محاضرات عقد النقل البري

يعتبر عقد النقل البري من أهم العقود التجارية، ومما لا شك فيه أن نشاط النقل يرتبط ارتباطا وثيقا بالنشاط الاقتصادي والتجاري للإنسان، ذلك أنه يمثل خدمة ضرورية لا غنى عنها لحصوله على ما يحتاج إليه من السلع والخدمات.

من هذا المنطلق اعتبر النقل شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والخدمات، وإذ لا تقتصر أهمية النقل على المستوى التجاري والاقتصادي، بل له أهمية قصوى في تحقيق التنمية المستدامة لبعض المناطق المحرومة.

لعل أهم الأسباب التي أدت إلى كثرة إبرام عقد النقل البري تتمثل في تعدد وتنوع أدوات ووسائل النقل، وما تلعبه من دور في التقريب بين الدول والأشخاص، ناهيك عن تقصير المسافات، مع خصوصية توفير الوقت والجهد، هذا من جهة، من جهة أخرى تنوع البضائع المعروضة في السوق وزيادة الطلب عليها بغية استهلاكها لا يتأتى إلا من خلال عقود بيع هذه البضاعة، لذلك تعتبر عملية النقل عملية ضرورية مكملة لعملية البيع، وحتى وإن كانت العمليتان مرتبطتين اقتصاديا إلا أنهما محلا لعقدين مختلفين، إذ أن عقد النقل البري هو الذي يسمح بإبرام الغالبة الساحقة من العقود التجارية الأخرى، لأنه هو الذي يكفل تنفيذ هذه العقود، فما من بيع وشراء إلا ويعقبه نقل البضاعة المبيعة من البائع إلى المشتري، وما من توزيع إلا ويتداخل معه النقل.

مما لا شك فيه أن ما تم تقديمه يوضح لنا أهمية دور الناقل وضرورة أن يؤدي دوره في دقة وانتظام، فالواقع أن الأمر كما نرى لا يقتصر على تحقيق منفعة تجارية خاصة به وهي حصوله على أجرة النقل، وإنما يمتد إلى تحقيق مصالح تجارية هائلة لعدد غير محدود من التجار الذي يتداولون البضائع المختلفة، وغير التجار الذين يحتاجون إلى هذه البضائع لاستهلاكها أو الانتفاع بها.

وغني عن البيان أن في تحقيق كل هذه المصالح الحيوية الهائلة تحقيق للمصلحة العامة في أبرز صورها، وهنا تتجلى إحدى الصفات الأساسية الخاصة بعقد النقل البري، على هذا الأساس تدخلت

الدولة لتنظيم سوق النقل والحياة الاقتصادية والاجتماعية للناقلين، ووضع الأنظمة القانونية التي تطبق على عقود النقل البري (للبضائع والأشخاص)، وأكثر من هذا، أخذت تقوم بنفسها بدور الناقل أو تنشئ شخصا معنويا عاما يقوم بعمليات النقل بوسائل القانون العام، ومستقلا في ذات الوقت عن شخص الدولة، كالمؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والشركة الوطنية للنقل البري.

أولا: تعريف عقد النقل البري

العقد بصفة عامة هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين، يتمثل عادة في إنشاء إلتزام أو تعديله أو نقله أو إنهائه، وبهذا لا يختلف عقد النقل البري عن غيره من العقود الأخرى، فيمكن تعريفه بالعقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع معين إلى آخر.

لقد عرف بعض الفقهاء الفرنسيين عقد النقل بأنه **الاتفاق الذي بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل في مقابل أجر بأن يسلم في مكان آخر شيئا تلقاه من المتعاقد الآخر أو يوصل شخصا إلى مكان معين**. بينما عرفه الفقهاء المصريون بأنه **العقد الذي يلتزم فيه شخص قبل شخص آخر بتغيير مكان شيء أو شخص بطريقة معينة نظير أجر**.

رجوعا إلى القانون الجزائري نجد أن **المادة 36 من القانون التجاري** عرفت عقد النقل البري بأنه "... **اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين**".

