيار جغرافي يخضع للتقسيم القضائي، ويعتبر مقر المدعى عليه معيارا للإختصاص كقاعدة عامة، ومجموع استثناءات بحسب كل حالة.

يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك[1].

من ثم فلا يجوز للمحكمة التي تنظر في الدعوى أن تدفع بعدم الإختصاص من تلقاء نفسها، وإن تمسك الخصم بهذا الدفع فعليه أن يقوم بإبدائه قبل أي دفاع في الموضوع أو دفع بعدم القبول وإلا سقط حقه في ذلك[2].

لما كانت مقاولة النقل من قبيل الأعمال التجارية، فإنه يجوز للمدعي، سواء كان المرسل أو المرسل إليه،كذلك أن يرفع دعواه أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها مكان ابرام العقد، أو مكان تسليم البضاعة، أو امام الجهة القضائية التي يجب ان يتم الوفاء في دائرة اختصاصها[3].

إذ حدد المشرع الإختصاص الإقليمي في المواد التجارية في المادة 39ق.إ.م.إ فنص على ما يلي :« **ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد المبينة أدناه أمام الجهات القضائية الآتية:**

4-في المواد التجارية، غير الافلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة إختصاصها الوعد، أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة إختصاصها...».

ثانيا: صاحب الحق في رفع دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.

صاحب الحق في رفع الدعوى هما المرسل والمرسل إليه باعتبار كل منهما مدعيا. فترفع دعوى المسؤولية من المرسل لأنه طرف في عقد النقل. وهو ما يستند عليه في دعواه ضد الناقل أما المرسل إليه فيحق له رفع الدعوى ضد الناقل رغم أنه ليس طرف في عقد النقل في حالة عدم إستلامه الشيء المنقول، أو في حالة هلاك الشيء هلاكا كليا أو جزئيا[4]، لأن

(1)- أنظر المادة 37من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

(2)- أنظر المادة 47 قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

(3)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص337.

(4)- عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص282.

المرسل يتعاقد لمصلحته ومن ثم ينشأ له حق مباشر قبل الناقل يسمح له بالمطالبة بالتعويض متى أصابه الضرر[1].

يكون على المرسل إليه إثبات حالة البضاعة عند استلامها بتعيين خبير أو أكثر معينين بأمر صادر عن رئيس المحكمة المختصة بناءا على عريضة[2]، وعلى المرسل أو المرسل إليه أو من يعمل لحسابهما تبليغ الناقل باحتجاج مسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها في ضرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل وإلا سقط حقهما في رفع هذه الدعوى[3].

يعتبر طلب الخبرة المقررة في المادة 54 ق.ت خلال 3 أيام التالية لاستلام البضاعة بمثابة إحتجاج دون القيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 55 ق.ت[4].

الفرع الثاني

أسباب سقوط دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.

حمل المشرع الناقل مسؤولية ثقيلة بأن جعل إلتزامه إلتزاما بتحقيق نتيجة مما لا يمكنه التخلص من المسؤولية عما يحدث للشيء المنقول من هلاك أو تلف أو تأخير بالتسليم إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو تلف البضاعة ، لذا فقد اشترط المشرع لاستعمال دعوى المسؤولية مددا قصيرة ورتب على فواتها عدم قبول الدعوى**(أولا)** أو تقادمها **(ثانيا)**.

(1)- عماد الشربيني، مرجع سابق، ص333.

(2)- أنظر المادة 53من القانون التجاري.

(3)- أنظر المادة 55/1من القانون التجاري.

(4)- أنظر المادة 55/2من القانون التجاري.

أولا: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.

عرفت المادة 67 ق.إ.م.إ [1] الدفع بعدم القبول على أنه الدفع الذي يرمي إلى التصريح بعدم قبول طلب الخصم لانعدام الحق في التقاضي. كانعدام الصفة وإنعدام المصلحة والتقادم وإنقضاء الأجل المسقط وحجية الشيء المقضي فيه دون النظر في موضوع النزاع[2].

يحق للناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى في الحالة المنصوص عليها في المادة 55 ق.ت والتي تقضي بسقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا انقضت ثلاثة أيام من تاريخ التسليم ولم يقم المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها مهما كان شكله، بشرط أن يثبت استلام الناقل لهذا الاحتجاج، أو أن يقوما بإجراء الخبرة المقررة في المادة 54 ق.تقبل استلام البضاعة أو بعده خلال المهلة السالفة الذكر.

يتبين من خلال المادة 55 السالفة الذكر، أنه يشترط على الناقل لاستعمال حقه في هذا الدفع أن تكون البضاعة قد وصلت فعلا إلى المرسل إليه وقام باستلامها، وعليه فلا يمكن استعمال هذا الحق في حالة الهلاك الكلي للبضاعة. كذلك لا مجال لهذا الدفع إذا اقتصرت مسئولية الناقل على التأخير.

لا ينطبق هذا الدفع سوى على الدعاوى المرفوعة على الناقل من المرسل إلى المرسل إليه، ولا مجال لإعماله في العلاقة بين المرسل والمرسل إليه؛ فإذا رجع المرسل إليه على المرسل بضمان العيوب الخفية مثلا، فلا يجوز للمرسل أن يدفع بعدم قبول الدعوى لان المرسل إليه قد استلم البضاعة دون تحفظ[3]، ولا مجال له أيضا في حالة رجوع ناقل على آخر عند تعدد الناقلين.

---

(1)- نصت المادة 67 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على ما يلي:«**الدفع بعدم القبول هو الدفع الذي يرمي إلى التصريح بعدم قبول طلب الخصم لإنعدام الحق في التقاضي. كانعدام الصفة وإنعدام المصلحة والتقادم وإنقضاء الأجل المسقط وحجية الشيء المقضي فيه. وذلك دون النظر في موضوع النزاع**».

(2)- عبد الرحمان بربارة ، مرجع سابق، ص105.

(3)-علي البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص224.

فالدفع بعدم قبول الدعوى مبني على اعتبارين: مصلحة الناقل التي تقتضي سرعة تخلصه من دعاوى المسؤولية، وافتراض قبول المرسل إليه البضاعة نهائيا باستلامه لها دون تحفظ[1].

يفقد الناقل حقه في هذا الدفع إذا ثبت الغش او الخطأ الجسيم المرتكب منه أو من تابعيه، وإذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف[2]،

ثانيا: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.

أخضع المشرع دعاوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل لتقادم قصير مدته سنة من خلال المادة 61/1ق.تالتي نصت على ما يلي:«**كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة**»،بغية الإسراع في تصفية هذه الدعوى قبل أن يمضي وقت طويل تضيع فيه معالم الإثبات [3]، والواقع أن هذه المدة قصيرة جدا نظرا لما يتصف به القانون التجاري من سرعة في حل النزاعات وتحقيق الاستقرار في المعاملات مما يؤدي إلى سرعة تداول الأموال، والذي قد انعكس بدوره على صياغة تقادم دعوى التعويض الناشئة عن هلاك أو تلف أو التأخير في وصول البضاعة بالنسبة لعقد نقل البضائع[4]. وهذه المدة هي الفترة التي تقام خلالها الدعوى ضد الناقل، فإذا إنتهت وأقيمة الدعوى بعدها أمكن للناقل الدفع بسقوطها.

تخضع لهذا التقادم جميع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل والتي يكون أساسها إخلال بإلتزامات رتبها عقد النقل كهلاك أو تلف البضاعة او التأخير في تسليمها دون غيرها من الدعاوى[5]، وتحسب مدة التقادم كما يلي:

(1)- علي البارودي، محمد فريد العريني،المرجع نفسه، ص 225.

(2)- العياشي شتواح ، مرجع سابق، ص97.

(3)- عمار عمورة ، مرجعسابق، ص111.

(4)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص 355.

(5)- عمار عمورة ، مرجع سابق، ص111.

1-في حالة الضياع الكلي للبضاعة:

تحسب مدة التقادم إبتداءا من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة بالنسبة للمرسل إليه والذي يتمثل في اليوم المتفق عليه أو الذي حدده القانون للتسليم.

2- حالة تلف البضاعة أو التأخر في تسليمها:

تحسب مدة التقادم ابتداءا من اليوم الذي تم فيه تسليم البضاعة أو من تاريخ عرضها عليه، كذلك هو الحال في حالة كل مطالبة أخرى لها علاقة بتنفيذ عقد النقل، كالمطالبة بدفع الأجرة أو المصروفات[1].

3-حالة الغش أو الخطأ الجسيم المرتكب من الناقل أو من مستخدميه:

لا يسري هذا التقادم القصير على الدعاوى التي تستند على المسؤولية التقصيرية[2]،فكل ما يصدر عن الناقل من أعمال التلف العمدي لم يشر إليها المشرع من خلال المادة 61 ق.ت كأن يتحايل الناقل على المرسل إليه من أجل تفويت مدة التقادم، أو إخفاء تلف بالبضاعة[3].

