

## الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع

**The substantive provisions of the carrier's liability in the contract of road carriage of goods**

عيسى بلفاضل

جامعة غرداية، مخبر السياحة الاقليمي والمؤسسات (الجزائر)، [belfadel.aissa@univ-ghardaia.dz](mailto:belfadel.aissa@univ-ghardaia.dz)

تاريخ النشر: 2022/06/15

تاريخ القبول: 2022/05/17

تاريخ الاستلام: 2022/02/03

**ملخص:**

لقد تدخل المشرع وقام بتنظيم عقد النقل البري للبضائع ورتب التزامات على عاتق الناقل ، والتي إذا أخل بها ترتبت في ذمته المسؤولية.

ونظرا لأهمية هذا العقد في الحياة الاقتصادية فقد نظم هاته المسؤولية بأحكام خاصة تختلف عن القواعد العامة في المسؤولية العقدية بحيث أن عبء الاثبات فيها يقع على عاتق الناقل رغم أنه مدعى عليه، كما أنه ضيق من مجال الاعفاء منها.

كلمات مفتاحية: الأحكام الموضوعية، مسؤولية الناقل، عقد النقل، النقل البري، البضائع.

**Abstract:**

The legislator intervened and organized the land transport contract for goods and arranged obligations for the carrier, which if he breached them would result in his responsibility.

Given the importance of this contract in the economic life, it has organized this responsibility with special provisions that differ from the general rules in contractual liability so that the burden of proof in it falls on the carrier even though he is a defendant, and it is also narrow in the scope of exemption from it.

**Keywords:** Substantive provisions, liability of the carrier, contract of carriage, road transport, goods.

### 1- مقدمة

يعتبر عقد النقل البري للبضائع من أهم العقود التجارية، وذلك لارتباطه ارتباطاً وثيقاً بالنشاط الاقتصادي وعلى إثر ذلك تدخل المشرع وقام بتنظيمه ورتب التزامات على عاتق الناقل، والتي إذا أحل بها ترتبت في ذمته المسؤولية، وتعتبر هذه الأخيرة من أهم وأدق مواضيع عقد النقل البري للبضائع لما تثيره من منازعات عديدة على مستوى القضاء، ولما كان الالتزام الرئيسي للناقل إنما هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد، فإنه يكون مسؤول عن الهلاك إذا لم يسلم البضاعة إلى المرسل إليه، وعن التلف إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد، ولا ترتفع هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير إنما يرجع إلى السبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أو خطأ من المرسل أو عيب خاص في البضاعة.

وبناء على ما سبق يجدر بنا التساؤل ما هي خصوصية مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع؟ كإشكالية رئيسة تنطوي على تسألين فرعيين هما:

- ماهي حالات تحقق مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع؟

- ماهي طرق دفع مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع؟

وللإجابة عن الإشكالية الرئيسية و التساؤلات الفرعية اعتمدنا المنهج التحليلي من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع، وقد سلكنا في سبيل ذلك خطة ثنائية مقسمة إلى مبحثين حيث سنتطرق في المبحث الأول إلى قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع من خلال مطلبين نتناول فيهما على الترتيب، حالات تحقق مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع، فترة تحقق مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع وطبيعتها القانونية، لننتقل إلى المبحث الثاني والذي سنتطرق فيه إلى طرق دفع مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع، هذا المبحث بدوره قسمناه إلى مطلبين، نتطرق فيهما على الترتيب إلى اعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع، تحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع، لنخلص في الأخير إلى خاتمة نضمنها أهم النتائج والتوصيات.

**المبحث الأول: قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع**

حيث نتطرق في المطلب الأول إلى حالات تحقق مسؤولية الناقل وفي المطلب الثاني نتناول فترة تحقق مسؤولية الناقل وطبيعتها القانونية.

**المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع**

و نميز بين حالة قيام ناقل واحد بتنفيذ عقد النقل وحالة تعقب عدة ناقلين في تنفيذ عقد النقل.

**الفرع الأول: حالة قيام ناقل واحد بتنفيذ عقد النقل**

يتضح لنا من خلال نص المادة 47 من القانون التجاري،<sup>1</sup> أن مسؤولية الناقل تنقرر في ثلاث حالات وهي حالة ضياع البضاعة، وحالة تلفها، وحالة التأخير في تسليمها.

#### أولاً- حالة ضياع البضاعة:

ونعني بضياع البضاعة؛ عدم تسليم الناقل ذات الكمية من البضاعة المنقولة وزنا وعددا للمرسل إليه والثابتة بمستند النقل، وقد يكون الضياع كلياً يتعلق بالبضاعة المنقولة جميعها كما إذا احترقت و قد يكون جزئياً يتعلق ببعض البضاعة دون البعض الآخر كما إذا وصلت البضاعة بها عجز أو نقص<sup>2</sup>.

