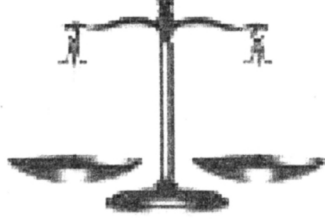


الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

كلية الحقوق



مذكرة لنبيل خماسة الماجستير في قانون النقل

مذكرة لنبيل خماسة الماجستير في قانون النقل

تحت إشراف الأستاذ:
كحلولة محمد

إعداد الطالبة:
خليفي مريم

لجنة المناقشة:

- الأستاذ قلفاط شكري: أستاذ التعليم العالي بجامعة تلمسان.....رئيسا.
- الأستاذ كحلولة محمد: أستاذ التعليم العالي بجامعة تلمسان.....مقرا.
- الأستاذ بن عمار محمد: أستاذ التعليم العالي بجامعة تلمسان.....عضوا.
- الأستاذة بوخاتمي فاطمة: أستاذة محاضرة بجامعة وهران.....عضوا.

السنة الجامعية 2004/2003

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الفصل

جینا فرحت طبرہ (الانشاء)
دہر نوح ذوق (الریح) والوطن
د جینا اور کن جینا (النساء)
د صوفی (النبأ)

خ:

والدی (الکریم)

و اکل من (الصحب) ...

كلمة شكر

اشكر الاستاذ الدكتور محمد عبد الحق بجامعة تكساس الذي كان لي المرجع في
تتبع هذا العمل بصاحبه القيمة وملاحظاته النيرة للإنجاز هذه المذكرة ليستفيد منها كل

طالب علم من بعد.

واشكر جميع أساتذتي الكرام بكلية الحقوق.

كما أشكر بالتحديد بالخاصة للأساتذة الأجلاء وأعضاء لجنة المناقشة.

المقدمة

يعتبر النقل من أعمق الظواهر التي لازمت تاريخ البشرية في كل عصورها، ظاهرة ارتسمت لها أثرا واضحا في سائر ألوان النشاط الإنساني في ظل الحياة التي يجيا بها و هذا راجع لارتباطه الوثيق بالفكر البشري.

و لا شك أن ذبوع و شمول و سائل النقل الآلية الجوية و البحرية و البرية و انتشارها على النحو الذي نراه اليوم زاد في أهميته كعملية حيوية تبعا لنمو العلاقات بين مختلف البلاد و الشعوب سواء من الناحية الاقتصادية أو الاجتماعية أو الفكرية و كانت هذه الأهمية تبرز من خلال اهتمام الدول بتوسيع شبكاتها في هذا المجال.

و يعد النقل البري من بين مختلف أنواع النقل الذي لاغنى للأفراد عنه في حياتهم اليومية أيا كانت أوجه النشاطات التي يمارسونها و هو يعتبر من العوامل التي تساهم في رفع الاقتصاد الوطني لصلته بالقطاعات الاقتصادية، ففي المجال الصناعي لا يمكن أن يكون هناك تبادل للسلع و توزيعها من مكان لآخر إلا عن طريق نقلها فيحصل كل فرد على متطلباته ويستفيد بذلك الصانع من تصريف منتجاته و على غرار ذلك بالنسبة لمجالات الزراعة و الخدمات و كذا بالنسبة للسياحة حيث أن تشييد شبكة نقل ميسرة بين المدن داخل الدولة يؤدي إلى فتح حركة سياحية و اسعة تنعكس نتائجها إيجابا على اقتصادها القومي.

و من أجل ذلك سارعت الدول إلى التطوير في وسائل النقل البرية و استعمال أحدث الطرق و أهم ما جاءت به التكنولوجيا و الاختراعات الحديثة فكان نتاج ذلك تلك الثروة الهائلة من الآلات بمختلف أشكالها و أحجامها التي تتسابق فيما بينها من أجل توفير أحسن الخدمات و أجودها، فكلما كان البلد يملك شبكة محكمة من النقل كلما كان اقتصاده أكثر متانة لمواجهة المنافسة الدولية.

و عن انعكاس النقل على الجانب الاجتماعي فهو يكون حلقة الوصل ما بين المجتمعات لأنه يؤدي إلى التقريب بين الدول و الأفراد بفضلته تتقارب الثقافات الشعبية و تتعارف المجتمعات البشرية و ينتقل التقدم العلمي من المجتمعات المتخلفة إلى المجتمعات المتقدمة و كان مؤدى ذلك تقليل الفوارق فيما بينها و إحداث نوع من التوازن الاجتماعي سواء على الصعيد الداخلي أو الدولي.

« فلا يوجد تصرف من تصرفات الإنسانية أو رغبة من رغبتها إلا وتنطوي في نشأتها و تكوينها أو في تمامها و تنفيذها من أساسها إلى قمتها على انتقال: انتقال أشخاص أو أشياء أو أفكار ...، النقل هو الحياة: حياة الأفراد، و حياة الشعوب »⁽¹⁾

و مثلما الشأن بالنسبة للجوانب الاقتصادية و الاجتماعية فإن للنقل انعكاس ايجابي و مباشر على الفرد عن طريق توفير الوقت و الجهد للوصول إلى الأماكن التي يقصدها حيث أصبح بإمكان الشخص أن يطوي المسافات في ساعات قليلة جدا.

إن النقل البري الذي يرتسم له حدودا داخل الدولة يسمى نقلا داخليا و في معرضه أولت الجزائر اهتمامات خاصة و عناية مميزة عن طريق تنظيمه بنصوص قانونية مختلفة⁽²⁾ تهدف إلى التحكم و ضبط سير خطة النقل.

و من أجل ذلك تسعى الدولة جاهدة إلى وضع و انتهاج سياسة وطنية شاملة لإنشاء و صيانة شبكة الطرقات باعتبارها المحور الأساسي و الجوهرى في مجال النقل البري.

و اعتماد برنامج استراتيجي بالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية و هو ما قامت به عندما رفعت احتكارها لهذا النوع من النقل بموجب القانون رقم 13-01 الصادر في

(1) - الدكتور: علي البارودي القانون التجاري (العقود و عمليات البنوك التجارية) الدار الجامعية ص 101.

(2) - القانون رقم 88 - 17 المؤرخ في 29 رمضان 1408 الموافق لـ 10 ماي 1988 يتضمن " توجيه النقل

البري و تنظيمه" الجريدة الرسمية رقم 19 صفحة 783

- المرسوم التنفيذي رقم 90 - 391 المؤرخ في 14 جمادى الأولى 1411 الموافق لـ 1 ديسمبر 1990

وتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي ، الجريدة الرسمية رقم 54 صفحة 1711.

- القانون رقم 90 - 35 المؤرخ في 08 جمادى الثانية 1411 الموافق لـ 25 ديسمبر 1990 يتعلق

بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في استعمال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية رقم 56 صفحة 1796.

- المرسوم التنفيذي رقم 91 - 61 المؤرخ في 08 شعبان 1411 الموافق لـ 23 فبراير 1991. يتضمن

إحداث مجلس وطني للنقل البري تشكيله و تنظيمه وعمله. الجريدة الرسمية رقم 09 ص 355.

07 أوت 2001. المتضمن: "توجيه النقل البري و تنظيمه" فاعتمدت نظام الامتياز فاتحة المجال للقطاع الخاص من أجل الاستثمار لجلب الإمكانيات المادية و المالية و التقنيات الحديثة التي يحتاج إليها قطاع النقل بالسكك الحديدية.

إذن فالجزائر تضاعف جهودها فيما يتعلق بميدان النقل البري خاصة و أنها على أهبة الإنضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة (OMC) بعدما أبرمت اتفاقات الشراكة مع الإتحاد الأوروبي.

و يظهر ذلك من خلال مبادراتها الرامية إلى تشجيع و تحسين الخدمات السياحية و توفير الأمن عبر شبكات النقل.

أما فيما يتعلق بالنقل الدولي و الذي يتجاوز حدود الدولة إلى دول أخرى فإننا نلاحظ بأن القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 قد أهمل هذا الجانب بافتقاره إلى نصوص تقرر الاهتمام بصيانة شبكة الطرق ما بين الجزائر و الدول الحدودية لها سواء سكك حديدية أو طرقات غير أن الدولة تحاول تدارك هذا الأمر بخصوص البلدان العربية المجاورة لأن ذلك سيساهم بجدية في بناء مرتكزات الاقتصاد الوطني.

و إن كان النقل البري ينقسم بحسب المناطق المجتازة إلى نقل داخلي ضمن حدود الدولة الواحدة و نقل دولي يتعدى حدود الدولة إلى دولتين أو أكثر فإنه ينقسم بحسب ماهيته أو محله إلى نقل الأشخاص (الركاب و المسافرين) و نقل الأشياء (البضائع).

و استنادا لما تقدم و رغم ما يثرى عليه من جوانب إيجابية فقد و اكب ذلك ظهور بعض الأخطار التي أصبحت تهدد سلامة الأفراد خاصة بالنسبة لنقل الأشخاص، فأصبح من اللازم وضع تنظيم قانوني دقيق يحكم هذه العمليات.

- المرسوم التنفيذي رقم 91 - 195 المؤرخ في 18 دي القعدة 1411 الموافق لـ 21 يونيو 1991 يتضمن و يحدد الشروط العامة لممارسة النقل البري للمسافرين والبضائع. الجريدة الرسمية رقم 27 ص 1045.
- القرار مؤرخ في 19 دي الحجة 1417 الموافق لـ 26 أبريل 1997 يتضمن الموافقة على نضام نمودجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي. الجريدة الرسمية رقم 60 صفحة 75.
- القانون رقم 13 - 01 الموافق لـ 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

و أمام هذا الوضع كان لابد من إفراغ عملية النقل في شكل عقد يلزم القائم بها بذل قصارى جهده في المحافظة على سلامة المسافر و أمنه و يضمن حقه فيما لو تعرض للضرر و هو ما يسمى بعقد النقل البري للأشخاص، سواء كان نقلاً بالسيارات أو بالسكك الحديدية.

و عليه فإن عقد نقل الأشخاص عقد تجاري يكفي لإنعقاده تطابق إرادة طرفيه (الناقل و الراكب) و هو يخضع للقواعد العامة في انعقاده و الغالب جدا أن تكون جميع شروطه مسبقة الوضع من قبل الناقل و لا يكون للمسافر سوى قبولها أو رفضها فهو من عقود الإذعان حيث لا مجال لمناقشة الشروط من قبل الراكب.

كما أن الغالب بالنسبة للناقل أن يكون في حالة إيجاب عام و دائم لا ينقصه سوى، قبول المسافر صراحة أو ضمنا.

و عن إثباته فيكون بجميع طرق الإثبات شأنه شأن أي عقد تجاري لأن النقل بالنسبة للناقل يعد عملاً تجارياً أما بالنسبة للراكب فقد يعتبر مدنياً أو تجارياً حسب الأحوال، فإن كان تاجر و سافر لقضاء حاجته التجارية اعتبر العقد تجارياً أما وإن كان غير ذلك اعتبر العقد عملاً مدنياً يجب اتباع قواعد الإثبات المدني في مواجهته، كما أن لتذكرة النقل إن وجدت دوراً كبيراً في الإثبات.

و يؤكد هذا العقد التزامات على عاتق طرفيه، أهمها بالنسبة للراكب دفع أجرة النقل و بالنسبة للناقل الالتزام بضمان سلامة المسافر.

وقد نظم المشرع الجزائري عقد النقل البري في الفصل الرابع من القانون التجاري و نظم عقد النقل البري للأشخاص في المواد من 62- 68 من هذا القانون و هو في حقيقة الأمر قد نظم مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص.

هذه المسؤولية التي تتولاها بالدراسة تعد الأثر الهام المترتب على عقد النقل و التي طالما كانت في واجهة البحث القانوني و كثيراً ما رسم لها الفقه و القضاء خطوطاً في مجال التطبيق فجاءت مباشرة لما استجد في العصر الحديث من نهضات علمية و صناعية انعكست بشكل مباشر على تطور آلات النقل الآلية.

و تظهر أهميتها من خلال تناولها للحالات المتشعبة للأضرار التي تنتج خلال سير عملية النقل و التي لا يجد المتضرر منها سوى التوسل بالمسؤولية ما أجل توفير التعويض له قانوناً

و من هذا المنطلق فإن مسؤولية الناقل البري للأشخاص التي استوجبت من الفقة و الاجتهاد القضائي تحليلا و تكييفا من أجل تطبيقها تطرح مسائل قانونية متباينة تفرغ ضمن الأشكالية التي نطرحها في هذا البحث والتي تدور حول الطبيعة القانونية المميزة لمسؤولية الناقل وهل من وجود لأساس قانوني محدد و واضح تبرر به حالة قيامها؟ و كذا يقتضي التساؤل حول ما إذا كان هذا النظام قد نجح في توفير الحماية الكافية للراكب المتضرر.

هذه التساؤلات و غيرها هي ما سنشمله في البحث تركيزا و من أجل ذلك تكون خطة الدراسة جامعة بين فصلين نتطرق في الأول إلى: النطاق القانوني لمسؤولية الناقل البري و الذي سنبحث فيه طبيعة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل و أساسها الذي تقوم عليه، كما نتعرض لنشوء المسؤولية و حالات قيامها.

و في الفصل الثاني إلى: حدود مسؤولية الناقل و بيان كيفية التعويض عنها و نعالج في هذا الفصل: الوسائل القانونية و الاتفاقية لدرء مسؤولية الناقل و الآثار الناجمة عن تقرير مسؤولية الناقل التي تنطوي على الدعوى القضائية التي تستهدف التعويض .

الفصل الأول:

النطاق القانوني لمسؤولية الناقل البري

الأشجار

الفرع الأول: تطور مسؤولية الناقل: من تطبيق قواعد المسؤولية

التقصيرية نحو تجسيد قواعد المسؤولية العقدية.

أولاً: إخضاع الناقل البري للأحكام المنظمة للمسؤولية التقصيرية.

قد نالت طبيعة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل البري القسط الأكبر من اهتمام الفقه والقضاء الفرنسي باعتبارها موضوعاً من مواضيع المسؤولية المدنية، هذه المسؤولية التي استأثرت مجالات للبحوث و الإجتهدات الفقهية والقضائية في فرنسا واستحدثت لها ميداناً خصباً مليئاً بالأحكام القضائية والتشريعات المختلفة فيما تقتضيه بنظائرها: نظام

المسؤولية التقصيرية باعتبارها الأصل ونظام المسؤولية العقدية كاستثناء⁽¹⁾

فباعتبار أن المسؤولية العقدية تنشأ عن الإخلال بالتزام أصلي في العقد وأن المسؤولية التقصيرية تنشأ عن الإخلال بالتزام قانوني فإنه ومن الطبيعي أن ينشأ عن هذا الإخلال أضرار تعدد في مصدرها وتختلف وقد تكون الأشياء الغير حية هي مصدر الضرر الذي يصيب الشخص ذلك من خلال التطور الإقتصادي والتكنولوجي وما رافقه من التطور الهائل في وسائل المواصلات وازدياد المخترعات الحديثة الذي أدى إلى كثرة الحوادث خاصة في مجال النقل، كل ذلك صار يعرض الناس للكثير من المخاطر ويهدد أرواحهم بإلحاق الأضرار بها والمساس بأمنها وسلامتها.

ومن أجل توفير الحماية الكافية للأشخاص من جراء حوادث النقل كان مؤدي ذلك أن تقرر المسؤولية الناشئة عن الأشياء الغير حية والتي تعتبر مسؤولية حديثة في حد ذاتها كان الفضل للقضاء في إبرازها لعالم الوجود.

بداية لم تلتف المسؤولية الناشئة عن الأشياء الغير حية وجهة نظر واضعي القانون المدني الفرنسي لعام 1804 نتيجة لندرة استعمال الآلات الميكانيكية التي كانت قليلة الانتشار آنذاك.

(1) تعتبر المسؤولية العقدية استثناءً لأنها لا تقوم إلا بتوفير شروط معينة وما لم تتوفر هذه الشروط فلا مناص من الرجوع إلى الأصل وهو المسؤولية التقصيرية.

وقد ظلت الأضرار التي تحدثها هذه الأشياء الغير حية منذ صدور القانون المدني الفرنسي خاضعة للأحكام المنظمة للمسؤولية عن الأفعال الشخصية⁽¹⁾. بتطبيق القواعد المنصوص عليها في المادتين: 1382 فقرة أولى والمادة 1383 من هذا القانون⁽²⁾ واللذان يجعلان المرء مسؤولاً عن الأضرار التي يسببها للغير.

وهذا ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في بادئ الأمر عندما أخضع الناقل إلى القواعد الخاصة بالمسؤولية التقصيرية⁽³⁾ مستندا في ذلك إلى نص المادة: 1382 مدني فرنسي السابقة الذكر التي توجب وتلزم الراكب من أجل حصوله على التعويض إثبات خطأ الناقل عندما نصت: "... يوجب على من أوقع هذا الفعل الضار بخطئه أن يعرض ...". وبذلك يكون عبء إثبات خطأ الناقل على عاتق الراكب، ومن هذا المنطلق فإنه لا تقوم مسؤولية الناقل إلا بإثبات الخطأ الذي ينسب إليه باعتباره المسؤول عن الضرر وفقا للقواعد العامة للمسؤولية.

هذا واستقر الفقه والقضاء على ذلك مدة من الزمن فوجد الراكب المضروب نفسه أمام صعوبة إذا لم نقل استحالة حصوله على التعويض إذا كان عليه أن يثبت الخطأ من جانب الناقل، فبقدر ما كان لهذا الإثبات من صعوبة إذ يعتبر أمر مرهق بقدر ما كان يضيع بشكل جدي حق الراكب في الحصول على التعويض من جراء الضرر الذي لحقه أثناء عملية النقل، وعلى إثر ذلك عمد رجال الفقه والقضاء جاهدين من أجل تخفيف عبء الإثبات على الراكب المصاب وتيسير حصوله على التعويض وهذا ما قامت به المحاكم

(1) الدكتور: علي علي سليمان - دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الغير - المسؤولية عن فعل الأشياء - التعويض) الطبعة الثانية - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - طبعة 1989 صفحة 86.