قد يعرض من الأسباب ما يقف سريان التقادم، بعد أن يكون قد بدأ، إذ لا تحسب المدة التي وقف فيها سريان التقادم، وتحسب المدة التي سبقت والمدة التي تلت[4]، ووفقا للقواعد العامة فإنه لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يستحيل بسببه على الدائن (المرسل أو المرسل إليه) المطالبة القضائية أو إقامة الدعوى ضد المدين(الناقل)[5]، مثل القوة القاهرة كحالة الحرب.

(1)- شتواح العياشي، مرجع سابق، ص98.

(2)- عمار عمورة ، مرجع سابق، ص112.

(3)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، 357.

(4)- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج3، نظرية الإلتزام بوجه عام، الأوصاف، الحوالة، الإنقضاء، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص1068.

(5)- أنظر المادة 316 منالقانون المدني.

ينقطع التقادم بأسباب الإنقطاع المقررة في القواعد العامة، برفع الدعوى إلى المحكمة ولو كانت غير مختصة بالتنبيه او الحجز، وبتقديم الدائن (المرسل أو المرسل إليه) طلب لقبول حقه في تفلسة المدين أو في توزيع، أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه[1]،أو إذا أقر الدائن بحق المدين بإقرار صريح بأن الدين لا يرال في ذمته، فإنه يكون بذلك قد نزل عما انقضى من مدة، او بإقرار ضمني كأن يترك الناقل تحت يد المدين مالا مرهونا رهنا حيازيا تأمينا لوفاء الدين[2].

إذا إنقطع التقادم لسبب من أسباب الإنقطاع تكون المدة التي إنقضت قبل إنقطاع التقادم كأنها لم تكن ولا تدخل في حساب مدة التقادم، حتى إذا بدأ سريان التقادم من جديد بعد إنقطاعه، يعقب التقادم الذي زال بالإنقطاع تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الإنقطاع ذلك ما نصت عليه المادة 319/1ق.م، وتسري عليه الأحكام العامة للتقادم[3].

غير أنه إذا حكم بالدين وحاز الحكم قوة الشيء المقضي به كانت مدة التقادم الجديدة خمسة عشرة (15) سنة[4] ذلك أن الحكم النهائي يقوي الإلتزام، إذ تنتفي قرينة الوفاء التي تأسست على المدة القصيرة في التقادم السابق[5].

المطلب الثاني

التعويض عن مسؤولية الناقل البري للبضائع

الهدف من رفع الدعوى هو المطالبة بتعويض الضرر، وقد أخضع المشرع أحكام التعويض عن مسؤولية الناقل للقواعد العامة، لذا سنتطرق في هذا المطلب لتقدير التعويض

(1)- أنظر المادة 317 من القانون المدني.

(2)- أنظر المادة 318 من القانون المدني.

(3)- عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص1087.

(4)- أنظر المادة 319/2من القانون المدني.

(5)- عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص1119.

(الفرع الأول) ثم سنتناول بعض الأحكام لمسائل خاصة في التعويض لم يتعرض لها المشرع **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

تقدير التعويض عن مسؤولية الناقل البري للبضائع.

بثبوت مسؤولية الناقل عن الضرر، فإنه يلزم بتعويض المرسل أو المرسل إليه، ويقدر التعويض وفقا للقواعد العامة بمقدار الكسب الذي فاته والخسارة التي لحقت به[1]، وبما أن إلتزام الناقل مصدره العقد فلا يلتزم إلا بتعويض الضرر المتوقع وقت التعاقد[2]، أي أن ثبوت قيمة التعويض بسند النقل هو أساس التعويض المسؤول عنه الناقل **(أولا)**، أما في حالة عدم ثبوت قيمة البضاعة فتعود السلطة التقديرية للقاضي **(ثانيا)** .

أولا: حالة ثبوت قيمة البضاعة بسند النقل.

إذا أثبت المرسل بوثيقة النقل قيمة الأشياء محل النقل وما أصابها من تلف أو هلاك، كان هذا التقدير هو أساس التعويض المسئول عنه الناقل، ويجوز للناقل ان ينازع في هذه القيمة وأن يثبت بكافة طرق الإثبات القيمة الحقيقية للبضاعة[3].

على ذلك إذا كانت البضاعة المنقولة من الأشياء الثمينة ولم يوضح المرسل قيمتها الحقيقية أو إكتفى ببيان جزء منها، في هذه الحالة يلزم الناقل بتعويض الضرر المتوقع فقط، أي في حدود ما ذكر كتابة بوثيقة النقل ولا عبرة بالقيمة الحقيقية[4]. وبذلك يتحمل المرسل تبعة إهماله للبيانات الموضحة في وثيقة النقل وعدم صحتها أو عدم كفايتها وقد بينت ذلك المادة

(1)- أنظر المادة 182/1من القانون المدني.

(2)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص469.

(3)- سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، ج2، الإلتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، ط5، القاهرة، 2007 ، ص574.

(4)- سميحة القليوبي، مرجع سابق ، ص574.

41 ق.ت، غير أنه إذا صدر من الناقل غش أو خطأ جسيم فإنه يلزم بدفع تعويض عن الضرر المتوقع والغير متوقع[1].

ثانيا: حالة عدم ثبوت قيمة البضاعة بسند النقل.

أما إذا لم تكن قيمة البضاعة مبينة بوثيقة النقل فتعود السلطة التقديرية للقاضي في تحديد قيمة التعويض[2]، ويقدر التعويض على أساس قيمتها في مكان الوصول وزمانه، لأنه يفترض أن قيمتها في هذا المكان تفوق قيمتها في مكان القيام[3]،إذ أن العبرة بسعر السوق التي تقوم على العرض والطلب مالم تكن من السلع المسعرة جبرا من السلطة العامة[4].

في حالة ضياع البضاعة أو هلاكها كليا يقدر القاضي التعويض بقيمة البضاعة كاملة مع حقه في الإسترشاد بالبيانات المذكورة في سند النقل[5]، غير أنه قد يصعب تقدير التعويض لعدم وجود ضوابط تحدد ذلك، فسمح المشرع للناقل بتحديد مسؤوليته[6] بوضع حد أقصى لمقدار التعويض الذي يلتزم بدفعه، وفي حالة ما إذا كانت قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى إلتزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة ملم يرتكب غش أو خطأ جسيم وفقا للقواعد العامة[7].

أما في حالة الهلاك الجزئي أو التلف فتقدر قيمة البضاعة بفرض أنها كاملة وسليمة ثم يحسب التعويض في حالة الهلاك الجزئي او التلف على أساس نسبة الهلاك او التلف إلى القيمة الحقيقية للبضائع[8]،

(1)- أنظر المادة 182/2من القانون المدني.

(2)- تنص المادة 182/1ق.م على مايلي:«**إذا لم يكن التعويضمقدرا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره**».

(3)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص468.

(4)- عبد الرحمان السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك طبقا للأنظمة القانونية بالمملكة العربية السعودية، مكتبة الشقري، ط2، السعودية، 2010 مرجع سابق، ص160.

(5)- خالد إبراهيم التلاحمة، مرجع سابق ، ص308.

(6)- أنظر المادة 52 من القانون التجاري.

(7)- أنظر المادتين 183 و185 من القانون المدني.

(8)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص473.

يراع في ذلك النقص المتسامح فيه عند تقدير التعويض[1]، إلا في حالة الهلاك الكلي للبضائع والذي يكون دليل قاطع على أن هلاك البضاعة لا يعود إلى طبيعتها أو ظروف نقلها[2].

أما في حالة تأخير وصول البضاعة فيقدر التعويض على أساس الضرر الفعلي الذي أصاب المرسل أو المرسل إليه فتزاد إلى قيمة التعويض إذا كانت البضاعة التي تأخرت معدة للإستعمال في وقت معين أو معدة للبيع في وقت معين، كأن تكون البضاعة المنقولة معدة للبيع بمناسبة العيد، فوصلت متأخرة بعد الميعاد[3].

الفرع الثاني

أحكام خاصة في التعويض عن مسؤولية الناقل البري للبضائع.

أغفل المشرع التطرق لبعض الأحكام التي تتعلق بحكم الجمع بين تعويضين كالجمع بين التعويض عن الضياع أوالتلف والتعويض عن التأخير**(أولا)**، وحالة التعويض مقابل ترك البضاعة **(ثانيا)** وحالة إسترداد البضاعة بعد التعويض عن فقدها **(ثالثا)**.

أولا: الجمع بين تعويضين.

قد يقترن سببين في إحداث الضرر. وفي هذه الحالة يثور التساؤل حول كيفية تقدير التعويض؛ بالجمع بين تعويضين عن الضرر الناجم عن السببين معا أو الإكتفاء بتعويض واحد عن الضرر الناجم عن أحد الأسباب.

لم يتطرق المشرع لهذه الحالة في نصوص القانون التجاري. غير أن المعمول به أنه لا يجوز للمرسل أو المرسل إليه في حالة الهلاك الكلي أن يجمع بين التعويض عن هذا الهلاك والتعويض عن التأخير في إيصال البضاعة. وأساسا هذا الحكم أن التعويض عن الهلاك الكلي

(1)- أنظر المادة 51 من القانون التجاري.

(2)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص473.

