

المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)

بوقادة عبد الكريم¹

مقدمة:

مما لا شك فيه أن النقل يعتبر سريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والخدمات، ولا يقتصر أهمية النقل على المستوى التجاري والاقتصادي، بل له أهمية قصوى في تحقيق التنمية المستدامة لبعض المناطق المحرومة، وتحقيق أهداف تسمح بالتعامل ونشاط الحركة التجارية، فما من بيع وشراء إلا ويعقبه نقل البضاعة المبيعة من البائع إلى المشتري، وما من توزيع إلا ويتدخل معه النقل، ومن هذا المنطلق يتجلى لنا أهمية دور الناقل، وضرورة أن يؤدي دوره في دقة وانتظام، فالأمر هنا لا يقتصر على تحقيق منفعة تجارية خاصة به وهي حصوله على أجره النقل، وإنما يمتد إلى تحقيق مصالح تجارية هائلة لعدد غير محدود من التجار الذين يتداولون البضائع المختلفة، وغير التجار الذين يحتاجون إلى هذه البضائع لاستهلاكها أو الانتفاع بها.

ومن خلال عملية النقل التي يقوم بها الناقل البري للبضائع ستترتب عليه مسؤوليات فالمسؤولية بصفة عامة هي جزاء الإخلال بالالتزام التعاقدي أو غير التعاقدي، وحتى تقوم المسؤولية يجب أن تستوفي أركانها المشكلة من خطأ وضرر ورابطة سببية⁽¹⁾ وكذلك عقد النقل يترتب عنه التزامات تقع على عاتق الناقل، ففي نقل الأشياء وجب عليه المحافظة على البضائع وإيصالها سالمة إلى المرسل إليه وفي الميعاد المتفق عليه⁽²⁾ فإذا ما أخل التزامه قامت مسؤوليته، فيسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها في الميعاد المحدد⁽³⁾.

ومن هنا لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضياع أو التلف أو التأخير يرجع لسبب لا يد له فيه وقد يتفق الناقل مع المرسل على تحديد مسؤوليته أو إعفائه منها، كما أن المشرع الجزائري

1 طالب دكتوراه سنة أولى في القانون البحري والنقل . جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان-

2. د. عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، 2006، ص75.

2 د. يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية في القانون التجاري الكويتي 68 سنة 1980 دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، الكويت، 1986، ص117

3 د. عدلي أمير خالد، المرجع نفسه، ص75

نص على أحكام خاصة لدعوى المسؤولية من خلال المواد من 41 إلى 55 من القانون التجاري الجزائري، وهي مواد تضمنت ما تقرره القواعد العامة في المسؤولية العقدية، مع بعض الأحكام الخاصة، لذلك سوف نقسم هذه الدراسة إلى ثلاثة مباحث، نعرض في المبحث الأول لدراسة أسباب وأساس قيام هذه المسؤولية، ثم في المبحث الثاني إلى طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع ونطاقها الزمني.

وستتناول في المبحث الثالث دراسة مسؤولية الناقل في حالة النقل المتعاقب وحالات إعفاء الناقل من المسؤولية وتحديدها.

المبحث الأول: أسباب قيام هذه المسؤولية

لعل المبتغى من إبرام عقد النقل البري وهو وصول البضاعة سليمة إلى المقصد النهائي وهي رغبة المرسل في ذلك، وعليه يقع على الناقل الالتزام بسلامة البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه المعني في اتفاق النقل⁽¹⁾.

كما يكون مسئولاً عن هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها⁽²⁾.

أولاً: أسباب مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع.

إن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه الأشياء من طرف المرسل، بحيث يكون مسؤولاً عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخر في تسليمها⁽³⁾ ولقد تقرر هذا الحكم في المادة 47 من القانون التجاري الجزائري التي نصت على أنه «يعد الناقل مسئولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، وكذلك يعتبر الناقل مسئولاً عن خطئه الشخصي أو من أحد تابعيه حيث نصت المادة 45 من ق.ت.ج على أنه «في حالة نقل شيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعته الناقل وضعه تحت تصرفه».

فيتضح من نص هذه المادة أن الناقل يسأل عن أخطائه الشخصية التي تتسبب في هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير وصولها وذلك ناتج عن إهماله أثناء عملية النقل، ولكن غالباً ما تكون الأخطاء صادرة من تابعي الناقل كعمال الشحن والتفريغ الذين يستعين بهم في عملية النقل.