ويتضح من هذا التعريف أن المشرع استعمل لفظ الشيء وهو أوسع من لفظ البضاعة، ذلك أن البضاعة هي شيء قابل للتداول بثمن، أما الشيء فقد يكون قابلا للتداول فيكون بضاعة، وقد يكون غير قابل للتداول كالأثريات.

وإن كان المشرع لم يحدد وسيلة النقل في نص المادة 36 سالفة الذكر، فأنه حددها وأكد ضرورة ملاءمتها لنمط النقل البري في نص **الفقرة الأولى من المادة 2 من القانون رقم 01/13** المؤرخ في 2001/08/07 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه التي نصت على أن "**النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطريق أو السكة الحديدة على متن مركبة ملائمة**".

لذلك يمكن القول أنَّ التعاريف المقدمة لعقد النقل البري اجتمعت على فكرة **التغيير المكاني** للشيء أو الشخص، على أن يكون هذا التحويل المكاني **مقابل أجر**.

ثانيا : خصائص عقد النقل البري

يتميز عقل النقل البري للبضائع بخصائص عدة، فهو عقد رضائي، كما أنه ملزم لجانبين، بالمقابل هو عقد معاوضة وعقد إذعان في الوقت ذاته، وعلى غبار على تجارية عقد النقل البري اعتمادا على نص المادة الثانية من القانون التجاري الجزائري.

1. **عقد النقل البري عقد رضائي**: بمعنى أنه يتم باتفاق طرفيه الأصليين الناقل والمرسل فقط في عقد نقل البضائع، والناقل والمسافر في عقد نقل الأشخاص، وذلك بمجرد تبادل الإيجاب والقبول وتطابقهما، دونما الحاجة لإفراغ هذا العقد في قالب معين، وهذا ما أكده المشرع صراحة في نص المادة 38 من القانون التجاري التي قضت بأنه "يتكون عقد النقل وعقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده". لذلك كل شرط يقضي بخلاف ذلك يعتبر باطلا لا أثر له طبقا للمادة 77 من القانون التجاري.

   على هذا الأساس لم يشترط المشرع خضوع رضاء الأطراف لأي إجراء شكلي لاحق على اتفاقهم، ولا تسليم البضاعة للناقل لأن التسليم هو أثر من آثار العقد وليس ركنا لانعقاده.
2. **عقد النقل البري عقد ملزم لجانبين**: يعرف الفقه العقد الملزم لجانبين أو العقد التبادلي بأنه ذلك العقد الذي ينشِئُ التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين، كالبيع الذي يلتزم البائع فيه بنقل

ملكية الشيء المبيع مقابل أن يلتزم المشتري بدفع الثمن، فالظاهرة الجوهرية في هذا النوع من العقود هو ذلك التقابل الدائم بين التزامات أحد الأطراف والطرف الآخر.

في المقابل عرف المشرع الجزائري هو الآخر العقد الملزم لجانبين من خلال نص المادة 55 من التقنين المدني الجزائري والتي تنص على ما يلي: "يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضهما بعضا"، ويقصد بذلك أن يرتب التزامات متقابلة في ذمتي طرفيه، حيث يلتزم الناقل البري بإتمام النقل في الميعاد المتفق عليه، في المقابل يلتزم مرسل البضاعة أو المسافر بدفع الأجرة المتفق عليها. ومادام عقد النقل ملزم لجانبين فإن لأي من الطرفين طلب فسخ العقد إذا أخل الطرف الآخر عن الوفاء بالتزامه، ومع ذلك يبقى من مصلحة الناقل التمسك بالتنفيذ الجبري للحصول على الأجرة، بينما من مصلحة المرسل تحريك وإقامة مسؤولية الناقل.