(3)- خالد إبراهيم التلاحمة، مرجع سابق، ص308.

يشمل كامل الأضرارعن عدم وصول الأشياء محل النقل كلية، فلا تكون هناك أهمية لوقت الوصول[1].

لا يقضي بالتعويض عن التأخير في حالة الهلاك الجزئي إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم يهلك بشرط ان لا يزيد التعويض الذي يقضى به على ما يستحق في حالة هلاك الشيء كليا[2].

ثانيا: التعويض مقابل ترك البضاعة.

لم يتعرض المشرع لمسألة التعويض مقابل التخلي عن البضاعة على غرار التشريعات الأخرى، والتي ذهبت إلى أنه إذا هلكت أو تلفت جزئيا، أو تأخر وصول البضائع محل النقل بسبب لا يرجع إلى حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، وكان الجزء المتبقي لا يكفي للغرض أو الهدف من إستخدامه، جاز للمرسل أو المرسل إليه مطالبة الناقل بتعويض كامل عن البضاعة مقابل التخلي عن الجزء من البضاعة الذي بقي سليما[3].

ثالثا: إسترداد البضاعة بعد التعويض عن فقدها.

قد يحكم بالتعويض لمصلحة المرسل أو المرسل إليه على أساس أن البضاعة قد ضاعت أو سرقت ثم وجدت بعد ذلك، فيرغب المرسل أو المرسل إليه في إستردادها، وقد إختلف آراء الفقهاء حول أحقية المرسل أو المرسل إليه في ملكية هذه البضاعة. إذ ذهب البعض إلى أن البضاعة من حق الناقل على أساس أنه دفع تعويضا مقابلها، أما البعض الآخر فذهب إلى أن البضاعة التي وجدت بعد ضياعها يمكنللمرسل أو المرسل إليه إستردادها مقابل إعادة مبلغ التعويض الذي تحصل عليه إلى الناقل، وحجته في ذلك أن المدعي لم يتنازل عن ملكيته لهذه البضائع، وأن التعويض لا يعد ثمنا لها[4].

(1)- سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص576.

(2)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص479.

(3)- عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص1119.

(4)- خالد إبراهيم التلاحمة، مرجع سابق، ص309.

الفصل الثاني

أحكام مسؤولية

الوكيل بالعمولة لنقل

البضائع

يعتبر تنفيذ العقد محل الوكالة جوهر المهمة التي تم تكليف الوكيل بالعمولة بها. إذ لا يقتصر نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة على الأخطاء التي تعد مخالفة مباشرة لعقد الوكالة بالعمولة، وإنما يمتد ليشمل أخطاء الوكيل بالعمولة الناشئة عن العقد محل الوكالة. وبإعتبار أن موضوع دراستنا هو مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع فإن العقد محل الوكالة هو عقد نقل البضائع، وقد نظم المشرع أحكام هذه المسؤولية بأحكام خاصة في الفقرة الثانية من القسم الثاني، وبأحكام مشتركة في القسم الرابع من الباب الأول بعنوان التجارة عموما.

حيث يسأل الوكيل بالعمولة مثله مثل الناقل عن الضياع الكلي أوالجزئي للبضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها. كما يستفيد من نفس الإعفاءات القانونية من قوة قاهرة أو عيب خاص بالشيء أو خطأ موكله سواء كان المرسل أو المرسل إليه إذا أثبتها، غير أن مركز الوكيل بالعمولة لنقل البضائع أحسن من مركز الناقل البري للبضائع فيما يخص الاعفاءات القانونية، إذ يجوز له ان يشترط إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية دون تحديد ما إذا كانت هذه المسؤوليةعن الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

إن دراسة مسؤولية الوكيل بالعمولة تقتضي التعرض للأحكام العامة وما تتضمنه من تحليل لطبيعة المسؤولية وحدودها سواء القانونية أو الإتفاقية **(مبحث أول)** تحت عنوان أحكام مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع، ثم لآثار هذه المسؤولية من دعوى وما ينتج عنها من تعويض **(مبحث ثاني)**.

المبحث الأول

أحكام مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

تترتب مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع إذا أخل بالتزامه الناشيء عن عقد الوكالة،والمتمثل في نقل وإيصال البضاعة محل العقد سالمة كاملة أ، المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه.

وعليه فإن تحديد مفهوم هذه المسؤولية تطلب منا تعريف الوكيل بالعمولة لنقل البضائع، وتحديد طبيعة مسؤوليته ونطاقها **في المطلب الأول**، بالإضافة إلى تبيان الحدود القانونية والإتفاقية التي تخفف من هذه المسؤولية **في المطلب الثاني**.

المطلب الأول

مفهوم مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

نتعرض في هذا المطلب إلى تعريف الوكيل بالعمولة لنقل البضائع وتحديد طبيعة مسؤوليته **(فرع الأول)** ثم نبين نطاقها من حيث الزمن والأشخاص **(فرع الثاني)**.

الفرع الأول

التعريف بالوكيل بالعمولة لنقل البضائع

لم يعرف المشرع الوكيل بالعمولة لنقل البضائع بشكل مباشر، إنما عرفه عن طريق تعريف عقد الوكالة بالعمولة للنقل من خلال المادة 37 ق.ت فنص على ما يلي:«**يعتبر عقد العمولة للنقل اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص، أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الإقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل** ».

أولا: المقصود بالوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

الوكيل بالعمولة هو الذي يتعهد بأن يعقد باسمه الخاص ولكن لحساب موكله بيعا وشراءا وغيرها من العمليات التجارية مقابل عمولة[1]. ويعرف بأنه شخص فردا كان أو شركة يقوم بإبرام تصرف قانوني مع الغير، باسمه الشخصي ولكن لحساب الموكل الذي كلفه بإجراء هذا التصرف. وذلك نظير حصوله على أجر أو عمولة قد يتفق في الغالب على انها نسبة مئوية من قيمة التصرف الذي يبرمه[2].

إن هذين التعريفين جاءا على سبيل التعميم. إذ أن الوكيل بالعمولة للنقل يتميز ببعض الخصوصية في القانون الجزائري فمن خلال المادة 37 ق.ت السالفة الذكر أجاز له المشرع أن يتعاقد مع الغير باسمه الشخصي، او باسم موكله، أو شخص من الغير، ذلك ان الوكالة بالعمولة للنقل لا تقوم على فكرة السرية والإستتار التي تقوم عليها الوكالة العادية، فقد جرى العمل على قيام الوكيل بالعمولة في الغالب بتحرير مستند النقل باسم المرسل لا باسمه الخاص[3].

بالإضافة إلى إعتبار الوكيل بالعمولة تاجرا. حيث أوجب المشرع الجزائري بمقتضى المادة 37 ق ت إحتراف الوكيل بالعمولة لهذا النوع من الأعمال وإلا إنتفت عنه هذه الصفة،حيث أنه يتمتع بالإستقلال في ممارسته لحرفته ومن ثم تكون له حرية إختيار الوسائل التي يراها مناسبة لتحقيق النتيجة التي إلتزم بها أمام الموكل وهي إيصال البضاعة إلى الجهة المقصودة وتسليمها سالمة كاملة في الميعاد المحدد إلى المرسل إليه. والصفة التجارية مقصورة عليه دون الموكل الذي قد يكون العقد بانسبة له مدنيا أو تجاري تبعا لطبيعة العمل الأصلي محل الوكالة[4].

(1)- علي وهبي عبد الواحد، التزامات الوكيل بالعمولة، رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، نوفمبر 20015، ص05.

(2)- علي البارودي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص80.

(3)- محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، مطابع جامعة الملك سعود، ط2، المملكة العربية السعودية، 1997، ص189.

(4)-عمار عمورة ، مرجع سابق، ص69.

يتميز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل في أن هذا الأخير يقوم بالنقل بوسائله الخاصة، أما الوكيل بالعمولة للنقل فلا يلتزم بأن يتولى النقل بنفسه إنما يتعاقد باسمه أو بإسم موكله مع الناقل الذي يتولى نقلالبضاعة بنفسه. وعلى ذلك فالوكيل بالعمولة للنقل يضمن أخطاءه الشخصية التي تقع منه أثناء تنفيذ إلتزاماته ويضمن الأخطاء التي تقع من الناقل بإعتباره هو الذي اختاره ليتعاقد معه من أجل نقل البضاعة، أي أنه يضمن تنفيذ عملية النقل كاملة؛ أما الناقل فتنحصر مسؤوليته عن أخطائه الشخصية التي تقع منه خلال مرحلة النقل التي قام بها[1].

ويختلفان في أن الناقل يقوم بعمل مادي صرف ينحصر في نقل البضائع، أما الوكيل بالعمولة للنقل فيقوم بالأعمال القانونية لحساب موكله وذلك بالتعاقد مع ناقلين آخرين للقيام بعملية النقل فهو بذلك يقوم بتنسيق وتنظيم عملية النقل[2].