ولقد ذكرنا سابقاً أن المسؤولية بمفهومها الشامل هي جزاء الإخلال بالالتزام التعاقدية أو غير

1 د. محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط1، 2015، ص 249.

2 د. حسين المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، ط أولى، 1989، ص 319.

3 د. سمير جميل الفتلاوي، المرجع السابق، ص 263.

التعاقدية، بحيث لابد لقيامها أن تتوافر أركانها من خطأ و ضرر ورابطة سببية.

وتبقى مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية تنشأ بمجرد الإخلال بالالتزام التعاقدية المتفق عليه في عقد النقل، والمسؤولية العقدية للناقل هي تطبيق للقواعد العامة، وعليه يتبين لنا أن الالتزام الناقل هو تحقيق نتيجة تتمثل في توصيل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه في محطة الوصول، فيجب عليه أن يبذل العناية اللازمة للمحافظة على سلامة البضاعة لأنه يعتبر التزامه الأساسي⁽¹⁾ ومن هنا تتجلى:

المسؤولية عن هلاك البضاعة:

ويقصد بالهلاك الكلي للبضاعة، انعدام أي قيمة مالية للبضائع، أي تحطيمها أو ضياعها الكلي⁽²⁾ مما يؤدي إلى استحالة تسليمها لصاحب الحق فيها، وعدم صلاحيتها للغاية المقصودة منها، ومثال ذلك سقوط الأمطار على شحنة من السكر وذوبانه نتيجة عدم تغليفه بالشادر البلاستيكي الحامي له من الأمطار⁽³⁾.

المسؤولية عن تلف البضاعة:

وهي تعرض البضاعة لهلاك جزئي، مما يؤدي إلى الإنقاص من قيمة البضاعة سواء في الوزن أو العدد إلا أنها تشوبها نوع من التلف أو عيب فيها كوصول شحنة من الزهور (الذابلة)⁽⁴⁾.

المسؤولية عن التأخير بتسليم البضاعة:

ويقصد بالتأخير وصول البضاعة بعد الميعاد المتفق عليه، فإذا ألحق بهذا التأخير ضرا بالمرسل أو المرسل إليه ويتعين على هذا الأخير إثبات الضرر، مما يؤدي في هذه الحالة قيام مسؤولية الناقل⁽⁵⁾.

ثانيا: أساس مسؤولية الناقل البري للبضائع:

من المقرر أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تعاقدية ناتجة عن إخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل ومسؤولية الناقل العقدية هي تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية العقدية⁽⁶⁾ فقد وضعت المواد من 47 وما بعدها من القانون التجاري الجزائري معتبرة أساسها هي المسؤولية المفترضة، بحيث يكون مؤدي ذلك افتراض مسؤولية الناقل بمجرد عدم تحقيق النتيجة وعدم إمكانية دفعها أو نفيها.

1 د.يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص69

2 د.حسن المصري، المرجع السابق، ص321

3 د.محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص250

4 د.محمود محمد عباينة، نفس المرجع، ص251

5 د.هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، 2014، ص52

6 د.عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص76

حسب المشرع التجاري، إلا إذا أثبت أن الضرر مصدره سبب أجنبي أو حالة أخرى من حالات الدفع⁽¹⁾؛ كذلك هو مسئول عن أفعاله الشخصية وعن أفعال تابعيه ومستخدميه⁽²⁾ وهذا ما تقرر عن المسؤولية العقدية، ويبقى الالتزام الأساسي للناقل وهو تحقيق نتيجة، تتمثل في توصيل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه في محطة الوصول، وهذا ما يجب عليه أن يلتزم ببدل العناية الفائقة للمحافظة على سلامة البضاعة⁽³⁾.

وقد نصت المادة 47 من ق.ت.ج على أنه «يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه للأشياء المواد لنقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها»⁽⁴⁾

وهي: حالة ضياع البضاعة وحالة تلفها وحالة التأخير في تسليمها من وقت التسلم إلى وقت التسليم للمرسل إليه، ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن ما حدث للبضاعة كان بفعل قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه⁽⁵⁾ وهذا ما نصت عليه المادة 48 من ق.ت.ج.

