

دعاوى المسؤولية المتاحة وفق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل.

قماز ليلي إدياز

أستاذة محاضرة رتبة "ب"

جامعة أبي بكر بلقايد-كلية الحقوق والعلوم السياسية .

ملخص:

الوكالة بالعمولة للنقل هي اتفاق يتعهد بمقتضاه الوكيل بالعمولة للنقل تجاه موكله بإنجاز الأعمال القانونية التي يستلزمها نقل البضائع من جهة إلى أخرى باسمه وتحت مسؤوليته ولحساب العميل، وتتميز هذه الوكالة بالقدر الكبير من الحرية التي يتمتع بها الوكيل بالعمولة في تنظيم عملية النقل بالطرق والوسائل التي يختارها. فيبرم في سبيل ذلك عقودا مع ناقلين و غيرهم من مقدمي الخدمات تابعيه. وبالتالي تتكون علاقة ثلاثية تُنشئ روابط قانونية بين مختلف الأطراف، يكون الوكيل بالعمولة للنقل المحور الرئيسي فيها، تتمثل في عقد الوكالة بالعمولة بين الوسيط و عميله الموكل سواء كان مرسلا أو مرسلا إليه، وعقد النقل المبرم بين الناقل التابع و الوكيل بالعمولة للنقل . عندئذ سيكون سوء تنفيذ العملية مصدر نزاعات تؤدي إلى دعاوى قضائية متنوعة و مختلفة من ناحية المسؤولية. وتتمثل الإمكانيات المتاحة لإقامة المسؤولية وفق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل في: الدعوى الأصلية التي يرفعها الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل أو تابعيه، ودعوى رجوع الوكيل بالعمولة على تابعيه. فتختلف إحداها على الأخرى سواء من حيث الأطراف، أو من حيث مدة التقادم و بدء سريانها. بذلك سيمكّن الموكل الدائن بالتعويض عن الضرر من الإدعاء ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو أحد تابعيه، ليجد الوكيل نفسه- أو تابعه- مدعي في دعاوى رجوع في حدود ما التزم به من تعويض.

Résumé:

La commission de transport, convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci des actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix sous son nom et sous sa responsabilité. Pour faire parvenir la marchandise à destination, le commissionnaire va conclure des contrats avec des transporteurs et autres prestataires substitués, elle s'inscrit dans une structure triangulaire faisant naître des rapports juridiques entre les divers intéressés à l'opération et au centre de laquelle se situe le commissionnaire de transport. L'inexécution ou la mauvaise exécution de l'opération dans son ensemble va être source de litiges et engendrer des actions en justice de nature variée en responsabilité. Pour préciser le régime de ces divers recours, il convient de distinguer les actions entre le commettant et le commissionnaire de transport « l'action principale », et celles existant entre le commissionnaire et les prestataires substitués « l'action en garantie ». Les actions intentées, par chacune des parties au contrat de commission de transport sont soumises à une prescription.

مقدمة:

إن تطور التجارة الدولية وارتباطها بعمليات نقل معقدة للبضائع، يدفع بالبائع أو المشتري إلى اللجوء الوكيل بالعمولة للنقل حتى يرفع عن كاهله مشقة إبرام وتنفيذ عقد النقل اللازم لإيصال البضاعة إلى مكان التسليم، و الإستفادة من خبرته واحترافيته.

فالوكالة بالعمولة لنقل البضائع هو عقد بين الوكيل بالعمولة للنقل من خلاله يقوم الوكيل بتنظيم نقل البضائع بالواسطة و الوسيلة التي يقوم باختيارها لفائدة الموكل، فيبرم في سبيل ذلك عقودا مع ناقلين و غيرهم من مقدمي الخدمات تابعيه¹. و بالتالي تتكون علاقة ثلاثية تُنشئ روابط قانونية بين مختلف الأطراف، يكون الوكيل بالعمولة للنقل المحور الرئيسي فيها، تتمثل في عقد الوكالة بالعمولة بين الوسيط و عميله الموكل سواء كان مرسلا أو مرسلا إليه، و عقد النقل المبرم بين الناقل التابع و الوكيل بالعمولة للنقل .

إن عدم أو سوء تنفيذ العملية في مجملها، سيكون مصدر نزاعات تؤدي إلى دعاوى قضائية متنوعة و مختلفة سواء من ناحية الحقوق المالية المقررة للوكيل بالعمولة ، أو من ناحية المسؤولية، بحيث تطرح إشكالية الإمكانيات المتاحة لإقامة دعوى مسؤولية الوكيل وفق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل في ظل تعدد العلاقات القانونية الناشئة عنها. و لتوضيح نظام الدعاوى المختلفة لابد من تمييز الدعاوى الأصلية المرفوعة بين الموكل و الوكيل بالعمولة للنقل و التابعين "المطلب الأول" و تلك المرفوعة من قبل الوكيل بالعمولة على تابعيه أو دعوى الرجوع "المطلب الثاني".

و إذا كانت الدعوى الأصلية تختلف عن دعوى الرجوع من حيث الأطراف، فإنها تختلف أيضا من حيث مدة التقادم و سريانها.

المطلب الأول: دعوى المسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو تابعيه:

تخبر المادة 60 فقرة أولى من القانون التجاري الجزائري²، ويقابلها المادة L132-8 من القانون التجاري الفرنسي³، الموكل بين إقامة دعوى المسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل "الفرع الأول" أو ضد الناقل. وذلك عندما أكدت على وجود علاقة بين الناقل والموكل، تسمح لهذا الأخير أن يرفع مباشرة على الناقل، كل دعوى متولدة عن عقد النقل. "الفرع الثاني" لتنقضي الدعوى بالمدّة المقررة قانوناً "الفرع الثالث".

الفرع الأول: دعوى الموكل ضد الوكيل بالعمولة للنقل :

بالاستناد إلى العقد المبرم بينهما، يلجأ الموكل إلى مطالبة الوكيل بالعمولة للنقل بالتعويض عن الأضرار التي لحقت البضائع أو عن التأخير في تسليمها، فيثير مسؤولية الوكيل بالعمولة المزدوجة سواء الشخصية، أو تلك الناجمة عن فعل تابعيه. ليكون المدعي هو الموكل سواء كان مرسلًا أو مرسلًا إليه وإن كان الغالب أن المرسل هو الموكل، وهو المدعي في دعوى المسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل.