و يمكن إثبات الضياع بسهولة بواسطة مستند النقل، لأن الناقل يلتزم بأن يسلم للمرسل إليه نفس كمية البضاعة المنقولة المبينة في مستند النقل، فإذا لم يسلمه شيئاً أو سلمه كمية أقل من التي استلمها من المرسل تحققت مسؤوليته، و لذلك يحرص الناقل على أن يسترد مستند النقل موقعا عليه بما يفيد حصول التسليم، وعلى العموم يقع على الناقل عبء إثبات أنه سلم البضاعة جميعها إلى المرسل إليه<sup>3</sup>.

و قد قرر المشرع إعفاء الناقل عما يلحق البضائع المنقولة من نقص إذا كان النقص في الوزن أو الحجم أو العدد ناشئاً عن طبيعة البضائع المنقولة، وذلك ما لم يثبت أن النقص الحاصل للبضاعة نشأ بسبب آخر غير الأسباب المبررة للتسامح كإهمال الناقل أو تابعيه، ونصت على هذا الإعفاء المادة 51 من القانون التجاري في فقرتها الأولى و الثانية.

كما وضع المشرع ضوابط لحساب النقص المتسامح فيه إذا كان مستند النقل يتضمن عدة بضائع لنقلها وكانت مقسمة إلى مجموعات أو طرود، وذلك على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد، وليس على أساس عدد الوحدات التي تشملها كل مجموعة أو كل طرد، إذا كان الوزن معيناً على وجه الاستقلال في مستند النقل، أو كان من الممكن تعيينه بأي طريقة أخرى وهذا ما تبينه الفقرة الثالثة من المادة 51 من القانون التجاري<sup>4</sup>.

و يلاحظ أن كل شرط مسبق يقضي بعدم ضمان الناقل النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه باطل وعدم الأثر وفقاً للمادة 77 من القانون التجاري.

و يكون هلاك البضاعة تماماً أو سرقتها في حكم ضياعها الكلي، لأن الناقل لا يستطيع في الحالتين تسليم البضاعة للمرسل إليه، و الأصل أن الناقل يلتزم بتوصيل البضاعة إلى المرسل إليه وتسليمها إليه في الميعاد المتفق عليه، فإذا لم يكن هناك ميعاد محدد

<sup>1</sup> تنص المادة 47 من القانون رقم 15-20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 71 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2015: "يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلّم الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها".

<sup>2</sup> سميحة القليوبي، شرح قانون التجارة الجديد، العقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة- مصر-، 2000، ص491.

<sup>3</sup> علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة- مصر-، 1970، ص232.

<sup>4</sup> وتتص الفقرة الثالثة من المادة 51 من القانون التجاري . المرجع السابق " و إذا كانت الأشياء المنقولة بموجب تذكرة نقل واحدة موزعة على عدة أجزاء أو طرود فيحسب التسامح بالنسبة لكل جزء أو طرد إذا كان وزنه عند الإرسال مذكوراً على حدة بتذكرة النقل أو كان من الممكن إثباته بطريقة أخرى".

للتسليم وجب أن يسلمها إليه في وقت معقول وهو عادة الذي يلزم لنقل البضاعة، وإذا انقضى هذا الوقت دون أن يحصل التسليم بعد ذلك، فقد قامت القرينة على وقوع الضياع إلا إذا قام الناقل بالتسليم بعد ذلك واقتصر الأمر على مجرد التأخير<sup>1</sup>.

### ثانيا- حالة تلف البضاعة:

ونقصد بتلف البضاعة، حالة وصول البضاعة كاملة من حيث المقدار، ولكن بحالة معيبة، كما إذا وصلت البضاعة في حالة عفن أو كما إذا وجد بالبضاعة كسر أو أصبحت غير قابلة للانتفاع بها انتفاعا صحيحا، وكثيرا ما يحصل تلف البضاعة أثناء النقل، و يسأل الناقل عن التلف الذي يعيب البضاعة سواء كان التلف كليا أو جزئيا، ما لم يكن الناقل قد أثبت عند استلامه البضاعة بعض التحفظات بمسند النقل<sup>2</sup>.

### ثالثا- حالة تأخير في تسليم البضاعة:

و نقصد بتأخير في تسليم البضاعة، حالة وصول البضاعة بعد الميعاد المتفق عليه، وإذا لم يكن هناك اتفاق على الميعاد فيكون التأخير لو وصلت البضاعة بعد الميعاد الجاري به العرف، وإن لم يوجد فيكون التأخير لو وصلت البضاعة بعد الميعاد المعقول الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها<sup>3</sup>.

و يسأل الناقل عن الأضرار التي تنجم عن التأخير، لأنه لا مصلحة للمرسل إليه في تسلم البضاعة بعد الميعاد المحدد كما هو الحال مثلا بالنسبة لتسلم بيض عيد الصفح لدى النصارى في يوم الموالي لهذا العيد، غير أن الناقل لا يسأل إذا لم يترتب عن التأخير أي ضرر.

و يثبت المرسل إليه التلف أو الضرر الذي أصابه من جراء التأخير بكافة طرق الإثبات، وكثيرا ما يستعين بخبير لإثبات حالة البضاعة قبل استلامها بناء على عريضة يقدمها لرئيس المحكمة المختصة طبقا لنص المادة 54 من القانون، نظرا لما للخبرة القضائية من فعالية في مجال الإثبات.