المبحث الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع ونطاقها الزمني

إن عقد النقل البري هو اتفاق يلتزم الناقل بموجبه بأن يقوم بنقل البضاعة إلى جهة معينة وفي الميعاد المحدد، ويعتبر ضامن لسلامة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، كضمان ذو طبيعة تعاقدية تولدت عن عقد النقل، وعليه فإن الإشكال الذي يمكن أن يثار عند دراسة أسباب مسؤولية الناقل لا يكمن في الهلاك أو التلف أو التأخير، وإنما يمكن أساساً في تحديد طبيعة هذه المسؤولية.

أولاً: طبيعة مسؤولية الناقل

لابد أن يستوفي عقد النقل شروط الرضا والمحل والسبب⁽⁶⁾ فإذا لم يوجد عقد النقل تغيرت طبيعة المسؤولية وخضعت لقواعد أخرى غير التي تخضع لها المسؤولية العقدية - بحيث يقع على عاتق الناقل ضمان وصول الأشياء سليمة إلى المرسل إليه لأنه التزم يفرض عليه تحقيق نتيجة، فإذا لم يحقق

1 دهاني دويدار، المرجع السابق، ص 50

2 إذ يجب التفرقة بين بداية التعاقد والتزام الناقل بتسليم البضائع المواد شحنها، فالالتزامات والمسؤولية لا تنشأ من لحظة إبرام العقد أما التزام الناقل بتسليم البضائع فهو أحد الالتزامات التي ينشأها عقد النقل في ذمته.

3 د. حسن المصري، مرجع سابق، ص 320

4 يقابل هذه المادة، مادتين في القانون الفرنسي هما المادة 1784 من القانون المدني والمادة 103 من القانون التجاري.

5 المادة 48 من الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري تنص على «يمكن إعفاء الناقل من مسؤولياته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة قوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه.

6 د. أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس في القانون التجاري المصري، النسر الذهبي للطباعة، مصر، 1996، ص 51

هذه الغاية وتعرضت البضاعة للتلف أو الهلاك فيكفي في هذه الحالة أن يثبت المرسل إليه أن ذلك حدث بسبب إخلال الناقل وأن هذه البضاعة لم تصل أصلاً، أو لم يتم تسليمها في الميعاد المتفق عليه وفي هذه الحالة يقتضي على الناقل أن يدفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي *la cause étrangère* أو القوة القاهرة، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو عيب في البضاعة.

فقواعد المسؤولية العقدية تقتضي إلقاء عبء الإثبات على عاتق الناقل إذا ما أراد نفي المسؤولية، وهذا ما يجعل المرسل أو المرسل إليه يثبت تسليمه البضاعة للناقل وأن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ناتج عن خطأ الناقل فيودعها مخازنه حتى يحين ميعاد نقلها.

بحيث إذا تعرضت البضاعة إلى نقص أو تلف هنا يسأل عن ذلك مسؤولية عقدية على أساس عقد الوديعة لا عقد النقل الذي لم يكن قد نفذ بعد.

لان التزام الناقل بمقتضى عقد النقل بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه، فإن عدم تحقق هذه النتيجة ينهض قرينة على خطأ الناقل، وكذلك يفترض ان خطأ الناقل هو سبب حدوث الضرر للمدعي⁽¹⁾ ويجب على هذا الأخير سواء المرسل أو المرسل إليه أن يثبت فقط أن الناقل استلم البضاعة منه وأنه أحدث الضرر.

ثانياً : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت استلام البضاعة المنقولة ووقوعها تحت سيطرته بحيث يصبح مسؤولاً عن المحافظة عليها بصفة ناقلاً⁽²⁾ ومن هنا تتجلى ضرورة تحديد النطاق الزمني الذي تنشأ فيه مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، بحث لا يبدأ الناقل بتنفيذ العقد إلا بعد أن تصير البضاعة في عهده⁽³⁾ فإن ما يميز عقد النقل وهو استمراريته في الزمن، إذا أنه يمر بمراحل عدة ومختلفة تستوجب تحديد مسؤولية الناقل بدقة، فلا بد من معرفة وقت سيران هذه المسؤولية ووقت انتهائها، وبالرجوع إلى نص المادة 47 من القانون التجاري الجزائري أنه « يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو تأخيرها في تسلمها » يتضح من نص هذه المادة أن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه البضاعة محل النقل، لا من وقت إبرام العقد، وتستمر إلى الوقت الذي يتم فيه تسليم البضاعة للمرسل إليه⁽⁴⁾ وعليه يمكن

1 د. يعقوب، يوسف صرخوه، المرجع السابق؟ ص 121

2 عبدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 81.

