



جامعة الأزهر
كلية الشريعة والقانون
بالقاهرة

مجلة الشريعة والقانون

مجلة علمية نصف سنوية محكمة
تعنى بالدراسات الشرعية والقانونية والقضائية

تصدرها
كلية الشريعة والقانون بالقاهرة
جامعة الأزهر

العدد الثالث والأربعون
أبريل ٢٠٢٤م

توجه جميع المراسلات باسم الأستاذ الدكتور: رئيس تحرير مجلة الشريعة والقانون
جمهورية مصر العربية - كلية الشريعة والقانون - القاهرة - الدراسة - شارع جوهر القائد

ت: ٢٥١٠٧٦٨٧

فاكس: ٢٥١٠٧٧٣٨

<http://fshariaandlaw.edu.eg>



جميع الآراء الواردة في هذه المجلة تعبر عن وجهة نظر أصحابها،
ولا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر المجلة وليست مسؤولة عنها



رقم الإيداع

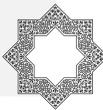
٢٠٢٤ / ١٨٠٥٣

الترقيم الدولي للطباعة

ISSN: 2812-4774

الترقيم الدولي الإلكتروني:

ISSN: 2812-5282



حدود مسؤولية الناقل البري للـبضائع في النظام السعودي

دراسة تحليلية نقدية

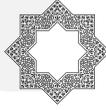
إعداد

د. عبد الحميد الديسـطي عبد الحميد شـلبي

قسم الأنظمة

كلية الدراسات القضائية والأنظمة - جامعة أم القرى

مكة المكرمة - المملكة العربية السعودية



حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع في النظام السعودي دراسة تحليلية نقدية

عبد الحميد الديسطي عبد الحميد شلبي

قسم الأنظمة، كلية الدراسات القضائية والأنظمة، جامعة أم القرى، مكة المكرمة،
المملكة العربية السعودية

ملخص البحث:

يُعني هذا البحث ببيان حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع، وذلك من خلال بحثين يتناول الأول: الحدود الاتفاقية لمسئوليته، وقد قسمته إلى ثلاثة مطالب تناولت في الأول حالات الاتفاق على إعفاء الناقل البري للبضائع من المسؤولية أو التخفيف منها، وفي الثاني حالات الاتفاق على تشديد المسؤولية، وفي الثالث حالات الاتفاق على تحديدها، وذلك بشكل مقارن بين ما ورد في نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ ولائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ، وفي المبحث الثاني تناولت الحدود النظامية لمسؤولية الناقل البري للبضاعة في لائحة وزير المواصلات ١٤٤١هـ فقط، دون نظام المحكمة التجارية إذ لم يرد في الأخير تحديد لها، وقد تناولته في ثلاثة مطالب: تناولت في الأول حدود مسؤولية الناقل البري للبضاعة في اللائحة في حال الأضرار المباشرة وفي الثاني مسؤوليته عن الأضرار غير المباشرة، وفي الثالث الإشكالات النظامية في تطبيق لائحة وزير المواصلات، وقد توصلت إلى عدد من النتائج أهمها أن نظام المحكمة التجارية- نظم قواعد مسؤولية الناقل البري للبضائع دون أن يحدد حدود مسؤوليته وأجاز للمتعاقدین الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها أو تشديدها، بخلاف لائحة وزير المواصلات التي حددت مسؤولية الناقل البري وأبطلت الشروط التي تعفي أو تخفف مسؤوليته، كما انتهت إلى مجموعة من التوصيات أهمها توصية المنظم السعودي بإعادة إصدار اللائحة من خلال مرسوم ملكي لتبلغ مرتبة النظام، مع إلغاء العمل بنصوص نظام المحكمة التجارية المقابلة.

الكلمات المفتاحية: حدود المسؤولية، تخفيف المسؤولية، تشديد المسؤولية،

الإعفاء من المسؤولية، التدرج التشريعي.



The limits of the responsibility of the land carrier of goods in the Saudi system - a critical analytical study

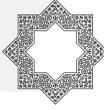
Abdul hamid Aldisti Abdul hamid Shalabi

Department of Regulations, College of Judicial Studies and Regulations, um Al-Qura University, Makkah, Saudi Arabia

Abstract:

This research means a statement of the limits of the liability of the land carrier of goods arising from the contract of land carriage of goods, through two sections dealing with the first: the boundaries of the agreement for his responsibility, has divided it into three demands dealt with in the first cases of agreement to exempt the land carrier of goods from liability or mitigation, and in the second cases of agreement to tighten responsibility, and in the third cases of agreement to determine, in a comparative manner between what was stated in the system of the Commercial Court for the year 1350 AH and the regulation of the Minister of Transport for the year 1441 AH, and in The second section dealt with the statutory limits of the liability of the land carrier of the goods in the list of the Minister of Transport 1441 AH only, without the system of the Commercial Court, as it was not contained in the latter to determine them, and I dealt with it in three demands: In the first, it dealt with the limits of the liability of the land carrier of the goods in the regulation in the event of direct damages, in the second its responsibility for indirect damages, and in the third the systemic problems in the application of the regulation of the Minister of Transportation, and it reached a number of results, the most important of which is that the Commercial Court system regulated the rules of liability of the land carrier of goods without specifying the limits of its liability and allowed the contractors to agree to exempt, mitigate or tighten the carrier from liability, unlike the regulation of the Minister of Communications, which determined the responsibility of the land carrier and invalidated the conditions. Which exempts or mitigates his responsibility, and I also concluded with a set of recommendations, the most important of which is the recommendation of the Saudi regulator to re-issue the regulation through a royal decree to reach the rank of the system, with the abolition of the provisions of the corresponding commercial court system.

Keywords: Limitation of liability, Mitigation of liability, Aggravation of liability, Exemption from liability, Legislative progression.



مقدمة

إن الحمد لله نحمده ونستعينه ونستغفره، ونعوذ بالله من شرور أنفسنا ومن سيئات أعمالنا من يهده الله فلا مضل له، ومن يضلل فلا هادي له، وأشهد ألا إله إلا الله وحده لا شريك له، وأشهد أن محمدا عبده ورسوله صلى الله وسلم عليه وعلى آله وصحبه أجمعين، أما بعد:

فإن قطاع النقل البري يعتبر أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان، وقد تطورت وسائله على مر العصور تطورا كبيرا وحظي باهتمام كبير من الدول المختلفة؛ باعتباره عصب اقتصادي حيوي يعتمد نجاحه على مدى توفير البنية الأساسية له؛ ولذلك لم تأل الدول جهدا في الاهتمام به، وإزالة العوائق التي تؤثر عليه بالسلب، ومن أهم هذه العوائق: العوائق القانونية.

وقد بدأت المملكة العربية السعودية الاهتمام بذلك القطاع نظاميا منذ نظام المحكمة التجارية في ١/١/١٣٥٠^(١)، الذي قام بتنظيم عقد النقل في الفصل الثالث بعنوان " الوكيل بالعمولة المعبر عنه بالقومسيون والأمناء المأمورين بنقل الأشياء برا وبحرا"؛ ثم صدر نظام النقل العام على الطرق عام ١٣٩٧هـ^(٢) الذي فوض في المادة (١٤) منه وزير المواصلات في إصدار القرارات المتعلقة بالقواعد المنظمة للترخيص بنقل البضائع والمهمات بالأجر؛ ثم صدر نظام النقل بالخطوط الحديدية لعام ١٤٣٣هـ^(٣) الذي نص في المادة (٤) منه على أن " تسعى الهيئة - في ممارستها

(١) صدر نظام المحكمة التجارية في ١/١/١٣٥٠هـ بالمرسوم الملكي رقم م/٢/ وتاريخ ١٥/١/١٣٩٠هـ، يتضمن النظام تنظيمًا شاملاً للتجارة البرية، والتجارة البحرية، والمحاكمات التجارية، والعقوبات والرسوم المتصلة بذلك.

(٢) صدر بالمرسوم الملكي رقم م/٢٥ بتاريخ ٢١/٦/١٣٩٧هـ وقد تضمن أحكام نقل الركاب بالخلافات، تنظيم منح التزام النقل الجماعي، أحكام نقل البضائع والمهمات، بيان صلاحيات وزارة المواصلات في خدمة قطاع النقل فيما عدا النقل الجوي، بيان عقوبات مخالفة النظام وإجراءات التحقيق والمحاكمة فيها.

(٣) صدر بالمرسوم ملكي رقم م/٣٣ بتاريخ ٢٤/٥/١٤٣٣هـ، ويتضمن النظام: التعريف بالألفاظ والعبارات الخاصة به، تبعية الخطوط الحديدية لوزارة النقل واختصاصاتها، مهمات هيئة الخطوط الحديدية، أهداف الهيئة، حرم الخطوط الحديدية، الترخيص لخدمات الخطوط



للصلاحيات والمهام الموكولة إليها - إلى تحقيق الأهداف الآتية: (١) تشجيع استخدام الخطوط الحديدية في نقل البضائع والركاب..."، ثم أصدر مجلس الوزراء قراره رقم (٣٧٣) وتاريخ ١٥ ذو القعدة لعام ١٤٣٣هـ^(١) القاضي بإنشاء هيئة تسمى (الهيئة العامة للنقل)؛ تهدف إلى تنظيم نشاط النقل العام، والإشراف عليه...^(٢).

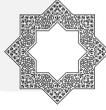
وبناء على التفويض السابق الإشارة إليه لوزير المواصلات أصدر معاليه أهم لائحة نقل البضائع ووسطاء الشحن وتأجير الشاحنات على الطرق البرية في ١٤٤١/٥/٧هـ التي تناولت بالتفصيل شروط الترخيص للعمل في مجال نقل البضائع، ونظمت عقد تأجير الشاحنات، ووثيقة النقل، ثم فصلت في الباب العاشر عقد النقل مبينة مسؤوليات وواجبات الناقل والمرسل والمرسل إليه ووسيط الشحن، وأجور النقل وحالات فقدان أو تلف البضاعة، وفض النزاعات الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع، وحدود المسؤولية عن الأضرار والتأخير في التسليم، وتعتبر تلك اللائحة مع نظام المحكمة التجارية هما المصدران الرئيسان لتنظيم عقد النقل البري في المملكة، إلا أن القراءة الفاحصة لأحكامهما تبين وجود بعض التعارض بينهما في الأحكام المنظمة لمسئولية الناقل البري للبضائع، وقد اختار الباحث أحد هذه الموضوعات الرئيسة التي قد ينتج عنها إشكالية في تطبيق قواعدها، وهي حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع.

الحديدية، حالات جواز التعديل في شروط الترخيص، أمن الخطوط الحديدية وسلامتها، جهات التحقيق في حوادث الخطوط الحديدية، عقود امتياز الخطوط الحديدية، تنفيذ الخطوط الحديدية وصيانتها، المخالفات والعقوبات والشكاوى.

(١) صدر بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (٣٢٣) بتاريخ ١٤ / ٩ / ١٤٣٤، وقد تضمن التعريف بالألفاظ والعبارات الخاصة به، نشأة هيئة النقل العام، وتمتعها بالشخصية الاعتبارية، ومقرها الرئيس، أهداف الهيئة واختصاصاتها، تكوين مجلس إدارة الهيئة واختصاصاته، واجتماعاته، رتبة رئيس مجلس الإدارة، واختصاصاته، موارد الهيئة، إعفاء واردة الهيئة من الرسوم الجمركية، حق المراقبة على الهيئة.

(٢) موقع وزارة النقل السعودية:

<https://www.mot.gov.sa/ar/TransportSystem/PublicTransport/Pages/default.aspx>



مشكلة الدراسة:

المشكلة الرئيسية التي يعالجها البحث الإجابة عن التساؤلات الآتية: كيف نظم كل من نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ ولائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ حدود مسؤولية الناقل البري للبضاعة؟ وما هي أوجه الاتفاق والاختلاف فيما بينهما؟ وهل يمكن الجمع بينهما في حال التعارض؟.

أهمية الدراسة:

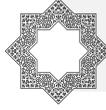
تظهر أهمية الدراسة في أنها تتناول مسألة مهمة تتعلق بقطاع اقتصادي حيوي، وهي جديدة على الثقافة النظامية السعودية في قطاع النقل البري لبضائع، وهي تحديد مسؤولية الناقل في قطاع النقل البري للبضائع في لائحة وزير المواصلات، فإذا كانت هذه الثقافة قد عُرِفَتْ حديثاً في نظامي النقل البحري والجوي السعوديين، لكنها لم تظهر في الأنظمة السعودية قبل ذلك في قطاع النقل البري.