### الفرع الثاني: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتعاقب

يقصد بالنقل المتعاقب أن يقوم عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد، فعملية النقل واحدة بالنسبة للمرسل والمرسل إليه في حين يتعدد الناقلون، حيث يقوم كل منهم بنقل البضائع لمسافة محددة أي يشاركون جميعهم في تنفيذ عقد النقل بحيث يقوم الناقل الأول بتوصيل البضاعة إلى مدينة معينة ويبرم عقد النقل مع ناقل آخر ثان لتوصيل نفس البضاعة إلى مدينة ثانية، ويقوم الناقل الثاني بإبرام عقد النقل مع الناقل ثالث لتوصيلها إلى مدينة ثالثة فهكذا

<sup>1</sup> علي حسن يونس، مرجع سبق ذكره، ص 332 .

<sup>2</sup> سميحة القليوبي، مرجع سبق ذكره ، ص 491.

<sup>3</sup> رضا عبيد، القانون التجاري، الطبعة الخامسة، شركة النصر للتصدير و الاستيراد، القاهرة - مصر -، 1984، ص 362.

و قد ينجم عن عملية النقل أن يلحق بالبضائع ضياعاً أو تلفاً، أو يتأخر الناقل الأخير في توصيلها إلى المرسل إليه في الموعد المحدد، ففي هذه الحالة تتحقق شروط مسؤولية الناقل، ولكن تثار مسألة تحديد الناقل المسؤول هل هو الناقل الأول أو الوسيط أو الأخير؟.

و قد بين المشرع حل هذه المشكلة في نصي المادتين 49 و 50 من القانون التجاري، فالمادة 49 حددت من يتحمل المسؤولية في مواجهة المرسل أو المرسل إليه، وحددت مسؤولية باقي الناقلين أمام الذي يتحمل المسؤولية في مواجهة المرسل أو المرسل إليه .

و من خلال هذا النص يتبين لنا أن المشرع وضع فرضين للمسؤولية هما: أولاً مسؤولية الناقل الأول والأخير اتجاه المرسل أو المرسل إليه، و ثانياً مسؤولية الناقلين الوطاء.

#### أولاً- مسؤولية الناقل الأول والأخير اتجاه المرسل أو المرسل إليه:

يكون الناقل الأول والأخير مسؤولين بالتضامن نحو المرسل أو المرسل إليه في حالة ما إذا لحق بالبضائع المنقولة أثناء عملية النقل المتعاقب ضياع أو تلف أو تأخر الناقل الأخير في توصيلها في الموعد المحدد، فللمرسل أو المرسل إليه أن يرفع دعوى المسؤولية على أي منهما أو عليهما معاً ولا يحق لهما أن يدفعا المسؤولية بأن الضرر كان سبب ناقل آخر غيرهما، لأنهما مسؤولان عن تسليم وتسليم البضاعة المنقولة<sup>1</sup>، و يلاحظ أن كل شرط مسبق يقضي بعدم المسؤولية التضامنية بين الناقل الأول و الأخير باطل وعدم الأثر وفقاً لمادة 77 من القانون التجاري.

ويفسر البعض مسؤولية الناقل الأول عن النقل كله بأنه يعتبر وكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للناقلين اللاحقين، ومن ثم يكون مسؤولاً عن أفعاله. إلا أن البعض يرى أن الناقل الأول يتحمل التزام بنتيجة هي توصيل البضاعة إلى مكان الوصول سالمة دون تأخير، ومن ثم يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة في أية يد كانت<sup>2</sup>.

ويفسر البعض مسؤولية الناقل الأخير عن النقل كله على أساس وكالته عن سائر الناقلين في قبض الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول، واستعمال الحقوق المرتبطة باستغلال أجرة الناقل، غير أن القضاء الفرنسي استقر على أن المركز القانوني للناقل الأخير لا يختلف عن مركز الناقلين المتوسطين وبالتالي يسأل عن مرحلة النقل الأخيرة<sup>3</sup>.

#### ثانياً- مسؤولية الناقلين الوطاء:

في هذا الفرض نميز مسؤولية الناقلين الوطاء اتجاه المرسل أو المرسل إليه ومسئوليتهم اتجاه أول وآخر ناقل.

#### 1- مسؤولية الناقلين الوطاء اتجاه المرسل أو المرسل إليه:

<sup>1</sup> أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، العقود التجارية، الجزء الثالث، دار النهضة العربية، بيروت- لبنان-، 1981 ص230.

<sup>2</sup> عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري- العقود التجارية في ضوء الفقه والقضاء-، منشأة المعارف، مصر، 1993 ص445.

<sup>3</sup> هاني محمد دويدار، العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية-مصر-، 1990 ص76.

يكون كل من الناقلين الوستاء مسؤولاً اتجاه المرسل أو المرسل إليه عن الضرر الذي يلحق بالبضائع أثناء المسافة التي قطعها، وفي هذه الحالة لا يحق للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على الناقل الأول أو الأخير بالتعويض، لأنه لا يحق الجمع بين تعويضين عن ضرر واحد، ولكن من الأفضل للمرسل أو المرسل إليه أن يرجع على الناقل الأول أو الأخير لأتأما مسؤولان متضامنان عن الضرر، وسبب مسائلة الناقل الأول والأخير بالتضامن هو التسهيل على المرسل أو المرسل إليه في الحصول على حقوقه<sup>1</sup>.