3 د. حسن المصري، المرجع السابق، ص 321.

4 د. أحمد محمد محرز، المرجع السابق ص 67.

أن تبدأ مسؤولية الناقل قبل البدء في تنفيذ عملية النقل ، أي في الوقت الذي تكون فيه تحت حراسته ، فقد يستلم الناقل البضاعة المراد نقلها من المرسل ويحتفظ بها في مخازنه ويتم نقلها في الوقت المناسب⁽¹⁾ ، وفي هذه الحالة إذا ما هلكت أو سُرقت أو تلفت تتحقق مسؤوليته مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد . وقد أكدت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1982/01/20 ، ملف رقم 21286 في قضية (دم . ضد ب ب) ، بأن « مسؤولية الناقل تخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني »⁽²⁾.

إلا أنه توجد حالة أخرى وهي عدم حضور المرسل إليه لاستلام البضاعة في المكان المدرج بسند النقل ، ولم يحضر على الرغم من إخطاره بالحضور ، فما مصير هذه البضاعة ؟

هنا أول خطوة يقوم بها الناقل وهي إخبار المرسل بذلك ، وأن يطلب منه تعليماته بهذا الشأن ، وفي انتظار وصول تعليمات المرسل ، يجب على الناقل وضع البضائع في مكان أمين ، ويمكن للناقل أن يتصرف في الشيء المنقول ببيعه ، إذا خشي على البضاعة من الفساد والتلف وهذا حسب نوع البضاعة ، إذا كانت سريعة التلف كتبخرها إذا كانت سائلة وذلك قبل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب ، وكذلك إذا لم يحضر المرسل إليه ، وكان الشيء المنقول يعرض الصحة العامة أو الأمن إلى أخطار ، وأن يبلغ السلطات العامة ، لتقوم بالتصرف اللازم المتمثل في عدم الخطر وبعد ذلك تحرر السلطات محضرا بذلك⁽³⁾ ، وتنتهي مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله ، لا بتوصيلها إلى المكان المتفق عليه ، وعليه يسأل الناقل عن الضياع ، أو التلف الذي لحق البضاعة إذا ما وصلت للمكان المتفق عليه ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها طالما أنه لم يستلمها فعلا .

وإذا كان الأصل أن مسؤولية الناقل تنتهي بمجرد تسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله ، إلا أن الناقل يظل مسؤولا عن هلاكها أو تلفها إذا ثبت أنه يرجع للغش أو الخطأ الجسيم الصادر من جانبه أو من أحد تابعيه ، بحيث كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذًا لالتزاماته فهو يعتبر تابعا له⁽⁴⁾ .

وفي هذا الصدد قضت محكمة استئناف AMIENS في قرارها الصادر بتاريخ 1984/05/24 بأن « مقاولو النقل مسؤولية عن الأخطاء الجسيمة التي يرتكبها عمالها أثناء تنفيذ خدماتهم وعليه فالخطأ

ألا تنتهي مسؤولية الناقل بتفريغ البضاعة في مكان الوصول أو بوضعها في المخزن أو إحضار الوصول على المرسل إليه ، بل تظل المسؤولية قائمة حتى لحظة تسليمها للمرسل إليه .

2 المجلة القضائية ، العدد 2 ، 1989 ، ص 15 .

3 د. أحمد محمد محرز ، المرجع السابق ، ص 66 .

4 المحامي شريف أحمد الطباخ ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية ، دار الفكر الجامعي ، 2005 ، ص 79 .

الجسيم للسائق يعادل الخطأ الجسيم لمقاولة النقل⁽¹⁾ ويبقى الخطأ الجسيم للناقل مفترض نتيجة عدم كفاءته لإنجاز المهمة المعهودة إليه وهذا ما صرحت به محكمة النقض الفرنسية الغرفة المدنية في إحدى حيثيات قرارها الصادر بتاريخ: 2002/04/03 ولعل الغرض من الإبقاء على مسؤولية الناقل في حالات الغش أو الخطأ الجسيم ، وهي دفع الناقل إلى الحرس الشديد ، وتنفيذ التزاماته بحسن نية حتى لا يلجأ إلى إخفاء خطيئته في المحافظة على البضاعة أثناء تنفيذ النقل وتسليمها بحالة ظاهرية سليمة خلافا للواقع تهربا من المسؤولية .