إلا أن السؤال المطروح هو هل بإمكان المرسل إليه رفع مثل هذه الدعوى على الوكيل بالعمولة للنقل باعتباره صاحب حق على البضاعة، وذلك على افتراض أنه ليس الموكل في عقد الوكالة بالعمولة للنقل؟

لم يكن القضاء الفرنسي يعترف بهذا الحق للمرسل إليه، إلا في الحالة التي ترفع فيها الدعوى على الوكيل بالعمولة للنقل كضامن للناقل، أي في حالة إثارة مسؤوليته عن فعل الغير، حيث تكون مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مرتبطة بعقد النقل. أما إذا تعلق الأمر بمسؤوليته الشخصية، فلا يمكن للمرسل إليه رفع دعوى على الوكيل بالعمولة للنقل على اعتبار أن المسؤولية

الشخصية هي جزاء لإخلال الوكيل بالعمولة للنقل لالتزاماته الناجمة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل المبرم بينه وبين موكله، وبالتالي لا يكون للمرسل إليه الرجوع عليه إلا على أساس المسؤولية التقصيرية⁴.

إلا أن الصياغة الجديدة للمادة 8-132 L من القانون التجاري الفرنسي، لا تفرق بين نوعي المسؤولية الشخصية أو عن فعل الغير، عندما تعترف للمرسل أو المرسل إليه بالرجوع على الوكيل سواء كانت له صفة الموكل أم لا⁵.

قد يقوم المرسل إليه باعتباره موكل، برفع دعوى مسؤولية على الوكيل بالعمولة للنقل نتيجة عدم قيام هذا الأخير بتوجيه إخطار إلى الناقل يبدي من خلاله تحفظه على البضائع المسلمة⁶، مما أدى إلى عدم قبول دعواه في مواجهة الناقل البري، أو إلزامه بإثبات الهلاك أو التلف الذي يدعيه، إذا تعلق الأمر بناقل بحري أو جوي.

ففي إطار عقد النقل البري، يفرض القانون التجاري بموجب المادة 55⁷ على المرسل إليه المتضرر من سوء تنفيذ عقد النقل، توجيه إخطار إلى الناقل خلال 3 أيام من يوم التسليم تحت طائلة سقوط حقه في رفع الدعوى. إلا أن طلب إجراء خبرة لمعاينة حالة البضاعة⁸ قبل تسلمها أو خلال 3 أيام التالية لاستلامها، يكون بمثابة احتجاج، ويغني عن توجيه الإخطار⁹.

ولما كان الوكيل بالعمولة للنقل ضامن في مواجهة الموكل لحسن تنفيذ عقد النقل. عليه أن يجنب موكله -المرسل إليه- سقوط حقه في رفع الدعوى، ويوجه إخطاراً في ميعاده المحدد إلى الناقل البري المسؤول عن الضرر. وإذا قام الموكل بإرسال الإخطار إلى الوكيل بالعمولة للنقل، على هذا الأخير إرسالها إلى الناقل البري، وإلا يعد مرتكباً لخطأ شخصي يؤدي إلى متابعتها على أساس مسؤوليته الشخصية¹⁰. عليه فإن عدم قبول دعوى المرسل إليه ضد الناقل

البري، يؤدي في هذه الحالة إلى تعرض الوكيل بالعمولة للنقل إلى أن يرفع عليه المرسل إليه دعوى مسؤولية شخصية.

بما أنه كذلك، فإن الناقل البري يستطيع أن يحتج بهذا السقوط حتى في مواجهة الوكيل بالعمولة للنقل، مما يؤدي إلى عدم مسؤولية الناقل، في حين يبقى الوكيل بالعمولة ضامنا في مواجهة موكله لأفعال الناقل تابعه. فهل بإمكان الوكيل بالعمولة للنقل اتقاء لهذه الوضعية أن يدفع بسقوط الدعوى، إذا كان هو المدعى عليه في الدعوى التي يرفعها الموكل أي هل يمكن أن يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من سقوط الحق في الدعوى بسبب عدم الإخطار؟

هنا وجب التفرقة بين حالتين تبعا لطبيعة مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، فيما إذا كانت شخصية أو مسؤولية عن فعل الغير.

باعتبار أن النصوص الخاصة بسقوط الحق في الدعوى بسبب عدم الإخطار في الميعاد المحدد متعلقة بدعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل البري بسبب هلاك البضائع جزئيا أو تلفها. فإن الوكيل بالعمولة للنقل لا يستطيع الاستفادة من هذا السقوط عند إثارة مسؤوليته الشخصية بموجب دعوى ترفع ضده، كسوء اختياره للناقل البري مثلا أو عدم إرسال الإخطار الموجه إليه من قبل المرسل إليه إلى الناقل. فهنا خطأ الوكيل بالعمولة ناتج عن عقد الوكالة بالعمولة، أي عن إخلاله بالتزاماته الشخصية الناتجة عن العقد. في حين أن الدفع -أي عدم الإخطار- مرتبط بعقد النقل. لذلك قضي بأن الوكيل بالعمولة للنقل لا يستطيع إثارة هذا الدفع، إذا قام بتنفيذ مرحلة النقل البري النهائية، ذلك أن هذا التنفيذ كان تابعا لالتزام الوكيل بالعمولة الأساسي وهو تنظيم النقل من الباب إلى الباب¹¹.

أما عند متابعتها على أساس مسؤوليته عن فعل الناقل، بإمكان الوكيل بالعمولة للنقل الاستفادة من سقوط الحق في رفع الدعوى بطريقة غير مباشرة. فإذا قام موكله بمطالبته بالتعويض عن هلاك البضاعة جزئيا أو تلفها باعتباره ضامنا، كان للوكيل بالعمولة أن يدفع بسقوط الدعوى لعدم توجيه الإخطار للناقل في الميعاد المحدد¹². ذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل لا يمكن أن يكون مسؤولا أكثر من تابعيه¹³.

في إطار النقل البحري¹⁴ والنقل الجوي¹⁵ - متى كان الهلاك جزئيا أو التلف ظاهرا- فإن الإخطار مفاده التعبير عن عدم الرضى ورفض قرينة التسليم المطابق. « la présomption de livraison conforme »

فإجراء الإخطار لا يتعلق بقبول أو عدم قبول الدعوى، كما هو الشأن بالنسبة للنقل البري طبقا للقانون التجاري¹⁶. وإنما يؤدي عدم القيام به في مواعيده المقررة قانونا إلى إلزام المدعي المتضرر بإثبات الهلاك أو التلف الذي يدعيه¹⁷، أي أن عليه دحض قرينة تسليم البضائع في حالة سليمة القائمة في حالة عدم توجيه الإخطار أو توجيه إخطار غير متوافر الشروط. حيث يعد الناقل أنه قد سلم البضاعة كاملة وسليمة كما هي مدونة في سند الشحن البحري أو خطاب النقل الجوي، إلى أن يثبت المرسل إليه خلاف ذلك¹⁸. فينقلب عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه، بعد أن كان على عاتق الناقل¹⁹.