### 2- مسؤولية الناقلين الوستاء اتجاه أول وآخر ناقل:

إذا رجع المرسل أو المرسل إليه بالتعويض على أول وآخر ناقل، فيكون للناقل الأول والأخير الحق في الرجوع على الناقلين الوستاء، بحيث يكون كل ناقل مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالبضاعة أثناء المسافة التي قطعها، ولكن إذا تعذر تعيين المسافة التي حدث أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي دفع التعويض إلى المرسل أو المرسل إليه أن يرجع على سائر الناقلين الذين اشتركوا في عملية النقل، بحيث يدفع كل منهم نسبة من التعويض تعادل نسبة المسافة التي قطعها في عملية النقل، و إذا عجز أحد الناقلين عن دفع حصته المقررة فعلى جميع الناقلين أن يتحملوا دفع هذه الحصة كل منهم بنسبة المسافة التي قطعها<sup>2</sup>، ونصت على هذه الأحكام صراحة المادة 50 من القانون التجاري .

### المطلب الثاني: فترة تحقق مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع وطبيعتها القانونية

حيث نتطرق إلى فترة تحقق مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع في نقطة أولى، ثم نتطرق في النقطة الثانية إلى طبيعتها القانونية.

### الفرع الأول: فترة تحقق مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع

تبدأ مسؤولية الناقل وفق لنص المادة 347<sup>3</sup> من القانون التجاري الجزائري من وقت تسلمه البضاعة محل النقل ، لا من وقت إبرام العقد و تستمر إلى الوقت الذي يتم فيه تسليم البضاعة للمرسل إليه ، وعليه يمكن أن تبدأ مسؤولية الناقل قبل البدء في تنفيذ عملية النقل، أي في الوقت الذي تكون فيه تحت حراسته وذلك في حالة تسلمه البضاعة المراد نقلها من المرسل و احتفظ بها في مخازنه لكي ينقلها في الوقت المناسب، و في هذه الحالة إذا ما هلكت أو سُرقت أو تلفت تتحقق مسؤوليته مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد .

<sup>1</sup> سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص 267.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005، ص 228.

<sup>3</sup> - القانون رقم 15- 20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 75- 59 المتضمن القانون التجاري، المرجع السابق .

و تنتهي مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله , لا بتوصيلها الى المكان المتفق عليه و عليه يسأل الناقل عن الضياع أو التلف الذي لحق البضاعة إذا ما وصلت للمكان المتفق عليه و لو أخطر المرسل إليه بوصولها و أعذر باستلامها طالما أنه لم يستلمها فعلا<sup>1</sup>.

و إذا كان الأصل أن مسؤولية الناقل تنتهي بمجرد تسليم البضاعة للمرسل اليه أو وكيله , إلا أن الناقل يظل مسؤولاً عن هلاكها أو تلفها إذا ثبت أنه يرجع للغش أو الخطأ الجسيم الصادر من جانبه أو من جانب أحد تابعيه, و يعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل و من أمثلة الخطأ الجسيم للنقل نذكر توقيف الشاحنة المحملة بالبضائع أثناء الليل على طريق عمومي بدون حراسة مما قد يعرضها للسرقة .

ولعل الحكمة من إبقاء مسؤولية الناقل في حالات الغش أو الخطأ الجسيم , هي دفع الناقل إلى الحرس الشديد و تنفيذ التزاماته بحسن نية حتى لا يلجأ الى إخفاء خطئه في المحافظة على البضاعة أثناء تنفيذ النقل و تسليمها بحالة ضاهية سليمة خلافا للواقع تهربا من المسؤولية<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع

مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية ناتجة عن الاخلال بواجبه في تنفيذ عقد النقل, تتقرر متى أثبت المدعى في دعوى المسؤولية على الناقل تسليمه البضاعة للناقل و الضرر الذي أصابه من هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها . و يفترض أن الناقل قد أخل بالتزاماته التعاقدية, و إذا كان التزام الناقل بمقتضى عقد النقل التزاما بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة و تسليمها للمرسل إليه كاملة و سليمة في الميعاد المتفق عليه, فإن عدم تحقق هذه النتيجة ينهض قرينة على خطأ الناقل, وكذلك يفترض أن خطأ الناقل هو سبب حدوث الضرر للمدعى<sup>3</sup>.

ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن عدم تحقق النتيجة يرجع لسبب أجنبي لا يدل عليه بمعنى آخر يقع على عاتقه عبء إثبات انتفاء رابطة السببية بين عدم تحقق نتيجة و الضرر الذي أصاب المدعي, و إذا أثبت الناقل ذلك جاز للمدعي نقض هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببه<sup>4</sup>.