أهداف الدراسة:

- بيان ما هي أوجه التعارض بين الأنظمة التي تعالج موضوع مسؤولية الناقل البري للبضائع.
- بيان حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع في اللائحة الجديدة التي لم تحظ بدراسات نظامية متخصصة نظراً لحدوثها.
- وضع حلول؛ يمكن من خلالها إزالة التعارض بين نظامين ساريين يتناولان نفس قواعد مسؤولية الناقل البري للبضائع، بما يسهم في إزالة بعض العوائق النظامية في ذلك القطاع الحيوي، ويسلط الضوء على بعض الحلول المقترحة لتذليل تلك العوائق.

الدراسات السابقة:

على حد علمي القاصر لم أقف على دراسة سابقة تناولت الحدود القانونية لمسؤولية الناقل البري للبضائع التي تناولتها لائحة وزير المواصلات في داخل المملكة أو خارجها، وإن كانت هناك دراسات تناولت عقد النقل البري للبضائع



بشكل كامل، وذلك مثل:

- ١- عقد النقل البري للبضائع، كلية الحقوق والعلوم السياسية-جامعة منتوري-قسنطينة، ٢٠٠٥/٢٠٠٤ مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون بالجزائر للباحث شتواح العياشي وهي تتناول عقد النقل البري بشكل عام وليس الحدود القانونية لمسئولية الناقل البري "
- ٢- عقد النقل البري للبضائع فب ظل التشريع الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة المسيلة، ٢٠١٣/٢٠١٤م.

نطاق الدراسة:

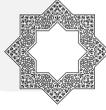
ينحصر مجال الدراسة في تناول حدود مسئولية الناقل البري للبضائع الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع من جانبين: الأول: يتعلق بالحدود الاتفاقية لمسئوليته، ومدى صحة الشروط المحددة لها سواء بالإعفاء أو التخفيف أو التشديد في نظام المحكمة التجارية ولائحة وزير المواصلات، الثاني: يتعلق بالحدود النظامية لمسئولية الناقل البري للبضاعة في لائحة وزير المواصلات فقط لعدم تحديدها في نظام المحكمة التجارية، ومن ثم يخرج عن الدراسة باقي أحكام المسئولية العقدية له.

منهج الدراسة:

سوف يكون منهج الدراسة تحليليا مقارنا من خلال تحليل النصوص المتعلقة بمسئولية الناقل البري في نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ، ومقارنتها بما ورد في لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ، وبيان مدى التوافق والتعارض بين الأحكام الواردة في كليهما، وبيان موقف الفقه الإسلامي منها، مع المقارنة ببعض القوانين العربية كلما اقتضى الأمر.

خطة الدراسة:

يتم تقسيم الدراسة إلى مبحثين رئيسيين: يتناول الأول الحدود الاتفاقية لمسئولية الناقل البري للبضائع، ويتناول الثاني الحدود النظامية لمسئولية الناقل البري للبضائع.



المبحث الأول

الحدود الاتفاقية لمسئولية الناقل البري للبضائع

أتناول في ذلك المبحث حالات الاتفاق على إعفاء الناقل البري للبضائع من المسؤولية أو التخفيف منها وحالات الاتفاق على تشديدها في النظام التجاري السعودي، وحالات الاتفاق على تحديدها في نظام المحكمة التجارية ولائحة وزير المواصلات وذلك في ثلاثة مطالب:

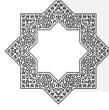
المطلب الأول

إعفاء الناقل البري للبضائع من المسؤولية أو التخفيف منها

أتناول أحكام إعفاء الناقل البري للبضائع من المسؤولية أو تخفيفها في النظام التجاري السعودي من خلال بيان موقف نظام المحكمة التجارية السعودي لعام ١٣٥٠هـ، ولائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ.

أولاً: موقف نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ من إعفاء الناقل البري للبضائع من المسؤولية أو التخفيف منها

نصت المادة (٢٥) من نظام المحكمة التجارية على أنه "يضمن الوكيل والأمين كل ما ضاع أو تلف من الأشياء المرسله بعد وصولها إليه ما لم يكن في قائمة الإرسالية شرط يدفع عنه الضمان.."، ويستفاد من ذلك النص صراحة صحة اتفاق أطراف عقد النقل على إعفاء الناقل من المسؤولية؛ وتحصينه من كل مساءلة عما يصدر منه من صور الإهمال مع أنه كمدین عقدي قد حصل على مقابل للأداء الذي التزم به؛ ونظراً لأن ذلك فيه تضحية بمصالح المرسل لكونها شروط توضع بمعرفة الناقل الطرف القوي في عقد النقل؛ ذهب البعض إلى القول بضرورة عدم إعطاء تلكم الشروط أثرها المطلق؛ ووجوب اقتصار أثرها على نقل عبء إثبات سبب الهلاك أو التلف أو التأخير من على عاتق الناقل إلى عاتق المرسل أو المرسل إليه، أي أن يكون أثر الشرط هو إعفاء الناقل من المسؤولية دون حرمان المرسل أو المرسل إليه من إثبات مسؤولية الناقل طبقاً للقواعد العامة



للمسئولية التقصيرية^(١)، ولكن هذا الرأي -على وجاهته- يتعارض مع صراحة النص، الذي ورد بصيغة عامة في الإعفاء من المسئولية، وليس نقل عبء الإثبات.

وفي تبرير ذلك الاتجاه ذهب بعض الفقه^(٢) إلى أنه نظرا لكون المسئولية العقدية منشأها العقد، وكان العقد وليد إرادة المتعاقدين الحرة، فإن هذه الإرادة هي التي تحدد نطاقه ومضمونه وترتيب آثاره؛ ونظرا لأنه للمتعاقدين حرية تنظيم الالتزامات التي يرتبها العقد فإنه يجوز لهما تعديل القواعد المكملة التي تحدد مضمون هذه الالتزامات، فيجوز الاتفاق على تشديد أو تخفيف مضمون الالتزام الذي يقع على عاتق أحد المتعاقدين وذلك في حدود النظام العام، فالأصل إذن هو حرية المتعاقدين في تضمين عقودهم شروط تعدل أو تعفي من المسئولية العقدية؛ بشرط عدم مخالفة ذلك لنصوص قانونية أو للنظام العام والآداب العامة^(٣).

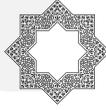
ويتفق الباحث مع ما ذهب إليه البعض أن الاتفاق على الإعفاء من المسئولية العقدية يعني إعفاء الناقل من تعويض الضرر الناتج عن عدم تنفيذ التزامه العقدي أو الإخلال به؛ لكنه لا يعفيه من المسئولية ذاتها، أي أن هذا الشرط يعفي الناقل من جبر الضرر ولا يعفيه من الالتزام بتنفيذ العقد، فتظل المسئولية قائمة ويكون الإعفاء من تبعاتها، والأصل أن جواز الإعفاء من المسئولية العقدية ليس مطلقا في القوانين المختلفة، فقد استثنت حالتى الغش والخطأ الجسيم، إذ إن هذا الاتفاق يبرر سوء النية في إبرام العقود وعدم تنفيذها؛ الأمر الذي يخالف النظام العام ومبدأ حسن النية في تنفيذ العقود^(٤)، وهو ما نصت عليه المادة (٢٦) من نظام المحكمة التجارية التي نصت على أنه " يضمن المكارى كل ما يتلف من الأشياء المرسله معه إذا كان بتعد منه أو إهمال وإلا فلا ضمان عليه".

(١) محمد حسن الجبر، القانون التجاري السعودي، د. ن، ١٩٩٦م، ط. ١، ص ١٧٧.

(٢) محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام - الكتاب الأول: مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص ٣١٨.

(٣) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ص ٦٧٣.

(٤) غدير جميل ميرزا عبد الله، مدى مشروعية اتفاقات الإعفاء من المسئولية العقدية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، كلية القانون، المملكة الأردنية، ص ١٥.



وفيما يتعلق بالاتفاق على شرط تخفيف مسؤولية الناقل البري للبضائع، فإن موقف نظام المحكمة التجارية لا يختلف هنا عن موقفه من إعفاء الناقل من المسؤولية، فإذا كان يجيز الإعفاء فمن باب أولى يجيز التخفيف، فالمادة (٢٣) منه وردت الإشارة فيها عامة في جواز مثل هذه الشروط، وأنها متروكة لاتفاق الأطراف، ورغم أن تلك المادة تناولت فقط تحديد المسؤولية حال التأخير إلا أنه يسري أيضا على الهلاك والتلف، إضافة إلى أن نص المادة (٢٥) من النظام أجاز الإعفاء من المسؤولية، فمن باب أولى جواز تخفيفه^(١).

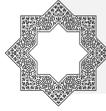
والاتفاق على تخفيف المسؤولية له صور عديدة؛ منها: أن يتفق على تحديد حد أقصى لما يلتزم به الناقل عن تعويض لما لحق بالأشياء المنقولة جملة، أو بالاتفاق على تحديد مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة، وشرط تحديد المسؤولية لا يستحق إلا بثبوت الضرر للمرسل كما أن المرسل لا يكون له أن يطالب بأكثر من قيمته إلا في حالة غش الناقل أو خطئه الجسيم.

ثانياً: موقف لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ من شرط إعفاء مسؤولية الناقل البري للبضائع أو التخفيف منها

نصت المادة (٣/٦٦) من اللائحة على أنه "يجوز للناقل -تحت مسؤوليته وإشرافه- إسناد جزء أو كل من المهام الموكلة له لتنفيذ بنود عقد النقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في العقد، ويكون الناقل مسؤولاً مسؤولاً مباشرة عن كل تصرفات وأفعال تابعيه في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل، ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن تصرفات وأفعال تابعيه".

يتبين من ذلك النص أن اللائحة جعلت الناقل مسؤولاً مسؤولاً مباشرة عن كل تصرفات وأفعال تابعيه في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل، وأبطلت كل الشروط التي من شأنها إعفاء الناقل من المسؤولية عن تصرفات وأفعال تابعيه؛ لكنها لم تتناول صراحة الشروط التي تعفيه من المسؤولية عن أفعاله الشخصية، إلا أن بطلان هذه الأخيرة أولى من بطلان الشروط الخاصة بإعفاء تابعيه من المسؤولية، لذلك يؤخذ على المنظم عدم النص صراحة على بطلان شروط الإعفاء

(١) محمد حسن الجبر، المرجع السابق، ص ١٧٨.

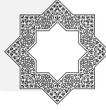


من مسئولية الناقل عن تصرفاته الشخصية.

وتجدر الإشارة إلى أن اللائحة اتبعت منح القانون التجاري المصري لعام ١٩٩٩م الذي أجاز في المادة (٢٤٦) للناقل أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسئولية عن التأخير فقط؛ بشرط كتابة شرط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن. فإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة، وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعى الانتباه، وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن؛ وفي ذات الوقت حرمت الناقل من التمسك بشرط الإعفاء من المسئولية و تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه؛ أي أن القانون التجاري المصري لم يجز شرط الإعفاء من المسئولية إلا في حال التأخير فقط دون حالتي هلاك أو تلف البضاعة، كما حرمه من التمسك بشرط الإعفاء في جميع تلك الحالات في حالتي الغش والخطأ الجسيم.

وعلى العكس من ذلك أجاز القانون المدني المصري في المادة (٢١٧) الاتفاق على تعديل قواعد المسئولية العقدية عن طريق الاتفاق، بل إنه أجاز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعه الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، وإعفاء المدين من أية مسئولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطأه الجسيم، كما أجاز للمدين أن يشترط عدم مسئوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه.