ومما أن كذلك التزام الناقل بتحقيق نتيجة ، وهذا بمقتضى عقد النقل فيجب عليه نقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه فإن عدم تحقق هذه النتيجة ينهض قرينة على خطأ الناقل ، وكذلك يفترض أن خطأ الناقل هو سبب حدوث الضرر للمدعي .

ومن هنا لا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن عدم تحقق النتيجة يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه أو كأن لا يسلك الناقل الطريق المعتاد والطبيعي بين محطة القيام والوصول ، واضطرته قوة قاهرة لأن يسلك طريق أطول أو أكثر وعورة .

ويقع عليه كذلك واجب المحافظة على الأشياء المنقولة أثناء الطريق لمنع سرقتها أو ضياعها أو تلفها.⁽²⁾

ومن هنا كذلك يقع على عاتق الناقل عبء انتقاء رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة والضرر الذي أصاب المدعي ، وإذا أثبت الناقل ذلك جاز للمدعي نقض هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببه .

ويعتبر الناقل بمثابة حارس للشيء بحيث يقع عليه عبء إثبات السبب الأجنبي لإعفائه من المسؤولية أو تخفيفها ، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1986/15/14 ، ملف رقم 43287 في قضية (و ق ب ومن معه ضد مدير المكتب القضائي للخزينة) بقولها « لما كانت مسؤولية حارس الشيء مفترضة قانونا ، فإن عبء إثبات السبب الأجنبي يقع على عاتق حارس الشيء إذا أراد إعفائه من المسؤولية أو تخفيفها عنه »⁽³⁾

ومن هذا المنطلق يتبين لنا أنه لا يصح مساءلة الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية ، إذ تقوم بمجر الإخلال بالتزام فرضه القانون ، مادام الناقل لم يرتكب فعلا يجرمه القانون ، وبالمقابل يسأل عن

الأضرار الناتجة عن خطئه التقصيري اللاحق والمستقبل عن عقد النقل⁽¹⁾.

في حين كذلك قد يتم الاتفاق في عقد النقل أن تبقي البضاعة في حراسة المرسل أو المرسل إليه طوال فترة تنفيذ عقد النقل ، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت غش الناقل أو خطئه الجسيم أو غش أو خطأ أحد تابعيه لانتقاء أساس مسؤوليته .

المبحث الثالث: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتعاقب وحالات إعفاء الناقل من المسؤولية وتحديدها

أولا: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتعاقب

يقصد بالنقل المتعاقب على أنه عقد النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الآخر⁽²⁾ ولكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه وقد تقتضي الحاجة إلى تعاقب النقل باستعمال وساطة نقل تختلف عن بعضها البعض⁽³⁾.

بحيث يقوم الناقل الأول بتمويل 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 وهكذا دواليك.

وعليه قد تتعرض البضاعة إلى الضياع أو التلف أو التأخير في توصيلها إلى المرسل إليه في الموعد المحدد من جراء عملية النقل، ففي هذه الحالة تتحقق شروط مسؤولية الناقل، ولكن تثار مسألة تحديد الناقل المسؤول هل هو الناقل الأول أو الوسيط أو الأخير؟.

فقد نص المشرع من خلال المادتين 49 و50 من القانون التجاري وأعطى حلولا، فالمادة 49 حددت من يتحمل المسؤولية في مواجهة المرسل والمرسل إليه، وحددت باقي الناقلين أمام الذي يتحمل المسؤولية في مواجهة المرسل أو المرسل إليه حيث نصت على ما يلي:

«إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته:

1/ يكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع النقل ضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بإتمام النقل؟

1 د. بعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 123.

2 وقد يقتضي الأمن من الشركة الناقلة أن تتعهد بنقل البضاعة من مكان إلى آخر ولكنها قد توكل جزءا من مرحلة النقل إلى ناقلين آخرين.

3 د. محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 257.

2/ ويعد كل من الناقلين الوطاء تجاه المرسل أو المرسل إليه وكذلك تجاه أول وآخر ناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها».

وعليه يتبين لنا من خلال هذا النص أن المشرع وضع فرضين للمسؤولية هما: مسؤولية الناقل الأول والأخير تجاه المرسل أو المرسل إليه. وثانياً: مسؤولية الناقلين الوطاء.