ولما كان الناقل بمثابة حارس لشيء فإنه يقع عليه إثبات السبب الأجنبي لإعفائه من المسؤولية أو تخفيفها ويلاحظ أنه لا يصح مساءلة الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية و هي التي تقوم على الاخلال بالالتزام فرضه القانون, ما دام الناقل لم يرتكب فعلا يجرمه القانون, فيسأل عن الأضرار الناتجة عن خطئه التقصيري اللاحق و المستقل عن عقد النقل<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> سعيد الجدار, عقد البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 1/1999, دار المطبوعات الجامعية , الاسكندرية - مصر - , دون سنة النشر, ص 99.

<sup>2</sup> سميحة القليوبي, مرجع سبق ذكره, ص 492.

<sup>3</sup> سعيد الجدار, مرجع سبق ذكره, ص 97.

<sup>4</sup> علي حسن يونس, مرجع سبق ذكره, ص 233.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه , مرجع سبق ذكره , ص 183.

و قد يتفق في عقد النقل على أن تظل حراسة البضاعة طوال فترة تنفيذ عقد النقل تحت يد المرسل أو المرسل إليه، و في هذه الحالة لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت غش الناقل أو خطئه الجسيم أو غش أو خطأ أحد تابعيه لانتفاء أساس مسؤوليته<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع

حيث نتطرق في المطلب الأول الى اعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع وفي المطلب الثاني نتناول فيه تحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع.

### المطلب الأول: اعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع

نصت المادة 248<sup>2</sup> من القانون التجاري على حالات إعفاء الناقل من المسؤولية بقولها « يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه » .

يتضح من نص هذه المادة أن أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية هي:

### الفرع الأول: القوة القاهرة

تنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئ عن قوة القاهرة، والقوة القاهرة هي حدث تتسبب فيه قوة تفرق قوة الإنسان، بحيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها، و ذهب بعض من الفقه إلى التفرقة بين القوة القاهرة والحوادث الجبرية بخصوص عقد النقل، وقالوا بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثا خارجيا لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلازل والصواعق والعواصف والفيضانات، أما الحدث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط الناقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه كانهيار إطار السيارة أو مرجل القطار أو خروج القطار عن القضبان دون خطأ من الناقل أو تابعيه وإذا كانت القوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية، فإنه يظل مسؤولا عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال<sup>3</sup>.

غير أن الملاحظ أن هذه التفرقة لا تخلو من الصحة، وقد كان القصد من المناقشة بالحد من حالات القوة القاهرة وتوسيع مسؤولية الناقل، وكانت هذه التفرقة من العوامل التي أدت إلى انزلاق المسؤولية التقصيرية من نطاق الخطأ إلى المسؤولية التي لا تترتب بلا خطأ على أساس تحمل تبعه المخاطر<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> سميحة القليوبي، مرجع سبق ذكره، ص 493.

<sup>2</sup> القانون رقم 15-20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري، مرجع سبق ذكره.

<sup>3</sup> علي حسن يونس، مرجع سبق ذكره، ص 235.

و يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذه التفرقة كمنظيره الفرنسي بخلاف المشرع المصري والعراقي، و من أمثلة القوة القاهرة حوادث الحرب، والظروف الجوية الاستثنائية كالفيضانات، العواصف، سقوط الثلوج، الجليد، الحرارة غير العادية المضرة بالبضاعة استيلاء السلطة العامة على وسائل النقل، قيود الحجز الصحي الاستثنائية، الفتن.

و لا يعتبر حادث الحريق أو السرقة بمثابة قوة القاهرة إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض أما الإضرار عن العمل فلا يعد من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بررت أسباب خارجة عن إرادة المؤسسة لا دخل لها فيها، وكان لمدة استثنائية و يشكل بالنسبة لها حادثا لا يمكن دفعه .

### الفرع الثاني: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة

تنتفي كذلك مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع للعيب الخاص في البضاعة المنقولة، وهو الذي ينبع من الطبيعة الذاتية للبضاعة المنقولة، أو من أسباب سابقة على تسليمها للناقل، و يؤدي من غير تدخل الناقل إلى تلف البضاعة أو هلاكها<sup>2</sup> و من أمثله أن تكون الحيوانات مريضة وتوفيت في أثناء النقل، أو أن تكون البضاعة قابلة للتلف بطبيعتها كبعض أنواع الفواكه والخضراوات، وأن تكون سوائل تتبخر بسرعة، أو بضائع ينقص وزنها إذا جفت، وكذلك قلة مقاومة الإسمنت الذي صنعت منه المصاعد التي سقطت أثناء نقلها، وكذا سوء تغليف البضاعة وتعبئتها، و غالبا ما يكون العيب الذاتي في البضاعة ظاهرا للناقل أو يتوقف ظهوره على فحص البضاعة وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بتبنييه المرسل إليه حتى يتجنب وقوع الضرر للبضاعة، و يكون الناقل قد أبرأ ذمته إذا قام بذلك ولو لم يستجب المرسل إلى نصائحه. أما إذا لم يقم الناقل بتبنييه المرسل بالرغم من ظهور العيب فيتحمل المسؤولية بالقدر الذي ساهم به هذا الإخلال في إحداث الضرر، و أما إذا كان العيب غير ظاهر فإن الناقل لا يكلف بفحص البضاعة قبل نقلها من أجل معرفة عيوبها لأن ذلك لا يدخل في نطاق التزامه بالنقل، فضلا على أن الفحص يحتاج إلى وقت من شأنه أن يعرقل وسيلة النقل<sup>3</sup>، فإذا انفجرت مثلا أنبوبة الأكسجين المضغوط بسبب هيبنتها وتكوينها الداخلي، فإن المسؤولية عن الضرر الذي يحدثه هذا الانفجار لا تقع على عاتق الناقل، وإنما على عاتق الحارس الأصلي لها لأن الناقل لا تثبت له السيطرة الفعلية على البضاعة المنقولة إلا في الحدود التي يستلزمها نقلها، وبالتالي فإن له تسلط على المظهر الخارجي لها فقط، بينما المظهر الداخلي لها تثبت السيطرة الفعلية عليه للمرسل<sup>4</sup>.