أما عن موقف لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ من شرط تخفيف مسئولية الناقل البري للبضائع فقد نصت المادة (٢/٦٦) منها على أنه "يجوز اتفاق أطراف العقد على شروط إضافية في عقد النقل بما لا يخالف أحكام هذه اللائحة والأنظمة واللوائح والتعليمات ذات العلاقة". وهذا يعني أن أحكامها ملزمة لأطراف عقد النقل، إذ حددت حالات مسئولية الناقل في الفقرة (٧) من نفس المادة التي نصت على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن تلف أو فقد البضاعة وكذلك عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي سبب التلف أو الفقد أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضاعة في عهده إلا إذا أثبت عدم صدور أي خطأ أو إهمال عنه أو عن أي من موظفيه أو وكلائه تسبب أو ساهم في تأخير تسليم البضاعة أو خسارتها أو تلفها، كما يمكن إعفاؤه من

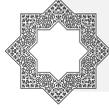


المسؤولية إذا أثبت أن تأخير تسليم البضاعة أو خسارتها أو تلفها يعود إلى أحد الأسباب التالية أو إلى بعض منها:

- أ - خطأ صادر عن المرسل أو المرسل إليه أو أي من وكلاهما أو ممثليهما.
- ب- قوة قاهرة. ج- عيب كامن أو خفي في البضاعة. د - حدوث نقص في الحجم أو الوزن أثناء النقل لأسباب تعود إلى طبيعة البضاعة المنقولة مثل التبخر أو الجفاف أو النضوج. هـ- سبب آخر يكون خارج سيطرة الناقل ويمنعه من تنفيذ بنود عقد النقل".

وهكذا حددت اللائحة حالات قيام المسؤولية وحالات الإعفاء منها؛ بما لا يدع مجالاً للاتفاق على الإعفاء أو التخفيف منها، فاللائحة وإن كانت أبطلت شروط الإعفاء صراحة من خلال حظرها الاتفاق على أي شروط تعفي تابعي الناقل من المسؤولية؛ إلا أنه يمكن القول إنها حظرت ضمناً شروط التخفيف منها في حال كان الناقل أو أحد تابعيه هو المسئول عن الضرر الذي لحق بالبضاعة.

ومن استعراض النصوص الواردة في نظام المحكمة التجارية ولائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ يتبين أن الأول أجاز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية؛ في حين أن اللائحة أبطلته، مما يتسبب في الوقوع في إشكالية التعارض بين نصوص النظام واللائحة، ومن المعلوم في تدرج القواعد القانونية أن نصوص اللائحة لا يجوز أن تتعارض مع نصوص النظام الأعلى منها مرتبة، مما يعني أنه في حال اتفاق أطراف عقد النقل على وضع شروط تعفي الناقل من المسؤولية فإن تلك الشروط تكون صحيحة وفقاً لنظام المحكمة التجارية، وباطلة وفقاً لللائحة وزير المواصلات.



المطلب الثاني

الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل البري للبضائع

أبين أحكام تشديد مسؤولية الناقل البري للبضائع في ضوء نظام المحكمة التجارية السعودي لعام ١٣٥٠هـ أولاً، ولائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ ثانياً.

أولاً: موقف نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ من الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل البري للبضائع

إذا اتفق أطراف عقد النقل على شرط من شأنه أن يشدد من مسؤولية الناقل البري للبضائع، اعتبر هذا الشرط صحيحاً وفقاً لنظام المحكمة التجارية، إذ نصت المادة (٢٣) منه على أنه " يوضح في قائمة الإرسالية مقدار وجنس البضائع المنقولة.... وكيفية التضمينات اللازمة على فرض عدم إيصالها في المهلة المعينة...."، ومفاد ذلك جواز الاتفاق مقدماً بين الناقل والمرسل على مبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل به في حال عدم وصول البضاعة لأي سبب كان، وهذا النص عام يشمل صحة الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل أو تخفيفها أو تحديدها.

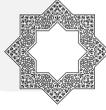
ويتخذ الاتفاق على تشديد المسؤولية أكثر من صورة، مثل ذلك:

- أن يتفق الطرفان على جعل الالتزام بعناية التزاماً بتحقيق نتيجة يتم الإخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة المرجوة، دون حاجة إلى إثبات تقصير المدين، ويجوز الاتفاق على اشتراط بذل المدين قدر من العناية يفوق تلك التي يطلبها النظام وهي عناية الشخص المعتاد^(١).

- الاتفاق على تحمل الناقل تبعة الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، فالاتفاق على تشديد مسؤوليته لا يخالف النظام العام، فيكون مشروعاً. وفي ذلك قضت المادة ١/٢١٧ من القانون المدني المصري أنه " يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ والقوة القاهرة ". وغنى عن البيان أن المسؤولية ذاتها لا تتحقق بقيام الحادث المفاجئ والقوة القاهرة لانعدام علاقة السببية.

(١) محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزامات (الكتاب الأول - مصادر الالتزام)، دار

الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص ٣١٩.



فإذا كان من الممكن أن يتحمل الشخص بالاتفاق تبعة مسؤولية لم تتحقق، فيتحمل التبعة لا المسؤولية ويكون بمثابة المؤمن؛ فمن باب أولى يستطيع أن يتفق على التشديد من مسؤولية قد تحققت^(١)، وقد يتفق الطرفان على تحمل بعض الحوادث الجبرية وليس كلها؛ فهذا يدخل أيضا في باب التشديد^(٢)؛ لأن الأصل أن يعفى الناقل من المسؤولية عن كافة الآثار التي تترتب على قيام القوة القاهرة.

- الاتفاق مقدما على تقدير التعويض الذي يستحق على الناقل نتيجة إخلاله بالتزامه العقدي دون حاجة إلى أن يثبت الدائن ضررا أصابه، وهو ما يعرف بالشرط الجزائي.

- الاتفاق على التزام الناقل بتعويض الشاحن عن كافة الأضرار التي تحل به نتيجة الإخلال بالتزامه التعاقدية، بما في ذلك الضرر غير المتوقع^(٣).

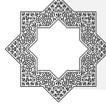
ثانيا: موقف لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ من شرط تشديد مسؤولية الناقل البري للبضاعة

نصت المادة (٦/٧١) من اللائحة على أنه " ينبغي على أية حال ألا يتجاوز قيمة التعويض عن التلف الجزئي أو الكلي أو فقدان البضائع (٨,٣٣) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة أو المفقودة، كما نصت الفقرة (٦) من نفس المادة على أنه " لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض عن التلف أو الخسارة الواقعة للبضاعة يتجاوز ما هو منصوص عليه في جميع الفقرات السابقة من هذه المادة، إلا عندما يكون الناقل والمرسل اتفقا على غير ذلك".

(١) عبد الرزاق أحمد السهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، المرجع السابق، ص ٩٨٠.

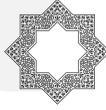
(٢) نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزامات (مصادر الالتزام في القانون اللبناني والتشريعات العربية)، الجزء الأول، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٩٥م، ص ٢٨٠.

(٣) محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزامات المرجع السابق، ص ٣١٩.



يتضح من هذين النصين أن اللائحة أجازت صراحة الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل على الحد الأقصى المنصوص عليه فيما، وعادة ما يضع الناقل تلك الشروط إما لكونها نوع من الدعاية لشركته؛ لتحفيز الشاحنين على التعامل معه. وإما مقابل زيادة في أجرة النقل التي يتقاضاها من الشاحن.

ونخلص مما سبق أن نظام المحكمة التجارية ولائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ اتفقا على جواز تشديد مسؤولية الناقل البري للبضاعة.



المطلب الثالث

الاتفاق على تحديد المسؤولية العقدية للناقل البري للبضائع

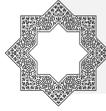
يقصد بالاتفاق على تحديد المسؤولية: الاتفاق المسبق على تحديدها بمبلغ محدد في حال وقوع الضرر، سواء ثبت أن ذلك المبلغ أكبر أو أقل من قيمة الضرر الفعلي الذي لحق بالبضاعة، وهو ما يعرف قانوناً بالشرط الجزائي.

وسوف أعرض لذلك الاتفاق في نظام المحكمة التجارية والفقهاء الإسلامي على اعتبار أن الأخير هو المرجع العام للأنظمة في المملكة العربية السعودية ثم موقف لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ:

أولاً: موقف نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ من الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع

الاتفاق على تحديد المسؤولية يعبر عنه في القانون المعاصر بالشرط الجزائي، وقد بدأ ظهوره في القوانين العربية في القانون المدني المصري ثم تبعته التقنيات العربية المدنية الأخرى، فنصت المادة ٢٢٣ من التقنين المدني المصري على أنه " يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدماً قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق"، وقد عرفه البعض أنه " مبلغ جزافي يقدر به الطرفان مقدماً التعويض المستحق عن الضرر الذي يلحق أحدهما نتيجة خطأ الآخر^(١). والواقع أن الشرط الجزائي ليس هو السبب في استحقاق التعويض، فعدم قيام المدين بتنفيذ التزامه الناشئ من العقد هو السبب في استحقاق التعويض عن عدم التنفيذ، ولذلك لا يتولد عنه التزام أصلي بالتعويض، ولكن يتولد عنه التزام تبعي بتقدير التعويض بمبلغ معين وشروط استحقاق هذا الالتزام هي نفس شروط الالتزام الأصلي، وتكييفه القانوني هو أنه التزام تابع لا التزام أصيل؛ ولذلك فإن شروط استحقاق الشرط الجزائي هي نفس شروط استحقاق التعويض. إذ يجب وجود خطأ من المدين، وضرر يصيب الدائن، وعلاقة سببية ما بين الخطأ والضرر. وإضافة إلى ذلك فإن الشرط الجزائي له قيمة أخرى، فوجوده يجعل الضرر واقعا في

(١) محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام -، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦م، ص ٧١.



تقدير المتعاقدين، ولذلك يفترض وقوع الضرر، ولا يكلف الدائن إثباته. وعلي المدين إذا ادعى أن الدائن لم يلحقه أي ضرر، أن يثبت ذلك. فعبد إثبات الضرر إذن - خلافا للقواعد العامة - ينتقل من الدائن إلي المدين بفضل وجود الشرط الجزائي^(١).

والشرط الجزائي بذلك المفهوم في مجال مسئولية الناقل البري قد يكون شرطا مشددا للمسئولية أو مخففا منها عند قيامها؛ حسب قيمة الشرط وقيمة الضرر الذي أصاب الشاحن، ويسري عليه نفس الأحكام السابق بيانها في نظام المحكمة التجارية سواء من حيث التخفيف أو التشديد.

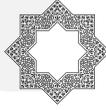
ثانيا: حكم الاتفاق على تحديد مسئولية الناقل البري للبضائع في الفقه الإسلامي

تعتبر الشريعة الإسلامية المرجع العام لجميع الأنظمة في المملكة العربية السعودية وذلك وفقا للمادة (٧) من النظام الأساسي للحكم التي نصت على أن " يستمد الحكم في المملكة العربية السعودية سلطته من كتاب الله تعالى، و سنة رسوله. وهما الحاكمان على هذا النظام وجميع أنظمة الدولة" ومن هذه الأنظمة بالطبع نظام المحكمة التجارية، فالمملكة لا تعرف القانون المدني، ولذلك كان لزاما بيان موقف الفقه الإسلامي باعتباره المرجعية العامة لنظام المحكمة التجارية.

ولم يكن مصطلح الشرط الجزائي معروفا بهذا الاسم لدى الفقهاء القدامى، وإنما جاء ذكره في صور مسائل فقهية، ولعل أول وجود له في الفقه الإسلامي ما روى البخاري في صحيحه "وقال ابن عون: عن ابن سيرين، قال رجل لكريه: أرحل ركابك، فإن لم أرحل معك يوم كذا وكذا فلك مائة درهم، فلم يخرج، فقال شريح: " من شرط على نفسه طائعا غير مكره فهو عليه. وقال أيوب: عن ابن سيرين: إن رجلا باع طعاما، وقال: إن لم آتك الأربعاء فليس بيني وبينك بيع، فلم يجئ، فقال شريح للمشتري أنت أخلفت فقضى عليه"^(٢).

(١) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثالث، نظرية الالتزام بوجه عام - الإثبات - آثار الالتزام، المرجع السابق، ص ٨٥٤.