(2) تنص المادة: 1382 فقرة أولى من القانون المدني الفرنسي بما يلي: "كل فعل أيا كان يقع من الإنسان ويحدث ضررا بالغير يوجب على من أوقع هذا الفعل الضار بخطئه أن يعرض هذا الضرر". كما تنص المادة 1383 من القانون المدني الفرنسي على أن: "المرء لا يسأل عن الضرر الذي سببه بفعله و حسب بل يسأل أيضا عما سببه بإهماله أو بعدم تبصره".

(3) الدكتور عادل علي المقلادي - مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص " دراسة مقارنة - مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع - عمان طبعة 1997 ص 75.

وكذا القضاء الذي لجأ إلى بعض الوسائل دونما الحاجة إلى الرجوع إلى النصوص القانونية ولتحقيق هذا الغرض اتبع الوسائل التالية:

1) التشدد في تقرير و فرض طائفة من الواجبات القانونية:

بداية قام القضاء الفرنسي بمد سلطته فأخذت المحاكم تفرض بعض الواجبات القانونية على كل من يستعمل الأشياء الخطرة⁽¹⁾ التي يمكنها أن تحدث ضرراً فكان من واجب كل مستعمل لهذه الأشياء الخطرة أن يتخذ جميع الإحتياطات اللازمة لكي يحول دون أن يحدث هذا الضرر، وإذا لم يفعل كان مسؤولاً، وهذا ما تم فرضه على متعهدي النقل وخاصة شركات السكك الحديدية بأن تعمل على اتخاذ جميع الإحتياطات والإجراءات اللازمة من أجل الحفاظ على سلامة الركاب والمسافرين وتفادي وقوع الحوادث التي تضر بأمنهم وسلامتهم.

وبالرغم من فرض هذه الواجبات القانونية غير أنها لم تكن مجدية وكافية لسببين أساسيين: أ) أنها وإن كانت تعمل من أجل التساهل في إثبات الخطأ إلا أنها تلقى على عاتق المضرور عبء إثبات أن المسؤول لم ينفذ جميع التدابير والإحتياطات الضرورية الواجبة والمفروضة عليه وأنه قد قصر في واجباته⁽²⁾ وهو أمر عسير فكان عبء إثبات الخطأ ما يزال يثقل عاتق المضرور.

ب) إن منح القاضي السلطة التقديرية لتقرير الواجبات القانونية المفروضة ليس له معيار واحد بل يختلف من قاض لآخر وبذلك تهتز الثقة لدى المتقاضين من حسن هذا التقدير.

2) التوسع في تفسير فكرة الخطأ باللجوء إلى اعتماد قرائن الأحوال:

توسع القضاء الفرنسي في تفسيره لفكرة الخطأ فاعتبر ان بعض الحوادث تحمل في ذاتها الدليل على خطأ متعهدي النقل وتعتبر دليلاً كافياً على خطأ المسؤول و هذا ماسمي بقرائن الأحوال، حيث عمل القضاء في بعض أحكامه الى تسهيل اثبات الخطأ باستنباط هذه القرائن مثل: حالة اصطدام قطارين أو سيارتين أو خروج القطار عن الخط الحديدي و كذا حالة سقوط أحد الركاب من باب سيارة النقل أو أحد عربات القطار.

(1) قد تم فرض هذه الواجبات القانونية على مستعملي وسائل النقل بمختلف أنواعها (السيارات قطارات... الخ) لأنها اعتبرت من الأشياء الخطرة لما يمكن ان تحدثه من أضرار معتبرة فتم فرض اتخاذ كافة الإحتياطات لتفادي الحوادث الناتجة عن عمليات النقل.

(2) الدكتور: علي علي سليمان- المرجع السابق - ص 86.

غير أنه يأخذ عن قرائن الأحوال باعتبارها وسيلة من الوسائل المخففة للإثبات أنها لم تكن إلا قرائن قضائية خاضعة في تقديرها لمحكمة الموضوع⁽¹⁾ (قضاة الموضوع) فهي التي كانت تقوم إلى جانب تقديرها للواجبات القانونية بتقدير قرائن الأحوال دونما خضوعها لرقابة المحكمة العليا أو محكمة النقض.

وكثيرا ما كان قضاة الموضوع يختلفون في تقديرهم لهذه القرائن والواجبات فأدى ذلك إلى عدم إطمئنان المتقاضين إلى ما يكون عليه تقدير القاضي. وبذلك أصبحت هذه الوسيلة غير كافية⁽²⁾ فعُدل عنها من أجل البحث عن وسيلة أكثر جدوى.

3) نظرية الإلتزام بالسلامة:

أمام استحالة الطريقتين السابقتين لجأ القضاء الفرنسي إلى إنشاء التزامات في بعض العقود ورأى الفقهاء أنه لا بد من التوسع في مضمون بعض العقود وأن أهم هذه الإلتزامات هو ذلك الإلتزام بضمان السلامة⁽³⁾ الذي ابتكر في عقد النقل فقرر القضاء أنه على الناقل أن يقوم بتوصيل المسافر سليما معافى (sain et sauf)، واعتبر هذا الإلتزام التراما بتحقيق نتيجة، فقال أنصار هذه النظرية أن الناقل عند نقله للركاب لا يلتزم بتوصيلهم إلى غايتهم بل هو ملزم أيضا بضمان سلامتهم طيلة مدة الرحلة.

ولكن وعلى الرغم من ذلك فقد وجهت لهذه النظرية انتقادات صبت في مجملها على أنه: بالنسبة لهذه النظرية لا تطبق ولا يكون لها مجال للعمل بها إلا في الحالات التي يكون فيها عقد (عقد النقل) وبالتالي فإن الإلتزام بضمان السلامة يتماشى تبعا مع وجود العقد و بذلك فنظرية الإلتزام بضمان السلامة لا تشمل سوى المتعاقدين.⁽⁴⁾

(1) الدكتور: محمود جلال حمزة - المسؤولية الناشئة عن الأشياء الغير حية في القانون المدني الجزائري (دراسة مقارنة بين القانون المدني الجزائري والقانون المدني الفرنسي والقانون المدني المصري) ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر 1988 صفحة 99.

(2) وفي هذا السياق نجد أن القضاء المصري تأثر بما جاء به القضاء الفرنسي حيث أنه حاول تخفيف عبء الإثبات فسلك نفس المسالك التي سلكها القضاء الفرنسي فعمد إلى التوسع في فرض الواجبات القانونية على عاتق متعهدي النقل و أوجب اتخاذ الإحتياطات اللازمة للوقاية من حوادث النقل كما لجأ في بعض أحكامه و من أجل تسهيل إثبات خطأ الناقل إلى استنباط قرائن الأحوال التي تصاحب ظروف الحادث و اعتبرها دليلا على وقوع الخطأ.

(3) هذا الإلتزام الذي أخذت به محكمة النقض الفرنسية في عقد نقل الأشخاص بحكمها الصادر في: 21 فبراير

4) اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي:

أمام موجة التطورات الصناعية و التقدم التقني وازدياد استعمال الآلات الميكانيكية وتطور وسائل النقل والمواصلات وما كان يرافقها من زيادة في حوادث النقل ترك الراكب المضرور يتحمل عبء إثبات خطأ الناقل طبقا لنص المادة 1382 مدني فرنسي من أجل الحصول على التعويض. هذا التعويض الذي رفض تقريره لصعوبة إثباته خطأ الناقل. ونتيجة لفشل الوسائل السابقة التي اعتمدها الفقه والقضاء من أجل تخفيف عبء الإثبات و تيسير الحصول على التعويض وجد القضاء نفسه مضطرا إلى إيجاد الحل العادل الذي يعين المضرور ففتح الباب أمامه لاكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1384⁽¹⁾ مدني فرنسي فوجد ضالته فيها.

وبعد أن كانت الفقرة الأولى من هذه المادة لا تعتبر ذات قيمة قانونية وصلت إلى درجة القاعدة الخاصة، وذلك بعد الإهتمام خاصة بالعبارة الأخيرة من الفقرة الأولى منها ، التي تنص على أن: " ... والأشياء التي تكون تحت حراسته ... " وبذلك أصبحت هذه المادة هي التي تحكم المسؤولية عن حراسة الأشياء بدون منازع⁽²⁾.

ولما كان هذا الإكتشاف الجديد مواكبا للتطور الصناعي وانتشار وسائل المواصلات وتفاقم حوادث النقل، ذهبت محكمة النقض الفرنسية واختارت تطبيق المادة 1384 الفقرة (1) من القانون المدني الفرنسي على الناقل⁽³⁾

وقد ذهبت المحكمة في بادئ الأمر إلى القول بأن القرينة التي تقيمها هذه المادة هي قرينة تقبل إثبات العكس فتسقط بإقامة الدليل على انعدام الخطأ⁽⁴⁾ فكانت تشترط أن يثبت

(1) تنص المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي: " إن الإنسان مسؤول ليس فقط عن الضرر الذي يحدثه بفعله الشخصي ولكنه مسؤول أيضا عن الضرر الذي يسببه للأشخاص الذين يسأل عنهم و الأشياء التي تكون تحت حراسته."

(2) Christian Lapoyade des champs : droit des obligations 1998 ellips page : 204.

(3) الدكتور: عادل على المقدادي. المرجع السابق - صفحة 76.

(4) الدكتور: بلحاج العربي - النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري - الجزء الثاني - الواقعة القانونية -

ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر - طبعة 1999 - صفحة 349

الراكب وجود عيب في وسيلة النقل أو وجود نقص في الصيانة، فتسقط مسؤولية الناقل إذا أثبت عدم خطأ منه وأنه بذل كل العناية اللازمة.

ثم قررت بعد ذلك بأن هذه القرينة على خطأ الحارس لا تسقط بإقامة الدليل على انعدام الخطأ بل يتعين على الناقل ليتخلص من المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي.

ثانياً: ترسيخ قواعد مسؤولية الناقل العقدية:

بعد صدور القانون المدني الفرنسي في سنة 1804 نص في المادة 2/1773 منه على أن النقل بطريق البر للأشخاص والأشياء يعد نوعاً من أنواع الإيجار⁽¹⁾.

ثم نص في المادة 1782 على أن ناقل الأشياء عن طريق البر يخضع لنفس الإلتزامات المفروضة على صاحب الفندق.

وأضاف في المادة 1784 على أن ناقل الأشياء مسؤول عن فقد أو هلاك الأشياء التي ينقلها ولا يستطيع أن يعفي نفسه من هذه المسؤولية الملقاة على عاتقه إلا إذا أثبت أن هذا الهلاك أو التلف أو الضياع كان ناتجاً عن قوة قاهرة وأنه لم يستطع تفادي حصول الضرر فالقانون المدني الفرنسي جعل على عاتق ناقل الأشياء التزاماً بنقل البضائع والأشياء المنقولة وإيصالها سليمة إلى المكان المقصود فطبق عليه قواعد المسؤولية العقدية التي لا يستطيع أن يتخلص منها ما لم يثبت أن ذلك راجع إلى سبب أجنبي عنه.

بيد أن ما يأخذ على هذا القانون أنه لم يتعرض ولم يدرج نصوصاً قانونية تنظم ناقل الأشخاص.

وكان من حصيلة ذلك أن اختلفت الآراء حول نقل الأشخاص فيما إذا كان يعتبر عقداً يتضمن التزام الناقل بإيصال المسافرين سليمين قياساً على نقل الأشياء. أولاً يعتبر عقداً بمعنى أن كل ما يقتصر به التزامه على تمكينهم من الإنتفاع بوسائل النقل التي يضعها تحت تصرفهم دون أن يضمن سلامتهم.

فإن كان التزامه هو الإلتزام الأول فالناقل يسأل عن الحوادث التي تصيب الركاب في أثناء النقل مسؤولية تعاقدية باعتبار أن هذه الحوادث إخلال من جانبه بالتزام السلامة.

أما إن كان التزامه هو الإلتزام الثاني: فلا يعتبر الناقل مخلاً بالتزاماته العقدية إذا وقع للركاب حادث أثناء النقل ولا يسأل عن ذلك إلا طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية.

(1) الدكتور: علي علي سليمان - المرجع السابق ص 157.

ومما جرى العمل به في القضاء الفرنسي طيلة القرن التاسع عشر هو اعتبار الناقل غير ملزم بسلامة الركاب⁽¹⁾ ولا يجوز للراكب الذي أصيب بحادث أثناء الرحلة الرجوع على الناقل إلا طبقا لقواعد المسؤولية التقصيرية وعليه أن يثبت خطأ الناقل حسب ما جاءت به المادتين 1382 و 1383 من القانون المدني الفرنسي.

ولكن منذ أن اتسع استعمال المواصلات وتعددت النشاطات بين الناس وتنوعت تكاثرت الأضرار نتيجة هذا التوسع والشمول في استعمال وسائل النقل الآلية، إزاء ذلك تحول القضاء عن مذهبه السابق⁽²⁾ واستقر ابتداء من سنة 1911 على أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية من طبيعة عقدية تنطوي على التزامه بضمان سلامة الركاب خاصة بعد أن أصبح حكم المادة 1384 فقرة أولى لا يخلو من الصعوبات التي طالما جعلت الناقل يتخلص من المسؤولية لصعوبة إثبات الراكب لخطئه.

وتبعاً لذلك: أقرت محكمة النقض الفرنسية هذا الإلتزام عندما رأت بأن إفراغ قواعد المسؤولية العقدية على الناقل أصلح للراكب و أضمن من أجل حصوله على التعويض فما عليه سوى إثبات الضرر ووجود عقد⁽³⁾ بينه وبين الناقل وعلى هذا الأخير أن يتخلص من المسؤولية الملقاة على عاتقه بإثباته أن ذلك راجع إلى سبب أجنبي عنه، ولعل القرار الشهير الصادر بتاريخ 21-11-1911 عن محكمة النقض الفرنسية هو الذي أكد وجود هذا الإلتزام وأقر المسؤولية العقدية للناقل ولكنه كان خاصا بالناقل البحري، هذا القرار الذي أيد قرار محكمة استئناف الجزائر المؤيد لقرار محكمة الموضوع.

غير أنه بتاريخ: 27 ديسمبر 1913 صدر قرار كان له أثر كبير في مجال النقل البري حيث كان هذا القرار خاصا بالنقل البري والذي أكد وجود التزام بضمان السلامة الذي يترتب عن الإخلال به مسؤولية الناقل التعاقدية.

(1) الدكتور: سليمان مرقس. الوافي في شرح القانون المدني في الإلتزامات في الفعل الضار والمسؤولية المدنية الأحكام العامة - المجلد الثاني - الطبعة الخامسة - دار الكتب القانونية شتات مصر - المنشورات الحقوقية صادر ببيروت لبنان - 1988 صفحة 51.

(2) وهنا ما ذهب إليه القضاء المصري عند اعتباره لمسؤولية الناقل عن إصابات الركاب مسؤولية عقدية ثم اعتبرها ابتداء من سنة 1912 مسؤولية تقصيرية ثم عاد من جديد إلى رأيه الأول واعتبرها مسؤولية عقدية.

(3) تشير إلى أن القضاء الفرنسي اشترط وجود تعاقد على النقل مقابل أجرة من أجل تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على الناقل و ذلك عكس حوادث النقل المجاني حيث يكون هذا النقل بدون أجرة الذي أخضعها لقواعد المسؤولية التقصيرية لعدم وجود عقد في هذا النوع من النقل.

وننوه إلى ما يراه الفقه بالنسبة لاعتبار مسؤولية الناقل عقدية وانطواء ذلك على التزامه بضمان سلامة الراكب بشكل أساسي، فالفقه الفرنسي انقسم رأيه واختلف: فأغلبية الفقهاء الفرنسيين أيدوا ما جاء به القضاء واعتبروا الناقل مسؤولاً مسؤولية عقدية لاحتواء عقد النقل على التزام الناقل بسلامة الراكب وهو الالتزام الأساسي الذي يتحمله. ولا يمكن اعتباره قد نفذ التزامه إلا إذا أوصل الراكب سالماً إلى المكان المقصود. غير أن عدداً آخر من الفقهاء اعترض على اعتبار الناقل مسؤولاً مسؤولية عقدية تجاه الراكب، واعتبروا ذلك مجرد افتراض⁽¹⁾ مادام العقد لم يتضمن نصاً صريحاً يوجب على الناقل الحفاظ على سلامة الراكب.

بل وقد ذهب بعض الشراح للقول بأن القضاء قد تعدى وظيفته في تفسير العقود إلى تكوينها وخلقها ولا يعدو أن يكون هذا الإلتزام بضمان سلامة المسافر سوى من خلق القضاء نفسه.

لكن هذه الاعتراضات الموجهة إلى المسؤولية العقدية للناقل لم تؤثر في تقرير هذا الإلتزام على عاتقه واعتباره التزاماً أساسياً مضمونه توصيل الراكب سليماً إلى المكان المتفق عليه. و عن موقف المشرع الجزائري من طبيعة مسؤولية الناقل فإن المشرع قد نظم عقد نقل الأشخاص بالقانون التجاري في المواد من 62 إلى 63 على الرغم من أنه وضعها تحت عنوان: عقد نقل الأشخاص إلا أنه في الحقيقة نظم مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص، وقد نص في المادة 62 من القانون التجاري على:

"يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد" و مما يستشف من نص هذه المادة أن المشرع اعتبر التزام الناقل بسلامة الراكب موجب قانوناً وأن مسؤولية الناقل تجاه الراكب تعاقدية ناشئة عن الإخلال في تنفيذ العقد، وأضاف المشرع في نص المادة 63 من القانون التجاري على إمكانية الناقل دفع هذه المسؤولية عن طريق السبب الأجنبي وقد نصت المادة بما يلي: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن القوة القاهرة أو الخطأ المسافر."

(1) الدكتور - عادل على المقناني - المرجع السابق ص: 79.