و قد تؤدي العيوب الذاتية للبضاعة إلى إلحاق الضرر بغيرها من البضائع المشحونة على نفس وسيلة النقل، كما هو الحال بالنسبة للخضر أو الفواكه التي أصابها العفن، وانتقل منها إلى بضائع أخرى مشحونة معها، وفي هذه الحالة يكون المرسل مسؤولا

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه وعلي البارودي، القانون التجاري - الأوراق التجارية والإفلاس والعقود التجارية وعمليات البنوك-، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان-، 2001، ص 568 .

<sup>2</sup> عبد الحميد الشواربي ، مرجع سبق ذكره ، ص317.

<sup>3</sup> علي حسن يونس ، مرجع سبق ذكره ، ص 237.

<sup>4</sup> أمجد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن-، 2002، ص209.

عن تعويض هذا الضرر لأنه ارتكب خطأ عندما شحن بضاعة معينة ينجم عنها الضرر لغيرها من البضائع المشحونة معها، وكذلك يسأل المرسل اتجاه الناقل إذا سببت البضاعة المنقولة بسبب عيوبها الخاصة ضرراً لوسيلة النقل<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: خطأ المرسل أو المرسل إليه

يعني خطأ المرسل أو المرسل إليه الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، إذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة. ومن أمثلة خطأ المرسل عدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تغليفها، وعدم قيام المرسل بتبنيه الناقل إلى الخصوصيات غير الظاهرة أو الخطيرة للبضاعة محل النقل، وكذلك قد يرتكب المرسل خطأ في شحن البضاعة و من أمثلة خطأ المرسل إليه تأخره في استلام البضاعة السريعة التلف بالرغم من إخطاره بوصولها بالموعد المناسب مما أدى إلى تلفها، و لكن قد يساهم خطأ الناقل مع أحد الأسباب السالفة الذكر في إحداث الضرر، ففي هذه الحالة لا يعفى الناقل كلياً من المسؤولية، وإنما يعفى بصورة جزئية من المسؤولية أو يتحمل قدرًا من المسؤولية يعادل مقدار ما أسهم به خطأه في تحقيق الضرر. ومثال ذلك أن تهاطل أمطار غير عادية فتتلف البضاعة التي لم يعتن الناقل بتغطيتها أصلاً بالغطاء الواقي من الأمطار المعتادة أو أن تكون البضائع سيئة التغليف أو وضعها الناقل في المكان غير المناسب مما أدى إلى إتلافها كلية بينما كانت لا تتلف إلا جزئياً لو وضعت في المكان المناسب، ففي هذه الأحوال تكون مسؤولية الناقل جزئية، و يقدر قاضي الموضوع نسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضرر و يحدد على أساس هذه النسبة مبلغ التعويض الذي يتحمله الناقل<sup>2</sup>.

و أما إذا ارتكب الناقل خطأ ولو لا هذا الخطأ ما حدثت القوة القاهرة التي أهلكت البضاعة فإنه يتحمل كامل المسؤولية، كما هو الحال إذا لم يتم بنقل البضاعة في الميعاد المتفق عليه واحترق المخزن الذي توجد فيه، في الوقت الذي يجب أن تكون فيه البضاعة في الطريق، إذ بالرغم أن الحريق لم يكن بخطأ الناقل وأنه يعتبر سبباً أجنبياً، إلا أن هذا السبب الأجنبي ما كان يرتب الضرر الذي حصل للبضاعة لو لا خطأ الناقل الذي أخر نقل البضاعة دون أن يكون هذا التأخر ناشئاً من سبب أجنبي عن الناقل<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع

لما كانت مسؤولية الناقل التعاقدية مرهقة على النحو الذي بيناه سلفاً، لا سيما أنه على عاتقه الجانب الأكبر من عبء الإثبات، وعبء الإثبات كما نعلم هو الذي يحدد من يلتزم أخيراً بالتعويض في أغلب الحالات، درج الناقلون منذ وقت طويل على العمل على تخفيف مسؤوليتهم وذلك باشتراط عدم مسؤوليتهم على الأضرار التي تلحق البضاعة أو تحديد هذه المسؤولية. و قد نظم المشرع مسألتها الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية و تحديدها الاتفاقي في نص المادة 52 من القانون التجاري<sup>4</sup>، وستتكمّل أولاً عن الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية، وثانياً عن التحديد الاتفاقي للمسؤولية.