1/ مسؤولية الناقل الأول والأخير تجاه المرسل أو المرسل إليه:

طبقاً لنص المادة 49 من الفقرة الأولى فإنه يعتبر 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 إيصالها في الوقت المتفق عليه، فيجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يرفع دعوى المسؤولية على أي منهما أو عليهما معاً، ولا يحق لهما أن يدفعا المسؤولية بأن الضرر كان سببه ناقل آخر غيرهما، لأنهما مسؤولان عن تسليم وتسليم البضاعة المنقولة⁽¹⁾.

ولا يمكن وضع شرط مسبق يقضي بعدم المسؤولية التضامنية بين الناقل الأول والأخير لأنه يعد باطل وعتيم الأثر وفقاً للمادة 77 من القانون التجاري⁽²⁾.

2/ مسؤولية الناقلين الوطاء:

وعليه يجب أن تميز بين مسؤولية الناقلين الوطاء اتجاه المرسل والمرسل إليه ومسؤوليتهم اتجاه أول وآخر ناقل.

أ- مسؤولية الناقلين الوطاء اتجاه المرسل إليه:

بحيث يكون كل من الناقلين الوطاء 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 لأنهما مسؤولان متضامنان عن الضرر.

1 أحمد محمد محرز، المرجع السابق، ص 230.

2 بحيث نصت المادة 77 من الأمر رقم 75/59 والمتضمن القانون التجاري الجزائري على أنه: «تكون باطلة وعتيمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي:

أحكام المواد 38 و44 و46 و49 و51 و53 و55 و61 و65 و71 و74 و75 و76. أحكام المواد 47 و58 و62 و64 و69 إلا إذا كانت الاشتراطات في كل من الحدود المرخص بها بموجب المواد 52 و59 و66 و72».

ب- مسؤولية الناقلين الوسطاء اتجاه أول وآخر ناقل:

فإنه يمكن للمرسل أو المرسل إليه أن يرجع على أول وآخر ناقل ويطالب بالتعويض، فهنا يحق للناقل الأول والأخير أن يرجع على الناقلين الوسطاء، وهذا ما يجعل كل ناقل مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالبضاعة أثناء المسافة التي قطعها، وإذا 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، وإذا عجز أحد الناقلين عن دفع حصته المقررة فعلى جميع الناقلين أن يتحملوا دفع هذه الحصة كل منهم بنسبة المسافة التي قطعها، وهذا ما ورد في أحكام المادة 50 من القانون التجاري الجزائري⁽¹⁾.

ثانياً: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية وتحديدها

لقد ذكرنا فيما سلف أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية يلتزم بموجبها بتحقيق غاية أو نتيجة وهي تسليم البضاعة كاملة وسليمة للمرسل إليه⁽²⁾، ويكون الناقل كذلك ضامناً سلامة البضائع طول مدة تنفيذ عقد النقل وفي هذا الصدد نصت المادة 48 من ق.ت.ج على أنه «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».

1. القوة القاهرة:

فالقوة القاهرة هي حادث لا يمكن دفعه ولا يمكن توقعه وهي قوة تفوق قوة الإنسان، بحيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها، وقد ذهب بعض من الفقه إلى التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الجبري بخصوص عقد النقل، فاعتبروا أن القوة القاهرة هي حادث خارجي لا علاقة للناقل به كالزلازل والعواصف، أما الحادث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط الناقل ولا دخل له في حدوثه كانهيار إطارات السيارة أو خروج القطار من القضبان دون خطأ من الناقل أو تابعيه، غير أنه وبالرغم من اعتبار القوة القاهرة حالة تعفي الناقل من المسؤولية، فإنه يضل مسؤولاً عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال⁽³⁾.

1 نصت المادة 50 من الأمر رقم 75/59 والمتضمن القانون التجاري الجزائري على أنه «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 على الجميع مع مراعاة نفس النسبة».

2 د. عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 142.

3 د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص 59.

غير أن هذه التفرقة لا تخلو من الصحة، وقد كان القصد من المناداة بهذا الحد من حالات القوة القاهرة وتوسيع مسؤولية الناقل، وكانت هذه التفرقة من العوامل التي أدت إلى انزلاق المسؤولية التقصيرية من نطاق الخطأ على المسؤولية التي لا تترتب بلا خطأ على أساس تحمل تبعة المخاطر، ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذه التفرقة كنظيره الفرنسي⁽¹⁾، كما يذهب رأي آخر إلى السرقة لا تعتبر في حد ذاتها قوة القاهرة إلا إذا لم يكن من الممكن تفاديها كأن تكون واقعة بواسطة عصابة مسلحة والحرب كذلك لا تعد من قبل القوة القاهرة إذا كان يوجد طريق آخر (كطريق معد السيارات)⁽²⁾.