ونقول بأن مسؤولية الناقل التعاقدية تترتب عند إخلاله بأهم التزام يتحمله وهو الإلتزام بضمان سلامة الراكب، غير أنه ليس الإلتزام الوحيد الذي يتحمله بل إلى جانبه عدة التزامات أخرى ناتجة عن عقد النقل.

بل ونضيف أن مسؤولية الناقل التعاقدية تكون كذلك عند عدم وصول الراكب في المعاد المحدد حسب ما جاء في العقد أو ما اتفق عليه الطرفين والأمر نفسه في حالة تلف أو هلاك أمتعة المسافر، غير أنه وبخصوص هذه الحالة فنفرق ما بين نوعي الأمتعة حيث تكون المسؤولية تعاقدية عند هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة فيما تكون مسؤولية الناقل تقصيرية عند ضياع أو تلف أو هلاك أمتعة الراكب اليدوية.

وأمتعة الراكب اليدوية على خلاف أمتعته المسجلة فهي لا تسلم إلى الناقل وإنما تظل في حيازة الراكب وتحت حراسته في أثناء النقل فيبقى محتفظا بها معه مدة الرحلة، وهي عبارة عن أشياء صغيرة كحقائب اليد وآلات التصوير ... إلخ.

هذه الأمتعة لا تدخل ضمن عقد النقل وإنما يسمح الناقل بأن يحملها الراكب معه دون مقابل شرط أن لا تحتوي على أشياء يحظر نقلها كالأسلحة والمخدرات والمتفجرات. كما يجب أن لا تحتوي هذه الأمتعة اليدوية على ما يزعج المسافرين كإصدارها لروائح كريهة أو أصوات مزعجة تزعج راحتهم أثناء الرحلة.

وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولا عن ضياع أو هلاك أو تلف هذه الأمتعة تعاقديا بل تكون المسؤولية الملقاة على عاتقه تقصيرية لأنها لا تدخل ضمن عقد النقل لأن التزام الناقل بنقلها كان مجرد رخصة منه للراكب فهي ليست في حراسته بل هي في حراسة الراكب فالناقل لم يستلم هذه الأمتعة ولم يضمن أي التزام تعاقدي بشأنها بل إن قبوله بنقلها لم يكن إلا من قبل التسامح فبذلك فهو لا يسأل عنها مسؤولية خاصة ولا يحق للمسافر أن يرجع عليه إلا طبقا لقواعد المسؤولية التقصيرية شرط اثباته للضرر وأن هذا الضرر ناتج عن خطأ الناقل أو تابعيه، وبذلك تتوافر أركان المسؤولية التقصيرية المعروفة من خطأ وضرر وعلاقة السببية.

ومن ناحية المشرع الجزائري فقد نص في المادة 67 من القانون التجاري جعل الناقل غير مسؤول عن حراسة الطرود المحمولة باليد بنص صريح حيث جاء في نصها " ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر " وبذلك فلا وجود للالتزام تعاقدي يلتزم به الناقل والذي يتعلق بأمتعة المسافر اليدوية ولا مجال للحديث عن المسؤولية

التعاقدية ولا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف أو ضياع هذه الأمتعة سوى طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية.

ثانياً: تزامم المسؤولية التقصيرية إلى جانب المسؤولية العقدية بالنسبة لورثة المنقول: من الصحيح أن نجزم بأن للراكب الحق في إقامة دعوى على الناقل للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر بناء على عقد النقل الذي تم بينه وبين الناقل وتكون هذه الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية التي تنشأ عند إخلال الناقل بالتزام تعاقدي. أما إذا حصل وتوفي الراكب بعد الحادث فإن لورثته المطالبة بما أصابهم شخصياً من ضرر مادي أو أدبي بسبب وفاة مورثهم ويكون رجوعهم على الناقل وفقاً للمسؤولية التقصيرية لعدم وجود عقد ما بين الورثة والناقل وبذلك فلا تتوافر شروط المسؤولية العقدية. غير أنه في هذا السياق: فتح باب للتساؤل ومجال للحديث حول حق الورثة في اللجوء لإقامة دعوى مسؤولية عقدية على الناقل من أجل مطالبة الناقل بتعويضهم عما لحقهم شخصياً من ضرر بسبب وفاة مورثهم، فكان ذلك ميداناً خصباً لجدل فقهي تدور معالمة حول إباحة الخيرة بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية للخلف العام للراكب المتوفي أثناء القيام بتنفيذ عقد النقل.

فإن كان من حق الورثة أصلاً إقامة دعوى مسؤولية تقصيرية فهل لهم إستثناء أن يرفعوا دعوى مسؤولية عقدية ؟

ذهب في هذا الصدد القضاء الفرنسي إلى جواز رجوع ورثة الراكب باعتبارهم من الخلف العام للراكب على الناقل على أساس قواعد المسؤولية العقدية⁽¹⁾. وقد استند في ذلك على افتراض أن عقد النقل ينطوي على اشتراط ضمني لمصلحة الغير فالمنقول يكون قد اشترط اشتراطاً ضمناً لمصلحة ذوية. بمعنى أنه اشترط تعويضاً لمصلحة زوجته وأولاده وأبويه في حالة وفاته وكنتيجة لذلك فإن الناقل ملزم بضمان سلامة الراكب تجاهه وتجاه أقاربه ويعود هذا الإشتراط الضمني إلى نص المادة 1122 مدني فرنسي⁽²⁾ التي نصت على أنه يفترض أن الشخص قد اشترط لنفسه ولورثته وذويه إلا إذا ظهر عكس ذلك من شرط صريح في العقد أو من طبيعة العقد وقد ورد هذا النص بعد نص المادة 1121 مدني فرنسي التي تنص على الإشتراط الصريح لمصلحة الغير.

(1) الدكتور: عادل على المقدادي. المرجع السابق - ص 238.

(2) الدكتور: علي علي سليمان - نظرات قانونية مختلفة - المرجع السابق ص 136.

فالقضاء الفرنسي أجاز لورثة الراكب المتوفي أثناء تنفيذ عقد النقل دعوى عقدية للمطالبة بالتعويض عما لحقهم من ضرر إلى جانب الدعوى التقصيرية المقررة لهم. هذا ويرى الدكتور علي علي سليمان خلاف ذلك⁽¹⁾، حيث ينكر التمسك بالمسؤولية العقدية إلى جانب المسؤولية التقصيرية ولا يوافق كلا من الأستاذ السنهوري والأستاذ أنور سلطان عند اعترافهم بوجود الإشتراط الضمني لمصلحة الغير وبالتالي تأييدهم لما جاء به القضاء الفرنسي.

فالقضاء الفرنسي منح نظام الخيرة بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية لخلف المنقول للمطالبة بتعويض الضرر الشخصي الذي أصابهم بسبب موت مورثهم ولكنه قصر ذلك على النقل البري فقط و منع في المقابل الخلف في النقل الجوي والبحري من رفع دعوى عقدية ولم يجعل لهم سوى التمسك بالدعوى التقصيرية لا غير عند المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي، غير أن الدكتور علي علي سليمان يرى عدم جواز الخلف التمسك بدعوى المسؤولية العقدية استنادا إلى اشتراط ضمني في العقد بمصلحة الغير لأن ما جاء به القضاء الفرنسي لا يمكن العمل به خاصة وأن المادة 116 من القانون المدني قد اقتضت في نصها سوى على الإشتراط الصريح لمصلحة الغير وأن مثل هذا الإشتراط الضمني غير وارد عندنا، وبذلك فلا يكون لورثة المنقول سوى التمسك بدعوى المسؤولية التقصيرية لمطالبة الناقل بما أصابهم شخصا من ضرر بسبب وفاة مورثهم.

المطلب الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية ناقل الأشخاص.

بعد تعرضنا للطبيعة المميزة لمسؤولية الناقل عن طريق استعراض مختلف التطورات التي شهدتها منذ وجودها إلى غاية الوقت الحاضر حيث ارتسمت لها نطاقا في إطار المسؤولية العقدية التي تركز أساسا على التزام الناقل بضمان سلامة الراكب، لا بد تبعا لذلك أن نتطرق إلى السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الحاصل للراكب

(1) إذ يرى الدكتور علي علي سليمان أنه ليس للورثة عند مطالبتهم بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي أصابهم عند وفاة مورثهم سوى رفع دعوى مسؤولية تقصيرية ولا يمكنهم رفع دعوى عقدية إلا بناء على مطالبتهم عما لحق مورثهم المنقول المتوفي من ضرر باعتباره كان متعاقدا.

على عاتق الناقل وهو ما يسمى بالأساس القانوني للمسؤولية ولعل هذا الأساس الذي تبني عليه استقطب الفكر القانوني بحثا واجتهادا من أجل إرسائه فتباينت الآراء واختلفت خاصة في الفقه الفرنسي واستطرد ذلك نشوء عدة نظريات ومذاهب عاجلته غير أنها انقسمت، وتمحور عرضها لهذا الأساس حول اتجاهين: اتجاه يرجع الأساس إلى فكرة الخطأ وهو ما يطلق عليه بالنظريات الشخصية واتجاه مغاير يصرف النظر عن فكرة الخطأ ويركز أكثر على الضرر الناشئ وذلك ما تجلّى في النظريات الموضوعية (الفرع الأول).

ومقابل ذلك ثمة سؤال أخذ من الإهتمام القسط الأوفر وتسايق الشراح والفقهاء في طرحه وهو الرامي إلى تحديد الأساس القانوني الذي يعتمد عليه من أجل استيفاء المضرور حقه في التعويض في مادة أو معرض نقل يوصف بأنه مجاني (الفرع الثاني).

الفرع الأول: وحدة أو تعددية الأسس؟

من الرأى أن ناقل الأشخاص يتحمل المسؤولية إذا حدث للراكب ضرر أثناء الرحلة ومن المعلوم أن الأساس القانوني لها يفترض البحث عن الفكرة التي تبررها وهذا ما جعل الفقه والقضاء يتصدى للبحث في هذا الحقل القانوني حول هذا التبرير فكان حصيلة ذاك الجهد من القضاء والفقه تولد عدة نظريات قائمة بذاتها لها مبادئ وشروط وإن كانت اتحدت في إيجاد الحكمة التي تتوصل بها المسؤولية غير أنها تباينت في اتجاهين مختلفين تجعل الأساس القانوني للمسؤولية غير موجود إذ أن كلا منهما يقود إلى أساس يختلف عن الأساس الذي ينطوي عليه الآخر وسيوضح ذلك أكثر من خلال استعراضنا للنظريات في هذا الفرع.

أولا: النظريات الشخصية:

هي تلك النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ وتصور المشكلة التي يطرحها الأساس من زاوية الشخص المسؤول فهي تركز على ما يأتيه الناقل من تصرف خاطئ سبب ضررا للمنقول جعله يطالب بتعويض ما أصابه.

أم نظرية الخطأ: تقييم هذه النظرية المسؤولية على أساس الخطأ⁽¹⁾ الثابت كما جاء في القانون المدني الفرنسي الذي نظم أحكام المسؤولية العقدية في المواد: 1137 إلى 1147⁽²⁾ وبناء على ذلك فإن أول ما يقتضيه الحديث بالنسبة لهذه النظرية هو: الخطأ العقدي.

نعرف الخطأ العقدي بأنه الخطأ الذي يكون نتيجة عدم تنفيذ المدين الإلتزام المترتب عن العقد والذي نشأ في ذمته باعتباره طرفاً من أطرافه، فيكون بذلك المدين مسؤولاً إذا لم ينفذ الإلتزامات والتعهدات الملقاة على عاتقه لأن عدم التنفيذ يعتبر خطأً من جانبه ويستوي في ذلك أن يكون عدم التنفيذ راجع إلى إهمال المدين أو فعله العمدي أكثر من ذلك فإن الخطأ العقدي يتوافر حتى في الحالة التي يرجع فيها عدم التنفيذ إلى القوة القاهرة حيث لا يكون للمدين يد في ذلك، وإن كان المدين لا يسأل عن عدم التنفيذ رغم توافر الخطأ العمدي لانتفاء العلاقة السببية ما بين الخطأ والضرر.

ويختلف عدم تنفيذ الإلتزام باختلاف نوع الإلتزام في حد ذاته وباعتبار أن الإلتزامات على نوعين: إلتزام ببذل عناية و التزم بتحقيق نتيجة فإنه بالنسبة للإلتزام الأول فإن المهم في هذا النوع من الإلتزام هو مقدار العناية الواجب بذلها من جانب المدين والتي هي عادة عناية الرجل العادي فإذا ما أثبت المدين أنه قام ببذل عناية الرجل العادي يكون قد نفذ التزامه.

أما بالنسبة للإلتزام بتحقيق نتيجة⁽³⁾ فإن تنفيذ المدين لا يكون إلا عند تحقيقه للعناية المعنية وهي محل الإلتزام كالإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل فإن الناقل يكون مسؤولاً بإيصال الراكب سالماً إلى الجهة المقصودة والمحددة في ذلك العقد وبذلك يكون قد نفذ التزامه ولا يعتبر الإلتزام قد نفذ إذا أوصل المسافر جثة هامدة.

وفي نطاق النقل فإن الناقل هو المدين في تنفيذ الإلتزام الناشئ عن العقد، كالتزامه بإيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول، وفي الوقت المحدد وبذلك يكون من واجب الناقل أن يلتزم بما جاء في العقد وإذا لم يتم بتنفيذ التزامه العقدي يكون قد أخطأ وهذا ما يكون

(1) الخطأ حسب التعريف المشهور للأستاذ: بلايول: هو كل إخلال بالتزام سابق.

(2) الدكتور: عادل على المقناني - المرجع السابق ص 94.

(3) ويقول الأستاذ (مازور) في هذا الصدد: أنه في اللحظة التي يرتبط فيها المدين بعقد ما ويلتزم بموجبه التزاماً بنتيجة يجب عليه أن ينفذ التزامه هنا. وإذا لم يفعل ذلك فإنه لم يسلك كما يجب ويرتكب بذلك خطأً وإذا كان من المحقق أن الشخص البصير هو الذي يتصرف وفق القواعد التي يضعها الشرع فأولى بهذا الشخص أن يتصرف وفق القواعد التي وضعها هو لنفسه في عقد عقده بنفسه.

الخطأ العقدي للناقل، والأمر سواء فيما إذا كان عدم التنفيذ راجع إلى خطأ الناقل العمدي أو غير العمدي (أي كان الخطأ ناتجا عن إهماله).

وبذلك تترتب مسؤولية الناقل التي لا يمكن ضحدها إلا عن طريق السبب الأجنبي.

و من ثم فإن المسؤولية العقدية تقتضي بأن يكون الضرر الذي وقع للراكب سببه الخطأ العقدي الذي ارتكبه الناقل نتيجة عدم تنفيذ الإلتزام وعند انتفاء العلاقة السببية بين الخطأ والضرر فلا محل لمسؤولية الناقل.

وتبعاً لما سبق فعلى الراكب لكي يحصل على حقه في التعويض أن يثبت بأن الناقل لم ينفذ التزامه وأن الضرر الذي أصابه كان نتيجة خطأ الناقل العقدي، هذا الخطأ الذي يعتبر ثابتاً إذا كان ناتجاً عن فعله الشخصي والذي يعتبر مفترضا إذا رجع سببه لفعل الغير أو التدخل الإيجابي للشيء الذي هو تحت حراسته، ولا يمكن للناقل أن يتخلص من هذه المسؤولية الملقاة على عاتقه إلا إذا قام بتفي علاقه السببية بفعل السبب الأجنبي.

وإذا كان الخطأ هو قوام المسؤولية حسب أنصار⁽¹⁾ هذه النظرية وعليه يتوقف وجودها فإذا انتفى الخطأ فلا مسؤولية بذلك ولا تعويض فإنه وبالرغم من نجاعة هذه النظرية إلا أنها لم تسلم من الانتقادات التي وجهت إليها حيث أنها لم تعد تسامر ما وصل إليه المجتمع من تطور صناعي وتدخل الآلات الميكانيكية الضخمة وانتشار لوسائل النقل الحديثة وما انجر عنها من حوادث النقل إذ أصبح من الصعب إثبات خطأ الناقل وبالتالي من الصعب حصول الراكب على التعويض، ضف إلى ذلك أن نظرية الخطأ لا تأخذ بعين الإعتبار العدالة عندما تقوم بتحميل المتضرر نتائج الضرر عندما لا ينسب الخطأ لأحد وإذا طبقت قواعد العدالة في هذه الحالة يتحمل نتائج الضرر من تسبب في حدوثه وتطبيقنا لنظرية الخطأ نكون قد حملنا شخصا نتائج الضرر لم يكن هو السبب في حدوثه.

ب) نظرية الخطأ في الحراسة: *la faute de la garde*

إن هذه النظرية تؤسس مسؤولية الناقل مثل المسؤولية عن فعل الأشياء على أساس الخطأ في الحراسة⁽¹⁾ *la faute dans la garde*.

(1) وهو ما قال به: الأستاذ هنري مازو: والذي يعتبر من أنصار نظرية الخطأ في الحراسة كأساس للمسؤولية الشيئية أن كل من يجرس شيئا تكون له عليه السيطرة وسلطة إصدار الأمر وبذلك يقع عليه التزم بتحقيق غاية وهو منع الشيء من إحداث الضرر بالغير.

ومن هذا المنطلق: يقع على عاتق الناقل التزام وهو ينحصر في أن لا يترك زمام الشيء يفلت من يده ويحدث ضرراً للغير فإن ترك زمام الشيء يفلت من يده ويحدث ضرراً بالغير فإنه يكون قد أحل بالتزامه وهذا هو الخطأ في الحراسة فنعتبر هذا الخطأ ثابت بمجرد حدوث الضرر بفعل ذلك الشيء ولا حاجة للراكب إلى إثبات هذا الخطأ لأن حدوث الضرر به يدل بنفسه على عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه.