ويفقد الوكيل بالعمولة للنقل صفته فيصبح ناقلا خاضعا لأحكام عقد النقل متى قام بتنفيذ عملية النقل في المرحلة الأولى من مراحل النقل المتعاقب، فيكون مسؤولا بصفته ناقلا في هذه المرحلة، ثم يتعاقد مع الناقلين المتتابعين لحساب المرسل. وبذلك فإنه يوفر على المرسل عناء التعاقد معهم[3].

بالإضافة إلى ما سبق قد يقوم الوكيل بالعمولة بالأعمال الفرعية المرتبطة بعملية النقل، من تغليف وحزم وشحن البضائع والتي لا يلتزم الناقل بها[4].

ثانيا: الطبيعة القانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

لا تختلف طبيعة مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن طبيعة مسؤولية الناقل، في كونها مسؤولية عقدية. إذ يرتبط الوكيل بالعمولة بالموكل بعقد الوكالة بالعمولة، وتثور مسؤوليته إذا إرتكب خطأ تعاقديا أدى إلى الإضرار بموكله، إذ يعد إلتزام الوكيل بالعمولة بتنفيذ وكالته إلتزاما

(1)- عبد الرحمان السيد قرمان، مرجع سابق، ص176.
(2)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص298.
(3)- محمد حسن الجبر، مرجع سابق، ص190.
(4)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص240.

ببذل عناية. فهو لا يضمن للموكل حسن تنفيذ العقد محل الوكالة إلا إذا كان الخطأ المرتكب منه أو كان ضامنا للصفقة من جهة أخرى[1]. وبإعتبار أن إلتزام الوكيل بالعمولة للنقل هو إلتزام بضمان سلامة الأشياء محل عقد النقل طوال فترة النقل حتى وصولها للمرسل إليه، فإن إلتزامه مقترن بشرط الضمان فيتحول بذلك إلى إلتزام بتحقيق نتيجة، ولا يكفي لدرء مسؤوليته إثبات إتخاذه الإحتياطات اللازمة لمنع ما أصاب الأشياء من أضرار[2]. أي أنه ضامن بحكم القانون.

غير أن المشرع في نص المادة 58 ق.ت لم يستعمل مصطلح "**ضامن**" على غرار التشريعات الأخرى إنما إستعمل مصطلح "**مسؤول**" إذ نصت المادة 58 ق.ت على ما يلي:«**يعد الوكيل بالعمولة من وقت تسلمه الأشياء المطلوب نقلها مسؤولا عن ضياعها كليا أو جزئيا أو عن تلفها او التأخير في تسليمها**»[3].

إنقسم الفقه في تحديده لأساس الضمان في مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل إلى قسمين: الفقه التقليدي والفقه المعاصر.

1- الفقه التقليدي:

وهو بدوره إختلف في تحديد أساس الضمان بالنسبة للوكيل بالعمولة للنقل فمنهم من إتجه إلى أن أساس الضمان هو القانون. إذ إعتبروا أن الوكيل بالعمولة ضامن بحكم القانون[4]، ومعنى الضمان ليس كفالة تنفيذ العقد، بل أن الموكل له أن يسأل الوكيل بالعمولة للنقل كما لو كان هو الناقل، ومسؤوليته عن النقل كمسؤولية الناقل تماما[5]، حيث يستفيد من الإعفاءات

(1)- محمد هاني دويدار، النظام القانوني للتجارة، العقود التجارية، العمليات المصرفية، الأسناد التجارية، الإفلاس، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، بيروت، 1997، ص 57-58 .

(2)- سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، ج2، الإلتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، ط5، القاهرة، 2007، ص603 .

(3)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص250.

(4)- نبيل صالح العرباوي ، المرجع نفسه، ص274.

(5)- علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة، د.ط، مصر، 2004، ص255.

التي يستفيد منها الناقل كالقوة القاهرة والعيب الذاتي للشيء وخطأ المرسل أو المرسل إليه، كما يستطيع الدفع بكل الدفوع التي يمكن للناقل الدفع به، كتقادم الدعوى.

إنتقد هذا الرأي على أن الضمان المنصوص عليه في النصوص المتعلقة بالوكالة بالعمولة للنقل تتشابه مع الضمان الذي يلتزم به الوكيل الضامن، فالوكيل بالعمولة للنقل مثله مثل الوكيل الضامن يضمن تنفيذ الغير للعقود التي أبرمها معهم[1].

وذهب الرأي الآخر إلى إعتبار أن الوكيل بالعمولة مقاول مسؤول عن كامل النقل. فهو يعتبر بالنسبة للموكل ناقلا، فيسأل عن أفعال تابعيه مثله مثل المقاول الذي يعتبر مسؤولا عن أفعال المقاولين من الباطن الذين إختارهم وكلفهم بالقيام بإلتزاماته الشخصية.

وقد إنتقد هذا الرأي على أن الوكيل بالعمولة يختلف عن المقاول في كون هذا الأخير يدير عمله ويقوم بمراقبة المقاولين من الباطن في أدائهم لوظيفتهم[2].

2- الفقه المعاصر.

يرى الفقهاء المعاصرون أن الضمان هو مجرد مسؤولية تعاقدية عن فعل الغير، فالوكيل بالعمولة للنقل يضمن أفعال تابعيه المتدخلين في عملية النقل.

ويرى فريق آخر من المعاصرين أن أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل يرتكز على الصفة الخاصة التي تتميز بها الوكالة بالعمولة للنقل وهي شمولها للنقل برمته. إذ أن الوكيل بالعمولة يلتزم بتحقيق نتيجة هي وصول محل النقل إلى المكان المحدد سالما وفي الميعاد المتفق عليه.فإذا لم تتحقق هذه النتيجة يسأل عن أفعال المتسبب في ذلك[3].

والملاحظ أن كل الآراء المقدمة من الفقه المعاصر مكملة لبعضها. فمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل تقوم على تعهده القيام بعملية النقل، وتنظيمها لتحقيق النتيجة المرجوة، وكذلك على إختيار منفذي النقل. فنصوص القانون التجاري المنظمة لقواعد الوكالة بالعمولة للنقل لو

(1)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص274.

(2)- نبيل صالح العرباوي ، المرجع نفسه، ص275.

(3)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع نفسه، ص276.

تحتوي على أي نص يفرض على الوكيل بالعمولة للنقل تنفيذ تعليمات موكله، خاصة تلك المتعلقة بإختيار الناقلين[1].

الفرع الثاني

نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

تختلف مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع عن مسؤولية الناقل البري للبضائع في أن نطاقها سواء من حيث الزمن (أولا)، أو من حيث الأشخاص (ثانيا) أوسع من نطاق هذه الأخيرة بإعتبار أن الوكيل بالعمولة للنقل ضامن بقوة القانون سلامة الشيء محل النقل.

أولا: نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع من حيث الزمن.

يلزم الوكيل بالعمولة للنقل في سبيل تحقيق سلامة محل عقد نقل الأشياء بالمحافظة عليه من وقت تسلمه لهذه الأشياء، وفي ذلك نصت المادة 58 ق.ت على ما يلي:«**يعد الوكيل بالعمولة من وقت تسلمه الأشياء المطلوب نقلها مسؤولا عن ضياعها كليا أو جزئيا أو عن تلفها أو التأخير في تسليمها**».

ما يلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع إكتفى بتحديد فترة بداية المسؤولية دون فترة نهايتها ذلك أن الوكيل بالعمولة مسؤول عن سلامة البضائع الأمر الذي يفترض مسؤوليته عن سلامتها طوال مدة الرحلة إلى حين تسليمها للمرسل إليه[2].

ثانيا: نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع من حيث الأشخاص.

إن إلتزامات الوكيل بالعمولة للنقل أوسع نطاقا من إلتزامات الناقل، فهو ليس مسؤول عن أفعاله الشخصية فحسب، أي عن إخلاله بتنفيذ إلتزاماته التي يتحملها بمقتضى عقد الوكالة بالعمولة، بل تمتد مسؤوليته لتشمل مسؤوليته عن أفعال الناقل الذي تعاقد معه[3]، وفي حالة

(1)- نبيل صالح العرباوي ، مرجع سابق، ص277.

(2)- نبيل صالح العرباوي ، المرجع نفسه، ص263.

(3)- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص302.

النقل المتعاقب، عن أفعال الناقلين المتعاقبين الذين إختارهم الناقل الأول والذين لا يعرفهم الوكيل بالعمولة في الغالب، أي أنه ضامن تنفيذ عقد النقل الذي أبرمه.

ولا يجوز للوكيل بالعمولة أن يدرأ مسؤوليته قبل المرسل عن أفعال الناقل الذي إختاره بإثبات خطأ هذا الناقل فهو ضامن بقوة القانون، ولا يعفى من المسؤولية إلأ إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير راجع إلى قوة قاهرة أو عيب ذاتي بالبضاعة، أو خطأ الموكل أو المرسل إليه[1]، وفي ذلك نصت المادة 57 ق.ت على ما يلي:«**يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن عدم تنفيذ إلتزاماته أو تنفيذها المتأخر بشرط أن يثبت أن ذلك ناشيء عن قوة قاهرة أو عيب خاص بالشيء أو عن خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه**»، غير أنه يجوز له أن يرجع على الناقل بما دفعه من تعويض للمرسل.