3. **العقد النقل البري عقد معاوضة**: ذلك لاشتراط هذا النوع من العقود دفع الأجرة من المرسل أو المسافر للناقل، مقابل أن يقوم هذا الأخير نقل الشخص أو الشيء إلى المكان المتفق عليه، يقابل هذا الموقف النقل الذي يكون مجانا دون مقابل، وفي هذا الصدد يمكننا القول أنّه (النقل بالمجان) لا يخضع لأحكام عقد النقل المتعارف عليها، بل يبقى تحت إمرة وسلطة المسؤولية التقصيرية المبنية على الخطأ.
4. **عقد النقل البري من عقود الإذعان**: الإذعان مفاده الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفا، دون أن يكون لإرادة المذعن دورا فيها، فهو لا يناقش شروط العقد، وإنما يرضى بما فرض عليه من الطرف الثاني، ولعل هذا ما يُدخل عقد النقل البري في خانة عقود الإذعان، حيث لا مجال لمناقشة شروط وبنود عقد النقل.

إن اعتبار عقد النقل البري من عقود الإذعان Contrat d'adhésion لا يجرده رغم ذلك من طبيعته الرضائية، ذلك لأن المساواة المطلقة بين المتعاقدين تكاد تكون أمرا مستحيلا، لوجود أحد الأطراف في مركز ضعيف لا يُمكّنه من الوقوف على قدم المساواة مع الطرف الأقوى، ومع ذلك يبقى قيام هذا العقد رغم تأصلَ صفة الإذعان فيه، مربوطا بمجرد تلاقي الإرادتين وتطابقهما،

فيقتصر دور المسافر في قبول شروط الناقل البري، بينما ينفرد هذا الأخير (الناقل) بوضع شروطه التي يحددها.

ومادام عقد النقل يتصف بصفة الإذعان، فكيف يفسر التعارض القائم بين رضائية عقد النقل البري وصفة الإذعان هاته؟

إن التعارض بين مبدأ الرضائية وصفة الإذعان في عقد النقل البري فرضته العوامل الاقتصادية، لأن النقل البري هو مرفق من المرافق العامة الضرورية التي يحتاجها الجمهور، لذلك فحاجة الجمهور لمثل هذه المرفق تستدعي البحث عن أدوات لتخفيف قسوة تلك الشروط المطبوعة على التذكرة، وعلى إثر ذلك اقترح **الأستاذ السنهوري** وسيلتين لمحاربة هذا الإذعان في العقود وتخفيف التعسف اللاحق بالطرف الضعيف فقال: "إن العلاج الناجح هو تقوية الطرف الضعيف حتى لا يستغله الجانب القوي، ويكون ذلك بإحدى الوسيلتين أو بهما معا، الأولى وسيلة اقتصادية يجتمع من خلالها المستهلكون ويتعاونون على مقاومة التعسف من جانب المحتكر، والثانية وسيلة تشريعية فيتدخل المشرع لا القاضي لينظم عقود الإذعان".

إلى جانب تدخل المشرع للتخفيف من حدة الإذعان في العقود، فللقاضي أيضا دور في تخفيفها، إذ له أن يتدخل لحماية الطرف الضعيف من شروط الطرف القوي، وهو ما تناوله المشرع الجزائري في المادة 110 من القانون المدني رقم 58-75 والتي جاء فيها أنه: "إذا تم العقد بطريقة الإذعان وكان قد تضمن شروطا تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منها وذلك وفقا لما تقضي به العدالة، ويقع بطالا كل اتفاق على خلاف ذلك".

5. **عقد النقل البري عقد تجاري**: إن النقل بصفة عامة هو تلك الخدمة التي يتولى تقديمها الناقل لجمهور المسافرين، ومتى امتهن الناقل هذه الخدمة في صورة مشروع يبتغي من ورائه تحقيق الربح، فإنه يترتب عن هذا الفعل إدراج عملية النقل ضمن الأنشطة التجارية والاقتصادية للدولة.

بناء على ذلك أدرج المشرع الجزائري النقل ضمن الأنشطة التجارية التي تؤدي ممارستها الاعتيادية والاحترافية إلى اكتساب صفة التاجر من خلال نص المادة الثانية التي تنص على ما يأتي: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاولة لاستغلال النقل أو الانتقال".