وإذا كانت قرينة تسليم البضاعة سليمة، مقررة أصلا لحماية الناقل البحري والجوي. فإن هذه الحماية تنتقل إلى الوكيل بالعمولة للنقل، كما هو الشأن في حالة النقل البري، في حالة إثارة مسؤولية الوكيل بالعمولة عن فعل الناقل، حيث يمكنه الدفع بقرينة التسليم المطابق، إذا لم يتم المرسل إليه بالإخطار في وقته المحدد. باعتبار أن هذا الدفع هو ما يدفع به الناقل البحري أو الجوي في مواجهة الوكيل بالعمولة للنقل²⁰، أما إذا كانت الدعوى المرفوعة

ضد الوكيل بالعمولة مؤسسة على مسؤولية الشخصية، فلا يمكنه إثارة عدم توجيه احتجاج للناقل للاستفادة من قرينة تسليم البضاعة سليمة²¹.

الفرع الثاني: الدعوى المباشرة للموكل على الناقل والوكيل بالعمولة من الباطن:

طبقا للمادة 60 من القانون التجاري الجزائري والمادة 8-132L من القانون التجاري الفرنسي، يجوز للموكل أن يرفع دعوى مسؤولية مباشرة على الناقل، وبذلك يكون المشرع قد أغنانا عن الجدل الفقهي في الأساس القانوني الذي يستند إليه رجوع الموكل على الناقل أو العكس. وما يبرر هذا الرجوع المباشر هو أن الوكالة بالعمولة للنقل لا تتضمن السرية وإنما تقوم على فكرة الضمان، حيث يكشف فيها الوكيل عن اسم الموكل وعن اسم الناقل الذي يتعاقد معه²².

إذا كانت الدعوى المباشرة التي يرفعها الموكل على الناقل يقبلها القضاء دون إشكال إذا تعلق الأمر بالنقل البري، سواء تعلق الأمر بنقل بري داخلي استنادا إلى مواد القانون التجاري، أو طرقي دولي خاضع لاتفاقية CMR بالنسبة للقضاء الفرنسي- إلا أن هذه الإمكانية غير متاحة في النقل الدولي بالسكك الحديدية، ذلك أن اتفاقية COTIF-CIM²³ تنص على أن المرسل إليه الذي يظهر على سند النقل هو فقط من له حق الرجوع على الناقل في حالة تلف، هلاك البضاعة، أو التأخر في تسليمها. أي أن المرسل الموكل لا يستطيع الرجوع على الناقل، إذا كان اسمه لا يظهر على سند النقل بوصفه مرسل إليه²⁴.

أما النقل البحري، فإن أحكامه خاصة، لذلك لا يستطيع الموكل أن يرفع دعوى على الناقل البحري على أساس الدعوى المباشرة التي يرفعها الموكل على الناقل وفقا للقانون التجاري. لأن هذا الأخير يعالج حالة الناقل البري، إلا إذا

كان الموكل الحامل الشرعي لسند الشحن. لذلك نجد القضاء الفرنسي يرفض رجوع الموكل الشاحن على الناقل البحري على أساس المسؤولية العقدية، ذلك أن عقد النقل أبرم بين الوكيل بالعمولة والناقل البحري، في حين أنه يقبل دعوى المرسل إليه الفعلي -الموكل- في الحالة التي يظهر فيها وكيل العبور بوصفه شاحنا²⁵.

وإن كان الفقيه R.Rodière سبق وأن اعتبر هذا الحل خاطئا، ذلك أن غياب أحكام خاصة بالوكالة بالعمولة في حالة النقل البحري يؤدي إلى تطبيق أحكام الوكالة المنصوص عليها في القانون التجاري، فسكوت القانون البحري بخصوص مسألة من المسائل يؤدي إلى تطبيق القواعد العامة بشأنها²⁶.

في إطار النقل الجوي، فإنه طبقا لاتفاقية وارسو ومونتريال، يكون الحق لكل من المرسل والمرسل إليه الوارد ذكرهما في خطاب النقل الجوي، أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، فإن لم يرد ذكرهما في خطاب النقل، فليس لهما مدعاة الناقل طبقا لقواعد المسؤولية العقدية، بل وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية²⁷. وعليه إذا كان الموكل لا يظهر اسمه على خطاب النقل الجوي بوصفه مرسلا أو مرسلا إليه، فلا يمكنه الرجوع على الناقل.

إن صراحة المادة 60 من القانون التجاري، بنصها على رفع الموكل لدعوى المسؤولية ضد الناقل، يطرح مسألة الدعوى المقامة من الموكل ضد الوكيل بالعمولة من الباطن. حيث أن تطبيق النص يؤدي إلى عدم السماح للموكل بإقامة دعوى مباشرة ضد أشخاص آخرين غير الناقل.

يستند القضاء الفرنسي في أحكامه المؤيدة لحق الموكل في إقامة دعوى مباشرة ضد الوكيل بالعمولة للنقل من الباطن، إلى أحكام الوكالة الواردة في القانون المدني خاصة المادة 1994 الفقرة الثانية منه، التي تنص على أن

الموكل يستطيع إقامة دعوى مباشرة ضد الشخص الذي أنابه الوكيل²⁸.
ويقابلها المادة 580 فقرة 3 من القانون المدني الجزائري²⁹.

وهو ما كرس بمقتضى حكم Moiroud الصادر في 20 فبراير 1996. وذلك بمناسبة نقل بضائع من فرنسا إلى سويسرا، لجأ الوكيل بالعمولة للنقل الأصلي إلى شركة Moiroud وطلبت منها تنظيم العملية بأكملها بالإضافة إلى تنفيذ المرحلة البرية، ثم لجأت شركة Moiroud إلى خدمات مقاول شحن لشحن البضائع على سيارة نقل. وفي أثناء هذه العملية تلفت البضائع بسبب خطأ أثناء عملية الشحن نفسها. قامت شركة التأمين بتعويض صاحب البضائع، ورجعت بدعوى تعويض ضد كل من الوكيل بالعمولة من الباطن "شركة Moiroud" ومقاول الشحن. فقضت محكمة النقض بأنه "طالما أن الضرر قد حدث أثناء تنفيذ عقد الشحن المبرم بين مقاول الشحن والوكيل بالعمولة النائب بصفته وكيلًا نائبًا عن الموكل، فإن محكمة الاستئناف لم تخطئ عندما قضت بأن شركة التأمين لا يمكنها تأسيس مسؤولية الشحن إلا على الأساس التعاقدي³⁰. وقد استندت المحكمة في هذا الحكم ودون أن تفصح صراحة إلى المادة 1994 فقرة 2 من القانون المدني الفرنسي دليل ذلك هو وصفها للوكيل بالعمولة من الباطن بالوكيل النائب عن الموكل³¹، بل أن المحكمة قد ذهبت إلى أبعد من ذلك لأن الدعوى المباشرة لم ترفع ضد الوكيل بالعمولة النائب ولكن ضد مقاول الشحن المتعاقد مع الوكيل بالعمولة من الباطن، بمعنى أن المحكمة استندت إلى النيابة من الدرجة الثانية³²

الفرع الثالث: تقادم الدعوى الأصلية:

تخضع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو عقد الوكالة بالعمولة لمدة تقادم واحدة هي سنة طبقا للمادة 61 من القانون التجاري الجزائري³³. من ثم

فإن الدعاوى التي يرفعها الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل تتقادم بمرور سنة واحدة، سواء كانت متابعته على أساس مسؤوليته الشخصية أو على أساس مسؤوليته عن فعل الناقل³⁴.