المطلب الثاني

مضمون مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

تتطلب دراستنا لأحكام مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع التطرق لحالات تحقق المسؤولية وعبء إثباتها **(فرع أول)**، ثم حدودها **(فرع ثاني)**.

الفرع الأول

تحقق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

تحقق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع في حالة هلاك و تلف البضاعة والتأخر في تسليمها**(أولا)**، ويقع على الوكيل بالعمولة لنقل البضائع عبء إثبات أن الضرر راجع إلى القوة القاهرة والعيب الخاص بالشيء وخطأ الموكل المرسل أو المرسل إليه **(ثانيا)**.

(1)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص205.

أولا: حالات تحقق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

وفقا للمادة 58 ق ت تتحقق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع في حالة هلاك البضاعة و تلفها والتأخر في تسليمها حيث نصت على ما يلي:«**يعد الوكيل بالعمولة من وقت تسلمها الأشياء المطلوب نقلها مسؤولا عن ضياعها كليا أو جزئيا أو عن تلفها أو التأخير في تسليمها**».

الملاحظ من خلال هذه المادة أن حالات تحقق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع لا تخرج عن حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع وهو ما نص عليه المشرع المصري من خلال المادة 278 ق ت م التي نصت على ما يلي:«**يسأل الوكيل بالعمولة للنقل من وقت تسلمه الشيء موضوع النقل عن هلاكه كليا أو جزئيا أو عن تلفه أو التأخير في تسليمه، ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ الموكل أو المرسل إليه**».

ثانيا: عبء إثبات مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

تعرضنا سابقا إلى أن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع تتحقق في حالة الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة أو تلفها او التأخير في تسليمها، ويمكن إثباتها بمجرد إثبات عقد الوكالة بالعمولة لنقل البضائع، ويجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانونا[1]، كما يجب على المدعي إثبات وقوع الضرر جراء هذا الهلاك أو التلف أو التأخير دون الحاجة لإثبات الخطأ الواقع من الوكيل، إذ أن إلتزامه هو إلتزام بتحقيق نتيجة.

يجوز للوكيل بالعمولة أن يدرأ مسؤوليته قبل المرسل أو المرسل إليه إذ يقع عليه عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير راجع إلى قوة قاهرة أو عيب ذاتي بالبضاعة، أو خطأ الموكل المرسل أو المرسل إليه وفقا للمادة 57 ق ت [2]. فلا يكفي أن يثبت أنه قام بجميع الإحتياطات اللازمة لنقل البضاعة كصيانة وسائل النقل ووجود أجهزة التبريد أو أن تغلفة البضاعة كلها جيدة فهي مجرد إدعاءات سلبية.

(1)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص202.

(2)- مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص205.

كما لا يجوز له نفيها بإثبات خطأ الناقل سواء إختاره بنفسه أو لم يختره فهو ضامن بقوة القانون إذ أن له أن يرجع بالتعويض عليه وعلى جميع الناقلين المتدخلين في عملية النقل أما في حالة إرتكاب غش أو خطأ جسيم من الوكيل أو أحد تابعيه أو من الناقل أو أحد تابعيه فيقع عبء إثبات أن الضرر وقع بسبب هذا الغش أو الخطأ الجسيم على الموكل المرسل أو المرسل إليه[1].

الفرع الثاني

حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

لم يجز المشرع في نصوص القانون التجاري للوكيل بالعمولة للنقل تحديد مسؤوليته عن الضياع أو التلف أو التأخير، لكن بالعودة إلى القواعد العامة نجد حدودا قانونية لمسؤوليته، بينما أجاز إعفاءه من المسؤولية.

أولا: الحدود القانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

تنص المادة 136 ق.م على ما يلي:«**يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالات تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها**».

فمن خلال هذه المادة نجد أن علاقة التبعية تتحقق بالنسبة للعلاقة التي تجمع بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل، فالوكيل يكون مسؤولا عن أفعال الناقل الذي تعاقد معه وعهد إليه بنقل البضاعة. ولذلك لا يجب أن تتعدى مسؤوليته مسؤولية المتسبب الحقيقي في الضرر، فلا يسأل عن أفعال الناقل إذا تم إعفاؤه من المسؤولية بسبب القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

كما يستفيد من حالات الإعفاء والتحديد القانوني التي يستفيد منها الناقل، أي لا يمكن مساءلة الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل ومطالبته بمبلغ يفوق نسبة التعويض التي حددها

(1)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص263.

القانون للمسؤول الحقيقي عن الضرر، ويكون ذلك إذا أخطر الموكل وقبل تحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل وإلا كان الإتفاق ملزما لطرفيه فقط، أي الوكيل بالعمولة للنقل والناقل[1].

أما في حالة إرتكاب الناقل أو أحد تابعيه لغش أو خطأ جسيم فإن الوكيل بالعمولة لا يستفيد من حالات الإعفاء والتحديد القانوني التي يحرم منها الناقل بسبب الغش او الخطأ الجسيم المرتكب منه أو من احد تابعيه.

وبالعودة إلى المشرع نجد من خلال تنظيمه لأحكام مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع أنه لم يعترف للوكيل بالعمولة بحقه في تحديد مسؤوليته[2].

ثانيا: الحدود الإتفاقية لمسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

نصت المادة 59 ق.ت على ما يلي:«**يجوز للوكيل بالعمولة، إستنادا لإشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للموكل، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بذاته أو من مستخدمه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير، أن يشترط إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية**»,

من خلال هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري منح للوكيل بالعمولة الحق في أن يشترط إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية، إذ شمل هذا الإعفاء جميع حالات المسؤولية خلافا للناقل الذي إقتصر إعفاءه من المسؤولية على حالة التأخير فقط.

كما إشترط المشرع من خلال هذه المادة لإعمال شرط الإعفاء أن يكون مكتوبا ومدرج في سند النقل وإلا إعتبر كأن لم يكن، وألا يصدر من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو أحد تابعيه غش أو خطأ جسيم.

عاد المشرع من خلال نص المادة 77 ق.ت وقرر أن جميع الإشتراطات المخالفة لنص المادة 58 ق.ت باطلة وعديمة الأثر إلا إذ كانت هذه الإشتراطات في الحدود المرخص بها في المادة 59 ق.ت السالفة الذكر.

(1)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص268.

(2)- نبيل صالح العرباوي، المرجع نفسه، ص269.

بمعنى أن الإشتراط الذي يقضي بعدم مسؤولية الوكيل بالعمولة عن الضياع الكلي أو الجزئي أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها باطل وعديم الأثر غير أنه يجوز للوكيل بالعمولة أن يشترط إعفاءه من المسؤولية عن الضياع الكلي أو الجزئي أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها، من ذلك فإننا وجدنا أن المشرع وقع في تناقض من خلال هذه المادة فلا داع لهذا النص لذا وجب حذف المادة 59 المذكورة في المادة 77.

أما المشرع المصري فإنه يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة من المسؤولية عن هلاك البضاعة كليا أو جزئيا أو تلفها، بمعنى أن حكم الإعفاء من المسؤولة قد حصره المشرع المصري في حالة التأخير فقط. إذ لم يخرج في ذلك عن مسؤولية الناقل البري للبضائع حيث نصت المادة 279/1: «**يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة من المسؤولية عن هلاك الشيء موضوع النقل كليا أو جزئيا أو تلفه**»[1].

على هذا يكون باطل كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وكل شرط ينزل بموجبه المرسل أو المرسل إليه للوكيل بالعمولة عن الحقوق الناشئة عن التأمين الذي أبرمه ضد مخاطر النقل[2].

(1)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص205-206.

(2)- المادة 279/2 ق ت م.

المبحث الثاني

آثار مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

تتحقق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع متى هلكت البضاعة المنقولة أو تلفت تلفا جزئيا أو كليا أثناء فترة نقلها أو تأخر في توصيلها إلى المرسل إليه عن الميعاد المتفق عليه، وإن كان الخطأ المرتكب راجع الى أحد تابعيه أو الناقل أو أحد تابعي هذا الأخير. و يلجأ المرسل أو المرسل إليه إلى القضاء برفعه دعوى ضد الوكيل بالعمولة للمطالبة بتعويض ما أصابه من ضرر.

لا تختلف دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع عن دعوى مسؤولية الناقل في خضوعها للقواعد العامة فيما يخص قواعد الإختصاص القضائي، كذلك هو الحال بالنسبة لتقدير التعويض، مع ورود بعض الأحكام الخاصة في القانون التجاري بالنسبة لكل منهما.

سنتطرق في هذا المبحث لدعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة في **المطلب الأول**، ثم المتعلقة بتقدير التعويض في **المطلب الثاني**.