على هذا الأساس يعد النقل البري دائما عملا تجاريا بالنسبة للناقل البري متى امتهنه على وجه الاعتياد والاحترافية في صورة مقاولة أو مشروع، وبصرف النظر عن الشخص القائم به سواء كان شخصا طبيعيا أو شركة أو حتى شخصا من أشخاص القانون العام، كما يترتب على اعتبار النقل تجاريا نفس الآثار المترتبة على الأعمال التجارية من حيث الاختصاص القضائي وضمانات تنفيذ الالتزام، أو حتى آليات وطرق الاثبات.

وإذا كان النقل البري يعد تجاريا دائما بالنسبة للناقل البري، فإنه بالنسبة للراكب أو مرسل البضاعة لا يعتبر كذلك، إلا إذا كان هذا المتعاقد تاجرا من الأساس وأبرم عقد النقل البري بمناسبة نشاطه التجاري.

ثالثا : أركان عقد النقل البري

كغيره من العقود يشترط لقيام عقد النقل البري صحيحا توافر الأركان الموضوعية العامة لتكون العقد من رضاء المتعاقدين على المسائل الجوهرية، والاتفاق على محلل لهذا العقد، مع وجود سبب ودافع لهذا التعاقد.

أ- الرضاء:

التراضي هو تعبير طرفي العقد عن إرادتهما بالتطابق، والمقصود بالإرادة في هذه الحالة، هي النية التي تتجه إلى إنشاء الالتزام المتمثل في نقل شيء (عقد نقل البضائع)، أو تنقل شخص (عقد نقل الأشخاص)، لهذا لا يمكن تصور قيام عقد النقل البري دون توفر هذا التطابق بين إرادة كل من الناقل والشاحن أو المسافر (على حسب الحالة).

يكون التعبير عن إرادة الناقل في شكل إيجاب، وغالبا ما يكون هذا الإيجاب عاما موجها لكافة الجمهور، ولكن هذا لا يمنع أن يكون الإيجاب موجها لشخص مسمى، وهذا الإيجاب على هذا الشكل (الموجه للجمهور) يجد سندا له في المادة 16 من القانون 13-01 السالف الذكر، والتي تلقى على عاتق الناقلين ضرورة إعلام زبائنهم بكافة الشروط العامة للنقل عن طريق استعمال الوسائل المناسبة لذلك، إذ تقضي الفقرة الأولى من هذه المادة بأنه: "يلتزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق الوسائل المناسبة باستمرار، وبالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال والوثيرة والتوقيت".

يجد الإيجاب العام الموجه للعامة أصلا له أيضا في الاحتكار الذي تنفرد به مؤسسة على غيرها، أو من خلال عقود الامتياز التي تمنحها الدولة لشخص أو مؤسسة معينة، ومثال ذلك احتكار المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية نشاط النقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديد، مثلما يستخلص من نص المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 91/195 المؤرخ في 1991/06/01 المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص، والتي نصت على أنه "تتدخل المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كمتعامل وحيد للنقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدة".

إن صفة الاحتكار تفرِض على المتمتع بها (المحتكر) قبول كل ما يقدم إليها من طلبات النقل، وليس له حرية الاختيار أو الامتناع عن قبول بعضها دون البعض الآخر، ما لم يوجد مبرر مشروع لهذا الامتناع، ومن الحالات التي يمكن للناقل المحتكر أن يمتنع فيها عن النقل، هي طلب المرسل نقل مواد محضورة، أو إذا كان نقل نوع من البضاعة يهدد سلامة وأمن الرحلة البرية ككل، كنقل مواد متفجرة في غير الأماكن المخصصة لها، هذا في نقل البضائع، أما عن نقل الأشخاص فيكمن للناقل المحتكر أن يمتنع عن النقل إذا تبين للناقل أن عملية النقل في حد ذاتها تهدد سلامة وصحة المسافر.