2. العيب الذاتي في البضاعة المنقولة:

تنفي 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، أي ينبع من ذات السلعة محل النقل إذا ما تعرضت للعوامل الطبيعية كالحرارة أو البرودة أو درجة الرطوبة كإصابة الطماطم بالفساد أو تبخر السوائل وهذا ينتج دون دخل الناقل.

وإذا كان العيب في البضاعة ظاهرا وقت الشحن وجب على الناقل أن ينبه المرسل إلى ذلك حتى يقوم باتخاذ كافة الاحتياطات، وإلا يكون مسؤولا ودفعه للمسؤولية غير مقبول.

ويشكل كذلك سوء حزم البضاعة أو تغليفها عيبا ذاتيا للبضاعة، وهذا العيب قد يكون ظاهرا وقد يكون غير ظاهر، فإذا كان العيب ظاهرا كسوء التغليف وجب على الناقل تنبيه المرسل بهذا العيب فإذا رفض هذا الأخير، كان للناقل أن يرفض نقل البضاعة، أو أن يبدي تحفظاته في مستند النقل، وأما إذا قبل البضاعة ونقلها على الرغم من وجود سوء في تحزيمها، فيعتبر مسؤولا في هذه الحالة عن هلاك البضاعة لأنه أخل بالتزامه بفحص الشيء محل النقل، وبالتالي تكون مسؤوليته مشتركة.

أما إذا كان غير ظاهر فلا تقع التكاليف على الناقل بفحص البضاعة قبل البدء بعملية النقل، لأن ذلك يخرج عن نطاق التزامه بالنقل، فضلا عن أن وقته لا يسمح بإجراء هذا الفحص.

ثالثا: خطأ المرسل أو المرسل إليه

يعني خطأ المرسل أو المرسل إليه الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، إذا توافرت

1 PHILIPPE LE TOUREAU ET LOIC CADIEU: DROIT DE LA RESPONSABILITE, DALLOZ-PARIS, DELTA-BEYROTH, 1996, P: 516.

2 العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2009 - 2010، ص 217.

فيه خصائص القوة القاهرة، ويتجلى خطأ المرسل كعدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تغليفها مثلاً⁽¹⁾ وعدم تنبيه المرسل للناقل عن الخصوصيات الغير الظاهرة أو الخطيرة للبضاعة.

ومن أمثلة خطأ المرسل إليه تأخره في استلام البضاعة السريعة التلف بالرغم من إخطاره بوصفها بالموعد المناسب مما أدى إلى تلفها⁽²⁾.

ولكن قد يساهم خطأ الناقل مع أحد الأسباب السالفة الذكر في إحداث الضرر، ففي هذه الحالة لا يعفى الناقل كلياً من المسؤولية، وإما يعفى بصورة جزئية من المسؤولية أو يتحمل قدراً من المسؤولية يعادل مقدار ما أسهم به خطأه في تحقيق الضرر، ويقدر قاضي الموضوع نسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضرر ويحدد على أساس هذه النسبة مبلغ التعويض الذي يتحمله الناقل، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1996/11/19 بقولها أن «اجتماع خطأ المرسل وخطأ الناقل في إحداث تلف الآلة الميكانيكية المنقولة لا يمنع قضاة الموضوع عن تقدير جسامته الخطأ المرتكب من كل منهما»⁽³⁾.

رابعاً: تحديد مسؤولية الناقل

لقد نظم المشرع الجزائري مسألتي الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية وتحديدتها الاتفاقي في نص المادة 52 من القانون التجاري⁽⁴⁾، ومن خلال هذه المادة يتضح لنا أن المشرع أقر بجواز 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، وتحديد المسؤولية يكون إما بوضع حد أقصى لمقدار ما يقدمه الناقل كتعويض أممي من قيمة الضرر الحاصل، أو يكون تعيينها بمبلغ ثابت ومحدد، ولكن إذا سبق والتزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة، وكان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل، فهنا قد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ لكل وحدة من البضاعة المنقولة فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوزها⁽⁵⁾.

1 د. شريف أحمد الطباخ، المرجع السابق، ص 63.

2 PHILIPPE LE TOUREAU ET LOIC CADIET OP-GIT P : 516

3 المجلة القضائية، العدد: 02، 1992، ص 11.

4 بحيث نصت المادة 52 من الأمر رقم 75/59 والمتضمن القانون التجاري الجزائري على أنه «فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه.