المطلب الأول

دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

لا يختلف الإختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع عن الإختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل لذا سنكتفي بالتطرق في هذا المطلب لأطراف هذه الدعوى في الفرع الأول، أما بالنسبة لسقوط هذه الدعوى فنكتفي بالتطرق لتقادمها في الفرع الثاني، إذ أنها لا تسقط بعدم القبول. فلم ينص المشرع على أي إجراء يقوم به المرسل أو المرسل إليه قبل رفع دعواه ضد الوكيل بالعمولة من شأنه إسقاط الدعوى في حالة عدم إتخاذه في المدة المحددة كما هو الحال بالنسبة للدعوى المرفوعة ضد الناقل البري للبضائع والمنصوص عليه في المادة 55 ق.ت.

الفرع الأول

أطراف دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

تنشأ علاقة ثلاثية مباشرة بين الموكل المرسل والوكيل بالعمولة، والغير المتعاقد (الناقل)، وقد تتخذ هذه العلاقة طابعا رباعيا إذا أضفنا المرسل إليه الذي يكون في نفس مركز المرسل فيكون له حق الرجوع المباشر على الوكيل بالعمولة والناقل[1].

أولا: الموكل أو المرسل إليه (المدعي).

يرفع الموكل المرسل أو المرسل إليه دعوى ضد الوكيل بالعمولة لنقل البضائع عند إخلاله بالتزامه التعاقدي بضمان سلامة البضاعة عن الضياع أو التلف أو عدم وصولها في الوقت المتفق عليه. فالموكل يستند في دعواه ضد الوكيل بالعمولة لعقد الوكالة للنقل باعتباره طرفا فيه.

ويجوز للموكل المرسل أو المرسل إليه رفع دعوى مباشرة ضد الناقل و سند ذلك هو نص المادة 60 ق.ت التي تنص على ما يلي:«**يجوز للموكل أن يرفع مباشرة على الناقل كل دعوى متولدة عن عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها**»، إذ توجد علاقة مباشرة بين الموكل المرسل أو المرسل إليه و الغير الذي تعاقد مع الوكيل و هو الناقل[2]، وقد اختلف الفقهاء فيما يتعلق بالأساس القانوني لهذه العلاقة المباشرة، فذهب بعض الفقهاء إلى أن أساس هذه العلاقة هو الإنابة، و ذهب البعض الآخر إلى أنه وكالة من الباطن، وقال آخرون أنه الإشتراط لمصلحة الغير. كما قد ذهب آخرون إلى إعتبار هذا الأساس نيابة ناقصة، إلا أن هذه النظريات قد إنتقدت جميعا[3]، إذ لا يمكن إعتبار الناقل وكيلا من الباطن

(1)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص203.

(2)- عماد الشربيني، مرجع سابق، ص371.

(3)- علي البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص258.

إذ أن مهمة الوكيل بالعمولة للنقل ليست توكيل وكيل بالعمولة آخر بل تحقيق نتيجة هي وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه دون أي ضرر[1].

ومركز الوكيل بالعمولة للنقل يختلف تماماعن مركز المشترط لمصلحة الغير إذ أن هذا المشترط يشترط لنفسه ثم للمستفيد؛ أو على الأقل لابد أن تكون له في الإشتراط مصلحة[2]،أما الوكيل بالعمولة فليس عنده نية الإشتراط لمصلحة الغير فهو يتعهد فقط بتنفيذ النقل بواسطة الناقل. ولا يمكن تطبيق نظرية الإنابة فهي تؤدي إلى تضامن جميع الناقلين المتعددين نع الوكيل بالعمولة للنقل وهنا يخالف ما إستقر عليه الفقه والقضاء في هذا الشأن وحتى نظرية النيابة الناقصة لا يمكن الأخذ بها رغم أنها تنادي بعلاقة مباشرة بين الموكل والغير المتعاقد.

ويجري القضاء على أن للمرسل أو المرسل إليه أيهما كان صاحب الحق في البضاعة أن يرجع مباشرة على الناقل المتعاقد مع الوكيل إذ يرجع سبب هذه العلاقة إلى إنتفاء المصلحة في السرية و الإستتار التي تقوم عليها الوكالة بالعمولة للنقل مع ورود إسم المرسل والمرسل إليه وإسم الناقل في مستند النقل فلا وجه لإنتفاء العلاقة مباشرة بينهما[3].

ويستند المشرع الجزائري في تبريره لحق كل من الموكل والناقل في إقامة كل منهما دعوى مباشرة على الآخر بالعودة إلى القواعد العامة للوكالة في نص المادة 580/3 ق.م. فأساس هذه العلاقة هو إرتباط العقد الفرعي بالعقد الأصلي الذي يتشابه معه في طبيعته وموضوعه فيصبح الموكل الدائن في عقد الوكالة هو الدائن في عقد الوكالة من الباطن[4]. وهو ما ينطبق على العلاقة بين الموكل في عقد الوكالة بالعمولة والناقل.

ثانيا: الوكيل بالعمولة لنقل البضائع (المدعى عليه).

وهو المدعى عليه. يلزم بتعويض المضرور سواء كان المرسل أو المرسل إليه إذا ثبت مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخر، ويترتب على العلاقة المباشرة بين الوكيل بالعمولة

(1)- نبيا صالح العرباوي، مرجع سابق، ص282.

(2)- علي البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص258.

(3)- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص303.

(4)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص283.

والناقل أن يكون لكل من الوكيل بالعمولة والناقل الرجوع على الآخر بما دفعته من تعويض للمضرور.

ولا تقبل دعوى رجوع الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل إلا إذا أقيمت ضده دعوى التعويض من طرف المضرور، وبالرجوع لأحكام المشرع في القانون التجاري نجد أنه لم ينص على حق كل من الوكيل بالعمولة للنقل والناقل في الرجوع على بعضهما للمطالبة بالحقوق الناشئة عن عقد النقل[1].

الفرع الثاني

تقادم دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

أخضع المشرع الدعوى المقامة ضد الوكيل بالعمولة للنقل إلى نفس تقادم الدعوى المقامة ضد الناقل من خلال ما نصت عليه المادة 1/61 ق.ت فتتقادم بمضي سنة واحدة تبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء محل النقللمرسل إلأيه في حالة الضياع الكلي أما في حالة الضياع الجزئي أو التلف أو التأخير تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة للمرسل إليه أو عرضها عليه.

أما بالنسبة لدعوى الرجوع التي يرفعها الوكيل بالعمولة على الناقل أو الدعوى التي يرفعها الناقل على الوكيل بالعمولة فتحدد بثلاثة أشهر تبدأ سريانها من يوم رفع الدعوى على الوكيل بالعمولة أو الناقل.

المطلب الثاني

التعويض عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

لا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل إلا في حدود مسؤولية الناقل بإعتبار أن الوكيل بالعمولة قد تعاقد مع هذا الأخير لتنفيذ إلتزامه نيابة عنه. غير أن المشرع لم يورد في نصوص القانون التجاري كيفية تقدير التعويض فيما يخص مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل. لذا نرجع في ذلك

(1)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص284.

إلى القواعد العامة التي تقضي بتعويض المضرور عما لحقه من خسارة وما فاته من كسب ويعتد في تقدير التعويض بسعر السوق في مكان الوصول وزمانه ويكون التعويض إما إتفاقي بين الأطراف أو يرجع تقديره للقاضي **(فرع الأول)**.

ونظرا لطبيعة عمل الوكيل بالعمولة فإنه توجد حالات خاصة في التعويض تستلزم منا التطرق إليها وهي: التعويض في حالة تعدد الناقلين، والتعويض في حالة تحوية البضائع **(فرع ثاني)**.

الفرع الأول

أنواع التعويض عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

إذا لم يتفق أطراف العقد على تقدير تعويض مناسب لجبر الضرر الناجم عن إخلال أحد الأطراف بإلتزامه التعاقدي فإن السلطة التقديرية في ذلك تعود للقاضي.

أولا: التعويض الإتفاقي عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

لم ينص المشرع على إجازة إتفاق الوكيل بالعمولة للنقل والموكل على تحديد قيمة التعويض في حالة إخلال الوكيل بالعمولة للنقل بإلتزامه كما فعل بالنسبة لأحكام مسؤولية الناقل والتي أجاز من خلالها للناقل تحديد مبلغ التعويض بطريق الإتفاق بشرط تبليغه للمرسل وعدم إرتكاب الناقل لخطأ عمدي أو جسيم مرتكب منه أو من مستخدمه[1].

غير أنه بالعودة إلى القواعد العامة المقررة في نص المادة 183 ق.م أجازت للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد، أو في إتفاق لاحق مع مراعاة أحكام المادتين 176 و183 ق.م.

(1)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص288.

ثانيا: التعويض القضائي عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

إن القاضي في تقديره للتعويض يدخل في حسابه ما أصاب الدائن من خسارة وما فاته من كسب سواء كان التعويض عن عدم التنفيذ أو التعويض عن التأخر في التنفيذ، فيقدر أولا ما أصاب الدائن من ضرر بسبب عدم تنفيذ المدين لإلتزامه او بسبب تأخره في هذا التنفيذ ثم يقدر بعد ذلك ما فات الدائن من كسب. ومجموع هذين التعويضين هو التعويض.