من الأمور المهمة أيضا في عقد النقل البري هي أهلية المتعاقد، فإذا كان من الصعب التأكد من أهلية كافة الركاب أو سلطتهم في شحن بضاعة معينة، فإنها (الأهلية) واجبة التحقق في شخص الناقل أو المرسل التاجر نتيجة ارتباطهما بالأهلية التجارية، كأن يكونا قد استكملا سن التاسعة عشرة، أو بلغا من العمر 18 سنة وتحصلا على إذن بممارسة الأعمال التجارية (الترشيد)، وفي حالة ما إذا كان أطراف عقد النقل شركة أو مؤسسة، فلا بد من توافر الشروط العامة لتأسيس الشركة.

إن الإيجاب الصادر من الناقل غالبا ما يكون مطبوعا في شكل نماذج معدة سلفا من طرف الناقل، والتي تختلف شروطها وبياناتها طبقا لطبيعة العقد ووسيلة النقل ومحل النقل في حد ذاته، لذلك فالقبول يكون مباشرة بعد قبول الطرف الثاني من العقد بالشروط التي أوردها الناقل واقتنع بها، ويكون هذا القبول إما بطريقة صريحة عن طريق التعاقد، أو يمكن فهمه ضمنيا في حالات معينة، كالمسافر الذي يحجز له مكانا في حافلة معينة، والذي يفهم منه قبوله الضمني لشروط الناقل وتفاصيل عقده.

إن توافر أهلية التعاقد لصحة الرضا تبقى غير كافية لحماية المتعاقدين، بل يجب أن يكون الرضا المعبر عنه سليما خاليا من العيوب المتمثلة في الغلط والتدليس أو الاكراه والاستغلال.

من الناحية العملية نادرا ما تثار عيوب الرضاء في مجال عقد النقل البري، خاصة لما تتولى الإدارة الإشراف عليه، لأن إرادة المتعاقدين تتحرك حينئذ في حدود تصل من الضيق إلى الحد الذي ستبعد أي

أثر للغلط أو أي مصلحة في الإكراه أو التدليس، علاوة على أن الناقل ملزم بالإعلان الصريح لشروط النقل بكل دقة مما يضيق من مجال حصول العيوب.

ب- المحل:

يختلف المحل باختلاف العقد المراد إبرامه، فإذا كنا أماما عقد نقل للبضائع، ففي هذه الحالة محل العقد هو المنقولات أو الأشياء التي يبغي المرسل نقلها، على أن تكون هذه الأشياء من العينيات الجائز التعامل فيها، وإلا اعتبر العقد باطلا بطلانا مطلقا إذا ما ورد على شيء يمنعه القانون كالمخدرات والكحوليات. أما إذا كنا أماما عقد نقل للأشخاص فالمحل في هذه الحالة هو نقل الشخص من مكان إلى آخر، على أن يكون هذا الشخص حيا، فإذا كان ميتا فهو يأخذ حكم نقل البضاعة عادة.

يشترك كل من نقل الأشخاص ونقل البضائع في محل آخر وهو **الأجرة**، إذ يجب أن يكون هذا النقل بمقابل معين يتم الاتفاق عليه، مما يفيد استبعاد حالات النقل بالمجان كما ذكرنا سابقا.

ت- السبب:

يقصد بالسبب الباعث أو الدافع للتعاقد، إذ يجب أن يكون سبب عقد النقل مشروعا أي غير مخالف للنظام العام والآداب، فإذا أبرم عقد النقل نتيجة لعلاقة غير مشروعة يعد العقد باطلا.

رابعا : إثبات عقد النقل البري

الأصل أن عقد النقل، كسائر العقود التجارية، يجوز لطرفي العقد إثباته بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، وهو ما نصت عليه المادة 30 من القانون التجاري الجزائري بقولها: "يثبت كل عقد تجاري ب:1-سندات رسمية. 2- سندات عرفية. 3- فاتورة مقبولة. 4- بالرسائل. 5- بدفاتر الطرفين. 6- بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها. أما إذا كان عقد النقل مدنيا بالنسبة للمرسل أو المسافر فلا يجوز في هذه الحالة الإثبات إلا باتباع القواعد العامة للإثبات الواردة في القانون المدني.