فالعلاقة بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل تخضع دائماً للقانون التجاري الداخلي، وبالتالي للتقادم السنوي³⁵، حتى إذا كانت لعملية النقل التي ينظمها الوكيل بالعمولة للنقل طابع دولي، ومهما كانت وسائط النقل المستخدمة في تنظيم عملية النقل برية، جوية، أو بحرية. لذلك حكم بأن الوكيل بالعمولة للنقل الذي اختار الوسيلة الجوية في تنظيمه للنقل، تطبق بشأنه مدة التقادم المقدره بسنة المنصوص عليها في القانون التجاري، وليس مدة السنتين المنصوص عليها في اتفاقية وارسو "المادة 29" كميعاد لرفع الدعوى في النقل الجوي³⁶.

لكن إذا تم رفع الدعوى من قبل الموكل على الناقل البري، البحري أو الجوي، فإن التقادم المطبق هو المرتبط بكل واسطة، ونفس الحكم إذا رفع الوكيل بالعمولة للنقل دعوى أصلية على الناقل على أساس عقد النقل. ويبدأ سريان مدة التقادم السنوي في الدعاوى المرفوعة ضد الوكيل بالعمولة للنقل في حالة الهلاك الكلي من اليوم الذي يجب فيه التسليم. وفي حالة التأخير والتلف أو الهلاك الجزئي، من يوم التسليم أو من اليوم الذي توضع فيه البضاعة تحت تصرف المرسل إليه. وكذا الحال إذا عرضت على المرسل إليه ورفضها³⁷، وإذا يتعلق الأمر بنقل متعدد الوسائط، فإن بدء مدة التقادم يكون من يوم قيام الوكيل بالعمولة بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بعد إتمام كل مراحل النقل³⁸.

المطلب الثاني: دعوى رجوع الوكيل بالعمولة للنقل على تابعيه:

إذا ترتب الضرر عن خطأ الوكيل بالعمولة الشخصي، كان وحده مسؤولاً ولا تطرح مسألة رجوعه على تابعيه، أما إذا كانت الخسارة راجعة لفعل الناقل، اعتبر الوكيل بالعمولة ضامناً، إلا أنه بإمكانه الرجوع على الناقل والوكيل بالعمولة من الباطن، وأي شخص من المتدخلين. "الفرع الأول". لكن الإشكال في توافر الصفة و المصلحة لدى الوكيل بالعمولة لإقامة دعوى تعويض على الناقل بصورة أصلية "الفرع الثاني". لتستقل دعوى رجوع الوكيل الذي تقع عليه المسؤولية، على الناقل المتسبب في الضرر من تابعيه بقاعدة خاصة من حيث مدتها و بدء سريانها "الفرع الثالث".

الفرع الأول: رجوع الوكيل بالعمولة للنقل على الناقل والوكيل من الباطن:

قد يمنع الوكيل بالعمولة للنقل من الرجوع على الناقل بموجب الأحكام القانونية التي يكون فيها هذا الحق مقرر لأشخاص معينين، وهو الشأن بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية كما سبقت الإشارة³⁹، التي تمكن المرسل إليه حائز سند النقل الحق في إقامة دعوى على الناقل. الأمر ذاته بالنسبة للنقل الجوي، إذ أن الوكيل بالعمولة الذي لا يظهر اسمه بصفته مرسل أو مرسل إليه في خطاب النقل، لا يستطيع الرجوع حتى بدعوى الضمان على الناقل الجوي⁴⁰.

أما اتفاقية CMR، فإنها لا تولي أهمية كبيرة لسند النقل، وبذلك يمكن للوكيل بالعمولة الرجوع على الناقل الدولي الطرقي، حتى ولو لم يظهر اسمه في سند النقل بوصفه مرسلًا أو مرسلًا إليه⁴¹.

بالنسبة لرجوع الوكيل بالعمولة للنقل على الناقل البحري، وبعد أن ظل القضاء الفرنسي لفترة من الزمن يقضي بعدم إمكانية الوكيل بالعمولة للنقل الرجوع على الناقل البحري، إلا إذا كان الحامل الشرعي لسند الشحن⁴². أصبح يقبل دعاوى الرجوع هذه مستندا إلى أن الدعوى التي يرفعها الوكيل بالعمولة للنقل على الناقل تقوم على أساس يختلف على الأساس الذي يرجع به أصحاب الحق في البضاعة الذين يستمدون حقهم من سند الشحن، ألا وهو الضمان⁴³. هذا ما تأكد بموجب الحكم القضائي Mercandia الصادر عن محكمة النقض الفرنسية، حيث قبل القضاء دعوى الوكيل بالعمولة للنقل التي رفعها على الناقل بصفته شاحنا فعليا على أساس عقد النقل، لأن الضمان الذي يقع على الوكيل بالعمولة للنقل في مواجهة موكله يلزمه بتعويض هذا الأخير عن الضرر الناتج عن سوء تنفيذ عقد النقل⁴⁴.

الفرع الثاني: إدعاء الوكيل بالعمولة على تابعيه بصورة أصلية:

Recours à titre principal

إذا كانت دعوى الرجوع تفترض أن تكون هناك دعوى تعويض مرفوعة بصفة أساسية على الوكيل بالعمولة للنقل من قبل المرسل أو المرسل إليه، ليرجع بعدها الوكيل على الناقل، إلا أنه قد يحصل أن يقوم الوكيل بالعمولة للنقل -حفاظا على علاقاته التجارية مع عملائه- بتعويض الموكل ودّيا خارج أي نزاع قضائي، ليقوم بعد ذلك بإقامة دعوى تعويض ضد المتعاقدين معه لاسترداد مبلغ التعويض الذي دفعه. وأحيانا أخرى يقوم الوكيل بالعمولة، وبدون تعويض المرسل، بإقامة دعوى ضد المتعاقدين معه للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المرسل. حينئذ تكون الدعوى التي يرفعها الوكيل بالعمولة دعوى أصلية لا دعوى رجوع. ولكن هل للوكيل بالعمولة

لنقل مصلحة لإقامة دعوى تعويض على الناقل -تابعه- بصورة أصلية؟ أم أنه يجب أن يعوّض موكله المرسل ثم يمارس دعوى رجوع على الناقل؟

تردّد القضاء كثيرا في الإجابة على هذا السؤال، فأحيانا كانت محكمة النقض الفرنسية تقضي بقبول دعوى الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل، قبل تعويض المرسل دون الفصل فيما إذا كان للوكيل بالعمولة للنقل صفة في إقامة الدعوى من عدمه معتمدة في ذلك على الرابطة التعاقدية التي تربط بينه وبين المرسل⁴⁵. وأحيانا كانت لا تقبل دعوى الوكيل بالعمولة للنقل إلا في حدود المبالغ التي دفعها للمرسل⁴⁶. وأحيانا أخرى، كانت تقضي بأنه إذا كان الوكيل بالعمولة للنقل لم يقدّم دعوى بتعويض المرسل، فذلك لأن المرسل قد وافق على انتظار نتيجة الدعوى المقامة ضد الناقل وضد شركة التأمين⁴⁷.