(٢) صحيح البخاري، باب ما يجوز من الاشتراط والثنيا في الإقرار والشروط التي يتعارفها

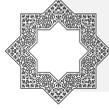


وضمن العقود في الفقه الإسلامي يختلف في عقود المعاوضات عنه في عقود الأمانات، والأصل في ضمان العقد أنه يتوقف على إرادة المتعاقدين شأنه شأن الالتزامات العقدية، فالمناط في الأخيرة هو ما يتم الاتفاق والتراضي عليه بين الطرفين؛ لأن الإنسان مؤاخذ بعبارة متى كان أهلاً لها، والناظر إلى الضمان يجد أنه من مشتملات العقد، ومن الآثار المترتبة عليه، إذ هو حق للعاقِد الذي ثبت له، ويندرج تحت الوفاء بالالتزامات العقدية، التي نص عليها قوله تعالى [يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ...] المائدة: ١، ذلك إن إرادة المتعاقدين هي المحددة للضمان والمرجع فيه والمميز له عن غيره من الضمانات الأخرى كضمان اليد، فالفرق بين ضمان العقد وضمان اليد أن الأول مرده ما اتفق عليه المتعاقدان أو بدله، والثاني مرده المثل أو القيمة؛ ويترتب على القول إن ضمان العقد من صنع العاقدين ونتاج إرادتهما، أنه لا يتأسس على المساواة والتعادل بين البديلين وإنما المعول فيه ما اتجهت إليه إرادة المتعاقدين، وحصل الرضا عليه، وأبرم الاتفاق وفقاً له^(١).

وبناء على ذلك فإن الشرط الجزائي باعتباره من صنع المتعاقدين يعتبر من الشروط الصحيحة والمعتبرة في الفقه الإسلامي، ويجب الأخذ به، ما لم يكن هناك عذر في الإخلال بالالتزام الموجب له يعتبر شرعاً، فيكون العذر مسقطاً لوجوبه حتى يزول، وقد ازدادت أهميته مع ازدياد قيمة الزمن في الحركة الاقتصادية، وأصبح تأخر أحد المتعاقدين أو امتناعه عن تنفيذ التزاماته في مواعيدها المشروطة مضراً بالطرف الآخر في وقته وماله أكثر مما قبل، فلو أن بائع بضاعة لتاجر تأخر في تسليمها حتى هبط سعرها لتضرر التاجر المشتري بخسارة قد تكون فادحة، وكذا تأخر الصانع عن القيام بعمله في وقته، وكل متعاقد إذا تأخر أو امتنع عن تنفيذ عقده في موعد، ولا يعوض هذا الضرر القضاء على الملتزم بتنفيذ التزامه الأصلي؛ لأن هذا القضاء إنما يضمن أصل الحق لصاحبه وليس فيه جبر لضرر

الناس بينهم وإذا قال مائة إلا واحدة أو ثنتين.

(١) محمد الشحات الجندي، ضمان العقد أو المسؤولية العقدية في الشريعة الإسلامية مقارناً بالقانون المدني، دار النهضة العربية، مطبعة جمعة القاهرة والكتاب الجامعي، ١٩٩٠م، ص



التعطل أو الخسارة، ذلك الضرر الذي يلحقه من جراء تأخر خصمه عن وفاء الالتزام في حينه تهاونا منه أو امتناعا، وهذا قد ضاعف احتياج الناس إلى أن يشترطوا في عقودهم ضمانات مالية على الطرف الذي يتأخر عن تنفيذ التزامه في حينه، ومثل هذا الشرط يسمى في اصطلاح الفقه الأجنبي الشرط الجزائي^(١).

وفي ضوء هذا التصور للشرط الجزائي- سواء في القوانين المدنية أو في الفقه الإسلامي- يمكن القول إن موقف نظام المحكمة التجارية السعودي يتفق مع الفقه الإسلامي في جواز تحديد المسؤولية العقدية سواء كان الشرط مخففا أو مشددا منها.

ثالثا: موقف لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ من شرط تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع

موقف اللائحة من تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع هو نفس موقفها من شروط الإعفاء والتشديد السابق بيانها، فإذا ورد شرط يحدد مسؤولية الناقل البري بأقل مما حددته اللائحة وقع باطلا، أما إذا ورد بأعلى مما حددته اللائحة كان الشرط صحيحا، إلا أن اللائحة اختلفت عن نظام المحكمة التجارية في أنها حددت مسؤولية الناقل البري بحدود تمثل حد أقصى لا يجوز تجاوزه إلا باتفاق الطرفين كما سنرى فيما بعد^(٢).

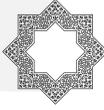
وما وضعته اللائحة يتسق مع مسؤولية الناقلين في عقدي النقل البحري والجوي، حيث حدد النظام البحري^(٣) والنظام الجوي^(٤) السعوديين حد أقصى

(١) أبحاث هيئة كبار العلماء بالمملكة العربية السعودية، د. ط، د. ن، ج، ١، ص ١٥٢.

(٢) راجع المبحث الثاني الحدود النظامية لمسئولية الناقل البري للبضاعة.

(٣) نصت المادة (٩٣) على أنه "تحدد مسؤولية مالك السفينة طبقاً للاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية التي انضمت إليها المملكة" وقد انضمت المملكة للعديد من الاتفاقيات البحرية المنظمة لمسئولية مالك السفينة منها -معاهدة المسؤولية المدنية في عام ١٩٦٩م وبروتوكولها في عام ١٩٧٦م.

(٤) نصت المادة (١٣٤) من نظام الطيران المدني السعودي على أن "تكون مسؤولية الناقل الجوي في علاقته مع الراكب أو شاحن البضائع والمرسل إليه مسؤولية تعاقدية وفقاً لعقد النقل الجوي المبرم مع كليهما، وتخضع لأحكام المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة، وأحكام هذا

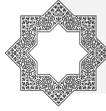


لمسئولية الناقل، يجوز تجاوزه بالاتفاق لكن لا يجوز النزول عنه.

وهو نفس منهج القانون التجاري المصري لعام ١٩٩٩م^(١) الذي أجازت المادة (٢٤٦) منه للناقل أن يشترط تحديد مسؤليته عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزداد إليه. كما أجازت له أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير؛ بشرط كتابة شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن. فإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة، وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعى الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن؛ وفي ذات الوقت حرمت الناقل من التمسك بشرط الإعفاء من المسؤولية و تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

النظام، والأنظمة الأخرى، والتعليمات المطبقة". وقد أحال النص إلى اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م التي انضمت إليها المملكة وأشارت إليها المادة ١٣٣ منه. وقد حددت الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في المادة ٢٢ منها.

(١) وقد نصت المادة الأولى منه على أنه " يلغى قانون التجارة الصادر بالأمر العال في ١٣ من نوفمبر سنة ١٨٨٣، عدا الفصل الأول من الباب الثاني منه والخاص بشركات الأشخاص، ويستعاض عنه بالقانون المرافق. ويلغى نص المادة (٣٣٧) من قانون العقوبات اعتباراً من أول أكتوبر سنة ٢٠٠٠ كما يلغى كل حكم يتعارض مع أحكام القانون المرافق".



المبحث الثاني

الحدود النظامية لمسئولية الناقل البري للبضائع

يتناول ذلك المبحث الحدود النظامية لمسئولية الناقل البري في لائحة وزير المواصلات ١٤٤١هـ فقط، دون نظام المحكمة التجارية إذ لم يرد في الأخير تحديد لها، ونظرا لأن اللائحة أجازت لأول مرة وبالمخالفة للسياسة النظامية بالمملكة التعويض عن الأضرار غير المباشرة، فأبين حدود مسئولية الناقل البري للبضاعة في اللائحة سواء في حال الأضرار المباشرة أو الأضرار غير المباشرة، موضعا القواعد الخاصة بتقدير كل منها، ثمَّ أُبين أخيرا الإشكالات النظامية في تطبيق اللائحة الجديدة وذلك في مطالب ثلاثة على الترتيب الآتي:

المطلب الأول

حدود مسئولية الناقل البري للبضائع عن الأضرار المباشرة

أتناول هنا بشكل موجز المقصود بالأضرار المباشرة، ومعيار تحديدها، وقواعد تقديرها، ثم حالات تحديد المسئولية عن الأضرار المباشرة:

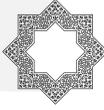
أولا: المقصود بالأضرار المباشرة:

الضرر المباشر هو ما يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول^(١). فإذا تعاقبت أو تسلسلت الأضرار نتيجة لعدم تنفيذ المدين لالتزامه، فالأصل أن لا يسأل المدين سوى عن الضرر المباشر الذي يعد نتيجة طبيعية لعدم تنفيذه التزامه دون باقي الأضرار المتعاقبة غير المباشرة التي يمكن للدائن أن يتلافها ببذل جهد معقول^(٢). وقد عرف بعض الفقه الضرر المباشر بقوله "هو ما كان نتيجة لاتصال آلة التلف بمحله" ويقصد بآلة التلف هنا كل ما تسبب في وقوع الضرر سواء أكان شخصا أم دابة أم آلة^(٣).

(١) المادة ٢٢١ من القانون المدني المصري

(٢) فتحي عبد الرحيم عبد الله، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، الكتاب الثاني، أحكام الالتزام، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ١٩٩٧م ط. ٣، ص ٦١.

(٣) -- علي الخفيف، الضمان في الفقه الإسلامي، القسم الأول، معهد البحوث والدراسات العربية،



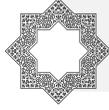
ثانياً: معيار تحديد الضرر المباشر الذي يجوز التعويض عنه:

يثور التساؤل حول معيار تحديد الضرر المباشر، وهل يتم التعويض عن جميع أنواع الأضرار المباشرة سواء أكانت متوقعة أم لا؟ الأصل في التعويض أن يكون عن الضرر المباشر المتوقع، الذي يدخل في توقع الطرفين عند إبرام العقد، أي يدخل في نطاق العقد، لكن الاختلاف حول التعويض عن الضرر المباشر غير المتوقع، فمن يتعهد بنقل طرد به كتب فيُفقد في الطريق بخطئه؛ فالضرر المتوقع هنا هو خسارته للطرد ذاته. أما الضرر غير المتوقع فهو ما يكون بالطرد من أشياء ثمينة أخرى، وهذه الأصل فيها عدم المسؤولية عنها، لأن الضرر الذي يصيب الدائن من جراء فقدتها يعتبر ضرراً غير متوقع وقت التعاقد^(١).

ويمكن القول إن كل ضرر متوقع يكون ضرراً مباشراً، ولكن ليس كل ضرر مباشر يكون ضرراً متوقعاً، فمن الأضرار المباشرة ما ليس محتمل الحصول ولا يمكن توقعه - كما في المثال السابق-، وهذا الاتجاه أخذت به صراحة المادة (١/٢٢١) من القانون المدني المصري، التي نصت على أن "... ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول"، ونصت الفقرة (٢) منها على أنه "ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد"، وقد برر بعض الفقه هذه القاعدة بالاعتبارات الآتية: الأصل في المسؤولية، عقدية كانت أو تقصيرية، وجوب التعويض عن الضرر المباشر أكمله، حتى لو كان غير متوقع؛ ذلك أن المدين مسئول عن كل هذا الضرر، فهو الذي أحدثه مباشرة بخطئه. إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد، فإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها، وقد افترض القانون أن هذه الإرادة قد انصرفت إلى جعل المسؤولية عن الضرر مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار

سنة ١٩٧١، ص ٧٤.

(١) نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام)، المرجع السابق، ص ٢٧٥.



الذي يمكن أن نفترض افتراضاً معقولاً أن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض المعقول بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها على مقدار معين هو مقدار الضرر المتوقع. ولكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالتي غش المدين وخطئه الجسيم، أصبح المدين في هاتين الحالتين ملتزماً بالتعويض عن كل الضرر، متوقعاً كان أم غير متوقع؛ لأنه رجع إلى الأصل بعد أبطال الشرط الاتفاقي الذي يعدل من مقدار المسؤولية، ومعيار تقدير توقع الضرر من عدمه لا يرجع فيه إلى شخص المتعاقد، وإنما يرجع إلى معيار موضوعي، هو معيار الشخص المعتاد في مثل الظروف التي تم فيها الاتفاق، دون أن ينسب إلى المتعاقد إهمال في توقع الضرر^(١).

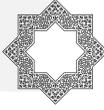
ثالثاً: قواعد تقدير التعويض عن الأضرار المباشرة:

فيما يتعلق بقواعد تقدير القوانين للتعويض؛ فإنه يتم على أساس قاعدة "ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب"، وقد نصت المادة ١/٢٢١ من القانون المدني المصري على أنه "١ - إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب..."، فالضرر المباشر يشتمل على عنصرين جوهريين هما: الخسارة التي لحقت المضرور، والكسب الذي فاتته، فهذان العنصران هما اللذان يقومهما القاضي بالمال، فلو أن شخصاً أتلّف سيارة مملوكة لآخر، وكان صاحب السيارة اشتراها بألف وحصل على وعد من الغير أن يشتريها منه بمائتين وألف، فالألف هي الخسارة التي لحقت صاحب السيارة، والمائتان هو الكسب الذي فاتته، وكلاهما ضرر مباشر يجب التعويض عنه^(٢).