والخطأ في الحراسة بالنسبة للناقل يتمثل في إخلال بموجب محدد وهو موجب الحراسة الذي يفرض على الناقل أن يؤمن الرقابة والسيطرة التامة على واسطة النقل حتى لا تخرج عن إرادته المادية فينشأ عن ذلك ضرر للراكب يتوجب التعويض بحكم هذا الخطأ الذي وقع من الناقل والضرر الذي نشأ عن واسطة النقل.

وهذا الخطأ الذي يكمن في الإخلال بموجب الحراسة ليس مفترضا بل هو خطأ ثابت قد وقع حقيقة⁽¹⁾ بمجرد حدوث الضرر بفعل واسطة النقل فوق وقوع الضرر يحمل في ذاته الدليل على الإخلال بالتزام الناقل وهذا الإلتزام بالحراسة الكفيلة بمنع وقوعه وكنتيحة لذلك فإن الافتراض لا يكون بالنسبة للخطأ كون خطأ الناقل ثابت بل إن هذا الافتراض قاصر على أن سبب الضرر الحاصل للراكب هو خطأ الناقل الثابت في الحراسة وبذلك علاقة السببية بين الضرر والخطأ في الحراسة هي المفترضة⁽²⁾.

وبناء على ما تقدم ذكره فإن مسؤولية الناقل تعد مفترضة اعتمادا على نظرية الخطأ في الحراسة ولا يظل أمامه إلا أن يتم البرهان على السبب الأجنبي يرد إليه الضرر فإن أقامه يكون قد أثبت أن الرابطة السببية بين الشيء وبين الضرر هي غير محققة.

وكل ذلك يكفل للراكب المتضرر حقه في الحصول على التعويض عن طريق افتراض مسؤولية الناقل لأن الضرر⁽³⁾ الحاصل حدث نتيجة التدخل الإيجابي لأداة النقل.

(1) الدكتور: عاطف النقيب - النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء - منشورات عويدات - ديوان المطبوعات الجامعية - الطبعة الثانية - 1981 صفحة 382.

(2) الدكتور جلال علي العلوي - أحوال الإلتزامات (مصادر الإلتزام) - منشأة المعارف الإسكندرية 1998 صفحة 421.

(3) زيادة على ذلك يؤكد: "بيسون Besson" في أطروحته العائدة سنة: 1927 بعنوان: « la notion de garde dans la responsabilité du fait des choses » أن الخطأ في الحراسة يثبت بمجرد حصول الضرر وجاء بالنص الفرنسي: " la faute dans la garde est prouvée par la seule réalisation du dommage »

ولكن نظرية الخطأ في الحراسة لم تسلم من الانتقادات التي وجهت إليها تصب في مجملها أنها لا تحمي بما فيه الكفاية الراكب المتضرر ولا تكفل له حقه في الحصول على التعويض. كالحالة التي يصاب فيها الراكب بضرر في محطة القطار مثلاً ففي هذه الحالة يتوجب على الراكب أن يثبت خطأ الناقل لأنه وبالأخذ بنظرية الخطأ في الحراسة، فإن الناقل غير مسؤول عن هذا الضرر كونها تشترط أن يكون الضرر نتيجة التدخل الإيجابي بواسطة النقل حتى تقرر مسؤولية الناقل وباعتبار في هذه الحالة أن الضرر غير ناتج عن التدخل الإيجابي لأداة النقل و نظراً لصعوبة إثبات خطأ الناقل فإن ذلك ينعكس سلباً على حق الراكب في الحصول على التعويض، وكذا حالة إصابة الراكب بضرر نتيجة أفعال تابعي الناقل، فبموجب نظرية الخطأ في الحراسة فإن مسؤولية الناقل تنطوي فقط على خطأ الناقل في حراسة أداة النقل دون أن تشمل باقي الأضرار التي يتعرض لها الراكب أثناء القيام بعملية النقل.

هذا ونضيف ما يراه الدكتور عادل على المقدادي في هذا الصدد⁽¹⁾: أن هذه النظرية لا تستند إلى أي سند قانوني لأنه لا يمكن اللجوء إليها في عقد النقل كون المسؤولية عقدية إلا إذا أخذ بنظام الخيرة بين المسؤوليتين هذا النظام الذي يعد محل خلاف بين الفقهاء.

ثانياً: النظريات الموضوعية:

قد مر بنا أن النظريات الشخصية بنت مسؤولية الناقل على أساس فكرة الخطأ غير أنها لم تفلح إلى حد كبير في إرساء أساس للمسؤولية يتوافق وما تتطلبه مصلحة المنقول فنشأت النظريات الموضوعية التي تتمحور حول الضرر باعتبار أن كل فعل ترتب عنه ضرر يسأل فاعله بالتعويض للمضرور مما أصابه ولعل أهمها: نظرية تحمل التبعة والضمان.

أ) نظرية تحمل التبعة: *la théorie du risque*

نتيجة لما استجد في العصر من نهضات علمية وصناعية واقتصادية ومن توسع وشمول في وسائل النقل الآلية وشدة وطأة الحوادث و الآثار التي تترتب عنها كانت هذه النظرية التي جاءت لترجم قصور النظريات السابقة لها التي اعتمدت على فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية وارتسمت لها نطاقاً يرتكز على إقامة المسؤولية على عنصر الضرر تحقيقاً لروح العدالة والإنصاف وضمناً لحق المتضرر في الحصول على التعويض.

(1) الدكتور: عادل علي المقدادي - مرجع سابق - ص 105.

وكان أول من تبني نظرية تحمل التبعة فقهاء لهم في علم القانون مكانتهم من بينهم الفقيهان الفرنسيان: "سالي وجوسران" ولعل أنصار هذه النظرية قد اتفقوا فيما بينهم على إقصاء الخطأ كركن في المسؤولية إلا أنهم اختلفوا في المعيار الذي يجب الرجوع إليه لتأسيس نظريتهم⁽¹⁾ وبذلك فإن نظرية تحمل التبعة لم ترسم في خط موحد بل ظهرت من خلال وجهتين: الوجهة الأولى والتي تحمل فكرة المنفعة أو الربح لإرساء المسؤولية عليها بحيث أن كل من يستعمل شيئاً يستهدف من وراءه فائدة أو ربحاً عليه أن يتحمل المخاطر وعبء الضرر الذي يحدثه هذا الشيء للغير ويطلق على ذلك: "نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح".

الوجهة الثانية: توسلت بفكرة الخطر المستحدث حيث أن كل من وضع شيئاً خطراً للاستعمال يتحمل ما ينجم عن هذا الإستعمال من أضرار وهذا مقتضى نظرية: تحمل تبعة الخطر المستحدث.

ويسيطر أنصار الوجهة الأولى حججهم إلى القول أن حارس الشيء الذي يستفيد منه ويجني منه أرباحه و باعتباره الوحيد الذي كان في مقدوره أن يمنع الحادث الذي نتج عنه الضرر فمن العدل بالنسبة إليه أن يتحمل الأضرار التي تنشأ عن شئيه وعليه أن يدفع التعويض عن ذلك ومن غير العدالة بالنسبة للمضور الذي لم يكن في استطاعته دفع الحادث ولا يستفيد من ثمار الشيء أن يتحمل هو الضرر الناتج ، فتحمل النتيجة هنا يكون مقابل الفوائد التي تجني من خلال ممارسته لنشاط باستعمال الشيء إذ أن الإنتفاع بهذا الشيء يقابله الإلتزام بتحمل مخاطره فالذي يربح يترتب عليه أن يواجه خسارة محتملة و الغرم بالغنم.

أما عن أنصار الوجهة الثانية فهم يعتبرون أن كل من ينشئ باستعماله الشيء فرصاً لوقوع الضرر بالغير يتعين عليه أن يتحمل تبعة ذلك ويقوم بتعويض المضور عن الضرر الذي وقع من خلال فعل الشيء الخطر.

وتجاه ما سبق ذكره من مآخذ إذا ما طبقنا قواعد هذه النظرية على الناقل نجده يسأل عن الضرر الذي يلحق الراكب أثناء عملية النقل باعتباره المنتفع حيث أنه يسعى من خلال نشاطه أن ينتفع بمقابل النقل فعليه أن يتحمل ما يتبع هذا النشاط بتعويض الراكب عن الأضرار.

(1) الدكتور: محمود جلال حمزة - المرجع السابق ص 380

وكذا كون المركبة أو أداة النقل من الأشياء التي تعتبر محتملة المخاطر عند سيرها والعمل بها فيتوجب على الناقل إذا تعويض الراكب عن الضرر الذي حدث له بفعل واسطة النقل وبغض النظر إذا كان الناقل خاطئ أو غير خاطئ باعتبار أن هذه النظرية تأسس المسؤولية على فكرة الضرر وتفرض علاقة السببية بين فعل الناقل والضرر الحاصل للراكب.

و مما يؤخذ على نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح كون تطبيقها ينحصر فقط في المجال الإقتصادي⁽¹⁾ حيث المشاريع تدرّ أرباحاً طائلة دون باقي المجالات الأخرى واعتبر أن الأساس الذي تقوم عليه هو أساس إقتصادي حيث يعتبر حارس الشيء مسؤولاً عن الأضرار التي تحدثها أشيائه دونما النظر إلى كونه خاطئاً أو لا.

كما أن الصورة الموسعة التي تتمثل في نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث لم تسلم من النقد كونها تؤدي إلى سيل من المسؤوليات تلقى على عاتق الشخص الذي يتابع نشاطه إذ أن ليس هناك نشاط لا يسبب ضرراً للغير سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بل وأنها تحمله العبء بمجرد ان الشيء الذي يستعمله تدخل وأحدث ضرراً للغير.

ب) نظرية الضمان: *la théorie de la garantie*

صاحب هذه النظرية الفقيه الفرنسي، بوريس ستارك⁽²⁾ وحاول يادىء ذي بدء أن يظهر استحالة ربط المسؤولية المدنية بفكرة تحمل التبعة أو بفكرة الخطأ أو بهما معاً، لأن هذا التأرجح بين الفكرتين لا ينظر إلى أساس المسؤولية إلا من زاوية واحدة وهي زاوية المسؤول باعتباره قد ارتكب خطأ حسب ما جاءت به نظرية الخطأ أو لأنه استفاد من العمل الذي ارتكبه و سبب ضرراً بالغير حسب ما قاله أنصار نظرية تحمل التبعة مع إهمال موقف المضرور باعتبار أن الضرر يهمله هو بالدرجة الأولى ودونما الإهتمام بالأسباب التي يتمسك بها من أجل حصوله على التعويض.

وأقر ستارك أن فكري الخطأ و التبعة لم تعررا أساس المسؤولية إلا من ناحية المسؤول أو محدث الضرر وحسب و تجاهلت تماماً حقوق المضرور في هذا النطاق.

(1) الدكتور - محمود جلال حمزة - المرجع السابق ص 385.

(2) عرضها الأستاذات ستارك في رسالة للدكتوراه المقدمة سنة 1947 بجامعة باريس تحت عنوان: محاولة لوضع

نظرية علمة عن المسؤولية المدنية باعتبار أن وظيفتها: " ضمان وعقوبة خاصة".

و بناء على ما تقدم توصل ستارك إلى أن للمسؤولية المدنية في نظره وظيفتان: الضمان والعقاب الخاص أو العقوبة الخاصة وقبل أن تقوم بشرح الوظيفتين لا بد أن نتعرض لمقتضى هذه النظرية والمبدأ الذي تقوم عليه:

مقتضى نظرية الضمان: تقوم النظرية على أن للشخص أن يتصرف بحرية ولكنه مقيد في تصرفاته بالحفاظ على حقوق الآخرين فإن أتى تصرفا ضارا بالغير يكون قد أدخل بحق الغير فلا بد إذن من الإقرار للإنسان بوجود حق فردي له في الأمن والاستقرار وهذا الحق في الأمن يشمل حق الإنسان في الحفاظ على حياته وعن سلامة جسمه ويعتبر كل اعتداء عليه غير مسموح به وله أن يتذرع بحقه في سلامة جسمه فيكون له التعويض عما أصابه.

ويضيف ستارك أن الإقرار للشخص بحقه في الإستقرار إذا أدخل به دون وجه مشروع استتبع ذلك تعويضا يغطي الضرر وأن هذا الحق الذاتي في سلامة جسمه وكيان أمواله يؤلف مصدرا للتعويض عن الضرر عند النيل منه سواء كان فعل من نال منه خاطئ أو غير خاطئ وسواء تجلّى الفعل بتصرف شخصي من محدث الضرر أو بتدخل شيء استعمله في ذلك.

ويذهب ستارك للقول بأن نظريته تتفق والمنطق القانوني والضرورة الإجتماعية⁽¹⁾ ويؤكد أنها لا تختلط مع نظرية تحمل التبعة بل وتختلف عنها كون نظرية تحمل التبعة تعتبر التعويض مقابلا للمنافع التي يجنيها المسؤول، بينما نظرية الضمان تبرر التعويض بفكرة الإخلال بحق المتضرر في سلامة جسمه.

كما استرسل ستارك في بسط نظريته إلى أن وصل إلى التمييز بين طائفتين من الحقوق⁽²⁾: تختلف أضرارها تبعا لنوعها:

الطائفة الأولى: تشمل الحق في الحياة وسلامة الجسم وسلامة الأموال والتي تلحق عند الإخلال بها أضرار غير مشروعة.

الطائفة الثانية: تشمل الحقوق الأدبية وبعض الحقوق الأخرى مثل: الدفاع الشرعي. المنافسة الغير المشروعة حق النقل. الحق في الإضراب وهذه الحقوق لا تظهر فيها صفة

(1) عاطف النقيب - المرجع السابق ص 393.

(2) الدكتور: عادل علي المقدادي - المرجع السابق - ص 109.

الأضرار الناتجة عن المساس بها إذا كانت أضرار شرعية أو غير شرعية فيمكن أن يكون للشخص الحق في المساس بها وعندئذ لا يستوجب مسؤوليته لأن الضرر يكون مشروعاً بعكس حقوق الطائفة الأولى.

ومن خلال ما سبق ذكره يدور موضوع نظرية الضمان.

وظيفة المسؤولية:

(1) وظيفة المسؤولية الأولى: الضمان: *la garantie* : بمعنى أن المسؤولية تتحقق بمجرد المساس بحق الشخص المضمون دون الحاجة إلى الإستجداد بفكرة الخطأ أو تحمل التبعة ودون الحاجة إلى معرفة ما إذا كان الخطأ قد وقع بفعل المسؤول أو بفعل شيء إستعمله أو عدم وقوع الخطأ وكذا دون الحاجة إلى التمييز في كون هذا الخطأ ثابت أو مفروض لأن المسؤولية التي تترتب عن الأضرار المادية والجسمية هي مسؤولية بقوة القانون نظراً لأن الأضرار التي تصيب الشخص في سلامته الجسمية تعتبر أضراراً غير مشروعة تستلزم تعويضاً عنها إلا في حالة القوة القاهرة حيث يعفى المسؤول من التعويض.

(2) وظيفة المسؤولية الثانية: العقوبة الخاصة: تتحقق حين يثبت وقوع الخطأ⁽¹⁾ في جانب المسؤول وعندها لا يقتصر دور المسؤولية على ضمان حق المتضرر بل يتعداه إلى تشديد المسؤولية بمعاقبة المسؤول عقاباً خاصاً.

تطبيق نظرية الضمان على الناقل: بالرجوع إلى فكرة الضمان لدى ستارك نجد أنها فسرت أيضاً المسؤولية العقدية حيث أنها أقصت حاجة الخطأ في المسؤولية العقدية فبمجرد عدم تنفيذ المدين لالتزامه يجعله مخلاً بفكرة ضمان التنفيذ وتطبيق هذا على عقد النقل حيث ينطوي على التزام الناقل بنتيجة تتمثل في المحافظة على سلامة الراكب فتبعاً لذلك فإن عدم تنفيذ الناقل لهذا الإلتزام يجعله مسؤولاً بدون الحاجة لإثبات خطئه لأنه أدخل بضمان تنفيذ الإلتزام وبذلك يتوجب عليه تعويض الراكب عما أصابه من أضرار غير مشروعة وأما إذا أثبت حصول خطأ من جانب الناقل فوفقاً لوظيفة المسؤولية الثانية التي تركز على فكرة العقاب الخاص فإضافة إلى ما تقرره المسؤولية من ضمان حق الراكب المتضرر فإن ذلك يستوجب زيادة التعويض كعقوبة خاصة نتيجة لأن الخطأ الناقل ثابت وبالتالي يكون تعويض الضرر للراكب أشد قسوة.

(1) ويشترط في هذا الخطأ أن يكون ظاهراً وخطأً جسيماً مما يعثر غشاً وفي هذا الصدد يرى الفقيه ستارك أن الخطأ ينحصر في عدم مراعاة قواعد حسن النية والحرص والواجب.

وفي الأخير وعلى الرغم من مصداقية هذه النظرية وتماشيتها مع الواقع الإجتماعي وحق الإنسان في الإستقرار فإن نظرية الضمان وكغيرها من النظريات السابقة تعرضت للنقد⁽¹⁾ والإعتراضات فبالرغم من جهود ستارك في العدول عن كل ما يتعلق بفكرة الخطأ إلا أننا نجد اصطداما بالفكرة في أكثر من مناسبة.

(1) كون الضرر لا يتلقى تعويضا كاملا ولا تتشدد مسؤوليته إلا عند إثبات خطأ المسؤول عن الضرر وهذا ما تجلّى تباينه عند عرض وظيفة المسؤولية الثانية التي تتعلق بفكرة العقوبة الخاصة.

(2) كذلك حين اعتبر ستارك حق الإنسان بالحفاظ على سلامة جسمه مضمون بغض النظر عن فعل المسؤولية سواء كان خاطئا أم لا، فقد تصطدم بعض الحقوق التي تصب في حملها على حق الحفاظ على السلامة كما في النقل حيث أن الحق في الحياة وفي السلامة الجسمانية يتوفر لدى الناقل والمسافر وبالتالي فالناقل الذي يقل الركاب وكتيجة لاقتضاء الضرورة أو ظروف الحادث يفضل هذا الأخير الحفاظ على سلامته بدل الركاب الذين يقلهم فيكون بذلك قد مس بحق الغير غير أن هذا المساس يعد مشروعاً وهذا يخالف ما أراده الفقيه ستارك من خلال عرضه لنظريته.