وبموجب قرار صادر في 4 ماي 1982، رفعت محكمة النقض الفرنسية هذا التردّد عندما قضت بعدم قبول دعوى الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل باعتباره ضامنا له إلا إذا كان قد قام بتعويض المرسل أو على الأقل، إذا كان قد تعهد بدفع التعويض⁴⁸.

وفي قرار آخر ألزمت محكمة النقض الفرنسية الوكيل بالعمولة للنقل إثبات أن له مصلحة في رفع دعوى على الناقل، إما لأنه قام بتعويض موكله، أو أنه تعهد بذلك⁴⁹.

تفسر المحاكم هذا الشرط تفسيراً واسعاً، فتقضي مثلاً بقبول دعوى الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل في حالة حصول المرسل على جزء فقط من مبلغ التعويض، على أن يتم انتظار قرار المحكمة بالنسبة لبقية المبلغ⁵⁰.

في المقابل ترفض دعوى متعهد النقل ضد الناقل، إذا لم يثبت الوكيل بالعمولة للنقل أنه قد سلم لموكله التعويض الذي قد تسلمه من شركة التأمين⁵¹.

كما أن الوكيل بالعمولة للنقل لا يستطيع رفع دعوى على الناقل، إذا لم
يقم بتعويض المرسل أو المرسل إليه، وإنما صاحب الحق في البضاعة الغير
طرف في عقد النقل.⁵²

وعليه فإن الوكيل بالعمولة للنقل باعتباره طرفاً في عقد النقل، له صفة في
رفع دعوى على الناقل بصورة أصلية، أما مصلحته في رفعها، فتتحقق حسب
قرارات القضاء الفرنسي- عندما يقوم بتعويض موكله أو اعترافه بحقوقه
وتعمده بالتعويض.

وإن كانت بعض القرارات القضائية الأخرى، تعتبر أن مجرد عدم تنفيذ
الناقل لالتزاماته الناجمة عن عقد النقل، يؤدي إلى الإضرار بالوكيل بالعمولة
للنقل على اعتبار أنه مسؤول بقوة القانون في مواجهة موكله، وبالتالي معرض
لرجوع الموكل عليه. هذا ما يجعل الوكيل بالعمولة ذي صفة ومصلحة لرفع
دعوى على الناقل.⁵³

إذا تعلق الأمر بدعوى الرجوع التي يرفعها الوكيل بالعمولة للنقل الأصلي
على الوكيل بالعمولة من الباطن، يبقى القانون التجاري الداخلي هو المطبق،
حيث يكون الوكيل بالعمولة من الباطن مسؤولاً بنفس مسؤولية الوكيل
بالعمولة الأول عن تابعيه الذين قام باختيارهم.⁵⁴

إذا كانت دعاوى الرجوع هي الدعاوى التي يرفعها الوكيل بالعمولة للنقل
على تابعيه، فقد يحصل العكس، ويرجع المتعاقدون مع الوكيل بالعمولة
للنقل على هذا الأخير. لذلك يمكن للناقل أن يرفع دعوى مسؤولية على
الوكيل بالعمولة للنقل، إذا كان الناقل مسؤولاً في مواجهة أصحاب الحق في
البضاعة، وقام بدفع تعويض عن تلف أو هلاك البضاعة، نتيجة خطأ الوكيل
بالعمولة للنقل. كما لو لم يبين له طبيعة البضاعة المنقولة، أو لم يذكر
التاريخ المحدد للتسليم.⁵⁵ بمعنى أن رجوع الموكل على الناقل مباشرة لوقوع

الضرر في المرحلة التي قام بتنفيذها لا يسقط المسؤولية عن الوكيل بالعمولة للنقل.

الفرع الثالث: تقادم دعوى الرجوع:

قرر القانون التجاري الجزائري لدعاوى الرجوع ميعادا للتقادم، يختلف عن ذلك المقرر لتقادم الدعاوى التي يرفعها الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل. حيث تحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر تسري من يوم رفع الدعوى على الوكيل بالعمولة للنقل⁵⁶. وهي ذات المدة المقررة في مجال النقل البحري تبدأ من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون قد استلم تبليغ الدعوى⁵⁷.

بذلك فإن دعوى الوكيل بالعمولة للنقل تكون مقبولة إذا قام الوكيل برفعها خلال مدة ثلاثة أشهر التالية ليوم إقامة المرسل - الموكل - دعوى ضده، حتى ولو كان ميعاد السنة المقرر لتقادم الدعوى الأصلية قد انقضى. وبالمقابل لا تقبل دعوى الرجوع من الوكيل بالعمولة إذا انقضت مدة الثلاثة أشهر، حتى ولو كان ميعاد السنة لم ينقض بعد⁵⁸. مما يؤكد أن تقادم دعوى الرجوع مستقل عن تقادم الدعوى الأصلية. فإذا تم التسليم بتاريخ 1 فبراير 2012، وتم رفع الدعوى الأصلية ضد الوكيل بالعمولة للنقل بتاريخ 1 جوان 2012 فإن دعوى الرجوع التي يمارسها الوكيل بالعمولة على الناقل البحري تكون مقبولة إلى غاية 2 سبتمبر 2012 "3 أشهر كميعاد للرجوع في مجال النقل البحري"، أما إذا تم رفعها في 2 نوفمبر 2012 فلا تقبل الدعوى لانقضائها بالتقادم، بالرغم من عدم مرور مدة السنة كميعاد لتقادم الدعوى الأصلية⁵⁹. أما في حالة الوفاء الودي، فإن سريان مدة تقادم دعوى الرجوع التي يمارسها الوكيل بالعمولة للنقل تبدأ من تاريخ هذا الوفاء. إلا أن محكمة النقض الفرنسية تشترط أن يتم الوفاء خلال مدة سنة من تاريخ تسليم

البضاعة المقررة لتقادم الدعوى الأصلية حتى يتمكن الوكيل بالعمولة من الرجوع على الناقل البحري⁶⁰.

عندما يتعلق الأمر بدعوى الرجوع على ناقل دولي بري يخضع للنظام القانوني لاتفاقية CMR، كانت الاتفاقية هي الواجبة التطبيق، وبما أنها لا تنص على مدة لتقادم دعاوى الرجوع، فعلى الوكيل بالعمولة للنقل أن يرجع على الناقل الدولي الطرقي خلال المدة المقررة لانقضاء الدعوى الأصلية⁶¹ بموجب المادة 32 أي خلال سنة من يوم التسليم.