وإذا كان هذا هو أساس تقدير التعويض في القانون؛ فالسؤال ما هي آلية تقدير التعويض في الفقه الإسلامي؟ ذهب بعض الفقه الإسلامي المعاصر إلى صحة القاعدة القانونية في تقدير التعويض في شطرها الأول، وعدم صحتها في الشطر

(١) عبد الرزاق أحمد السنهاوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، المرجع السابق ص ٦٨٣.

(٢) الموضوع السابق، المرجع السابق، ص ٩٧١.



الثاني، فالتعويض عما لحق الدائن من خسارة يعتبر هو أساس تقدير الضمان، ويستدل على ذلك بالنصوص العامة في الشريعة التي تمنع الضرر والمقررة للضمان، فالتعويض عن الضرر من قبيل جبر الضرر، وفي ذلك يقول القرافي^(١) "وأما الجواب فهي مشروعة لاستدراك المصالح الفائتة والزواجر مشروعة لدرء المفاسد المتوقعة ولا يشترط في حق من يتوجه في حقه الجابر أن يكون آثماً ولذلك شرع مع العمد والجهل والعلم والنسيان والذكر وعلى المجانين والصبيان... أما جواهر المال، فالأصل أن يؤتي بعين المال مع الإمكان، فإن أتى به كامل الذات والصفات برئ من عهده، أو ناقص الأوصاف جبر بالقيمة؛ لأن الأوصاف ليست مثلية إلا أن تكون الأوصاف تخل بالمقصود من تلك العين خلا كثيراً؛ فإنه يضمن الجملة^(٢)"، فالتعويض عن الخسارة التي لحقت بأحد العاقدين بسبب العقد أمر واجب صيانة للأموال عن أن تذهب هدرًا، وعقوبة للعابثين والمتجربئين على حقوق الناس، ودفعهم للحرص على أداء التزاماتهم، وحماية للمصالح الناشئة عن العقد. أما بالنسبة للتعويض عما فات الدائن من كسب، فهذا غير جائز -عند أصحاب هذا الرأي- لأن المصلحة المرجوة من تحقيق المال للكسب من المصالح المحتملة التي قد تتحقق أو لا تتحقق، والاحتمال لا يبني عليه ضمان، ويُعد من قبيل أكل أموال الناس بالباطل، فالتعويض عن الكسب الموهوم الذي كان متوقعًا ولم يتحقق هو من أكل أموال الناس بالباطل، لأنه لا يقابله مال حقيقي^(٣).

ولكن السؤال - في رأي الباحث - هو ما الحال إذا كان المكسب مؤكدًا وليس محتملاً وفات لنفس السبب الذي أدى إلى تحقيق الخسارة، أليس من المنطقي أن يلحق ذلك بالخسارة أيضًا، فيمكن تسميتها بخسارة ربح أيضا وليس بفوات ربح، ويتحقق ذلك خاصة عندما يكون هناك ارتباط منطقي وضروري لا ينفصم بين الفعل المسبب للضرر وبين فوات الربح أو إذا شئت الدقة خسارة الربح، فالخسارة التي لحقت بالمضروب كانت مباشرة بوقوع الضرر الذي لحق بالبضاعة وغير

(١) شهاب الدين أحمد بن إدريس بن عبد الرحمن المالكي الشهير بالقرافي، أنوار البروق في

أنواء الفروق، عالم الكتب، د. ت.، د. ط.، ج ١، ص ٢١٣.

(٢) محمد الشحات الجندي، ضمان العقد أو المسؤولية العقدية في الشريعة الإسلامية مقارنا

بالقانون المدني، المرجع السابق، ص ٢٣٠.



مباشرة بالنسبة لخسارة الربح الناتج عن نفس الضرر، والقاعدة الأساس في ذلك هي حديث النبي صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ "لا ضرر ولا ضرار"^(١)، واشتق منها الفقه قاعدة "الضرر يزال" والمعني الظاهر للقاعدة، يفيد أن كل ضرر واقع أو متوقع، كائنا ما كان، تجب إزالته، بأي طريقة وأي وسيلة ممكنة. فالضرر يرجع إلى أحد أمرين إما حصول مضرّة بوجه ما أو تفويت مصلحة^(٢).

رابعاً: حدود مسؤولية الناقل البري في حال هلاك أو تلف البضاعة أو الأشياء المرسلّة كلياً أو جزئياً

يقصد بالهلاك: فناء وزوال الأشياء المرسلّة مثل سرقتها أو احتراقها أو أي حادث أو عمل يكون من شأنه اختفاء البضائع وعدم تسليمها، فالهلاك والضياع يتفقان في عدم وجود البضائع المبينة في وثيقة النقل، والهلاك أو الضياع قد يكون كلياً: كعدم قيام الناقل بتسليم البضاعة في جهة الوصول لمن له الحق فيها، وقد يكون جزئياً: كوجود عجز أو قدر ناقص عن الأشياء المنقولة عند وصولها، ولا يعد نقصاً ما يعرف بنقص الطريق المسموح به في العرف التجاري^(٣).

ويقصد بتلف البضاعة: حدوث عوار أو عيب ما يؤثر في ماهيتها بما ينقص قيمتها وكفاءتها حسب المألوف في المعاملات، سواء أكان تلفاً كلياً أو جزئياً^(٤)، وإذا كان إثبات الهلاك أمراً سهلاً عملياً لكن الصعب هو إثبات التلف لأنه يتطلب إجراءات فنية خاصة لإثباته بمقارنة حالة البضاعة وقت الاستلام مع حالتها وقت التسليم^(٥).

وقد نصت المادة (٣/٧١) من اللائحة على أنه "ينبغي على أية حال ألا يتجاوز قيمة التعويض عن التلف الجزئي أو الكلي أو فقدان البضائع (٨,٣٣) وحدة

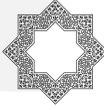
(١) أخرجه ابن ماجه في كتاب الأحكام وأحمد في المسند.

(٢) مازن مصباح صباح، قاعدة الضرر يزال - حجيتها وضوابطها، مجلة العلم، ع ٦٧، محرم ١٤٣٦هـ، ص ٢٢٢.

(٣) عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك طبقاً للأنظمة القانونية بالمملكة العربية السعودية، مكتبة العالم العربي، ٢٠١٤م، ص ١٤٩.

(٤) ثروت حبيب، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٥) عبد الرحمن السيد قرمان، المرجع السابق، ص ١٤٩.



من وحدات حقوق السحب الخاصة لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة أو المفقودة، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك"، ويتضح من النص ما يأتي:

- ساوت اللائحة بين حالتي هلاك البضاعة وتلفها كلياً أو جزئياً.

- جعلت اللائحة العملة التي يقدر على أساسها التعويض وحدة حقوق السحب الخاصة، أو ما يساويها بالطبع بالعملة الوطنية، وقد عرفت المادة (٤٧/١) وحدة حقوق السحب الخاصة أنها "وحدة حسابية يحددها صندوق النقد الدولي تحول إلى العملة الوطنية للدولة وفقاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو القرار، أو في التاريخ الذي يتفق عليه طرفي عقد النقل، وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والسارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملات"^(١).

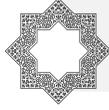
- حددت اللائحة الحد الأقصى لمسؤولية الناقل بـ (٨,٣٣) وحدة لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة أو المفقودة.

- لم تجز الاتفاقية تجاوز الحدود القصوى إلا في حال اتفق الطرفان على ذلك.

- يلاحظ هنا اختلاف الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البري للبضاعة عنه بالنسبة للناقل البحري والناقل الجوي للبضاعة، ففيما يتعلق بالناقل البحري حددت المادة (١/٦) من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨م مسؤوليته عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل (٨٣٥) وحدة حسابية عن كل طرد، أو وحدة شحن أخرى، أو (٢٠٥) وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم

(١) وتتحدد قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة يومياً من قبل صندوق النقد الدولي. وأساس هذا المعيار النقدي أنه أصل احتياطي دولي استحدثه الصندوق في عام ١٩٦٩ ليصبح مكتملاً للاحتياطيات الرسمية الخاصة بالبلدان الأعضاء. ويمكن مبادلة حقوق السحب الخاصة بأي من العملات القابلة للاستخدام الحر. وتتحدد قيمة حق السحب الخاص وفق سلة من خمس عملات رئيسية - وهي اليوان الصيني، والدولار الأمريكي، واليورو، والين الياباني، والجنيه الاسترليني - اعتباراً من ١ أكتوبر ٢٠١٦.

موقع صندوق النقد الدولي بالعربية على الإنترنت:



للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر. وفيما يتعلق بالناقل الجوي حددت المادة (٣/٢٢) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م مسؤوليته في حال التلف أو التعيب الكلي للبضاعة أو ضياعها بمبلغ (١٧) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام". فرغم أن البضاعة قد تكون واحدة في وسائل النقل الثلاث إلا أن المنظم السعودي فرق في حدود مسؤولية الناقل البري عنه في الناقل البحري والجوي، وأعطى لها مركزا وسطا بين الناقل البحري والجوي، ويمكن أن يكون مرد ذلك أن تحديدها في الحالين الأخيرين مصدره الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة، ويرى الباحث أنه من الأفضل اتساق أحكام المسؤولية في عقود النقل المختلفة وخاصة البري والبحري، حتى لا تختلف حدود المسؤولية باختلاف وسيلة النقل رغم أن البضاعة قد تكون واحدة.

خامسا: حدود مسؤولية الناقل البري للبضاعة في حال تأخير وصول البضاعة أو الأشياء المرسلة:

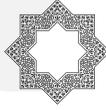
يقصد بالتأخير: عدم وصول البضاعة في الموعد المحدد للعقد لإتمام النقل، فيضمن الناقل أي ضرر يلحق بالشاحن نتيجة ذلك التأخير، وذلك بافتراض تحديد وقت وصول البضاعة في وثيقة الشحن، أو في عقد نقل البضاعة، فإن خليا من ذلك ففي الوقت المعقول لوصولها بالنظر لأداة النقل وظروفه^(١).

وقد نصت المادة (٤/٧١) من اللائحة على أنه " إذا حدث تأخير في تسليم البضاعة في موعدها وكان الناقل مسؤولاً عن التأخير فإن حدود مسؤولية الناقل يجب ألا تزيد عن مرتين ونصف من قيمة أجرة النقل الواجب دفعها عن الأجزاء من البضاعة المتأخرة وبحيث لا تتعدى هذه المسؤولية قيمة أجرة نقل إجمالي البضاعة طبقاً لعقد النقل وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق الأخرى الناجمة كالتلف أو الفقد في حالة وقوعه".

ويتضح من النص ما يأتي:

- لم تحدد اللائحة المسؤولية عن التأخير بمبلغ محدد كما فعلت في حالات المسؤولية عن الهلاك أو التلف بل ربطته بقيمة أجرة البضاعة.

(١) ثروت حبيب، القانون التجاري، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، د. ت.، ص ١٨٠.



- لم تربط اللائحة بين قيمة التعويض حال المسؤولية عن التأخير والقيمة الإجمالية لأجرة نقل البضاعة في جميع الأحوال، لكن ربطتها بقيمة أجرة النقل الواجب دفعها عن الأجزاء المتأخرة من البضاعة فقط.
- الحد الأقصى لمسئولية الناقل البري للبضاعة عن التأخير الذي وضعته اللائحة يتسق مع الحد الأقصى لمسئولية الناقل البحري للتأخير، إذ حددت المادة (١٦/ب) من اتفاقية هامبورج على مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع. خلافا لحدود مسؤولية الناقل الجوي عن تأخير البضائع، إذ ساوت اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩م بينه وبين التلف والهلاك فنصت المادة (٣/٢٢) منها على أنه "عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ (١٧) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام.



المطلب الثاني

حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع عن الأضرار غير المباشرة

أبين في ذلك المطلب المقصود بالأضرار غير المباشرة، ومعيار تحديدها، وموقف الفقه الإسلامي و النظام السعودي منها ثم:

أولاً: المقصود بالأضرار غير المباشرة

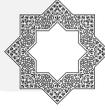
يقصد بالأضرار غير المباشرة، تلك الأضرار التي لا تكون نتيجة طبيعية للخطأ الذي أحدث الضرر، فتقطع علاقة السببية بينها وبين الخطأ، ولا يكون المدعى عليه مسئولاً عنها.