<sup>1</sup> علي حسن يونس، مرجع سبق ذكره، ص 237.

<sup>2</sup> سعيد الجدار، مرجع سبق ذكره، ص 114.

<sup>3</sup> علي حسن يونس، مرجع سبق ذكره، ص 337-338.

<sup>4</sup> القانون رقم 15-20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري، مرجع سبق ذكره.

## الفرع الأول: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

تقضي المادة 52 من القانون التجاري بأنه " فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه.

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

2- إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير.

3- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف "

باستقراء هذا النص يتبين لنا أن المشرع أقر جواز اتفاق الناقل مع المرسل على إعفائه من المسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، وعدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة ضياع أو تلف البضاعة المنقولة، ولذلك إذا اتفق الناقل مع المرسل على إعفاء من المسؤولية في كل الحالات التي تتحقق بمقتضاها فيبطل الاتفاق على الإعفاء من تحمل تبعة الضياع أو التلف و يلتزم الناقل بالتعويض بالرغم من وجود اتفاق على إعفائه من المسؤولية. و يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط من شأنه تحميل المرسل أو المرسل إليه دفع كل أو بعض نفقات التأمين على مسؤولية الناقل، وهذا وفقاً لنص المادة 75 من القانون التجاري الجزائري<sup>1</sup> وكذلك كل شرط يقضي بتنازل المرسل أو المرسل إليه عن الحقوق التي تنشأ عن التأمين على البضاعة ضد مخاطر النقل لصالح الناقل<sup>2</sup>.

وأما في حالة التأخير في توصيل البضاعة فيعفى الناقل من المسؤولية لأنه يجوز الاتفاق على ذلك. والإعفاء إما أن يكون كلياً، بحيث لا يدفع الناقل شيئاً إلى المرسل أو المرسل إليه كتعويض عن الضرر الذي لحق بأحدهما أو بهما معاً نتيجة التأخير، وإما أن يكون جزئياً، بحيث يتم الاتفاق على مبلغ محدد يمثل جزءاً من التعويض الواجب دفعه في حالة التأخير<sup>3</sup>.

ولعل الحكمة التي استهدفها المشرع من تقريره بطلان الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضياع أو التلف ترجع إلى خوفه من أن يدفع ذلك الاتفاق الناقل إلى التهاون والإهمال في تنفيذ عملية النقل وعدم المحافظة على البضاعة أثناء نقلها لأنه معفي من المسؤولية. و حتى يعفى الناقل من المسؤولية عن التأخير، لا يجب فقط أن يكون شرط الإعفاء مكتوباً بصورة واضحة ودقيقة على مستند النقل، بل يجب أن لا يكون التأخير ناشئاً عن الخطأ العمدي أي الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من جانب الناقل أو من جانب أحد تابعيه<sup>4</sup>.

فإذا أثبت المرسل أو المرسل إليه أن التأخير كان نتيجة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم المرتكب منه أو من أحد تابعيه كان الناقل مسؤولاً عن تعويض المرسل أو المرسل إليه عن الأضرار التي لحقت به.

<sup>1</sup> القانون رقم 15- 20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 75- 59 المتضمن القانون التجاري مرجع سبق ذكره .

<sup>2</sup> سميحة القليوبي، مرجع سبق ذكره، ص 498.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره ، ص 188.

<sup>4</sup> يلاحظ أن المادة 52 من القانون التجاري لم تجز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الغش والخطأ الجسيم الذي يقع من أحد تابعيه، في حين أجازت المادة 178 من القانون المدني ذلك، وفي هذه الحالة يعمل بالنص التجاري تطبيقاً لمبدأ القائل بأن القاعدة الخاصة تقيد القاعدة العامة.

### الفرع الثاني: التحديد الاتفاقي للمسؤولية

يقصد بالتحديد الاتفاقي للمسؤولية أن يتفق كل من المرسل والناقل على أن يدفع الناقل تعويضا محددًا في حالة تحقق مسؤوليته. وقد أجاز المشرع في نص المادة 52 من القانون التجاري الجزائري للناقل تحديد مسؤوليته وذلك في حالة ضياع البضاعة أو تلفها، و تحديد المسؤولية يكون بوسائل مختلفة، فقد يتم بناء على وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض وفي هذه الحالة لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل، التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة، وقد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة، فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوزه، كذلك يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من الضرر كالنصف أو الثلث أو الربع من هذا الضرر، ويلتزم حينئذ البدء بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدد الذي يلتزم به الناقل<sup>1</sup>، ومن المؤكد فقها و قضاء أن شروط الاتفاقية التي يكتفي فيها الناقل بتحديد مسؤوليته صحيحة باعتبارها شروطا جزائية تتفق مع القواعد العامة في القانون المدني، حيث نصت المادة 189 من القانون المدني على ما يلي " يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في الاتفاق اللاحق، وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181"<sup>2</sup>.

غير أنه يشترط لتحديد مسؤولية الناقل ما يلي:

أ/ أن يتم الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في حالة ضياع البضاعة أو تلفها فقط، أما في حالة التأخير فيجوز الاتفاق على إعفاء الناقل إعفاء كلياً أو جزئياً.