نخلص من كل هذا أن الأخذ بنظرية الخطأ في الحراسة كأساس لمسؤولية الناقل له ما يعيبه كونها تشترط أساسا تدخل واسطة النقل في إحداث الضرر ليكون للراكب المتضرر حق في المطالبة بالتعويض، فنسأل كيف لهذه النظرية أن تقر أساسا تعويض الراكب عن ضرر حدث له في رصيف محطة القطار باعتبار أن الناقل مسؤولاً عن سلامة المسافر عند دخوله المحطة.

كما تأسيس المسؤولية على فكرة الضمان التي بررت العلاقة القانونية على أساس ضرورة استقرار المعاملات وحق الراكب في سلامة جسمه مع إقصائها لوجود الخطأ هي نظرية غير واضحة المعالم فلم تقم أساسا للمسؤولية على معيار دقيق لذلك لا يمكنها أن تكون مبررا لمسؤولية الناقل.

(1) هناك من الفقه ما اتجه للقول بأن نظرية الضمان ما هي إلا صورة لنظرية تحمل التبعية حيث أن كلاهما يشترط وقوع ضرر لقيام المسؤولية ولا يتطلب وقوع الخطأ في جانب المسئول غير أن نظرية الضمان تجعل وتقرر عقوبة خاصة للمسئول الذي أثبت خطئه.

و رغم اتجاه الكثيرين وتحمسهم لإقامة أساس المسؤولية على نظرية تحمل التبعة كونها تتلائم و مصلحة الراكب و ذلك لأنها تتوسل بفكرة الضرر لوحده لثبوت مسؤولية الناقل دونما الإهتمام بخطأ الناقل إن وجد أم لا.

غير أننا نرى بالنسبة لأساس المسؤولية: أن نظرية الخطأ⁽¹⁾ كأساس لمسؤولية الناقل وفقت إلى حد كبير في تيري المسؤولية لأنها قامت بإطلاق الحق في التعويض بناء على خطأ الناقل العقدي وهذا ما يتماشى مع جميع معطيات عقد النقل بأخذ أن أي ضرر ينجر عن عدم التزام الناقل بما يوجبه العقد ألزم بتعويضه لأنه خطأ عقدي من جانبه وإن كان يقع على الراكب إثبات عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه وهو يثبت ذلك إذا أثبت وجود العقد وكذلك عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه المحدد بالعقد وبعد ذلك يفترض القانون خطأ الناقل ولهذا الأخير أن يعفي نفسه إذا أثبت من جانبه السبب الأجنبي.

وعن المشرع الجزائري نجده تناول عقد نقل الأشخاص في القانون التجاري في المواد 62 إلى 68 قانون تجاري وقد نصت المادة 62 منه على التزام الناقل بضمان سلامة المسافر أثناء مدة النقل وكذا التزامه بإيصاله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعني واعتبر هذه الإلتزامات إلتزامات عقدية ناتجة عن عقد النقل ما بين الناقل والمسافر ويعتبر أي إخلال بهذه الإلتزامات خطأ عقدي من جانب الناقل يستوجب مسؤولية على أساسه كما أجاز المشرع للناقل في المادة 63 أن يعفي الناقل نفسه عند عدم تنفيذ التزامه أو الإخلال بها أو التأخير فيها شرط أن يكون ذلك ناتجاً عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر.

و إن كان من الصعب تفسير نية المشرع إلا أنه وبناء على ما استرسل فلن نجد أحسن من تفسيرها تتجه إلى الأخذ بنظرية الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل.

(1) يجدر التنويه أن كل من المشرع المصري والعراقي أخذ بنظرية الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل البري. كما جاء في مؤلف الدكتور: عادل علي المنقلاي - المرجع السابق ص 94-95.

الفرع الثاني: الإشكال المطروح بالنسبة للأساس القانوني

لمسألة الناقل المجاني.

يعتبر النقل وسيلة لتدعيم النشاط الإقتصادي والتجاري غير أنه كثيرا ما تستغل المركبات للإستعمال الخاص، وأثناء السير قد يسمح أحد الأشخاص لأي شخص يصادفه بأن يركب معه في السيارة ويقله إلى أي جهة معينة دون أن يأخذ منه مقابل ذلك أجرا فإذا أصيب المنقول بحادث من جراء ركوب السيارة تسبب في ضرره، فهل للمنقول أن يطالب بالتعويض عن الأضرار التي أصابته ؟

قد أثارت قضية التعويض عن الأضرار الحاصلة في هذا النطاق صعوبات قانونية كثيرة تتعلق خاصة بالكيفية التي ينبغي التعويض بها و تحديد الأساس القانوني الذي يتعين على القاضي الإعتماد عليه في حكمه وهل يكون القاضي قد وفق إذا اختار النظام العمومي للمسؤولية التقصيرية أو عكس ذلك يتوجب عليه الأخذ بالقواعد العقدية.

هذه هي أهم التساؤلات التي من الممكن إثارتها في هذا النطاق وهو ما سنحاول الإجابة عليه في نقطتين: أولهما: عند تكييف الطبيعة المميزة للمسؤولية الحاصلة، وثانيهما: عند عرض آخر ما توصل إليه الفقه والقضاء بصدد الأساس القانوني لها.

أولا: مسألة التكييف القانوني للمسؤولية في إطار العلاقات الناشئة عن خدمة النقل بدون أجر:

إن نقل شخص لصديق له في نزهة أو أي مكان آخر دون أن يقابل ذلك أجر يعتبر نقلا مجانيا ولكن الإشكال يطرح عند إصابة الشخص المنقول بضرر فكيف يوصف النقل الذي تم بينهما أيعتبر عقدا كالنقل بأجر تماما أو يخرج عن نطاق العقد وماذا عن طبيعة العلاقة التي يرتبط بها مقدم الخدمة فهل هي من طبيعة تعاقدية للقول بالمسؤولية العقدية التي تجعل مقدم الخدمة مسؤولا بمجرد حدوث ضرر للراكب بحيث لا تنتفي مسؤوليته إلا إذا ثبت السبب الأجنبي أم أنها مسؤولية تقصيرية مناطها ثبوت صدور خطأ الناقل أو أن طبيعة المسؤولية تخضع لنظام قانوني معين آخر.

أ- إعطاء الوصف القانوني للنقل المجاني: إن النقل المجاني: هو ذلك الذي يتم على سبيل الجمالة وآداب اللياقة من جانب الناقل، بحيث لا يتقاضى مقابلا عليه. وقد احتدم النقاش وتضاربت آراء الفقهاء حول جدية اعتبار النقل المجاني عقدا أم لا.

رأى فريق من الفقهاء أن النقل المجاني يعتبر عقدا، وقد اقترح البعض منهم أن النقل المجاني يعتبر عقدا بدون عوض⁽¹⁾ ذلك كونه يتوفر على جميع عناصر العقد من اقتران إيجاب مقدم الخدمة بقبول المنقول مجانا وتوافر المحل وهو الركوب وسبب العقد وهو نية التبرع وأنه يقع على عاتق الناقل المجاني التزاما بضمان سلامة الراكب ولكنه التزام بوسيلة عكس النقل بأجر حيث يكون فيه التزام الناقل التزاما بنتيجة، فإن لم يصل المنقول مجانا سالما إلى الجهة المقصودة وجب عليه أن يقدم الدليل على خطأ الناقل لكي يطالب بالتعويض.

بينما عارض الكثير في اعتبار النقل المجاني عقدا⁽²⁾ لأنه لا يمكن النظر إليه باعتباره عقدا ملزما بحيث لا يتصور أن يسأل الناقل المجاني عقديا عن تنفيذ النقل، وذكر أحد الفقهاء الفرنسيين أنه حتى يصبح النقل المجاني عملا قانونيا وجب اتفاق الأطراف على إحداث أثر قانوني في حين هو ليس كذلك مؤكدا على أن أي طرف من الأطراف لا يلتزم قانونيا تجاه الآخر حتى يكون لأحدهم الحق في ممارسة دعوى قضائية أو الحق في تنفيذ النقل المجاني.

وهناك من شدد في الإنكار على الصفة التعاقدية للنقل المجاني⁽³⁾ ذلك أن القضاء يستبعد من الخدمات المجانية أن تكون عقدا، وأن مجرد الاتفاق ما بين شخصين لا يكون عقدا. ويرى الدكتور السنهوري: بأن النقل المجاني ليس بعقد لأن الطرفين لم يقصدا الإرتباط إرتباطا قانونيا⁽⁴⁾.

(1) ومن بين الفقهاء الذين يعتبرون النقل المجاني عقدا بدون عوض: الفقيه: Lalou ، الفقيهان: فلور وأوير: Flour et Aubert، وكذا الفقيه ديموج والفقيه أسمان والأستاذان: ساقاتييه وستارك.

(2) محمد وحيد الدين سوار: شرح القانون المدني (النظرية العامة للإلتزام، الجزء الأول: مصادر الإلتزام مطبعة رياض، دمشق 1980. 1981 ص 112.

(3) Alex Weill. François Terré : droit civil- les obligations deuxième édition. Dalloz. 1975 page 780.

(4) الدكتور عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني(نظرية الإلتزام بوجه عام - مصادر الإلتزام الجزء الأول دار إحياء التراث العربي بيروت. صفحة 819.

بينما استقر اتجاه مخالف وعلى رأسه الأستاذ روجيه بوت على اعتبار النقل المجاني عملا من أعمال الفضالة⁽¹⁾ حيث يؤدي الناقل المجاني الخدمة من تلقاء نفسه وخدمة للغير وهو ما تتضمنه الفضالة، وأخذ على هذا الرأي بأنه لا يمكن للناقل المجاني بأن يلتزم بنفس الإلتزامات التي يتحملها الفضولي إضافة إلى أن الفضالة تعتبر شبه عقد وإذا ما اعتبرنا النقل المجاني كذلك فلم نبتعد كثيرا عن فكرة العقد.

وأخيرا ننوه بأن: فكرة العقد لتكييف النقل المجاني لم تفلح إلى حد كبير نتيجة لشدة الاعتراضات التي وجهت لها، بيد أننا نرى في هذا الصدد: أنه وباعتبار أن العقد حسب ما نصت عليه المادة 59 من القانون المدني الجزائري يتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتان وقياسا على النقل المجاني: فهناك وضوح جلي لتوافق إرادة كل من الناقل المتبرع و المنقول من أجل القيام بعملية النقل، فالمنقول مجانا لم يركب سيارة صديقه مثلا سوى رضا منه و قبولاً لإيجاب عرض صاحب السيارة وبغض النظر عن سبب النقل الذي أراده بحيث يكون نقلا على سبيل اللياقة والحاملة وبذلك يوصف النقل الذي تم بينهما بأنه عقد نقل و إن كان بدون أجر.

الطبيعة المميزة لمسؤولية الناقل المتبرع:

مع تطور فكرة المسؤولية لم يعد للمضروب مانع يحول دون مطالبته بحقوقه إلا أن طبيعة المسؤولية الناشئة كانت محل العديد من التساؤلات والتي لا تتأني الإجابة عنها إلا بالتعرض للتضارب الفقهي الذي هو حقيقة علمية حول البحث في طبيعة العلاقة ما بين الناقل المجامل والراكب.

فهناك إتجاه فقهي يرى أن العلاقة ما بين الناقل المجاني والمنقول هي من طبيعة عقدية تستلزم تطبيق القواعد المنظمة للمسؤولية العقدية، غير أنهم اختلفوا فيما يتعلق بتبريرهم للفكرة حيث أن الأستاذ: "لالو" اعتبر الرابطة التي تربط الناقل المتبرع بالراكب هي من طبيعة عقدية⁽²⁾ وأن انعدام الأجر وإن كان شرطا لصحة عقد النقل إلا أن انعدامه لا يزيل الرابطة التعاقدية فالناقل المجاني مسؤول عما يصيب الركاب من أضرار، ولا ترتفع عنه هذه المسؤولية إلا بإثباته السبب الأجنبي.

(1) الدكتور: على على سليمان: نظرات قانونية مختلفة المرجع السابق. ص 161.

(2) الدكتور: عادل علي المقدادي- المرجع السابق ص 52.

غير أن ما يؤخذ على رأي الأستاذ "لالو" أنه قصر فكرة العقد على النقل المجاني الذي يطبق في حالتين:

حالة قيام شركة السكك الحديدية بنقل أحد الأشخاص الحاملين لتصريح ركوب مجاني وكذا حالة قيام صاحب الفندق بنقل نزلائه من المحطة إلى الفندق أما في باقي حالات النقل المجاني فاعتبرها مسؤولية تقصيرية كتنقل صديق له في نزهة و أقر البعض الآخر أن العلاقة بين الناقل الجامل والمنقول قائمة على أساس عقد حقيق *véritable contrat*⁽¹⁾. ولكنه بدون أجر ولا تتأثر عند الإخلال به سوى المسؤولية العقدية لأن الناقل الغير المأجور ملزم بسلامة المنقول.

ويمكن أن يكون النقل مقابل خدمة ما بين الناقل والمنقول فيعتبر بذلك عقد معاوضة لا يترتب عند الإخلال به سوى المسؤولية العقدية وهذا ما أخذت به بعض المحاكم الفرنسية عندما قضت أن النقل الذي يهدف إلى إبرام صفقة مشتركة تقوم على أساس خدمات متقابلة هو تنفيذ لعقد معاوضة، وفي هذا الشأن يرى الأستاذ « Savatier » بأن النقل المجاني هو من عقود الخدمات كعقد الوديعة حيث نبذه يقول⁽²⁾: نحن نعتقد بأن من العدل أن تطبق مبادئ المسؤولية التعاقدية ولكن مع التخفيف من أحكامها لأن النقل قد جرى بدون عوض.

وقد يكون النقل جزءا من عقد أوسع شمولاً كأن يقوم ناقل بنقل العامل تنفيذا لعقد قد تم بين الناقل ورب العمل ففي هذه الحالة لا يكون التعويض الحاصل عن الأضرار الناتجة إلا طبقا لقواعد المسؤولية العقدية كون أن العلاقة بين الناقل والعامل المنقول تدخل ضمن الإلتزامات التي يفرضها العقد الأصلي ما بين الناقل ورب العمل.

وكتيجة للآراء السابقة اعتبر النقل الذي يتم على سبيل الجاملة والمروعة عقد نقل والمسؤولية الناشئة عن هذه العلاقة من طبيعة عقدية لوجود تبادل الرضا⁽³⁾ وهذا الرضا كاف لقيام العقد.

(1) الطالب: بن رقية يوسف- العلاقة بين نظامي المسؤولية المدنية ومدى جواز الخيرة بينهما في القانون المدني الجزائري - رسالة لنيل درجة الماجستير. جامعة الجزائر. معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون الجزائر. ص107.

(2) الدكتور عادل علي المقتلادي المرجع السابق - ص 57

(3) وهو الرأي الذي أخذت به بعض المحاكم في إقرارها لوجود الرضا بين طرفي العلاقة وأنه يكفي في رأيها العقد ومثل هذه الإتفاقات كيفتها على أنما من طبيعة خاصة.

غير أن اعتبار علاقة الناقل الجامل بالمتقول تعاقدية لم يكتب لها النجاح ولم تفلح كاساس يلجأ إليه المتقول من أجل المطالبة بالتعويض باعتبار أن إرادة الطرفين لم تتطرق بأي حال من الأحوال إلى ترتيب أي أثر أو التزام قانوني وكذا لانتفاء المقابل المادي الذي على أساسه يقوم التزام الناقل بالمحافظة على سلامة الراكب.

وحصيلة لما استطرده من نتائج استقر القضاء والفقهاء الفرنسي على أن لا يسأل الناقل بالجاني في مواجهة الراكب إلا وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية⁽¹⁾ إن تحققت شرائطها. غير أننا نتساءل أتقوم المسؤولية على أساس الفعل الشخصي للناقل أو على أساس فعل الشيء (أي المركبة)؟

بعد التخبط الطويل الذي كان يزرع تحته كل من الفقهاء والقضاء صدر عن الدائرة المدنية حكم بتاريخ 27 مارس 1928⁽²⁾ كان له القول الفصل : حيث اعتبر مسؤولية الناقل الجاني شخصية تقوم على أساس إثبات خطأ الناقل معتمداً في ذلك على المادتين 1382 و 1383 قانون مدني فرنسي بحيث أن المضرورة لا يتحصل على حقه في التعويض إلا عند إثباته لخطأ الناقل⁽³⁾. وفيما إذا كان عليه إثبات الخطأ اليسير أو الجسيم فإن بعض المحاكم اشترطت حدوث خطأ جسيم بيد أن أغلبية قرارات القضاء الفرنسي كانت تتطلب إثبات خطأ الناقل حتى ولو كان يسيراً.

هذا وقد استبعد تطبيق المادة 1384 فقرة أولى من القانون المدني الفرنسي التي نصت على المسؤولية عن فعل الأشياء و سبب ذلك أن المتقول كان يعلم ما يتعرض له من مخاطر، غير أنه أخذ على هذا التسيب أن المتقول بأجر هو كذلك يعرض نفسه لمخاطر النقل ومع ذلك فإنه يتمتع بحماية كافية وإن اعتبر أن معنى قبول المخاطر أن المتقول مجانا قد اتفق على إعفاء الناقل من المسؤولية فإن النقل الجاني ليس عقداً و أن المسؤولية المترتبة عليه هي

(1) بعد الحكم الذي نطقت به دائرة الفرائض لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1927/03/29 أصبح الناقل الجاني من حيث المبدأ يخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية، ولكنها علفت ذلك على توافر شرطين: أولاً أن لا يكون الناقل محترفاً، وثانياً أن تكون الخسارة استجابة لقواعد اللياقة والجاملة.