ثانياً: معيار تحديد الأضرار غير المباشرة

يجب أن يحدد قدر التزام المتعاقد في ضوء إرادته أو ما يمكن افتراض أنه إرادته؛ فإذا تصورنا أنه عند الالتزام قد واجه فرض عدم تنفيذه من جانبه ليحدد ما يترتب على ذلك من نتائج؛ لوجب القول بأنه يحدد مسؤوليته عن التعويض بالأضرار التي تحدث عادة عند تخلف تنفيذ مثل التزامه؛ أي يحددها بالضرر المتوقع، وذلك يقوم على تفسير إرادة الملتزم على أنها تتضمن تحديداً إرادياً للمسئولية قبله الطرف الآخر؛ فأصبح اتفاقاً بينهما على حصر المسؤولية في هذه الحدود، ومثل هذا الاتفاق لا يكون صحيحاً إذا قصد به الاعفاء من الإخلال العمدي بتنفيذ الالتزام، لأنه يكون عندئذ حماية للغش، لا يسمح بها القانون^(١).

وقد قضت محكمة الاستئناف الوطنية في مصر بما يأتي: " إذا تلفت آلات و ابور بسبب حادث حصل للقطار الذي كانت هذه الآلات مشحونة فيه، فلا تسأل المصلحة عن الضرر غير المتسبب مباشرة عن الحادث، كأن يقال إن هذا الوابور كان معداً للتركيب على بئر ارتوازية وبسبب تلف الآلات تعذر الانتفاع بهذه البئر، فتلفت زراعة صاحب البئر، وكان أيضاً متعهداً بأن يروى لأصحاب الأطنان المجاورة فلم يروها بسبب هذا الحادث فطالبوه بتعويض الضرر، ثم إنه لم ينتفع أيضاً

(١) شريف أحمد الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسئولية المدنية في ضوء القضاء والفقه، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٦، ط ١، ص ٧٠٥.



بالأرض التي حضر البئر فيها وبالأرض التي أعدها لوضع الوابور... الخ، وأن المصلحة مسئولة عن تعويض كل هذه الأضرار"^(١).

وفي تفسير ذلك الاتجاه يرى السنهوري "أن المضرور إذا لم يبذل جهداً معقولاً في توقي الضرر يكون هو أيضاً قد أخطأ، ومن ثم يوجد خطأ مشترك، وعلى المضرور أن يتحمل تبعه خطئه بتحمل الأضرار التي تنجم عن هذا الخطأ. فإذا جرح شخص آخر، فالضرر المباشر الذي ينجم عن الجرح يتحملة المسئول، والضرر غير المباشر الذي ينجم عن إهمال المضرور في علاج نفسه يتحملة المضرور، ولذلك فإن الأضرار المباشرة التي تكون نتيجة طبيعية للخطأ الذي أحدثها وهي التي كان المضرور لا يستطيع توقيها ببذل جهد معقول، هي وحدها التي تحتفظ من الناحية القانونية بعلاقة السببية بينها وبين الخطأ. أما الأضرار غير المباشرة التي لا تكون نتيجة طبيعية للخطأ الذي أحدث الضرر، فتنتقطع علاقة السببية بينها وبين الخطأ، ولا يكون المدعى عليه مسئولاً عنها"^(٢).

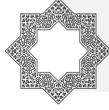
ثالثاً: موقف النظام السعودي من التعويض عن الأضرار غير المباشرة

يجب التفرقة بين القاعدة العامة في الأنظمة السعودية وما تم استحداثه في لائحة وزير المواصلات:

أ- التعويض عن الأضرار غير المباشرة في النظام السعودي: القاعدة المستقرة في الأنظمة السعودية هي اقتصار التعويض عن الأضرار المباشرة فقط، فنظام المحكمة التجارية لم يتناول إلا التعويض عن الأضرار المباشرة للناقل البري للبضائع، ولم يتعرض للأضرار غير المباشرة في جميع الحالات التي يستحق فيها التعويض، وكذلك النصوص المنظمة لمسئولية الناقل البحري والجوي في النظامين البحري والجوي السعوديين، وحتى في خارج إطار عقود النقل لم أطلع على أية نصوص تعطي المضرور الحق في التعويض عن الأضرار غير المباشرة، ومن المعلوم أن كافة العقود غير التجارية تطبق عليها أحكام الفقه

(١) ٢٢ أكتوبر سنة ١٩١٤ الشرائع ٢ رقم ٥١ / ٢ ص ٢٤٧ مشار إليه لدى عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، المرجع السابق، ص ٩١٥.

(٢) الموضوع السابق، المرجع السابق، ص ٩١٥.



الإسلامي، ويتضح لنا ذلك من التطبيقات القضائية الآتية.

ب- التعويض عن الأضرار غير المباشرة في القضاء السعودي:

لم تحيد أحكام القضاء السعودي عن السياسة النظامية التي تمنع التعويض عن الأضرار غير المباشرة، ومن القضايا التي تبين ذلك المنهج، ما يأتي:

- حكم هيئة التدقيق لعام ١٣٩٧هـ في دعوى بطلب التعويض عن أضرار وقعت بالفعل وفي سبيلها للارتفاع في المستقبل، أن الأضرار المدعى بها لا يمكن حصرها في وقت رفع الدعوى بذلك تكون الدعوى سابقة لأوانها ولم تستكمل عناصرها لأن مقدار هذه الأضرار ما زال في حكم المجهول خصوصاً وأن المدعي لم يحددها مما لا يجوز معه متابعة النظر في هذه الدعوى بحالتها الراهنة^(١).

- حكم هيئة التدقيق في ١٤١٥هـ بديوان المظالم بعدم أحقية المدعي في طلبه العارض بالتعويض عن الضرر غير المباشر المتمثل في تشويه سمعة صاحب المزرعة الذي نفقت دواجنه بسبب سوء الأعلاف^(٢).

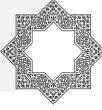
- حكم هيئة التدقيق لعام ١٤٢٨هـ بأن ما ينسبه المدعي إلى الجهة من خطأ وتقصير على فرض تحققه لا يمكن أن يكون هو السبب المباشر للضرر المدعى به، ومن المسلم فقها وقضاء أنه لا بد من توافر علاقة السببية المباشرة بين الضرر والفعل الناشئ عنه ليتم التعويض، مؤدى ذلك: رفض الدعوى^(٣).

- حكم محكمة الاستئناف لعام ١٤٣٢هـ بأن مطالبة المدعي بالحكم بإلزام المدعي عليه بتعويضه نتيجة خطئه في تسليم الأرز المتعاقد عليه إلى شخص غير مفوض من المدعي، فإن تحديد التعويض في المسؤولية العقدية يكون عن الضرر المباشر المتوقع الحدوث وهو ما كان نتيجة طبيعية للخطأ الذي حدث، وكان حدوثه متوقعا للمتعاقد حين أبرم العقد، مما يتعين معه رفض طلب التعويض عن الضرر غير المباشر لكونه ليس نتيجة طبيعية مترتبة مباشرة على

(١) قرار ديوان المظالم رقم ١٣٩٧/٢٦/١٧هـ القضية رقم ٢٩٩/ق لعام ١٣٩٦هـ.

(٢) حكم هيئة التدقيق رقم ٥١/ت/٢ لعام ١٤١٥هـ، تاريخ الجلسة ١٤١٥/٢/٢٦هـ.

(٣) حكم هيئة التدقيق رقم ٣٦٢/ت/لعام ١٤٢٨هـ، تاريخ الجلسة ١٤٢٨/١٢/٢٠هـ.



خطأ المدعى عليه^(١).

- حكم محكمة الاستئناف الإداري لعام ١٤٣٥هـ بأن مطالبة المدعى تعويضه عن الأضرار المادية والمعنوية التي لحقت به جراء تأخر المدعى عليها في منحه ترخيص مزاوله مهنة المحاماة- امتناع المدعى عليها يعد قرارا سلبيا قابلا للطعن فيه أمام القضاء الإداري وهو ما قام به المدعى فعلا حيث طعن في ذلك القرار أمام المحكمة الإدارية والذي بناء عليه منحت المدعى عليها الرخصة للمدعي بحسب ادعائه- سبب هذا التأخير هو تقريط وتقصير من المدعى في الطعن على قرار المدعى عليها ولم يتقدم بدعوى المطالبة بإلغاء قرار المدعى عليها إلا بعد عامين - خطأ جهة الإدارة على فرض التسليم به لا يكفي لقيام المسؤولية التقصيرية ذلك أن الأضرار التي يدعيها محتملة تأبى الشريعة التعويض عنها لما فيها من الجهالة ولا بد لأن يكون التعويض عن أضرار حقيقية وواقعية وظاهرة منضبطة- أثره: رفض الدعوى^(٢).

- حكم محكمة الاستئناف لعام ١٤٣٧هـ بأن مجرد وقوع الخطأ من جانب المدعى عليها لا يرتب مسؤوليتها في التعويض ما لم ينجم عن ذلك الخطأ ضرر تتوافر فيه شروط معينة من أهمها كونه مباشرا، وذلك ما يعرف بنظرية السبب المنتج - فهروب مدين المدعي لا يمكن أن يكون هو المنتج الوحيد لإحداث الضرر؛ لأن غاية ما يستدل به المدعي أن هروب المدين فوتت عليه استيفاء حقه خاصة وأن مدينه كان محبوبا لعدم وجود أموال ظاهرة له يمكن التنفيذ عليها - أثر ذلك رفض الدعوى^(٣).

ب- التعويض عن الأضرار غير المباشرة في لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ:

خالفت اللائحة ما هو مستقر عليه في السياسة النظامية السعودية، وفي القضاء السعودي، فأجازت التعويض عنها، بل وضربت أمثلة لها، فنصت المادة (٥/٧١) منها على أنه " في حالة ثبوت وقوع أضرار غير مباشرة نتيجة مسؤولية

(١) حكم الاستئناف رقم ٥٨٣/إس/٧ لعام ١٤٣٢هـ، تاريخ الجلسة ١٤٣٢/٦/٢٥هـ.

(٢) حكم محكمة الاستئناف رقم ٣/٢٠٥ لعام ١٤٣٥هـ، تاريخ الجلسة ١٤٣٥/٨/١٨هـ.

(٣) حكم الاستئناف رقم ٢/٢٥٦٤/س لعام ١٤٣٧هـ تاريخ الجلسة ١٤٣٧/٦/٢٨هـ.

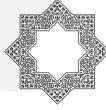


الناقل عن تلف البضاعة أو فقدها أو التأخير في تسليمها عن الموعد المتفق عليه، ومن ذلك تعطل عجلة الإنتاج، أو وصول البضاعة في غير موسمها، والآثار المترتبة على ذلك؛ فإن حدود مسؤولية الناقل عن الضرر غير المباشر لا تزيد عن قيمة أجرة النقل المتفق عليه في العقد عن البضاعة الهالكة أو المفقودة أو التي يتأخر تسليمها". وهكذا جاءت اللائحة صريحة - بما لا يدع مجالاً للشك - في التعويض عن الأضرار غير المباشرة التي نتجت عن هلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضاعة، في سابقة تعتبر هي الأولى من نوعها في السياسة النظامية السعودية. بل ضربت مثالين على الأضرار المباشرة، وهما: تعطل عجلة الإنتاج التي تتوقف على وجود البضاعة، مما ترتب عليه خسارة قد تتمثل -على سبيل المثال- في فسخ عقود شراء تلك المنتجات، ودفع الشروط الجزائية، إضافة إلى الخسائر المتعلقة بأجور ونفقات المصنع الذي لم يستطع الوفاء بها بسبب عدم وصول البضاعة سليمة أو التأخير في وصولها، وكذلك وصول البضاعة في غير موسمها مما ترتب عليه عدم إمكانية بيعها، وتحمل صاحبها الخسائر الناجمة عن ذلك، فهذه الأضرار لا يمكن القول إنها تمثل مكاسب محتملة، إذ إنها تعد خسائر غير مباشرة قبل أن تكون مكاسب محتملة، ومن ثمَّ فمن العدالة أن يتم التعويض عنها.