غير أنه إذا لم يصب الدائن ضرر ولم يفته كسب من جراء عدم قيام المدين بإلتزامه أو تأخره في ذلك فإن المدين لا يلزم بالتعويض[1].

الفرع الثاني

حالات خاصة في التعويض عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

تتمثل هذه الحالات في التعويض في حالة تعدد الناقلين، والتعويض في حالة تحوية البضائع.

أولا: التعويض في حالة تعدد الناقلين.

أكثر ما يكون الإلتجاء إلى الوكيل بالعمولة للنقل هي في الحالات التي تستلزم تعدد الناقلين، وحتى عند عدم الإلتجاء إلى الوكيل بالعمولة للنقل، فإن أغلب الفقهاء يعتبرون الناقل الأول في مركز الوكيل بالعمولة فيما يخص المرحلة التي يتولاها الناقل الذي يليه[2].

يقصد بالنقل المتعاقب قيام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد، بمعنى أن تكون عملية النقل واحدة بالنسبة للمرسل و المرسل إليه في حين يتعدد الناقلون، حيث يقوم كل واحد منهم بنقل البضاعة لمسافة محددة حتى إيصالها إلى المرسل إليه في المكان المحدد[3].

(1)- عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص844.

(2)- علي البارودي، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص253.

(3)- العياشي شتواح ، مرجع سابق، ص82.

وقد يلحق بالبضاعة أثناء عملية النقل ضياع أو تلف أو تأخر في تسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد، فتتحقق بذلك مسؤولية الناقل، وهذا يوقعنا في إشكال حول معرفة المسؤول الحقيقي عن الضرر.

لقد أجاب المشرع الجزائري على هذا الإشكال في نص المادة 49 ق ت بما يلي:« **إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته:**

1- **يكون أول الناقلين و آخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما اتجاه المرسل و المرسل إليه عن مجموع النقل وضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل.**
2- **ويعد كل من الناقلين الوسطاء اتجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك اتجاه أول وآخر ناقل مسؤولا عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها».**

نستخلص من هذه المادة ما يلي:

- المسؤولية متضامنة في النقل المتعاقب بالنسبة للناقل الأول والأخير نحو المرسل والمرسل إليه؛ حيث يحق لهما أن يرفعا دعوى المسؤولية على أي من الناقل الأول والأخير أو عليهما معا، ولا يحق لهذين الأخيرين أن يدفعا المسؤولية بأن الضرر كان بسبب ناقل آخر لأنهما مسؤولان عن تسلم و تسليم البضاعة المنقولة. وكل شرط مسبق يقضي بعدم المسؤولية التضامنية بين الناقل الأول و الأخير باطل وعديم الأثر وفقا للمادة 77 ق.ت.

- يكون كل من الناقلين الوسطاء مسؤولين اتجاه المرسل أو المرسل إليه عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة أثناء المسافة التي قطعها، ويكون بذلك للمرسل أو المرسل إليه الخيار بين الرجوع على كل من الناقلين الوسطاء أو الرجوع على الناقل الأول أو الأخير أو على كليهما، و يعتبر هذا الأخير الخيار الأنسب لهما. لأنه في رجوع المضرور على الناقل المتوسط أن يثبت حصول الضرر خلال المسافة التي قطعها[1].

(1)- عمار عمورة ، مرجع سابق، ص114.

وإذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض، كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة مايستحق كل منهم من أجرة النقل والتي تحدد حسب المسافة المقطوعة، وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها. ويعفى من الإشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت بأن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل[1]. وفي ذلك نص المشرع من خلال المادة 50 ق.ت على ما يلي:«**عندما يتعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها ويجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة**».

ثانيا: التعويض في حالة تحوية البضائع.

لم يتعرض المشرع من خلال نصوص القانون التجاري للتعويض في حالة تحوية البضائع وكيفية تقديره لأنه قد خصها في القانون البحري بإعتبار أن الحاوية تستعمل في مجال النقل البحري، غير أنه يتم نقل البضائع في الحاويات برا بإستعمال وسيلة نقل تنقلها من مكان إلى آخر.

وقد أدى هذا النوع الجديد من التغلفة أو من وسائل النقل إلى خلق مشاكل قانونية بسبب الفراغ التشريعي الذي يزيد من صعوبة تحديد المسؤوليات الواجبة التطبيق خاصة ما يتعلق بكيفية تقدير التعويض في حالة إعتبار الحاوية طردا أم وسيلة نقل. إذ إختلفت الإتفقيات الدولية في ذلك، فإعتبرتها إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط لسنة 1980 وسيلة نقل أما قواعد هامبرج فقد إعتبرتها وسيلة تغلفة[2].

وتعرف الحاوية على أنها إناء أو وعاء يجمع ويحرز بين جوانبه ما يودع فيه من محتويات لنقلها، ويتخذ إستعمالها طابع الإستمرارية ولذا فإنها تصنع من مواد صلبة حسب

(1)- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص208.

(2)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص293.

الطبيعة الخاصة للمواد التي تنقل فيها من أجل حمايتها من التلف والسرقة، وبأشكال متعددة وفق مواصفات فنية لضمان سهولة التحميل والتوزيع والسلامة أثناء النقل[1].

وتعتبر الحاوية وهي فارغة طردا، فإذا تم شحن البضائع فيها واحتوت عددا من الطرود فليس من الطبيعي أن تعتبر الحاوية بكل ما فيها طردا واحدا، لذلك فالعبرة بما تسلمه الوكيل بالعمولة للنقل أي بما هو مدون في سند الشحن. أي أنه إذا لم تذكر مفردات البضائع في سند الشحن فإن الحاوية وما فيها تعتبر وحدة شحن واحدة، غير أن هذه الفكرة قد إنتقدت من طرف البعض على أنه ليس من الطبيعي أن تتنوع مسؤولية الناقل حسب ماهو مدون في سند الشحن[2].

وخلافا لذلك فإن المشرع قد أخذ في حالة إستخدام الحاوية بنظرية النية المشتركة للمتعاقدين فيما إعتبراه طردا من عدمه، فإذا تضمنت وثيقة الشحن تحديدا لما بداخل الحاوية من طرود فإن البضائع المحتواة بها تعتبر وحدة شحن واحدة مع مراعات أنواع الحاويات المستعملة فيما إذا كانت صغيرة، متوسطة أو كبيرة. وتعتبر الحاوية وحدة شحن أخرى إذا تضررت ولم تكن مملوكة للناقل[3].

---

(1)- www.deroitontreprise.org.

- شيهاب عينونة، طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر، السنة الثانية من سلك الدكتوراه في القانون البحري، جامعة وهران، الجزائر، مجلة القانون والأعمال، 26-08-2015 ، 08:08 مساءا.

(2)- نبيل صالح العرباوي، مرجع سابق، ص290.

(3)- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012، ص299.

خاتمة

خاتمة:

خلصنا من خلال دراستنا لمسؤولية الناقل البري والوكيل بالعمولة لنقل البضائع إلى أن مسؤولية كل من الناقل البري والوكيل بالعمولة للنقل مسؤولية عقدية، إذ يلقى على عاتقهما إلتزاما بتحقيق نتيجة وهي ضمان وصول البضاعة سالمة كاملة إلى المكان المحدد، وفي الميعاد المتفق عليه. فبمجرد هلاك هذه البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها تقوم مسؤولية الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل، إذ يكفي إثبات وقوع الضرر أثناء عملية النقل حتى تثبت مسؤولية كل منهما، ولا يمكن للناقل أن يدرء مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي من قوة قاهرة أو عيب خاص بالشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه، وكذلك بالنسبة للوكيل بالعمولة إذ لا يمكنه درء مسؤوليته بإثبات أن الضرر الواقع نتيجة خطأ الناقل، فهو مسؤول عن أفعاله وأفعال من تعاقد معهم لتنفيذ عقد النقل فيكون مسؤولا عن أفعال تابعيه وأفعال الناقل وتابعي هذا الأخير.

وقد لاحظنا من خلال بحثنا في هذا الموضوع أن المشرع ميز بين مسؤولية الناقل ومسؤولية الوكيل بالعمولة من خلال الإمتياز الذي منحه للوكيل بالعمولة دون الناقل، فقد أجاز له إشتراط إعفائه كليا أو جزئيا من المسؤولية دون أن يحدد له ما إذا كان هذا الإعفاء عن الهلاك أو التلف أو التأخير، بينما إقتصر هذا الإعفاء على حالة التأخير فقط بالنسبة للناقل وأبطل كل شرط يعفي الناقل من المسؤولية في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي أو تلف البضاعة.

وبإعتبار الوكيل بالعمولة مسؤولا عن أفعاله وأفعال الناقل الذي تعاقد معه، فإنه يستفيد من حالات الإعفاء التي يستفيد منها الناقل. إذ لا يمكن مطالبة الوكيل بالعمولة بتعويض أكبر من التعويض الذي يلزم بدفعه المسؤول الحقيقي عن الضرر.