وهنا يمكن أن يتعرض الوكيل بالعمولة للنقل إلى سقوط حقه في رفع الدعوى. وذلك لخضوع الدعوى الأصلية لنفس مدة التقادم طبقا للقانون التجاري، وهذا في الحالة التي يقيم فيها المرسل دعواه ضد الوكيل بالعمولة للنقل، في نهاية السنة المقررة قانونا لإقامة الدعوى فيتحمل الوكيل بالعمولة للنقل نفقات التعويض، دون أن يتمكن من الرجوع على الناقل⁶².

الأمر ذاته بالنسبة للنقل الدولي بالسكك الحديدية والنقل الجوي، حيث لا تفرق الاتفاقيين بين دعوى الرجوع ودعوى المسؤولية الأصلية بالنسبة لميعاد رفع الدعوى، وعليه فإن دعوى الوكيل بالعمولة على الناقل بالسكك الحديدية، يجب أن تتم أيضا خلال سنة ابتداء من يوم التسليم⁶³. أما دعوى الرجوع التي يمارسها على الناقل الجوي، فتكون خلال سنتين اعتبارا من تاريخ وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود⁶⁴.

الخاتمة:

من خلال ما سبق يتضح أن ما يميز الوكالة بالعمولة للنقل هو مضاعفة عدد المتدخلين والمسؤولين كنتيجة حتمية لذلك. وأمام هذا التعدد، فإن الموكل الدائن بالتعويض عن الضرر يمكنه الإدعاء ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو أحد تابعيه، ليجد الوكيل نفسه- أو تابعه- مدعي في دعاوى رجوع في

حدود ما التزم به من تعويض. وقد حرص المشرع على الحد من المدة المسموح بها سواء لإقامة الدعوى القضائية الناتجة عن الوكالة بالعمولة للنقل أو الناتجة عن عقد النقل الذي أبرمه الوكيل.

كما أن فكرة الضمان كهدف أساسي وراء إبرام عقد الوكالة بالعمولة للنقل، الناتجة عن حرية الوكيل بالعمولة في اختيار تابعيه عند تنظيمه لعملية النقل و اعتبار مسؤولية الوكيل كمسؤولية الناقل، فيكون مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها من وقت التسلم إلى وقت التسليم للمرسل إليه. هي التي تمكن المرسل إليه ولولم يكن طرفاً في العقد برفع دعوى أصلية على الوكيل بالعمولة. وهو ذات المبدأ-أي الضمان- الذي يمكن الوكيل بالعمولة للنقل من الاستفادة من ذات الدفوع التي يتمسك بها الناقل عند إثارة مسؤوليته عن فعل هذا الأخير. ذلك أن الوكيل بالعمولة مسؤول في حدود مسؤولية تابعه. ليكون هذا الإلتزام بالضمان هو مصدر الصفة و المصلحة في دعاوى مسؤولية الوكيل وفق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل.

- 1- *Cass .16 Fév. n 086-18.3009-1988. BT . 1988, p 491 : Lamy transport Tome 2, édition 2004, page 4 : « la commission de transport, convention par lequel le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci des actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix sous son nom et sous sa responsabilité ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout ».
- *CA Paris 12/06/2014 n°12/0972,ch 5-5 BTL 2014,P427 :« Dès lors que l'intervenant organise le transport, en son nom avec libre choix des voies ainsi que les moyens, il est commissionnaire , et la fourniture d'emballage-accessoire- ne peut en faire un prestataire de services
- 2- الأمر رقم 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005 المتضمن القانون التجاري الجزائري.
- 3- Art : L132-8 du code de commerce, réécrit par la loi du 6 Févr 1998 et renuméroté par l'ordonnance n° 2000-912, 18 sept 2000, (J.O 21 septembre 2000) : anciennement art 101 du code de commerce « la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier ... ».
- 4- Cass.com, 4 mai 1982, Bull, Civ, IV, n° 151 : cité par B.Mercadal, Commissionnaire de transport, Rép. Com, recueil Dalloz, Mars 1997, n° 168.
- 5- CA Versailles, 29 avril 2003, BTL 2003, P 565 à 567 « le commissionnaire est contractuellement lié avec le destinataire au contrat de transport maritime alors même que ce destinataire n'a pas la qualité de commettant et qu'il

n'existe donc pas de « lettre de voiture » susceptible de former un contrat entre eux deux », Delphine Bazin Beust contentieux de la commission de transport, Juris-Classeur transport, Fasc : 614, côte : 11, 2005, n° 11 et n° 83

6- يكون توجيه الإخطار في حالات الهلاك الجزئي والتلف دون الهلاك الكلي. ذلك أن الهلاك الكلي يعني عدم التسليم، في حين أن حساب الميعاد المقرر قانونا للإخطار يبدأ من يوم تسليم البضائع. وهو ما يستفاد أيضا من نصوص اتفاقيات النقل أحادي الوسطة: المادة 3 فقرة 6 من اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج رقم 28 ل 1964، المادة 19 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج وهي،* اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ل 31 مارس 1978، المادة 30 فقرة 1 من اتفاقية CMR وهي الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري ل 1956، المادة 26 من اتفاقية وارسو وهي اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في 12 أكتوبر 1929 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64 74 المؤرخ في 2 مارس 1964 ج.ر عدد 26 ل 1964، المادة 31 من اتفاقية اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مونتريال 1999، وكذا المواد 790 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري والمادة 152 من قانون الطيران المدني الجزائري .

7- المادة 55 من القات.ج فقرة 1 و2: "يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي، إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف 3 أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها ويكون هذا الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا ثبت من الإشعار باستلام الناقل، أن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه." ويقابلها المادة L133-3 من القانون التجاري الفرنسي.

8- المادة 53، 54 من القات.ج.

9- المادة 55 فقرة 3 من القات.ج. قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2010/03/04، ملف رقم 616812-الشركة الجزائرية للتأمين CAAT ومن معها ضد شركة البركة والأمان للتأمين ومن معها:- "يعد بمثابة احتجاج، طلب إجراء خبرة، لمعاينة التلف، أو الضياع الجزئي للشيء المنقول برًا، وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ الإستلام."، مجلة المحكمة العليا، عدد 02 لسنة 2011.

10- Delphine Bazin- Best, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 11.

11- C.A paris, 18 janv 1983, BT 1983, p 168, cité par Delphine Bazin- Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 12.