(2) الدكتور علي علي سليمان نظرات قانونية مختلفة - المرجع السابق - ص 163.

(3) Jacques Flour Jean Luc Aubert : les obligations. Le fait juridique 8 èm édition 1999

تقصيرية وهي من النظام العام، وكل اتفاق ضمني أو صريح على إبطالها أو تخفيفها باطل بطلانا مطلقاً⁽¹⁾

وقد أخذ البعض بفكرة المنفعة⁽²⁾ حيث أن الناقل المأجور يحصل على المقابل وبالتالي يحصل على المنفعة بينما الناقل المجاني لا يحصل عليها وكنتيجة لذلك يستطيع المضرور في النقل بأجر أن يتمسك بالمادة 1384 فقرة أولى بينما المنقول مجاناً فليس له أن يتمسك بهذه المادة.

ثانياً: الاجتهاد الفكري والقضائي بشأن إرساء أساس لمسؤولية الناقل بالمجان:

لما حسم القضاء المواقف المتغيرة ما بين الفقهاء في حكم: 27 مارس 1928 بجعله مسؤولية الناقل التقصيرية أنجر عن ذلك عدة نتائج تجافي المنطق وظهرت عدة إشكالات حيث أنه:

- في حالة التصادم إذا لم يعرف سببه يرجع المنقول مجاناً على المتصادم الآخر يطالبه بكل التعويض طبقاً لأحكام المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي وإذا دفع المتصادم الآخر كل التعويض رجع به على الناقل المجاني. حيث ينتهي الأمر إلى أن يدفع الناقل المجاني كل التعويض ولكن بطريقة غير مباشرة. وبدون أن يثبت خطأ الناقل المجاني وكان ذلك منتقداً من الفقه فعالج القضاء هذا الوضع الشاذ بصدد قضية شهيرة هي قضية Pilastère التي أصدر بشأنها حكماً بتاريخ 09 مارس 1962⁽³⁾ عن محكمة النقض حيث قالت بأنه ليس للمنقول مجاناً أن يطالب المتصادم الآخر إلا بنصف التعويض وليس لهذا المتصادم الآخر أن يرجع على الناقل المجاني بهذا النصف وإذا دفع المتصادم الآخر كل التعويض فلا يرجع على الناقل المجاني إلا بالنصف إذا أثبت المنقول مجاناً خطأ الناقل ويكون الرجوع بهذا النصف بطريق الحلول محل المنقول مجاناً.

ونتيجة لصعوبة إثبات خطأ الناقل المجاني من المنقول شعر القضاء بالظلم والقسوة بالنسبة إليه وعمد إلى بعض الوسائل من أجل التخفيف من عبء إثبات الخطأ:

(1) الدكتور: محمود جلال حمزة - المرجع السابق ص 306.

(2) الدكتور: علي علي سليمان - المرجع السابق ص 167.

(3) الدكتور علي علي سليمان - نفس المرجع ص 171.

فأورد نص المادة: 138 من القانون المدني⁽¹⁾ والمتعلقة بالمسؤولية عن فعل الأشياء الغير حية وطبقها على كل حارس للشيء بغض النظر فيما إذا كان هذا الحارس مأجورا أو غير مأجور وهو ما اتجهت إليه قرارات المحكمة العليا ويظهر ذلك جليا في قرار لها بتاريخ 20 جانفي 1982⁽²⁾ حيث اعتبرت مسؤولية الناقل المجاني مفترضة خضوعها لأحكام حارس الشيء. ولا يمكن الإعفاء منها إلا بثبوت الإستثناءات المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني: القوة القاهرة. عمل الضحية أو عمل الغير وخاصة بعد أن أصدر المشرع الجزائري الأمر الذي جعل التأمين عن حوادث السيارات إلزاميا. وهو الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974⁽³⁾ والذي نص في المادة الثامنة منه أن: " كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها. وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث." فتطبيق هذا النص يكون على إطلاقه شاملا للمضرورين سواء من جراء نقل بمقابل أو نقلا مجانيا.

وفي الأخير: نجد أن المشرع الجزائري اعتبر مسؤولية الناقل المجاني تقصيرية⁽⁴⁾ بتطبيق قواعد مسؤولية حارس الشيء التي تقوم على أساس الخطأ المفترض افتراضا لا يقبل إثبات العكس ولا يدحض إلا بإثبات السبب الأجنبي أي القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو خطأ الغير الذي يكتسب صفات القوة القاهرة أو خطأ المضرور.

(1) تنص المادة 138 من القانون المدني: " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قلعة الإستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى من المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة."

(2) قرار المحكمة العليا. الغرفة المدنية بتاريخ 20 جانفي 1982 ملف رقم 21286 مجلة قضائية لسنة 1989 العدد رقم 2 ص 15.

(3) الأمر رقم: 74 - 15 المؤرخ في 6 محرم 1394 الموافق ل 30-01-1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض على الأضرار. الأمر الذي تم تعديله بموجب القانون رقم 88 - 31 المؤرخ في 05 ذي الحجة 1408 الموافق لـ 19 يوليو 1988 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار

(4) وهنا خلافا لما أقره القانون المصري إذ أنه لا يطبق قواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء كون هذه المسؤولية تعتبر استثنائية غير أن الفقه والقضاء المصري عند تعرضه للنقل المجاني اعتبرها عن طريق العديد من الأحكام القضائية مسؤولية شخصية توجب ضرورة إثبات الخطأ بل واشترطت كما رأى الأستاذ السهوري الخطأ الجسيم من قبل الناقل.

المبحث الثاني: نضوء مسؤولية الناقل البري

بعد تحديدنا لكل من طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البري لنقل الأشخاص لابد من التطرق إلى نشوءها.

بمعنى: متى تبدأ هذه المسؤولية و متى تنتهي وكيف تقوم؟
فباعتبار الناقل لا يتحمل عبء المسؤولية بمجرد إبرامه لعقد النقل بل يتأخر ذلك حين تنفيذ العقد فمسؤوليته تبدأ منذ مباشرته للتنفيذ وتنتهي عند انتهائه منه، إلا أن ذلك يختلف باختلاف وسيلة النقل فيما إذا كانت سيارة أم قطار (المطلب الأول).
أضف إلى ذلك أن هذه المسؤولية لا تقوم ولا تظهر إلا عند إصابة المسافر بضرر أثناء التنفيذ ناتج عن إخلال الناقل بأحد الإلتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل (المطلب الثاني).

المطلب الأول: بدء سريان مسؤولية الناقل.

إن الكلام عن المسؤولية في هذا النطاق يستوجب ضرورة ضبط الفترة ما بين بداية تنفيذ العقد إلى غاية نهاية تنفيذه.
فمسؤولية الناقل البري لنقل الأشخاص تتحد بحدود تنفيذ العقد. وهذا يختلف في النقل عبر الطرق (الفرع الأول) منه في النقل عبر السكك الحديدية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: سريان المسؤولية في النقل عبر الطرق.

إذا حدث واستقل راكب سيارة معينة وعند شروعه بالركوب تعرض لضرر معين فهل يعد الناقل هنا مسؤولاً؟

أولاً: ضبط فترة خضوع الناقل للمسؤولية ونهايتها:

يعد الناقل مسؤولاً عن كل ما يتعرض له المسافر من لحظة صعوده السيارة إلى غاية نزوله منها⁽¹⁾.

فبحكم أن المسؤولية تتحدد بتنفيذ العقد، فتبدأ ببدء التنفيذ وتنتهي عند نهايته فإن بداية تنفيذ النقل بالسيارات يكون في اللحظة التي يحصل فيها الإتصال المادي⁽²⁾ ما بين الراكب والسيارة، أي الوقت الذي يهيم فيه الراكب بالصعود بغرض نقله. ويقصد بالإتصال المادي: كان يقوم بفتح الباب أو أن يضع إحدى قدميه داخلها. فبمجرد ملامسة الراكب لواسطة النقل وانصراف نيته إلى إبرام العقد مع الناقل تبدأ مسؤولية هذا الأخير.

و من هنا نجد بأن توافر عنصر نية إبرام العقد جد مهم في هذه الحالة، فإذا حدث وأن أوقف شخص سيارة أجرة بقصد أن يسأل سائقها عن مكان معين وأثناء ذلك تعرض لضرر هنا السائق أو الناقل لا يكون مسؤولاً عن هذا الضرر لعدم وجود نية إبرام العقد ما بين الطرفين حتى ولو تبع ذلك أي اتصال مادي ما بين هذا الشخص وسيارة الأجرة. لذلك وجب أن تكون نية الراكب قاطعة الدلالة⁽³⁾ من أجل إبرام عقد النقل إذا اعتبرنا بأنه غالباً وخاصة في النقل عبر السيارات ما يكون الناقل في حالة إيجاب عام ودائم ولا ينقصه سوى قبول الراكب بقصد السفر.

و عن انتهاء العقد فيكون بتزول الراكب من السيارة ووقوفه سالماً على قدميه وانعدام الإتصال المادي تماماً بينه وبين واسطة النقل ولكن الناقل يظل مسؤولاً عن الراكب إذا حدث له أي ضرر أثناء التزول، كإصابة الراكب بجروح نتيجة تكسر زجاج النافذة عند غلقه لباب السيارة.

(1) الدكتور: عزيز العكيلي: شرح القانون التجاري (الأعمال التجارية. التجار. المتجر - العقود التجارية). الجزء

الثاني. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع طبعة 1998 ص 358

(2) الدكتور: علي البارودي- المرجع السابق - ص 191.

(3) الدكتور: عادل علي المقدادي:- المرجع السابق- ص 129.

فبانتهاء تنفيذ العقد بفقد الإتصال ما بين الراكب وأداة النقل تنتهي معه المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل تجاهه.

وكما أجمع الفقه أن الفترة التي يكون الناقل خلالها مسؤولاً عن سلامة الراكب عموماً تتحدد بالوقت الكلي بين لحظة بدء الراكب الصعود إلى واسطة النقل و لحظة انتهائه من النزول منها.

فإن القضاء كذلك وبصورة عامة اعتبر مسؤولية الناقل تجاه الراكب تسري ابتداءً من وقت شروع الراكب بالصعود إلى السيارة في أي موضع فيها شرط أن يكون هناك اتصال مادي ما بين الراكب وواسطة النقل، فعقد النقل يكون قد أبرم بمجرد ركوب السيارة وبناء على ذلك فقد قضت محكمة النقض الفرنسية⁽¹⁾ في قرارها بتاريخ: 1969/12/02 بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي تعرضت له راكبة عند شروعها بفتح باب السيارة عندما رغبت بالصعود قصد نقلها.

و مثلما تبدىء مسؤولية الناقل عند اتصاله بأداة النقل فإنها تنتهي عندما يفقد الصلة بينه وبين السيارة، أو بمعنى أدق الوقت الذي ينتهي فيه ضمان الناقل لسلامة الراكب وهو وقت انتهاء تنفيذ عقد النقل ووقوف الراكب سالماً على الأرض وعليه فقد قضى⁽²⁾ بأن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحصل للراكب قبل أن ييارح السيارة تماماً وقبل أن يفرغ من نزوله من واسطة النقل، فعلى الناقل قبل ذلك أن يتأكد من إتمام نزول الراكب من السيارة سالماً ومعافى.

أما عن موقف القانون التجاري الجزائري بنجده نص في المادة 64 منه على أنه: " تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداءً من تكلفه به " وبذلك إذا تمحصنا نص هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري لم يحدد بالتدقيق بدء مسؤولية الناقل البري لنقل الأشخاص لكنه رتبها وقررها ابتداءً من تكفل الناقل للمسافر ودون أن يضبط المدة بين بداية التكفل ونهايته.

(1) وهو نفس ما قضت به محكمة استئناف القاهرة في قرارها بتاريخ: 1958/03/12 حيث أكدت على أن

مسؤولية الناقل تبدأ بمجرد ركوب السيارة في أي موضع منها.

(2) الدكتور: عادل عي المقلادي. المرجع السابق ص 131.

(2) انقطاع المسؤولية التعاقدية للناقل: ذهب البعض الآخر من الفقهاء للقول بانقطاع مسؤولية الناقل في فترة الإنتظار بانقطاع الإتصال ما بين الراكب وأداة النقل مؤقتا وتعود المسؤولية بعودة الإتصال⁽¹⁾ بعد فترة الإنقطاع وبذلك من غير الجائز أن يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب الراكب بعد فقدان اتصاله بواسطة النقل ولو بصفة مؤقتة⁽²⁾ ولا يمكن للناقل أن يتحمل عبء تعويض الراكب عن الضرر الذي أصابه وهو بعيد عن وسيلة النقل سواء طال مدة الإنتظار أم قصرت، فباستبعاد فترة الانقطاع عن مدة سريان المسؤولية يعد تخفيفا لمسؤولية الناقل فيتحمل المسافر جزءا من هذه المسؤولية فيكون المسافر لا الناقل مسؤولا عما يصيبه من ضرر أثناء تلك الفترة.

لذا فإننا نرى باستمرارية مسؤولية الناقل التعاقدية عن فترة انقطاع النقل ويعتبر مسؤولا تعاقديا عن الضرر الذي تعرض له المسافر أثناء تلك الفترة شرط أن يكون هذا الإنقطاع لا زما وضروريا لإنجاز عملية النقل كالتوقف من أجل تغيير واسطة النقل أو إصلاح أي خلل أو عطل أصابها إذ يعتبر من توابع عملية النقل، أو إذا كان هذا الإنقطاع نتيجة ظروف طارئة كعوامل طبيعية لا يمكن تجنبها، أما إذا تم انقطاع الصلة ما بين المسافر وأداة النقل انقطاعا فعليا بطلب من المسافر نفسه كأن يطلب من الناقل التوقف في مكان ما من أجل غرض معين وأصيب أثناء ذلك بضرر فيتحمل هنا المسافر لا الناقل مسؤولية ذلك. وأخيرا نتوه بأنه فيما سبق ذكره بشأن فترة انقطاع النقل يشمل نوعي النقل البري بالطرق كان أو غير السكك الحديدية.

الفرع الثاني: سريان المسؤولية في النقل عبر السكك الحديدية

أولا: تحديد مدة بدء المسؤولية ونهايتها:

تبدأ مسؤولية الناقل تجاه الراكب في النقل عبر السكك الحديدية منذ لحظة بدء تنفيذ العقد.

ولكن هذه اللحظة هل تكون منذ وقوف الراكب في رصيف المحطة أو تتأخر حين اتصاله بوسيلة النقل أي القطار، بمعنى آخر: هل يسأل الناقل عن الضرر اللاحق بالمسافر و هو

(1) الدكتور: علي البارودي - المرجع السابق ص 191.

(2) الدكتور: عزيز العكيلي - المرجع السابق ص 359.

على رصيف محطة القطار أو فقط يسأل عن ما يصيبه من أضرار وهو داخل عربات القطار؟

فثار جدل فقهي مؤداه ضبط بداية تنفيذ العقد ونهايته.

● فذهب جانب من الفقه إلى القول أنه كما هو عليه الحال في النقل عبر السيارات فإن مسؤولية الناقل في النقل عبر السكك الحديدية تبدأ وترتب على عاتقه بمجرد اتصال⁽¹⁾ الراكب بوسيلة النقل و تنتهي هذه المسؤولية عند فقدان الإتصال المادي ما بين المسافر وأداة النقل وبذلك يكون الناقل في النقل عبر سكك الحديد مسؤولاً عن سلامة الراكب عند صعوده القطار واستقلاله أحد العربات، وتنتفي عنه المسؤولية ولا يعتبر مسؤولاً تعاقدياً عند وجود المسافر في محطة القطار لأن عقد النقل لم يبدأ تنفيذه بعد. كما لا يعتبر مسؤولاً كذلك عند نزوله من القطار وأثناء تواجده في المحطة، وبذلك تنتفي مسؤوليته عن أي ضرر يصيب المسافر قبل مغادرة المحطة وبعد نزوله وفقدان الإتصال المادي ما بينه وما بين القطار.

فأصحاب هذا الرأي يضيفون من الوقت الذي تسري فيه مسؤولية الناقل بحيث لا يخضع لمسؤولية الناقل التعاقدية الضرر الحاصل للراكب في فترة دخوله رصيف المحطة المعد لوقوف القطار لأن العقد لم يتديء بتنفيذه بعد لعدم اتصال الراكب بواسطة النقل. كما لا يخضع لمسؤولية الناقل الضرر الذي يحدث للراكب في الفترة الممتدة بين نزوله من القطار وأثناء سيره للخروج من رصيف المحطة فلا يختلف بدأ سريان المسؤولية في النقل عبر السيارات عنه في النقل عبر سكك الحديد.

● بينما ذهب الجانب الآخر منهم للقول أنه: يوجد فرق ما بين النقل بالسيارات والنقل بالسكك الحديدية.

حيث أنه و بالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية فإن الناقل يسأل عن ما يصيب الراكب من أضرار منذ وصوله رصيف المحطة أي بمجرد وقوف المسافر في المحطة المخصصة⁽²⁾ يشترط أن تكون لديه تذكيرة صحيحة وبذلك يكون مستعداً لركوب القطار، فإذا أصيب

(1) الدكتور: عادل علي المقدادي- المرجع السابق ص 136.

(2) الدكتور: أكرم ياسلكي. القانون التجاري "دراسة مقارنة الجزء الأول" الطبعة الأولى. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. 1998 ص: 235.

الراكب بأي ضرر أثناء انتظاره القطار تترتب مسؤولية الناقل التعاقدية من قبل اتصاله بأداة النقل وتنتهي هذه المسؤولية عند خروجه تماما ومغادرته المحطة ووصوله سالما إلى جهته المقصودة عند النقل و بعد أن يسلم تذكرة النقل إلا إذا كان قد سبق وسلمها إلى من هو مسؤول عن ذلك فإذا سقط المسافر مثلا بعد نزوله عن القطار داخل رصيف المحطة وأصيب بأي ضرر كان الناقل مسؤولا عن ذلك حتى بعد فقدان الصلة أو الإتصال المادي ما بين الراكب والقطار.