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

2- إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير.

3- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف».

5 العربي نبييل صالح، المرجع السابق، ص 223.

وكذلك ليصبح شرط تحديد المسؤولية وجب أن يكون جديا ومكتوبا في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن، والحكمة من ذلك وهي تنبيه المرسل بهذا الشرط، ليلجأ بدوره إلى كتابة عقد التأمين على بضاعته، إذا علم أن قيمة التعويض المتحصل عليها لا تتناسب مع قيمة البضاعة.

وأما في حالة ما إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ مقصود أو غش أو عن خطأ جسيم من جانب الناقل فلا يصح شرط تحديد مسؤوليته.

وكذلك يمكن إدراج شروط اتفاقية أخرى تعفي الناقل من المسؤولية، فيمكن إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة الأخطاء الجسيمة (المادة 52 من القانون التجاري).

في حين لا يعفى الناقل كلية من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة في حالة فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة.

وعلى غرار المشرع الذي وضع الشروط التي يصح بها حق تحديد المسؤولية من خلال المادة 52 فقد أخذت بعض التشريعات الحديثة بجوازية وصحة شرط الإعفاء من المسؤولية.

وكما ذكرنا آنفا يجب أن يكون الإشرط كتابي ومبلغا للمرسل ويمكنه كذلك يضع اشتراطه على ضرر التأخير فيجوز الاتفاق على الإعفاء من الأضرار الناتجة عن تأخير البضاعة، سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة، وحتى تلك الأضرار التي تؤدي إلى تلف البضاعة نتيجة التأخير، وأن لا يكون الضرر ناتج عن خطأ متعمد أو خطأ جسيم، وفي ذلك يقع كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه فهو يعد باطلا.

لأنه في غالب الأحيان يعد عقد النقل من عقود الإذعان، لذلك يجوز للقاضي أن يحكم بإبطال شرط الإعفاء من المسؤولية، إذ يجوز للقاضي أن يعفي الطرف المدعن من الشروط التعسفية الواردة في عقد تم بطريق الإذعان⁽¹⁾.

الخاتمة:

يتبين لنا من خلال ما سبق أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية في نقل البضائع، وذلك أن عقد الناقل يلقى على عاتق الناقل إلزاما بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه.

وهذا ما يجعل من إلتزامه هو إلتزام بتحقيق نتيجة أو بتحقيق الهدف المرجو من هذه العملية،

1 شريف أحمد الطباخ، المرجع السابق، ص 62.

وهو ليس إلتزام ببدل عناية و من هنا لا تقوم مسؤوليته طبقا لما ورد في نص 47 من ق.ت.ج إلا في حالة ضياع البضاعة المنقولة أو تلفها أو تأخر تسليمها لمرسل إليه و يستطيع إثبات العكس لأن هذه القرينة ليست قاطعة أساسها المسؤولية المفترضة للناقل، و تخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في القانون المدني.

و ما تجدر الإشارة إليه، و هو عدم الخلط بين إبرام العقد و استلام الناقل البضاعة، و ذلك أنه يبين لنا وقت بدء مسؤوليته.

بحيث طبقا لما تقرر في نصوص القانون التجاري الجزائري و هو أن بدء تنفيذ العقد و افتراض مسؤولية الناقل لا يبدأ إلا من الوقت الذي يستلم فيه البضاعة.

و عليه تبقى مسؤولية الناقل مسؤولية مشددة في حقه ذلك أنه مطالب بتحقيق نتيجة.

إلا أنه يمكن دفع مسؤوليته بإثبات أن التلف أو الهلاك أو التأخير ناشئ عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في الشيء أو الخطأ المرسل أو المرسل إليه.

فقد يضطر الناقل إلى إتباع طريق أطول بفعل قوة قاهرة و ذلك ما حتم عليه تغيير الطريق المتفق عليه ففي هذه الحالة لا يسأل عن التأخير أو الضرر الذي لحق البضاعة محل النقل إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانبه أو من جانب أحد تابعيه.

كما أتاح المشرع الجزائري جوازية إتفاق الناقل مع المرسل على إعفائه من المسؤولية في حالة التأخر في تسليم البضاعة للمرسل إليه و لا يجوز الاتفاق على إعفائه من المسؤولية في حالة الضياع أو تلف البضاعة المنقولة و يجوز كذلك الاتفاق على تحديدها.