12- Cass.com, 13 janv 1972, Bull civ, n° 103 : « la fin de non recevoir tirée de l'article 105 profite au commissionnaire de transport dans la mesure où, faute de protestation régulière formulé par le destinataire lorsque la marchandise a été livrée, l'action en responsabilité contre le transporteur effectif se trouve elle-même éteinte ». cité par B Mercadal, commissionnaire de transport, op-cité, n° 202

13- C.A de rouen, 2ème ch : 12/12/1996, Rev Scapel trimestre 01, 1998, p 75 : « le destinataire qui a omis d'adresser des réserves au voiturier par lettre recommandée dans les trois jours de la livraison ou de provoquer une expertise et ce conformément aux articles 105 et 106 du code de commerce, ne peut pas rechercher la responsabilité de son commissionnaire de transport, qui du fait de la fin de non-recevoir, résultant de cette omission ne pouvait plus exercer de recours utile à l'encontre du voiturier qu'il s'était substitué ».

14- المادة 790 من القاب.ج: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في

وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس . وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع" ويقابلها المادة 3 فقرة 6 من اتفاقية بروكسل.

أوردت إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا أو قواعد روتردام 2008، نصا مشابها ضمن المادة 23 فقرة 1، 2 و3 على النحو الآتي: "يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف البضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.

2- لا يجوز أن يفضي عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة 17.

3- لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة، فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تفقد للبضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله المسؤولية." 15- المادة 152 من قانون الطيران المدني الجزائري فقرة 1: "يشكل تسلم الأمتعة المسجلة والشحن، دون احتجاج من المرسل إليه، قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس" والمادة 26 من اتفاقية وارسو، والمادة 31 فقرة 1 من اتفاقية مونتريال 1999.

16- اتفاقية (CMR)- اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي تم توقيعها بجنيف في 19 ماي 1956 ودخلت حيز التنفيذ في 2 جويلية 1961 - لا تنص على سقوط الحق في الدعوى على الأقل في حالة الهلاك الجزئي أو التلف، وإنما على قرينة تسليم البضائع في الحالة المنصوص عليها في سند النقل، المادة 30 فقرة 1.

17- R.Rodière, traité général de droit maritime, Affrètement et transports, Tome II, les contrats de transports de marchandises, Dalloz, Paris, 1970, p 241, n° 599 : « l'absence de réserves [en droit maritime] n'a pas pour effet d'interdire l'action, mais seulement d'obliger le demandeur à faire la preuve des manquants ou avaries allégués par lui ».

18- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1998، ص 307.308.

19- قرار المحكمة العليا المؤرخ في 12/09/1995 ملف رقم 132510: "إذا كان صحيحا أنه يتعين على المرسل إليه أن يقدم تحفظاته للناقل قبل أو في وقت تسليم البضائع، إلا أنه يجوز له أن يقدم الدليل العكسي لإثبات الخسائر، وذلك بعد فوات ثلاثة أيام المنصوص عليها قانونا. حيث أن عدم تقديم التحفظات في الأجل المنصوص عليها في المادة 790 لا يؤدي إلى تقادم دعوى المرسل إليه أو سقوط حقه في المطالبة، لكن يسمح له بإثبات الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع حسب الطرق القانونية التي تنص عليها المادة 790".
مشار إليه لدى حسان بولعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999، ص 26.

20- CA. Nîmes : 2ème ch, 13/12/1995, Rev. Scapel 1997 trimestre 01, p 161
« le commissionnaire de transport n'est pas responsable des dommages pouvant résulter d'un retard d'acheminement, par ailleurs établi et reconnu par le transporteur aérien, dans la mesure où le destinataire n'a pris aucune réserve ni sollicité aucune expertise contradictoire pour établir le lien de causalité entre ledit retard et les dommages constatés plusieurs mois après la livraison ».

21- Delphine Bazin- Beust, contentieux de la commission de transport, op.cité, n° 14.

22- يعقوب صرخوه، العقود التجارية، الطبعة الأولى، الكويت، 1986، ص 191 و341.

23- يطبق على النقل الدولي بالسكك الحديدية اتفاقية برن المعروفة باتفاقية « CIM والتي تعد من أقدم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل، فقد تم التوقيع عليها بتاريخ 14 أكتوبر 1890 والتسمية الكاملة لها هي القواعد الموحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية وتم تعديلها بموجب الـ COTIF المبرم في 9 ماي 1980 دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 ماي 1985 ، والمعدلة بدورها بموجب بروتوكول 20 ديسمبر 1990. وأخيرا بموجب بروتوكول Vilnius لـ 3 جوان 1999 دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 جويلية 2006 وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم 433-01 لـ 26 ديسمبر 2001، ج.ر عدد 82 لـ 2001/12/31.

24- المادة 54 من اتفاقية COTIF-CIM والمادة 44 من تعديل 1999.

25- C.A, Versailles, 2 Novem 1995, DMF 1996, p 163, note : Y. poupard cité par B.Mercadal, commission de transport , op-cité, n° 174 : « S'il est logique que l'expéditeur réel puisse toucher le transporteur à travers un agent d'exécution, le transitaire, qui à conclu le contrat de transport pour son compte, il en Va différemment lorsqu'un commissionnaire de transport par définition non mandataire de l'expéditeur vient S'interposer entre ce dernier et le transporteur ».

26- R.Rodière, Traité général de droit maritime, Affrètement et transports, Tome III, Acconage, consignation, transit, transports successifs et combinés, transports de passagers, remorquage, Dalloz, 1970, n° 936 : « l'absence de dispositions dans le livre II du code de commerce concernant la commission de transport droit conduire, pour combler un vide législatif à appliquer aux transports maritime les dispositions des articles 96 à 101 du code de commerce»:[devenus art L 132-3 à L132-8].

27- محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص 631.

28- Art 1994, alinéa 2 du code civil français : « le mandant peut agir contre la personne que le mandataire s'est substitué. »

29- المادة 580 فقرة 3 قانون مدني جزائري : "يجوز ... للموكل وللنائب الوكيل أن يرجع كل منهما مباشرة على الآخر"

30- Cass.com, 20 févr, 1996 : Bull. Civ 1996, IV, n° 60, note Ph.Delebecque : cité par B.Mercadal, commission de transport, op-cité, n° 177.

مشار إليه أيضا لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 215.

31- سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 215.

32- B.Mercadal, commissionnaire de transport, op-cité, n° 177 : « la cour de cassation Va même au-delà car l'action en cause est dirigée non pas contre de substitué, mais contre le manutentionnaire avec qui le substitué à contracté. Autrement dit c'est une représentation au deuxième degré que la cour de cassation consacre ».

33- المادة 61 من القات.ج فقرة 1 "كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة وتسري هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول، وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه". ويقابلها المادة 6-133 L من القانون التجاري الفرنسي.

34- C.A. Aix en Provence, 2ème ch commercial, 21 Novembre 2001, Rev. Scapel, trimestre 01-2002, p 28 : « l'action intentée contre le commissionnaire de transport se prescrit par un an à partir du jour ou la

marchandise aura été remise ou offerte au destinataire, Sauf preuve d'une interruption tirée de reconnaissance de responsabilité non équivoque de sa part ».