ومن الجدير أن نشير إلى أن: الناقل لا يكون مسؤولا إذا ما تخلف المسافر عن التزول من عربات القطار بعد نزول جميع الركاب أو لبقائه في محطة القطار بعد مغادرة جميع المسافرين لها، وأصابه ضرر في هذه الفترة وذلك لانتهاء تنفيذ العقد بانتهاء الفترة التي كان من المفروض خروجه ومغادرته رصيف المحطة، غير أن الأمر يختلف بالنسبة للمسافر الذي يصل متأخرا إلى محطة القطار ليستقل القطار بدون تذكرة، فباعتبار نيته للحصول على واحدة منها بقصد السفر فإن هذا الشخص يعتبر متعاقدًا منذ لحظة ركوبه القطار أي بمجرد اتصاله المادي بأداة النقل، ففي هذه اللحظة يبدأ تنفيذ العقد بالنسبة إليه.

ونخلص بذلك أن أصحاب هذا الرأي يوسعون في الفترة التي تبتدئ فيها مسؤولية الناقل تجاه الراكب فيعتبر الناقل مسؤولا عن سلامة الراكب بمجرد وقوف المسافر في محطة القطار بقصد الركوب والسفر وتستمر عند استقلاله القطار وصعوده أحد العربات و تشمل كذلك فترة نزوله وبقائه بعد تمام الرحلة في المحطة حتى تنتهي عند مغارته لمحطة القطار تماما.

أما بالنسبة لموقف القضاء: بداية كان القضاء الفرنسي يعتبر الناقل مسؤولا منذ وجود المسافر داخل القطار أما إذا حصل له أي ضرر قبل دخوله القطار فإنه لا يعد مسؤولا عن ذلك تعاقديا.

غير أن ذلك لم يدم طويلا حيث وسع القضاء في الفترة التي تبدأ فيها المسؤولية في النقل عبر السكك الحديدية، حيث جعلها تبدأ منذ دخول الراكب لسياج المحطة⁽¹⁾ أي قبل أن تطأ قدمه القطار أي في أية نقطة من نقط السير المفروض أن يسافر فيها، غير أنه اشترط في ذلك أن يجوز الراكب تذكرة نقل صحيحة.

(1) الدكتور: عادل علي المقدادي- المرجع السابق- ص137.

وعليه فقد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ: 1976/06/01 بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي تعرض له مسافر عند سقوطه بين الرصيف والقطار الذي كان قد تحرك.

أما عن انتهاء مسؤولية الناقل فاعتبر القضاء أنها تنتهي عند وصول المسافر سالماً إلى جهة الوصول. ومبارحته للمحطة تماماً. حيث قضت محكمة النقض الفرنسية⁽¹⁾ بمسؤولية الناقل عن سلامة الراكب عندما سقط أحد المسافرين بعد أن سلم تذكرة النقل في سلم المحطة الموجود عند باب الخروج.

أما إذا بقي المسافر في رصيف المحطة لغرض آخر لا يتعلق بتنفيذ عقد النقل فمسؤولية الناقل تنتهي في هذه الحالة ولا تتأخر لحين خروجه من رصيف المحطة ولا يعتبر الناقل ضامناً لسلامته لمكوته في المحطة مدة تتجاوز ما يكفي لخروج جميع الركاب.

وعن موقف المشرع الجزائري من سريان المسؤولية في النقل عبر السكك الحديدية فإن نص المادة 64 من القانون التجاري قد حدد بدء مسؤولية الناقل تجاه الراكب من تكلفه به و قد أورد هذا النص عاماً يشمل نوعي النقل بالسيارات وبالسكك الحديدية.

ونجد في هذا الصدد. قرار⁽²⁾ المحكمة العليا بتاريخ: 1983/03/30 في قضية رفعتها سيدة إثر موت زوجها في محطة القطار. حيث اعتبرت المحكمة مسؤولية ناقل الأشخاص عن ضمان سلامة المسافر موجب قانوناً حسب المادتين 62 و 63 من القانون التجاري. حيث نص القرار على أنه: " إذا كان من السائد فقها وقضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقاً في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر وحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الإلتزام وفي هذا السياق اعتبر كل شرط يرمي إلى الإعفاء من تلك المسؤولية مخالفاً للنظام العام، غير أنه أجاز التخلص منها كلياً أو جزئياً عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة".

وقد جاء في مذكرة النقض بأن الناقل بالسكك الحديدية ملزم بسلامة المنقولين حتى خروجهم من المحطة وأن رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد التروول منها أمر

(1) قرار محكمة النقض الفرنسية في 1961/05/17

(2) قرار المحكمة العليا. العرقلة للندية بتاريخ 1983/03/30 ملف رقم: 27429 مجلة قضائية سنة 1989 عدد

معتاد ويمكنه تفاديه عن طريق الإعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار مما يجعل الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يحدث للراكب في المحطة باعتبار أن مسؤوليته تترتب منذ وجود المسافر في المحطة إلى غاية خروجه منها ومبارحته لها تماماً.

فالقضاء الجزائري اعتبر الناقل عبر السكك الحديدية مسؤولاً عن المسافر منذ دخوله وليس فقط بمجرد صعوده عربات القطار.

وقبل أن ننهي الكلام عن بدء سريان المسؤولية بالنسبة للسكك الحديدية لا بد أن نتطرق لمسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه فبحكم أنه وكثيراً ما يستخدم الناقل وخاصة في النقل بالسكك الحديدية أشخاصاً من أجل تنظيم وتسهيل عملية النقل فإذا حصل للراكب ضرر فهل يعتبر الناقل مسؤولاً؟

ثانياً: مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه:

غالباً ما تصعب حركة النقل وتشابك فيتعذر بذلك تنفيذ عقد النقل مما يجعل الناقل مضطراً إلى أن يستخدم معه أشخاصاً آخرين من أجل تسهيل وتنظيم القيام بعملية النقل ويحدث هذا كثيراً في النقل عبر السكك الحديدية فيطلق على هؤلاء اسم تابعي الناقل ويعتبر تابعاً: كل شخص يستخدمه الناقل بمناسبة عقد النقل فيقوم بتنفيذ الإلتزامات الناشئة عنه.

غير أنه خلال هذا التنفيذ يمكن للراكب أن يصاب بأضرار ناتجة من طرفهم سواء بإهمال أو عن قصد. كاعتداء واضح على الراكب من طرف التابع، فهل يعتبر الناقل مسؤولاً؟ إن الناقل وبحكم التزامه بضمان سلامة الراكب فإن هذا الإلتزام هو التزام بتحقيق نتيجة محددة لذلك فهو يسأل عن كل ضرر أصاب الراكب حتى ولو صدر بفعل تابعيه كونه متضامناً معهم في المسؤولية إزاء المسافر. هذه المسؤولية التي لا يعتبر خطأ المتبوع المفترض أساسها بل عدم تنفيذ عقد النقل.

وفي هذا الصدد: اعتبر القضاء الناقل مسؤولاً تعاقدياً تجاه الراكب عن أخطاء تابعيه عندما أصيب أحد الركاب عند إعطاء أحد تابعي الناقل إشارة النزول في حين أن القطار كان لا يزال يتحرك.

و إن كانت بعض قوانين التجارة أشارت صراحة إلى مسؤولية الناقل التعاقدية عن أفعال تابعيه فإن القانون التجاري الجزائري أشار لها ضمنا وبصورة غير مباشرة عندما نظم حالات الإعفاء من المسؤولية في المادة 65 من القانون التجاري.

وبذلك يصح القول بأن الناقل مسؤول تعاقديا تجاه الراكب عن أخطاء تابعيه سواء تلك التي تكون صادرة عن قصد منهم أو عن إهمال مادام أنه ملزم بضمان سلامة المسافر إلا إذا تمكن من إثبات أن هذا الخطأ المرتكب كان سببه أجنبي عنه وعن تابعيه.

المطلب الثاني: مجال قيام المسؤولية.

نشير بداية أن عقد النقل هو عقد ملزم لجانين فهو بذلك يولد التزامات متقابلة لكل من طرفيه منها التزامات يرتبها العقد على عاتق الناقل تقوم عند الإخلال بها مسؤوليته التعاقدية تجاه الراكب، ويعتبر الإلتزام بضمان سلامة الراكب من بين أهم التزامات الناقل على الإطلاق كونه ينصب حول حياة الإنسان التي تتطلب حماية خاصة وأهمية كبرى. حيث أنه إذا تعرض الراكب لضرر أثناء عملية النقل عد الناقل مسؤولا (الفرع الأول). ذلك وبدون التقليل من أهمية بقية الإلتزامات الأخرى المفروضة عليه باعتبار أن الإخلال بها يحدث ضررا للراكب وبالتالي تقوم مسؤولية الناقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قيام المسؤولية عند الإخلال بالتزام ضمان

السلامة.

أولا: مضمون الإلتزام بضمان السلامة:

مما لا شك فيه أن كل عقد يولد التزامات وهذا ما نجده في عقد النقل البري وأن من بين أهم التزامات الناقل أن يوصل المسافر سالما وإلى المكان المقصود غير مصاب بأي ضرر. هذا الإلتزام يجعل الناقل ضامنا لسلامة الراكب، فكيف ظهر هذا الإلتزام على عاتق الناقل وماذا عن تطوره التاريخي وهل هو التزام بوسيلة أم بنتيجة؟

التطور التاريخي للإلتزام بضمان السلامة: لم يستقر القضاء الفرنسي على وجود هذا الإلتزام وتأكيده من بين أهم التزامات الناقل التعاقدية حتى قبيل القرن التاسع عشر، حيث أنه لم يكن للراكب الذي أصيب بضرر أثناء نقله أن يرجع على الناقل إلا على أساس

قواعد المسؤولية التقصيرية⁽¹⁾ فكان لا بد له أن يثبت أساساً خطأ الناقل ولقد كان الراكب يستند على نص المادة 1/1384 مدني فرنسي والتي كانت تستوجب إثبات خطأ الناقل في حراسة⁽²⁾ واسطة النقل و ن هذا الخطأ هو السبب في وقوع الضرر، هذا الإثبات العسير كان يثقل كاهله فكانت المهمة صعبة أمامه من أجل الحصول على التعويض وجعله الناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل.

غير أنه ومع مطلع القرن العشرين وظهور الثورة الصناعية ومن خلال مخالقات التطور الصناعي والتكنولوجي والتطور الحاصل في مجال وسائل المواصلات وآلات النقل، كثرت حوادث عمليات النقل فزاد بذلك عبء الراكب في إثبات خطأ الناقل. وإذا قلنا أن التطور التاريخي لهذا الإلتزام مرتبط بتاريخ تطور كل من المسؤوليتين العقدية و التقصيرية ففي خضم هذه الفترة كانت نقطة البداية لهذا التطور

● بالنسبة للمسؤولية العقدية: بدأ الفقه بالتوجه إلى تأكيد وجود التزام بضمان السلامة التعاقدية على عاتق الناقل حتى يمكنه بذلك نقل عبء الإثبات من على عاتق الراكب إلى عاتق الناقل في إطار المسؤولية التعاقدية. وما أكد ذلك في القضاء الفرنسي: حكم محكمة النقض الفرنسية فيما يخص النقل بالسكك الحديدية في حكمها الصادر بتاريخ: 1913/01/27⁽³⁾ وثبت الوضع منذ ذلك الوقت على تقرير مسؤولية الناقل التعاقدية. بمجرد أن يصيب الراكب ضرر أثناء عملية النقل بناء على التزامه بضمان سلامته. إلا إذا تخلص من عبء هذه المسؤولية بنفيها عنه عن طريق وسائل الإعفاء منها.

● بالنسبة للمسؤولية التقصيرية، استند القضاء الفرنسي إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 مدني فرنسي. التي تنص على حراسة الشيء فألقى بذلك عبء المسؤولية على حارس مع الحاجة إلى إثبات خطئه في الحراسة.

وبذلك كان للمسافر الخيار في أن يستند على التزام بضمان السلامة فيكفي له بذلك أن يثبت الضرر أو أن يستند إلى نص المادة 1384 والمتعلقة بحراسة الشيء فيسأل الناقل باعتباره حارس آلة النقل فيثبت الضرر وعيب وسيلة النقل وخطأ الناقل وإن كان من

(1) الدكتور عزيز العكيلي - المرجع السابق ص 357.

(2) الدكتور علي البارودي - المرجع السابق ص 186.

(3) الدكتور علي البارودي - نفس المرجع - ص 186.

مصلحته الإستناد إلى الخيار الأول بالرغم إلى نتيجة واحدة في كلتا الحالتين وهي مسؤولية الناقل التي لا يعفى منها إلا بإثبات السبب الأجنبي.

وفي صميم ذلك وقفت المسؤولية التقصيرية عن الأشياء إلى نفس ما وقفت إليه المسؤولية العقدية ومن ثم فالأمر سيان على المسافر في رجوعه على الناقل إما على أساس المسؤولية التقصيرية باعتبار الناقل حارس لوسيلة النقل أو على أساس المسؤولية العقدية بمقتضى العقد المتضمن الإلتزام بضمان سلامة المسافر أثناء عملية النقل إلى غاية وصوله إلى اجهة المقصودة والمحددة في عقد النقل فلا يعفى نفسه من المسؤولية إلا بإثباته السبب الأجنبي.

❖ التزم بضمان السلامة: التزم بوسيلة أم التزم بنتيجة ؟

إن التزم الناقل بضمان السلامة هو التزم بتحقيق نتيجة وهي وصول الراكب سالما إلى المكان المقصود والجهة المحددة⁽¹⁾ وعلى إثر ذلك فإذا لم تتحقق هذه النتيجة كإصابة الراكب بحادث أثناء القيام بعملية النقل وأصيب بجروح أو أي ضرر آخر فإن الناقل يكون مسؤولا وبذلك يتحمل تعويض الضرر اللاحق ويكفي فقط وقوع الحادث ليكون الناقل مخلا بالتزامه دون الحاجة إلى إثبات خطئه ولذلك لا يعفيه من المسؤولية أن يثبت أنه بذل العناية اللازمة أو ما يبذله الناقل الحريص أو بمجرد اتخاذ الحيطه والحذر أو أن يتخذ التدابير اللازمة من أجل المحافظة على سلامة الراكب أثناء عملية النقل وتوصيله إلى الجهة المحددة وذلك لكون التزم الناقل هو التزم بتحقيق نتيجة⁽²⁾ معينة وهي إيصال الراكب سالما وليس التزم ببذل عناية أو التزم بوسيلة التي يقتصر أثرها على اتخاذ الوسائل الكفيلة للمحافظة على سلامة الناقل هذا وله أن يعفى نفسه من هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر يرجع إلى سبب أجنبي عنه.

ولا بد إلى الإشارة أن هذا الإلتزام منشؤه العقد فالتزم الناقل بضمان السلامة يكون منذ بدء التنفيذ للعقد وينتهي عند انتهائه وبانتهاء تنفيذ عملية النقل فلا يحق للراكب أن يتمسك به ويطلب بالتعويض عند عدم وجود العقد كما إذا تسلل الراكب خفية إلى أداة النقل أو قبل أو بعد تنفيذ العقد.

(1) الدكتور: مصطفى كمال طه - أساسيات القانون التجاري و القانون البحري - الدار الجامعية - ص 312.

(2) الدكتور أكرم ياهلكي - المرجع السابق ص 218.

كما يرى الرأي الراجح أن التزام ضمان السلامة يكون حتى ولو خالف المسافر بعض الأمور المقررة في تذكرة العقد وإن كان يخصم له من التعويض بقدر مخالفته لشروط العقد.⁽¹⁾

ثانياً: موقف الفقه والقضاء من الإلتزام بضمان السلامة:

على إثر التطور الذي شهده الإلتزام بضمان السلامة بعد القرن التاسع عشر بقي الفقه والقضاء بين مؤيد ومعارض لوجود هذا الإلتزام على عاتق الناقل فيما إذا كان هذا الأخير مسؤولاً عن إيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول أو غير ضامن لذلك و سوف نعرض تباعاً ما ذهب إليه الفقهاء حول إنكار وتأكيده هذا الإلتزام:

● الفقه القائل بإنكار وجود الإلتزام بضمان السلامة: البعض من الفقهاء ينكر وجود هذا الإلتزام الذي يتحملة الناقل ويستند المنكرون إلى القول بأنه لا يوجد نص في عقد النقل ينص على هذا الإلتزام وأنه لا يدخل في نية المتعاقدين⁽²⁾ واعتباراً للإتفاق الضمني ما بين الراكب والناقل نجد أن الناقل عند قيامه بعملية النقل لا يضمن سلامة الراكب عن كل ضرر قد يصيبه أثناء ذلك وإن كان هذا القصد متوافراً لدى المسافر فلا بد له أن يقتصر برضا الناقل، هذا من جهة ومن جهة أخرى نجدهم يرون بأنه لا يصح قياس عقد نقل البضائع بعقد نقل الأشخاص لاعتبار أن لناقل البضائع التزام رئيسي بإيصال البضائع المنقولة سالمة إلى المكان المقصود لأنه يجوز السيطرة التامة على البضائع بعكس ناقل الأشخاص الذي لا يستطيع السيطرة المطلقة على الأشخاص الذين هم تحت مسؤوليته بقصد نقلهم.

علاوة على ذلك: يضاف بأن قياس عقد نقل الأشياء بعقد نقل البضائع يعد هدراً لكرامة الإنسان وذلك لمقارنته بالبضائع⁽³⁾.

وذهب أحد أنصار هذا الرأي إلى أبعد من ذلك باتخاذ فكرة أن العقد وإن يتضمن التزام ضمان السلامة للراكب فإن هذا الإلتزام ليس التزام تعاقدي يترتب عند الإخلال به مسؤولية الناقل.

(1) الدكتور جلال وفاء محمدين - المرجع السابق - ص 306.

(2) الدكتور: سليمان مرقس - المرجع السابق ص 54.