وفي ضوء ما سبق يمكن استخلاص النتائج الآتية:

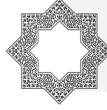
- أجازت اللائحة التعويض عن الضرر غير المباشر الذي لا توجد بينه وبين خطأ الناقل علاقة سببية مباشرة.
- ساوت اللائحة في مسؤولية الناقل عن الأضرار غير المباشرة بين حالات المسؤولية المختلفة، أي سواء كانت عن هلاك أو تلف أو تأخير.
- حددت اللائحة مسؤولية الناقل البري للبضائع عن الأضرار غير المباشرة بما لا يزيد عن قيمة الأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضاعة الهالكة أو التالفة أو التي تأخر تسليمها.

- لم تمنع اللائحة المضرور من الجمع بين التعويض عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة، ما دام كل منها يدخل في الحد الأقصى للتعويض المقرر عنه، إذ نصت الفقرة (٦) من المادة (٧١) على أن " لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي



تعويض عن التلف أو الخسارة الواقعة للبضاعة يتجاوز ما هو منصوص عليه في جميع الفقرات السابقة من هذه المادة، إلا عندما يكون الناقل والمرسل اتفقا على غير ذلك".

- منع المنظم في الفقرة (٧) الناقل من الاستفادة من حدود المسؤولية القانونية تحت أي من مواد هذه اللائحة إذا تم إثبات أن الخسارة أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة قد نتج من قبل الناقل بقصد إحداث هذه الخسارة أو التلف أو التأخير أو عن تهور وبعلم رجحان وقوع الضرر.



المطلب الثالث

الإشكالات النظامية في تطبيق لائحة وزير المواصلات الجديدة

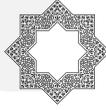
لعام ١٤٤١هـ

يعتبر نظام المحكمة التجارية الصادر في عام ١٣٥٠هـ النظام التجاري العام في المملكة، بل إنه من أوائل الأنظمة التي صدرت بها، وقد صدر كنظام تجاري شامل على غرار التقنيات التجارية التي كانت سائدة في ذلك الوقت - رغم ركافة كثير من نصوصه، إلا أنه لم يعد يتواءم مع التطور الذي حدث على صعيد التجارة داخليا وخارجيا، وقد تكون هذا النظام من أربعة أبواب تم إلغاء البابين الثالث والرابع منه بموجب المرسوم الملكي رقم (١/م) وتاريخ ١٤٣٥/١/٢٢هـ، إضافة إلى أن المنظم السعودي أدخل على البابين الأول والثالث العديد من التعديلات، إذ أغفى كثير من موادهما المتعلقة ببعض الموضوعات مثل الدفاتر التجارية الشركات والأوراق التجارية والتجارة البحرية، حيث قننها في أنظمة خاصة؛ إلا إن عقد نقل البضائع برا بقي تنظيمه في الفصل الثالث منه دون تعديل، إلى أن صدرت لائحة نقل البضائع ووسطاء الشحن وتأجير الشاحنات على الطرق البرية في جريدة أم القرى بالعدد رقم (٤٨١٤) وتاريخ ١٤٤١/٥/٢٢هـ، وقد تضمنت تلك اللائحة تنظيم عقد النقل البري للبضائع بصورة تختلف عما ورد في نظام المحكمة التجارية، الأمر الذي يثير التساؤل عن القواعد النظامية الواجبة التطبيق على ذلك العقد؟

الإجابة على ذلك التساؤل تقتضي التعرض لقواعد الترجيح بين الأنظمة واللوائح المختلفة في المملكة العربية السعودية، ثم بيان أوجه التعارض بين النظام واللائحة وفقا لما تم تناوله في المبحث السابق:

أولا: قواعد الترجيح بين الأنظمة واللوائح المختلفة في المملكة العربية السعودية

نصت المادة (٤٤) من النظام الأساسي للحكم على أن "تتكون السلطات في الدولة من: السلطة القضائية. السلطة التنفيذية. السلطة التنظيمية. وتتعاون هذه السلطات في أداء وظائفها وفقا لهذا النظام وغيره من الأنظمة، والملك هو مرجع هذه السلطات"، ونصت المادة (٦٧) على أنه "تختص السلطة التنظيمية بوضع



الأنظمة واللوائح، فيما يحقق المصلحة، أو يرفع المفسدة في شؤون الدولة، وفقا لقواعد الشريعة الإسلامية وتمارس اختصاصاتها وفقا لهذا النظام ونظامي مجلس الوزراء ومجلس الشورى"، كما نصت المادة (٧٠) على أنه "تصدر الأنظمة والمعاهدات والاتفاقيات الدولية والامتيازات ويتم تعديلها بموجب مراسيم ملكية".

ووفقا للنصوص السابقة فإن السلطات الرئيسة بالمملكة تنقسم إلى سلطة تنفيذية ممثلة في مجلس الوزراء، وسلطة تنظيمية ممثلة في مجلس الشورى، وسلطة قضائية، أي أن مجلس الشورى يوازي السلطة البرلمانية أو التشريعية في البلدان الأخرى، ورغم ذلك نصت المادة (٢٠) من نظام مجلس الوزراء الصادر عام ١٤١٤هـ على أنه "مع مراعاة ما ورد في نظام مجلس الشورى، تصدر الأنظمة، والمعاهدات، والاتفاقيات الدولية والامتيازات، وتعديل بموجب مراسيم ملكية بعد دراستها من مجلس الوزراء"، كما نصت المادة (٢١) على أنه "يدرس مجلس الوزراء مشروعات الأنظمة واللوائح المعروضة عليه ويصوت عليها مادة مادة ثم يصوت عليها بالجملة وذلك حسب الإجراءات المرسومة في النظام الداخلي للمجلس". إضافة إلى ذلك نصت المادة (١٨) من نظام مجلس الشورى الصادر عام ١٤١٢هـ على أنه "تصدر الأنظمة، والمعاهدات، والاتفاقيات الدولية، والامتيازات، وتعديل، بموجب مراسيم ملكية بعد دراستها من مجلس الشورى".

ويتبين من هذه النصوص أن دور مجلس الشورى هو دراسة الأنظمة، أما دور مجلس الوزراء فهو إقرارها، ثم ترفع إلى الملك للتصديق عليها وإصدار مرسوم ملكي بها، وبذلك يكون المنظم السعودي خرج عما هو مألوف في التدرج التشريعي عند غالبية الدول الذي يعتبر الدستور هو النظام الأعلى في البلاد يأتي من بعده الأنظمة العادية الصادرة من السلطة التنظيمية ثم يأتي بعدها اللوائح بمختلف أنواعها التي تصدر من السلطة التنفيذية، وكان لذلك الخروج وجهين: الوجه الأول: دمج الأنظمة (القوانين) باللوائح حيث جعل إصدارها من اختصاص السلطة التنظيمية (التشريعية) ممثلة في مجلس الوزراء

الوجه الثاني: دمج السلطة التنظيمية (التشريعية) بالسلطة التنفيذية حيث جعل الكيان المعبر عنهما واحد وهو مجلس الوزراء برئاسة الملك، على الرغم من



تقسيم النظام الأساسي للحكم بثلاثة سلطات؛ القضائية والتنظيمية والتنفيذية^(١).

وذلك الخروج يثير التساؤل هل يمكن القول إن هناك تدرج تشريعي بالمعنى المعروف بين النظام واللائحة رغم أن جهة الإصدار واحدة؟ الواقع أنه رغم وحدة جهة الإصدار إلا أنه يمكن القول إن هناك وجه رئيس للتدرج يتمثل في الأداة النهائية لإصدار النظام واللائحة، إذ إن النظام لا يصدر إلا من خلال مرسوم ملكي. أما اللائحة فتصدر بقرار وزاري.

وبتطبيق ذلك على المسألة محل الدراسة، نجد أن نظام المحكمة التجارية صدر بالمرسوم الملكي رقم م/٢ وتاريخ ١٥/١/١٣٥٠هـ، في حين صدرت اللائحة المعنية بقرار معالي وزير النقل رقم (١/٤١/١٢٢) وتاريخ ٧/٥/١٤٤١هـ، مما يتعين معه القول قطعاً بعدم مساواة النظام واللائحة في القوة حتى وإن صدرا من نفس السلطة، الأمر الذي يعني أنه لا يجوز أن تخالف لائحة وزير المواصلات نظام المحكمة التجارية.

ثانياً: أوجه التعارض بين النظام واللائحة

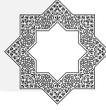
من خلال ما تم التعرض له في المبحث الأول يمكن حصر أوجه التعارض فيما يأتي:

١- الاتفاق على تعديل أحكام مسؤولية الناقل البري للبضاعة بالتخفيف أو الإعفاء:

بينت الدراسة في المبحث الأول أن نظام المحكمة التجارية في المادة (٢٥) منه أجاز اتفاق الطرفين على الإعفاء من المسؤولية ومن باب أولى التخفيف منها، في حين أن اللائحة أبطلت صراحة في المادة (٣/٦٦) الاتفاق على إعفاء تابعي الناقل من المسؤولية، ومن باب أولى تبطل كل الشروط التي من شأنها أن تعفيه شخصياً من المسؤولية.

٢- تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع في اللائحة دون النظام: حددت

(١) مروة جمال الشريف، عملية سن القوانين واللوائح داخل المملكة العربية السعودية، مؤسسة قوانين الشرق، ٢٥/٦/٢٠١٥م، الموقع الإلكتروني لمؤسسة قوانين الشرق



اللائحة صراحة مسؤولية الناقل البري للبضائع في أحوال هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة، في حين أن النظام لم يضع أي تحديد للمسئولية، الأمر الذي يعني وفقا للأخير أن الناقل يكون مسئولاً عن كامل الأضرار التي تلحق بصاحب البضاعة ما دامت ثبتت مسؤوليته، ولم يتمكن من دفعها، في حين إنه لا يسئل إلا في الحدود التي حددتها اللائحة مهما كانت قيمة الأضرار التي لحقت بالبضاعة، ومن ثم فإذا عرض الأمر على القضاء فوفقاً لأية قاعدة يقضي هل النظام أم اللائحة.

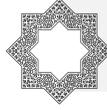
٣- مسؤولية الناقل البري عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة في اللائحة دون النظام:

وفقاً لللائحة يسئل الناقل عن الأضرار المباشرة والأضرار غير المباشرة، في حين إنه وفقاً للنظام لا يسئل إلا عن الأضرار المباشرة وفقاً للقواعد العامة، الأمر الذي يمثل إشكالا عند التطبيق أمام القضاء.

ثالثاً: أوجه الاتفاق بين النظام واللائحة

يمكن القول إن أوجه الاتفاق بين نظام المحكمة التجارية واللائحة تمثل فقط في جواز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل البري للبضاعة، وذلك استناداً إلى القاعدة العامة في العقود التي يعتمدها النظام، وهي أن العقد شريعة المتعاقدين، واستناداً إلى المادة (٦/٧١) التي تجيز الاتفاق على تجاوز حدود مسؤولية الناقل.

وعند محاولة إعمال القواعد القانونية المعروفة لحل التعارض بين القوانين، فلا محل لها هنا؛ لأن التعارض يجب أن يكون ابتداءً بين قانونين أو لائحتين حتى يمكن محاولة حل التعارض بينهما، أي يجب أن يكونا على نفس الدرجة من التدرج التشريعي، ومن ثم ففي حالات التعارض الصريح السابق بيانها لا يوجد محل لإعمال اللائحة، أما في حالات عدم التعارض فيمكن إعمال كليهما معاً كما في حال الاتفاق على تشديد المسؤولية؛ ولذلك فالحل من وجهة نظر الباحث لا يكون إلا من خلال إعادة إصدار اللائحة بنفس الأداة التي صدر بها النظام وهي المرسوم الملكي مع إلغاء العمل بنصوص نظام المحكمة التجارية التي تتعارض مع النظام الجديد.