- 35- C.A. paris, 5e ch, 7 Févr 2008, n° 05/18728, Alquorne Mc Bride c/Marqueset France BTL 2008, p 132 : « la prescription de l'article L133-6 du code de commerce ne concerne que les action découlant du contrat de commission proprement dit ». cité par Anssam El Okbani, op-cité, p 60, n° 73.
- 36- C.A. paris, 19 mais 1975, BT 1975, p 336, cité par Delphine Bazin-Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 16.
- 37- وهذا طبقا لنص المادة 61 فقرة 1 من القانون التجاري الجزائري.
- 38- C.A. Douai, 2e ch2, 27 mai 2004, n° 01/03932, SA Sagatrans C/SA Fives Cail Babcock, BTL 2005, p 116 et 125 : « Dès lors que le commissionnaire de transport s'est engagé à un transport de bout en bout, le point de départ de la prescription est le jour de la livraison sur le site du client, après transport routier terminal et non le jour de la livraison au port », cité par Anssam Al Okbani, op-cité, p 60, n° 73.
- 39- و44 من تعديل المادة 54 من اتفاقية COTIF-CIM1999
- 40- C.A. Versailles, 12ème ch, sect 2, 4 septembre 2003, Sté mutuelle électrique d'assurance c/ Cie Royal Air Maroc, BTL2003, p 798, en extrait : « le commissionnaire de transport qui n'apparaît, sur la LTA, ni comme expéditeur, ni comme destinataire ne peut agir, même en garantie contre le transporteur aérien » : cité par Anssam El Okbani, La responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal, CDMT, 2009, p 67, n° 82.

-
- 41- Cass.com, 2févr 1993, n° 91-14.705, Bill, civ.IV, n° 47 cité par Ansam El Okbani, Ibid
- 42- EX. CA, Rouen, 9 janv 1990, DMF 1990, p 698 : « le commissionnaire ne pouvait recourir contre le transporteur maritime que s'il était partie au connaissement. Le contrat de commission ne lui conférant par lui-même aucun droit », cité par Delphine Bazin-Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 27.
- 43- C.A, Aix en Provence, 30 mai 1991, DMF 1993, p 232, note R.Achard : « l'action du commissionnaire à l'encontre de son substitue repose sur un fondement différent du recours de l'ayant droit à la marchandise qui tient ses droits du connaissement » cité par B.Mercadal, commissionnaire de transport, op-cité, n° 187.
- 44- Cass.com, 2 Févr 1999, n° 96-17.915, Bull IV, n° 38, p 30, « ... même s'il ne figure pas qu connaissement, le commissionnaire de transport peut agir contre le transporteur en tant que chargeur réel ayant conclu le contrat de transport et supportant le préjudice du fait de la garantie qu'il assume envers son clients », cité par Anssam El Okbani, op-cité, p 67, n° 82.
- 45- Cass.com, 1er Févr 1958, BT, 1958, p 134.
- مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 222.
- 46- Cass.com, 18 Juin 1922, B.T 1922, p 299 : « le commissionnaire de transport ne pouvait agir que dans la mesure et à concurrence des sommes s'il avait lui-même payées à son commettant », cité par Delphine Bazin -Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 47.

47- Cass.com, 11 Févr 1958, B.T 1958, p 134 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 222.

48- Cass.com, 4 mai 1982, B.T 1982, p 332 «(le commissionnaire de transport) n'a qualité pour exercer à l'encontre de ce dernier (le transporteur) une action principale en garantie que s'il a désintéressé le créancier d'indemnité ou s'est obligé à dédommager ce créancier qui accepté d'attendre le résultat de la procédure engagée par ce commissionnaire contre le transporteur ou son assureur ». cité par Delphine Bazin- Beust contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 48.

49- Cass.com, 13 Nov 1990, BTL 1991, p 46 : Ibid.

50- Cass.com, 12 janv 1988, BT 1988, p 178 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 223.

51- T.G.I, Thionville, 16 mai 1991, B.T, 1991, p 653 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 223.

52- Cass.com, 20 juin 2000, BTL 2000, p 509 : cité par Delphine Bazin- Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 49.

53- Cass.com, 12 Janv 1988 , arrêt. p.cité : « le simple fait que la commissionnaire soit responsable de plein droit envers son client parait lui conférer un intérêt légitime à agir contre le transporteur ».

54- Cass.com, 1er Juillet 1997, n° 94-21, 931, BTL 1997, p 538 en extrait : « le commissionnaire de transport, fût-il un commissionnaire intermédiaire est garant, Sauf force majeur, vice propre de la

marchandise ou faute de l'expéditeur des avaries ou pertes de marchandises s'il à confiées au transporteur choisi par lui », cité par Anssam El Okbani, op-cité, p 68, n° 83.

55- R.Rodière, Droit des transports, transport terrestre et aérien, 2 éd Dalloz 1977, n° 712.

56- المادة 61 من القانون التجاري الجزائري، وهي مدة تختلف عن المدة المنصوص عليها في القانون التجاري الفرنسي: المادة 6-133 L والمقدرة بشهر واحد ابتداء من يوم إقامة الدعوى ضد الوكيل بالعمولة للنقل:

Cass.com, 11 Juin 1996, Rev.Scapel ,trimestre 01,1997, p 161 : « L'action récursoire que celui-ci (le commissionnaire de transport) a contre son substitué chargé des opérations de manutention dans le cadre d'un transport terrestre (post- acheminement terrestre) qui sont à l'origine des avaries causées à la marchandise se prescrit par un mois à compter de l'exercice de l'action principale contre le garanti, conformément à l'article 108 du code de commerce».

57- المادة 744 من القانون البحري الجزائري ويقابلها المادة 32 من القانون الفرنسي
ل 18 جوان 1966

58- P. Bonassies, Nouveaux aspect du droit de prescription maritime, DMF 09-2005, n° 662-02

59- C.A. Versailles, 12e ch, sec, 18 Novem 2004, DMF, 09-2005, n° 662-03, « le commissionnaire de transport n'ayant pas exercé son recours en garantie contre le manutentionnaire dans les trois mois de son assignation par les assureurs facultés, son action à ce titre est donc prescrite ».

60- Cass.com, 10 mai 2005, DMF, 09-2005, n° 662 : Obs N .Reynaud : « Un règlement amiable intervenu entre le garanti et l'ayant droit à la

marchandise après l'expiration du délai d'un an n'autorise pas ledit garanti à agir contre le transporteur maritime ».

61- B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 146, n° 267.

62- Daphine Bazin- Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 37.

63- المادة 58 من اتفاقية COTIF-CIM و38 من تعديل 1999.

64- المادة 29 من اتفاقية وارسو، 35 من اتفاقية مونتريال والمادة 156 فقرة 2 من قانون الطيران المدني الجزائري.