ب/ أن لا يكون التعويض وهمياً، فإذا اتفق الناقل مع المرسل على تحديد مسؤوليته بمبلغ يقل كثيراً عن قيمة البضاعة فلا يعتد بهذا الاتفاق لأن التعويض المتفق عليه يتناسب مع الضرر الذي لحق بالمرسل إليه، ويلتزم الناقل بالتعويض المناسب للضرر الحقيقي الذي يقدره قاضي الموضوع.

ج/ ألا يكون التلف أو الضياع الذي لحق بالبضاعة راجعاً إلى الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو أحد تابعيه، فإذا كان الضياع أو التلف سبب الخطأ العمدي أو الجسيم من جانبه أو من جانب أحد تابعيه فيلتزم بدفع التعويض المناسب للضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه، لأنه لا يجوز له تحديد مسؤوليته في حالة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم صادر منه أو من أحد تابعيه طبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 52 من القانون التجاري الجزائري<sup>3</sup>.

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 الميعاد المتفق عليه، ففي هذه الحالة لا يستحق التعويض المتفق عليه.

<sup>1</sup> عبد الحميد الشواربي، مرجع سبق ذكره، ص 320.

<sup>2</sup> القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني، الجريدة

الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31 الصادرة بتاريخ 13 مايو 2007

<sup>3</sup> القانون رقم 15-20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري

مرجع سبق ذكره.

هـ/ أن لا يكون الضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه يقل عن مقدار التعويض الاتفاقي، فإذا كان أقل منه فلا يستحق المرسل أو المرسل إليه كل المبلغ المتفق عليه، بل يستحق مقدار ما لحقه من ضرر؛ بمعنى آخر يجوز للقاضي إنقاص مقدار التعويض الاتفاقي حتى يكون معادلا لقيمة الضرر، أما إذا تجاوزت قيمة الضرر مقدار التعويض الاتفاقي فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذا أثبت صدور غش أو الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من أحد تابعيه، وحينئذ يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا.

و نلاحظ أخيرا أنه علاوة على الشروط السالفة الذكر يجب أن يكون شرط تحديد المسؤولية مكتوبا وإلا اعتبر كأن لم يكن، وإذا كان عقد النقل محررا على نموذج مطبوع، يجب أن يكون هذا الشرط واضحا ومكتوبا بكيفية تسترعي الانتباه، وإلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن، وعليه إذا كان شرط تحديد المسؤولية عن الضياع أو التلف مكتوبا في مستند النقل بصورة واضحة ودقيقة لا يحمل أي شك في مقدار التعويض الاتفاقي عن الضياع أو التلف، وجب على محكمة الحكم على الناقل بالتعويض المتفق عليه.

#### خاتمة:

- من كل ما سبق تناوله يتبين لنا أن مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع ليس مجرد تطبيق فقط للقواعد العامة في المسؤولية العقدية بل تتميز بأحكام خاصة مميزة ويظهر ذلك من خلال ما يلي :
- على خلاف القواعد العامة عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل رغم أنه مدعى عليه .
- أن المشرع ضيق من مجال الاعفاء من المسؤولية بالنسبة للناقل .
- و بالتالي من خلال هذه النقاط يتبين لنا أن المشرع حول إقامة نوع من التوازن بين أطراف عقد النقل البري للبضائع إلا أن هذا لا يكفي لذا نوصي بما يلي:
- ضرورة النص على أحكام خاصة لتعويض المضرور في حالة ثبوت مسؤولية الناقل.
- النص صراحة على حق المرسل إليه في فحص البضاعة وعلى وجوب قيام الناقل بتمكينه من ممارسة هذا الحق درنا لكل نزاع .

#### قائمة المراجع:

- القانون رقم 07- 05 المؤرخ في 13 مايو 2007 المعدل والمتمم للأمر رقم 75- 58 المتضمن القانون المدني الجديدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31 الصادرة بتاريخ 13 مايو 2007.
- أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، العقود التجارية، الجزء الثالث، دار النهضة العربية، بيروت - لبنان - 1981.

- القانون رقم 15- 20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 75- 59 المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 71 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2015 .
- أجد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع عمان - الأردن-، 2002.
- رضا عبيد، القانون التجاري، الطبعة الخامسة، شركة النصر للتصدير والاستيراد، القاهرة - مصر-1984.
- سميحة القليوبي، شرح قانون التجارة الجديد، العقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية القاهرة- مصر-، 2000.
- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001. 6- سعيد الجدار، عقد البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 1/1999، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية - مصر- دون سنة النشر .
- عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري- العقود التجارية في ضوء الفقه والقضاء-، منشأة المعارف، مصر1993 .
- علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة- مصر-، 1970.
- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005.
- مصطفى كمال طه وعلي البارودي، القانون التجاري-الأوراق التجارية والإفلاس والعقود التجارية وعمليات البنوك-، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان- ، 2001 .
- هاني محمد دويدار، العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعية الجديدة للنشر الإسكندرية - مصر-1990.