الخاتمة

أولاً: أهم النتائج

- يمكن حصر أهم النتائج التي انتهت إليها من الدراسة فيما يأتي:
- أن نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ نظم قواعد مسؤولية الناقل البري للبضائع دون أن يحدد حدود مسؤوليته.
 - أن نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ أجاز للمتعاقدین الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها أو تشديدها إعمالاً لقاعدة أن العقد شريعة المتعاقدين.
 - أن نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ أجاز فقط التعويض عن الأضرار المباشرة الناجمة عن هلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضاعة دون الأضرار غير المباشرة.
 - أن لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ نظمت أيضاً مسؤولية الناقل البري للبضائع ولكن بقواعد أغلبها مخالف لما ورد في النظام.
 - أن لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ حددت مسؤولية الناقل البري للبضائع في حالات هلاك أو تلف بـ (٨,٣٣) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة.
 - أن لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ حددت مسؤولية الناقل البري للبضائع في حال التأخير بما لا يزيد عن مرتين ونصف من قيمة أجرة النقل الواجب دفعها عن الأجزاء من البضاعة المتأخرة، بحيث لا تتعدى هذه المسؤولية قيمة أجرة نقل إجمالي البضاعة.
 - أن لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ أبطلت شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للبضاعة عن أخطاء تابعيه صراحة، وعن أخطائه ضمناً.
 - أن لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ أجازت الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل البري للبضاعة.
 - أن لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ أجازت التعويض عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة الناجمة عن حالات هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة.
 - أن لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ أجازت الجمع بين الحد الأقصى لمسئولية الناقل البري للبضاعة الناجمة عن هلاك أو تلف البضاعة وتلكم



الناجمة عن تأخير تسليمها.

- أن مخالفة لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ لنصوص نظام المحكمة التجارية يعتبر مخالفا لقواعد التدرج التشريعي التي تقضي بعدم جواز مخالفة التشريع الأدنى - اللائحة - للتشريع الأعلى - النظام -.

ثانياً: أهم التوصيات

- أوصي المنظم التجاري في المملكة العربية السعودية بتغيير أداة إصدار لائحة وزير المواصلات لعام ١٤٤١هـ بحيث يعاد إصدارها بمرسوم ملكي بحيث يمنحها قوة النظام.

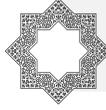
- إلغاء العمل بنصوص نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ المتعلقة بعقد النقل البري عموماً لعدم مواكبته للتغيرات الاقتصادية التي حدثت بالمملكة وبالعالم عموماً.

- أوصي المنظم السعودي النص صراحة على بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية

- أوصي المنظم السعودي بعمل نوع من التنسيق - خاصة على المستوى الداخلي - بين حدود مسؤولية ناقلين البضائع على الأخص في النقل البري والبحري على اعتبار أنهما أهم وسيلتي نقل للبضاعة، وليس من المنطقي اختلاف حدود مسؤولية الناقلين رغم وحدة البضاعة، مع الأخذ في الاعتبار بالطبع الاتفاقات المنضمة إليها المملكة.

- أوصي المنظم السعودي بمراعاة قاعدة التعويض عن الأضرار غير المباشرة في نطاق الأنظمة الأخرى - خاصة التجارية منها - إذا كانت هذه الأضرار تترتب بالضرورة عن الخطأ ولو كانت بصورة غير مباشرة.

- أوصي أساتذتي وإخواني من كتاب وشرح مقرر العقود التجارية في النظام السعودي إدخال نصوص لائحة وزير المواصلات في توصيف المقرر، إذ إنها لائحة سارية المفعول بغض النظر عن مدى التعارض بينها وبين نظام المحكمة التجارية لعام ١٣٥٠هـ.



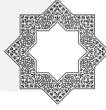
المراجع

أولاً: المراجع الشرعية

١. أبحاث هيئة كبار العلماء بالمملكة العربية السعودية، د. ط، د. ن، ج ١.
٢. علي الخفيف، الضمان في الفقه الإسلامي، القسم الأول، معهد البحوث والدراسات العربية، سنة ١٩٧١م.
٣. مازن مصباح صباح، قاعدة الضرر يزال - حجيتها وضوابطها، مجلة العلم، ع ٦٧، محرم ١٤٣٦هـ.
٤. محمد الشحات الجندي، ضمان العقد أو المسؤولية العقدية في الشريعة الإسلامية مقارنة بالقانون المدني، دار النهضة العربية، مطبعة جمعة القاهرة والكتاب الجامعي، ١٩٩٠م.

ثانياً: المراجع القانونية

٥. ثروت حبيب، القانون التجاري، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، د. ت.
٦. شريف أحمد الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسؤولية المدنية في ضوء القضاء والفقه، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٦، ط ١.
٧. شهاب الدين أحمد بن إدريس بن عبد الرحمن المالكي الشهير بالقرافي، أنوار البروق في أنواع الفروق، عالم الكتب، د. ت، د. ط، ج ١.
٨. عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك طبقاً للأنظمة القانونية بالمملكة العربية السعودية، مكتبة العالم العربي، ٢٠١٤م، ص ١٤٩.
٩. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت.
١٠. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثالث، نظرية الالتزام بوجه عام - الإثبات - آثار الالتزام دار إحياء التراث العربي، بيروت، د. ت، د. ط.
١١. غدير جميل ميرزا عبد الله، مدى مشروعية اتفاقات الإعفاء من المسؤولية العقدية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، كلية القانون، المملكة الأردنية.
١٢. فتحي عبد الرحيم عبد الله، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، الكتاب الثاني، أحكام الالتزام، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ١٩٩٧م ط ٣، ص ٦١.
١٣. محمد حسن الجبر، القانون التجاري السعودي، د. ن، ١٩٩٦م، ط ٤.
١٤. محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام -، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦م.
١٥. محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزامات (الكتاب الأول - مصادر الالتزام)، دار



الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص ٣١٩.
١٦. مروة جمال الشريف، عملية سن القوانين واللوائح داخل المملكة العربية السعودية،
مؤسسة قوانين الشرق، ٢٥/٦/٢٠١٥م، الموقع الإلكتروني لمؤسسة قوانين الشرق
<https://eastlawsacademy.com/ForumPostView.aspx?I=466&H=%D8%B3%D9%86>
١٧. نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزامات (مصادر الالتزام في القانون اللبناني
والتشريعات العربية)، الجزء الأول، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٩٥م.

ثالثاً: مواقع على شبكة الإنترنت

١٨. موقع وزارة النقل السعودية :

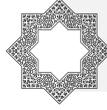
<https://www.mot.gov.sa/ar/TransportSystem/PublicTransport/Pages/default.aspx>

١٩. موقع صندوق النقد الدولي بالعربية على الإنترنت:

<http://www.imf.org/ar/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

رابعاً: أحكام القضاء السعودي

٢٠. قرار ديوان المظالم رقم ١٣٩٧/٢٦/١٧هـ القضية رقم ٢٩٩/ ق لعام ١٣٩٦هـ.
٢١. حكم هيئة التدقيق رقم ٥١ /ت/ ٢ لعام ١٤١٥هـ، تاريخ الجلسة ١٤١٥/٢/٢٦ هـ.
٢٢. حكم هيئة التدقيق رقم ٣٦٢/ت/ لعام ١٤٢٨هـ، تاريخ الجلسة ١٤٢٨/١٢/٢٠ هـ.
٢٣. حكم الاستئناف رقم ٥٨٣/إس/٧ لعام ١٤٣٢هـ، تاريخ الجلسة ١٤٣٢/٦/٢٥ هـ.
٢٤. حكم محكمة الاستئناف رقم ٣/٢٠٥ لعام ١٤٣٥ هـ، تاريخ الجلسة ١٤٣٥/٨/١٨ هـ.
٢٥. حكم الاستئناف رقم ٢/٢٥٦٤/س لعام ١٤٣٧هـ تاريخ الجلسة ١٤٣٧/٦/٢٨ هـ.



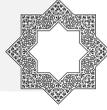
References

First: legal references

1. Research of the Council of senior scientists in the kingdom of Saudi Arabia, Dr. I, d. N., J1.
2. Ali alkhafif, assurance in Islamic jurisprudence, first department, Institute of research and Arab Studies, year ١٩٧١ d.
3. Mazen Misbah Sabah, the rule of harm is removed - its validity and controls, Journal of science, P.67, Muharram 1436 Ah.
4. Mohammed Al-shehat Al-Jundi, contract guarantee or contractual liability in Islamic law compared to civil law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Juma Al-Cairo Press and University Book, 1990.

Second: legal references

5. Tharwat Habib, commercial law, new Galaa library, Mansoura, Dr. T.
6. Sherif Ahmed eltabah, compensation for tort liability and civil liability in the light of the judiciary and jurisprudence, University thought House, Alexandria, 2006, p.1.
7. Shihab al-Din Ahmed bin Idris bin Abdul Rahman al-Maliki, known as Al-qarafi, the lights of the Lightning in the lights of differences, the world of books, Dr. T., Dr. I., J1.
8. Abdul Rahman al-Sayed Karman, commercial contracts and banking operations in accordance with the legal regulations in the kingdom of Saudi Arabia, Arab world Library, 2014, p.149.
9. Abdul Razzaq Ahmed Al-Sanhouri, mediator in explaining civil law, Part I, the theory of commitment in general - sources of commitment, the House of revival of Arab heritage, Beirut.
10. Abdul Razzaq Ahmed Al-Sanhouri, mediator in explaining the civil law, Part III, The Theory of commitment in general-proof-the effects of commitment Dar reviving the Arab heritage, Beirut, Dr. T, D.I.
11. Ghadeer Jamil Mirza Abdullah, the extent of the legality of contractual liability exemption agreements (comparative study), master thesis, Al Al-Bayt University, Faculty of law, Kingdom of Jordan.
12. Fathi Abdul Rahim Abdullah, the brief in the general theory of obligations, the second book, the provisions of the obligation, the new Galaa library, Mansoura, 1997, I. 3, P. 61.
13. Mohammed Hassan Al-Jabr, Saudi Commercial Law, D. Sc. N, 1996, Vol. 4.
14. Mohamed Hussein Mansour, the general theory of commitment-the provisions of



commitment -, new university House, Alexandria, 2006.

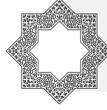
15. Mohamed Hussein Mansour, the general theory of obligations (book I - sources of obligation), new university House, Alexandria, 2005, p.319.
16. Marwa Jamal al-Sharif, the process of enacting laws and regulations within the kingdom of Saudi Arabia, Al-Sharq laws Foundation, 25/6/2015, Al-Sharq laws Foundation website
<https://eastlawsacademy.com/ForumPostView.aspx?I=466&H=%D8%B3%D9%86>
17. Nabil Ibrahim Saad, the general theory of obligations (sources of obligation in Lebanese law and Arab legislation), part I, Arab renaissance printing and publishing house, Beirut, 1995.

Third: websites on the internet

18. Saudi Ministry of Transport website :
<https://www.mot.gov.sa/ar/TransportSystem/PublicTransport/Pages/default.aspx>
19. The IMF website in Arabic on the internet:
<http://www.imf.org/ar/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

Fourth: the rulings of the Saudi judiciary

20. The decision of the board of grievances No. 17/26/1397Ah Case No. 299/ s of 1396Ah.
21. Audit Commission ruling No. 51 / V / 2 of 1415h, session date 26/2/1415 H.
22. Judgment of the Audit Commission No. 362 / t / for the year 1428h, session date 20/12/1428h.
23. Appeal judgment No. 583 / s / 7 of 1432h, session date 25/6/1432h.
24. Judgment of the court of Appeal No. 205/3 / of 1435 Ah, session date 18/8/1435 Ah.
25. Appeal judgment No. 2564/2 / O of 1437h session date 28/6/1437h



فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
١٤٨٧.....	مقدمة
١٤٩١.....	المبحث الأول الحدود الاتفاقية لمسئولية الناقل البري للبضائع
١٤٩١.....	المطلب الأول إعفاء الناقل البري للبضائع من المسئولية أو التخفيف منها
١٤٩٦.....	المطلب الثاني الاتفاق على تشديد مسئولية الناقل البري للبضائع
١٤٩٩.....	المطلب الثالث الاتفاق على تحديد المسئولية العقدية للناقل البري للبضائع
١٥٠٤.....	المبحث الثاني الحدود النظامية لمسئولية الناقل البري للبضائع
١٥٠٤.....	المطلب الأول حدود مسئولية الناقل البري للبضائع عن الأضرار المباشرة
١٥١٢.....	المطلب الثاني حدود مسئولية الناقل البري للبضائع عن الأضرار غير المباشرة
	المطلب الثالث الإشكالات النظامية في تطبيق لائحة وزير المواصلات الجديدة
١٥١٨.....	عام ١٤٤١هـ
١٥٢٢.....	الخاتمة
١٥٢٤.....	المراجع
١٥٢٨.....	فهرس الموضوعات