لقد أوجدت الضرورات العملية ما يعرف بوثيقة النقل كأداة لإثبات وقوع عقد النقل، هذه التذكرة التي تحتوي على البيانات اللازمة للرحلة البرية بداية **بالبيانات الخاصة بأطراف العلاقة العقدية**، كاسم المرسل، الناقل والمرسل إليه، إذ يفترض أن يكون التعيين للأطراف دقيقا، بحيث يتيح للغير إمكانية التعرف عليهم، أو **بيانات خاصة بالبضاعة ذاتها** (عقد نقل البضائع)، وهي بيانات خاصة بتعيين الشيء محل النقل، كوزنه حجمه كيفية حزمه، عدد الطرود إن وجدت، وكل بيانه يكون لازما لتعيين ذاتية الشيء وتقدير قيمته، كما تشتمل هذه الوثيقة على **بيانات خاصة بضروريات النقل وشروط**، هي بيانات تتعلق بترتيبات العقد وآلية تنفيذ، كتعيين مكان وتاريخ تحرير الوثيقة، تحديد مكان القيام والصول، الميعاد المعين لمباشرة النقل، أجرة النقل والمصاريف المضافة عليها، مع تحديد كيفية استحقاقها، الشروط الخاصة بالشحن والتفريغ، نوع العربات المستعملة والطريق المتبع....إلخ.

في الآونة الأخيرة ونتيجة لتسارع الحياة التجارية، أصبح المتعاقدون يعتمدون على وثيقة أخرى بدل وثيقة النقل، وهو إيصال استلام البضاعة récépissé، نتيجة البساطة والسلاسة في إصداره، خصوصا وأنه يتضمن البيانات الكافية لإثبات عقد النقل.

لقد أبانت التعاملات المتكررة بوثيقة النقل البرية عن الدور المزدوج لهذه الوثيقة، فهي تمثل وسيلة لإثبات عقد النقل البري، كما لها دور في تمثيل البضاعة.

أ. دور الوثيقة في إثبات عقد النقل البري:

هو سند كتابي لإثبات عقد النقل، وذلك لاشتماله جميع البيانات الضرورية في عقد النقل، كما أنه يعتبر قرينة على صحة البيانات المدرجة فيه. تلعب هذه التذكرة دورا رئيسيا عند ولوج باب المسؤولية، فهي من ستحدد حالة البضاعة قبل النقل وبعده، وعلى أساسها يمكن تحديد الضرر اللاحق بها ومدى جسامته، هذه الوثيقة أيضا هي وسيلة إثبات يحتكم إليها في حالة نشوب نزاع بين أطراف العلاقة العقدية، كآجال سداد الأجرة، أو خروج الناقل عن المسار المحدد، وتبقى لهذه التذكرة حجة أو قرينة بسيطة بين أطراف العلاقة العقدية يمكن إثبات عكسها، غير أن حجيتها تبقى مطلقة في مواجهة الغير.

ب. دور وثيقة السفر في تمثيل البضاعة:

تبقى لهذه الوثيقة وظيفة أخرى، وهي تمثيل البضاعة المسلة للناقل، إذ تعتبر من السندات التجارية القابلة للتداول إما عن طريق التظهير أو حوالة الحق، إذا كانت هذه التذكرة لحاملها أو لأمر، يفيد هذا الكلام أن حائز التذكرة يمكنه أن يتصرف في ملكية البضاعة بالتصرف مباشرة بوثيقة النقل، كأن يقوم بإعادة بيع البضاعة لطرف آخر من خلال التظهير، هذا الفعل لا يمكن أن يتم إذا كانت الوثيقة إسمية لأنها غير قابلة للتداول. (يجب التنبيه هنا إلى أن إيصال البضاعة récépissé لا يمثل البضاعة ولا تقوم حيازته مقام حيازة البضاعة –عكس الوثيقة– لأنه لا يصلح قانونا لتمثيل البضاعة، بل يقتصر دوره على الإثبات فقط).