ومن خلال ما تم التعرض له في بحثنا هذا، فقد توصلنا لمجموعة من التوصيات التي يمكن من خلالها للمشرع الجزائري من مواكبة التطورات الإقتصادية والتكنلوجية في مجال النقل بتعديل بعض أحكام مسؤولية الناقل البري والوكيل بالعمولة بما يتناسب معها:

خاتمة:

وجوب النص صراحة على أن إلتزام الناقل أو الوكيل بالعمولة لنقل البضائع هو إلتزام بتحقيق نتيجة، بمعنى أن يضمن كل منهما سلامة البضاعة ووصولها إلى المكان المحدد وفي الوقت المتفق عليه كما فعل بالنسبة لمسؤولية الناقل البري للأشخاص.

وجوب توحيد الحكم القانوني للحدود الإتفاقية لمسؤولية الناقل البري والوكيل بالعمولة لنقل البضائع وذلك بتعديل أحكام المادة، 59 بتحديد مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع عن الضياع أو التلف فالإعفاءات التي منحت له تجعله في مركز أقوى على حساب الموكل المرسل أو المرسل إليه.

تعديل أحكام المادة 55 ق ت، فالمدة التي منحها المشرع للمرسل أو المرسل إليه حتى يبدي إحتجاجه للناقل، والتي قد تتسبب في سقوط الدعوى بعدم قبولها قصيرة جدا حيث أن مدة ثلاثة أيام قد لا تكفي لإجراء الخبرة لمعاينة كل البضاعة التي قد تكون ضخمة، لإكتشاف العيوب التي قد تعتريها بسبب عملية النقل ذاتها أو خطأ الناقل.

وجوب توضيح الحدود القانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة بإعتباره مسؤولا عن فعل الناقل أو الناقلين الذين تعاقد معهم لتنفيذ عقد النقل حتى لا يحمل مسؤولية أكبر من مسؤولية المتسبب الحقيقي في وقوع الضرر، بحجة أن الوكيل ضامن بحكم القانون سلامة البضاعة ووصولها إلى المكان المحدد وفي الميعاد المتفق عليه.

وجوب تنظيم أحكام التعويض في كل من مسؤولية الناقل البري والوكيل بالعمولة لنقل البضائع، فالمشرع لم يتعرض لكيفية تقدير التعويض، كما لم يتعرض لأحكام بعض المسائل كحكم الجمع بين التعويض عن الضياع أو التلف والتأخر في تسليم البضاعة وحكم التعويض مقابل ترك البضاعة، بالإضافة إلى حكم إسترداد البضاعة بعد التعويض عن ضياعها، كذلك وجوب التعرض لأحكام التعويض في حالة تحوية البضاعة وكيفية تقديره.

قائمة المراجع

أولا: الكتب.

1- أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1980.

2- باسم محمد صالح ، القانون التجاري، قم1، النظرية العامة، التاجر، العقود التجارية، العمليات المصرفية، القطاع التجاري الاشتراكي، منشورات دار الحكمة، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، 1987.

3- خالد إبراهيم التلاحمة، الوجيز في القانون التجاري، مبادئ القانون التجاري، الشركات التجارية، الأوراق التجارية والعمليات المصرفية، دار الخليج للنشر والتوزيع، ط1، عمان، الأردن، 2003.

4- سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، ج2، الإلتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، ط5، القاهرة، 2007.

5- عبد الرحمان السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك طبقا للأنظمة القانونية بالمملكة العربية السعودية، مكتبة الشقري، ط2، السعودية، 2010 مرجع سابق.

6- عبد الرحمان بربارة ، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغدادي للطباعة والنشر والتوزيع، ط2، الجزائر، 2009، ص74.

7- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج3، نظرية الإلتزام بوجه عام، الأوصاف، الحوالة، الإنقضاء، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان.

8- عبد القادر حسين العطير، الويط في شرح القانون التجاري،ج1، الأعمال التجارية،التجار، المحل التجاري، العقود التجارية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، ط2، جامعة عمان الأهلية، 1999.

9- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج1، الأعمال التجارية، العقود التجارية، التجار، المتجر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط2، الأردن، 2012.

10- علي البارودي، محمد السيد الفقي، القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1999.

11- علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 210.

12- عماد الشربيني، القانون التجاري الجديد لسنة 1999،ج1، الإلتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002، ص326.
13- عمار عمورة ، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر.
14- محمد السيد الفقي، القانون التجاري،الإفلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، لبنان، 2005.
15- محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، مطابع جامعة الملك سعود، ط2، المملكة العربية السعودية، 1997.
16- محمد هاني دويدار، النظام القانوني للتجارة، العقود التجارية، العمليات المصرفية، الأسناد التجارية، الإفلاس، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، بيروت، 1997.
17- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي،الإسكندرية، 2008.
18- نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط6، الجزائر، 2004.

.

ثانيا: الرسائل والمذكرات.

1-الرسائل:

أ. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.
ب. نبيل صالح العرباوي ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.

2-المذكرات:

أ. علي وهبي عبد الواحد، التزامات الوكيل بالعمولة، رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، نوفمبر 2015.

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

ثالثا: المقالات.

- شيهاب عينونة، طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر، مجلة القانون والأعمال، 26-08-2015، 08:08 مساءا.**www.deroitontreprise.org** -

رابعا: النصوص القانونية.

1- الأمر 75-58، مؤرخ في1975/09/26، يتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78، الصادرة في 1975/09/30، معدل ومتمم.

2- الأمر رقم 75-59، مؤرخ في1975/09/26، يتضمن القانون التجاري، ج.ر عدد 78، الصادرة في 1975/09/30، معدل ومتمم.

3- قانون رقم08-09،مؤرخ في2008/02/25، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد 21، الصادرة في23 أفريل 2008.

خامسا: المواقع الإلكترونية.

1- http://bibliotdroit.blogspot.com.
2- http://www.madinahnet.com.
3- http://static.4shared.com.

الفهرس

شكر وتقدير.	
إهداء.	
قائمة المختصرات.	
مقدمة.	01
الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع.	05
المبحث الأول: أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع.	07
المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البري للبضائع.	07
الفرع الأول: التعريف بالناقل البري للبضائع.	07
أولا: المقصود بعقد النقل البري للبضائع.	08
ثانيا: المقصود بالناقل البري للبضائع.	08
الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع.	09
أولا: طبيعة إلتزام الناقل البري للبضائع.	10
ثانيا: نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع.	10
المطلب الثاني: مضمون مسؤولية الناقل البري للبضائع.	12
الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع.	12
أولا: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع.	12
ثانيا: عبء إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع.	15
الفرع الثاني: أسباب دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع.	17
أولا:الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل البري للبضائع.	17
ثانيا: الأسباب الإتفاقية لدفع مسؤولية الناقل البري للبضائع.	20
المبحث الثاني: آثار مسؤولية الناقل البري للبضائع.	23

المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.	23
الفرع الأول:إ جراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.	23
أولا: الإختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.	24
ثانيا: صاحب الحق في رفع دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.	25
الفرع الثاني: أسباب سقوط دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.	26
أولا: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.	27
ثانيا: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع.	28
المطلب الثاني: التعويض عن مسؤولية الناقل البري للبضائع.	30
الفرع الأول: تقدير التعويض عن مسؤولية الناقل البري للبضائع.	31
أولا: حالة ثبوت قيمة البضاعة بسند النقل.	31
ثانيا: حالة عدم ثبوت قيمة البضاعة بسند النقل.	32
الفرع الثاني:أحكام خاصة في التعويض عن مسؤولية الناقل البري للبضائع.	33
أولا:الجمع بين تعويضين.	33
ثانيا: التعويض مقابل ترك البضاعة.	34
ثالثا:إسترداد البضاعة بعد التعويض عن فقدها.	34
الفصل الثاني: النظام القانوني لمسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	35
المبحث الأول: أحكام مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	37
المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	37
الفرع الأول: التعريف بالوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	37
أولا: المقصود بالوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	38
ثانيا: الطبيعة القانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	39

الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	42
أولا: نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة من حيث الزمن.	42
ثانيا: نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة من حيث الأشخاص.	42
المطلب الثاني: مضمون مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	43
الفرع الأول: قيام مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	43
أولا: حالات تحقق مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع..	44
ثانيا: عبء إثبات مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع..	44
الفرع الثاني:حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	45
أولا: الحدود القانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	45
ثانيا: الحدود الإتفاقية لمسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	46
المبحث الثاني: آثار مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	48
المطلب الأول:دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	48
الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	49
أولا: الموكل المرسل أو المرسل إليه (المدعي).	49
ثانيا: الوكيل بالعمولة لنقل البضائع(المدعى عليه).	50
الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	51
المطلب الثاني: التعويض عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	51
الفرع الأول:أنواع التعويض عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	52
أولا: التعويض الإتفاقي عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	52
ثانيا: التعويض القضائي عن مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.	53
الفرع الثاني:التعويض في حالة تعدد الناقلين وحالة تحوية البضائع.	53
أولا: التعويض في حالة تعدد الناقلين.	53

ثانيا: التعويض في حالة تحوية البضائع.	55
خاتمة.	57
قائمة المراجع.	60
الفهرس.	64