(3) الدكتور: علي البارودي - المرجع السابق. ص 189.

كما نجدهم في الأخير: يتجهون للقول بأن حتى ولو افترض وجود هذا الإلتزام التعاقدى على عاتق الناقل فيمكن لهذا الأخير أن يسرع بنفيه صراحة في العقد وذلك بإعلانه أنه لا يضمن سلامة المسافر.

وجمل ما نراه فيما يخص هذا الرأي الذي ينكر التزام الناقل بسلامة الراكب أنه ينكر وجود الهدف الرئيسي من القيام بعملية النقل وهو إيصال المسافر إلى الجهة المقصودة سالما من إي ضرر.

لأنه إذا سلمنا بأن عقد النقل لا يتضمن وجودا لهذا الإلتزام الذي يتحملها الناقل نجد هذا الأخير عند قيامه بنقل المسافر لا يسعى ولا يحرص على عدم إصابته بأضرار لأنه لا يسأل عن الإخلال بالتزام غير موجود في العقد، ضف إلى ذلك أنه ومن البديهي أن الراكب لا يجازف بحياته و لا يمكنه أن يجعلها عرضة للمخاطر نتيجة إهمال الناقل أو تهوره دون أن يسأل عن ذلك.

و لا يمكن أن نشك في وجود هذا الإلتزام ضمن نية المتعاقدين سواء الراكب لأن هذا الإلتزام متعلق بحياته أو بالنسبة للناقل باعتباره المسؤول عن سلامة الراكب طيلة فترة النقل.

❖ الفقه القائل بتأكيد وجود هذا الإلتزام بضمان سلامة المسافر: يؤكد بعض الفقه على وجود هذا الإلتزام الذي يتحمله الناقل والمؤسس على فكرة العدالة⁽¹⁾ حيث أنه من غير المعقول أن كل ما يلتزم به الناقل هو إيصال الراكب من مكان إلى آخر و لو حتى جثة هامدة فمن غير المقبول كذلك أن التزام الناقل هو نقل جثة لأن ذلك لا يعتبر عادلا من جهته ولا حاجة أيضا أن يتضمن العقد نصا يتعهد فيه الناقل بإيصال الراكب حيا سالما لأن مثل هذا التعهد من المسلم به منطقيا ويعتبر في مصاف البديهيات التي لا تحتاج لأن تنصرف إليها نية المتعاقدين الخاصة.

فيما يعتبر الفقه الآخر وجود هذا الإلتزام مؤسسا على التفسير الضمني لإرادة المتعاقدين⁽²⁾ أي الناقل والراكب، فالراكب عند إبرامه عقد النقل تتجه إرادته حتما إلى الوصول إلى الجهة المقصودة ولكن حيا سليما وهذا ما يقابله التعهد الضمني للناقل على إيصاله سالما بطبيعة الحال وهو ما يميز عقد نقل الأشخاص كما تجدر الإشارة إلى ما جاء به المحامي

(1) الدكتور سليمان مرقس - المرجع السابق. ص 54.

(2) الدكتور: عادل علي المقدادي - المرجع السابق ص 153.

العام Sarrut⁽¹⁾ في مذكرته التي رفعها أمام محكمة النقض الفرنسية التي أقرت هذا الإلتزام في حكمها الصادر في 1913/12/27 والمتعلق بالنقل بالسكك الحديدية والتي أكد في المذكرة بأنه لا فرق بين نقل الأشياء ونقل البضائع لأن الإنسان يحرص على سلامة نفسه أكثر من حرص صاحب البضاعة على بضاعته فكيف يجعل صاحب البضاعة مسؤولاً عن سلامتها ولا يجعل ناقل الأشخاص مسؤولاً عن سلامة من ينقلهم ووصل المحامي إلى تأكيد وجود هذا الإلتزام على عاتق الناقل و من هدر كرامة الإنسان عند مقارنته بالبضائع فلا دخل للكرامة في هذا الموضوع لأن حياة الإنسان لا تقاس بسلامة البضائع لأن المسافر من جانبه يقوم بكل ما يكفل سلامته ويتجنب كل ما يعرضه للخطر. وعن ما جاء به القضاء الفرنسي في هذا الصدد: حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 1913/01/27 و المتعلق بالنقل بالسكك الحديدية حيث أنها أكدت وجود التزام ضمان السلامة التعاقدية على عاتق الناقل فإذا أراد أن ينفي مسؤوليته الفعلية أن يثبت أن ما تعرض له المسافر من ضرر كان ناجماً عن سبب أجنبي عنه كالقوة القاهرة أو فعل المسافر نفسه.

أما القضاء الجزائري فقد أكد في قرار المحكمة العليا المؤرخ في 1983/03/10 أن مسؤولية ناقل الأشخاص بضمان سلامة المسافر موجب قانوناً حسب المادتين 62 و 63 من القانون التجاري حيث جاء في نص القرار⁽²⁾ أنه: "إذا كان من السائد فقها وقضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقاً في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر وحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الإلتزام و في هذا السياق اعتبر كل شرط يرمي إلى الإعفاء من تلك المسؤولية مخالفاً للنظام العام غير أنه أجاز التخلص منها كلياً أو جزئياً عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة." ويعتبر هذا القرار الصادر من المحكمة العليا تأكيداً لوجود هذا الإلتزام على عاتق الناقل و أن الإخلال بسلامة الراكب يستوجب منه التعويض عن ذلك باعتباره مسؤولاً تعاقدياً عن سلامة المسافر الذي يقله.

(1) الدكتور: عادل علي المقدادي. المرجع السابق ص 153.

(2) قرار المحكمة العليا. الغرفة المدنية. بتاريخ 1983/03/30 ملف رقم 2429 مجلة قضائية سنة 1989 عدد رقم 01.

وفي الأخير نقول بأن مختلف قوانين التجارة أكدت في مجملها على وجود هذا الإلتزام على عاتق الناقل و أن هذا الإلتزام هو التزام تعاقدى يرتبط نشوءه بوجود عقد النقل، كما يعتبر التزاما بتحقيق نتيجة وهي إيصال المسافر سالما إلى المكان المقصود و كباقي قوانين التجارة أكد القانون التجاري الجزائري على وجود هذا الإلتزام الذي يتحمله الناقل في المادة: 62 من القانون التجاري التي تنص صراحة أن:

" ناقل المسافرين يضمن سلامة المسافر ولا يجوز إعفاؤه من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر سببه القوة القاهرة أو خطأ المسافر وأنه لم يكن يتوقعه و لم يكن في استطاعته تفاديه."

الفرع الثاني: قيام المسؤولية عند الإخلال ببقية التزامات

الناقل .

أولا: عند تقصير الناقل في توفير المكان والراحة في الدرجة المتعاقد عليها:

على الناقل أن يقوم بعملية النقل بالطريقة والمزايا المتفق عليها وعليه أن يهيء للراكب المكان المخصص له حسب الدرجة المذكورة في تذكرته فمثلا إذا كانت التذكرة تشير إلى حق الراكب في استخدام أماكن الدرجة الأولى فإن الناقل ملزم بما جاء فيها فإن لم يستطع أن يأمن له الدرجة المذكورة واضطر نظرا للأزدحام مثلا أن يمنحه مكانا في درجة أدنى عد مسؤولا عن دفع الفرق⁽¹⁾ بين أجرة المكان المتفق عليه وبين أجرة المكان الذي شغله الراكب في واسطة النقل أثناء القيام بعملية النقل أي بين أجرة مكان الدرجة الأولى و أجرة مكان الدرجة الثانية وللراكب أن يطالب باسترداد فارق الأجرة وبالتعويض عما لحقه من ضرر أدبي وهذا تطبيقا للقواعد العامة⁽²⁾ ولا يمكن إجبار الراكب على السفر في درجة أدنى من الدرجة المذكورة في التذكرة.

كما يلتزم الناقل بتوفير الراحة⁽³⁾ للراكب أثناء نقله و كذا توفير وسائل الراحة المتفق عليها في التذكرة كالركوب في أماكن مكيفة بالهواء أو تقديم الوجبات أثناء الرحلة أو مشاهدة التلفاز ... إلخ.

(1) الدكتور: عزيز العيكي - المرجع السابق ص 355.

(2) وهذا تطبيقا للقواعد العامة مع الإشارة بأن القانون التجاري الجزائري لم ينص عليها.

(3) الدكتور: جلال وفاء مجملين - المرجع السابق - ص 307.

هذا وإن كانت مختلف قوانين التجارة لم تنص على هذا الإلتزام صراحة إلا أنه يعتبر من الواجبات الملقاة على عاتق الناقل بموجب العقد وتطبيقا للقواعد العامة، غير أن قانون التجارة العراقي أشار ضمنيا إلى هذا الإلتزام عندما أقر في المادة: 92 بحق الراكب في استرداد فارق الأجرة بين الدرجتين عند استعماله درجة أدنى من الدرجة الميينة في التذكرة.

وبذلك يعتبر هذا الإلتزام هام بالنسبة للناقل وضروري بالنسبة للراكب والذي يترتب عند الإخلال به خضوع الناقل للمسؤولية التعاقدية وبالتالي حق الراكب في التعويض عن الضرر الذي يلحقه جراء هذا الإخلال.

ثانيا: عند الإخلال بالتزامه بإيصال الراكب و أمقته إلى المكان المقصود وبالميعاد المعين. إن إيصال المسافر إلى المكان المقصود وفي المدة المحددة هو سبب عقد النقل والغاية من التعاقد بالنسبة للمسافر.

لذا: يضع هذا العقد على عاتق الناقل الإلتزام بنقل المسافر حسب المواعيد الميينة في تذكرة النقل أو المحددة ضمن نشرات دورية كما في شركات النقل بالسكك الحديدية أو عن طريق إعلان الناقل لبرنامج يتضمن مواعيد الإنطلاق والوصول⁽¹⁾.

لذلك فإن تحديد مواعيد الإنطلاق والوصول تكون بالإتفاق ما بين الراكب والناقل الميينة في تذكرة النقل أو المعلنة ضمن برنامج خاص بالإنتلاق و الوصول أو عبر النشرات الدورية المعدة من قبل الناقل الذي يكون في حالة إيجاب عام يكمله قبول المسافر بالتعاقد. و في حالة عدم وجود إتفاق في العقد حول وقت الإنطلاق و الوصول فلا يكون (خاضعا للعرف المتداول عليه) بذلك تنفيذ العقد مرهونا بإرادة الناقل المستقلة وإنما يكون خاضعا للعرف المتداول عليه و بذلك الإنطلاق يكون في الوقت المناسب أو حسب ما يستغرقه الناقل العادي فيما لو وجد في نفس الظروف.

على أنه إذا لم يراع الناقل بدقة هذه المواعيد فوقع تأخير في الوصول نتج عنه ضرر للراكب يسأل الناقل عن هذا الضرر الذي أصاب المسافر والتزم بتعويضه عن هذا الضرر.

(1) الدكتور: سمير جميل حسين الفتلاوي - العقود التجارية الجزائرية - الطبعة الثانية - ديوان المطبوعات الجامعية

ومن الملاحظ أن المسافر يتغاضى عادة عن التأخير الطفيف الذي يحدث عند المغادرة أو عند الوصول أو لتحمله بعض مضايقات الإزدحام أثناء الطريق⁽¹⁾.

ونتيجة لما سبق ذكره تترتب على الناقل المسؤولية نتيجة تأخير وصول الراكب إلى الجهة المقصودة والذي نتج عنه ضرر و يلتزم بتعويضه لأن التعويض مرتبط بالضرر فإذا لم يحصل للراكب ضرر بسبب التأخير لا يسأل الناقل و يستدل على ذلك بالنسبة لما جاء في القانون التجاري المادة 62 منه عندما أكدت على وجوب الناقل إيصال الراكب إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد.

بقي أن نضيف بأن المسؤولية التعاقدية للناقل الناشئة عن الإخلال في تنفيذ العقد من جراء التأخير في الوصول الذي أدى إلى حصول ضرر للمسافر يمكنها أن تنتفي عنه إذا أثبت الناقل أن هذا التأخير كان لسبب أجنبي عنه.

أما بالنسبة لإخلال الناقل بالتزام إيصال أمتعة الراكب فإن هذا الإلتزام بنقل الأمتعة يعد التزام هام لا تقل أهميته عن باقي الإلتزامات الأخرى غير أننا نجد القانون فرق بين نوعين من الأمتعة: الأمتعة اليدوية والأمتعة المسلحة وبذلك تختلف طبيعة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل⁽²⁾ عن ضياع أو تلف الأمتعة باختلاف نوعها.

فبالنسبة للأمتعة اليدوية: وهي الأمتعة التي لا تسلم إلى الناقل و إنما تبقى في حيازة الراكب أثناء مدة النقل فتبقى تحت حراسته مدة الرحلة كحقائب اليد مثلاً، فإن هذه الأمتعة والتي لا تدخل ضمن عقد النقل بحيث أن الناقل يسمح للراكب بأن يحملها معه على أساس رخصة منه ودون مقابل شرط أن لا تحتوي على ما يضر باقي المسافرين أو ما يزعجهم، وهذه الأمتعة إذن لا يكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو هلاكها أو تلفها إلا على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية لأنها لا تدخل ضمن عقد النقل فهو لم يتحمل بشأنها أي التزام و بذلك لا يرجع للمسافر على الناقل إلا على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية شرط إثباته للضرر وأن هذا الضرر ناتج عن خطأ الناقل أو تابعيه وبذلك تتوافر

(1) الدكتور: فوزي محمد سامي - شرح القانون التجاري (مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، التاجر،

المتجر، العقود التجارية) الجزء الأول - مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ص 266.

(2) الدكتور: جلال وفاء محمد بن. المرجع السابق 307.

أركان المسؤولية التقصيرية المعروفة من خطأ وضرر وعلاقة السببية⁽¹⁾ فلا وجود لمسؤولية تعاقدية للناقل.

أما بالنسبة للأمتعة المسجلة: و هي الأمتعة التي يتسلمها الناقل من الراكب نظير إيصال يبين فيه: عددها، حجمها، وزنها و طبيعتها و ذلك من أجل نقلها إلى المكان المتفق عليه فيلتزم الناقل بالمحافظة عليها إذ تكون تحت حراسته. والناقل لا يتقاضى عنها أجرا إذا كانت عن حدود الوزن المسموح به أما إذا تجاوزت الوزن المسموح به فله الحق في أن يتقاضى مقابل ذلك أجرا إضافيا.

ومن ثم فإن هذه الأمتعة تكون موضوعا لعقد نقل مستقل وتبقي إلى جانب عقد النقل الأصلي و هو بطبيعة الحال عقد نقل الأشياء فتخضع بالتالي للأحكام المتعلقة بنقل البضائع⁽²⁾.

و كنتيجة لذلك يلتزم الناقل بالمحافظة عليها وتسليمها في حالة سليمة عند الوصول. أما في حالة ما إذا تم: ضياع أو تلف أو هلاك أو تأخر الناقل في تسليمها أثناء مدة النقل بحيث أنها تكون تحت حراسته عدّ مسؤولا عن ذلك مسؤولية عقدية وهي مسؤولية لنقل الأشياء ولا يستطيع الناقل دفع هذه المسؤولية الملقاة على عاتقه إلا إذا أثبت أن هلاكها كان لسبب أجنبي عنه أو لعب خاص في ذات الأمتعة المنقولة.

⁽¹⁾ الدكتور: علي البارودي - المرجع السابق ص 185.

⁽²⁾ الدكتور: مصطفى كمال طه. المرجع السابق ص 311.

المادة الفصل الأول:

إن الضرورة الملحة لتوفير الحماية للراكب أثناء عملية النقل استوجبت البحث حول طبيعة هذه المسؤولية وإيجاد أساس تبنى عليه فاستقر الفقه والقضاء على أنها مسؤولية تعاقدية على أساس التزام الناقل بضمان سلامة المسافر.

و إن كانت هذه المسؤولية تعاقدية فإنها تتحدد بحدود تنفيذ العقد وهذا يختلف في النقل عبر الطرق منه في النقل عبر السكك الحديدية و هي لا تقوم إلا إذا أخل الناقل بأحد الإلتزامات المفروضة عليه بموجب هذا العقد وإن كان أهمها التزامه بضمان سلامة المسافر فإن تقصيره كذلك في توفير المكان والراحة المتفق عليها وكذا تأخره في إيصال الراكب وأمتعته في المكان المحدد يستوجب مساءلته تعاقديا إذا انجر عن ذلك ضرر للراكب.

إن هذه المسؤولية التي يتحملها الناقل قد يتملص من عبئها إذا أثبت أن الضرر الذي مس الراكب كان لسبب أجنبي عنه أما إذا تعذر ذلك فجل ما تهدف إليه المسؤولية هو تقديم المساعدة للراكب للحصول على التعويض بالطرق القانونية الموجودة.

الفصل الثاني:

حقوق مسؤولية الناقل البرقي و بيان

كيفية التعويض عنها.

الفصل الثاني: حدود مسؤولية الناقل البري و بيان

كيفية التعويض عنها.

تقرر مسؤولية الناقل التعاقدية تجاه الراكب إذا أصيب بضرر أثناء تنفيذ عملية النقل، هذه المسؤولية التي تنطوي على التزام أساسي و هام و هو التزامه بضمان السلامة، يختلف بدء سريانها باختلاف وسيلة النقل المستعملة فيما إذا كانت سيارة أم قطارا، و لا يمكن لها أن تترتب إلا عند إخلاله بأحد الالتزامات المفروضة عليه بموجب العقد.

غير أن تحقق هذه المسؤولية التعاقدية بتوافر جميع شروطها لا يجرد الناقل من أن يواجه الراكب بأسباب يستهدف من ورائها إعفائه من التبعة كليا أو جزئيا فيقع على عاتقه أن يثبت السبب الأجنبي الذي يحتج به لرفعها على عاتقه.

هذه الأسباب التي تدرء بها مسؤولية الناقل منها القانونية التي تحدد بنصوص صريحة من القانون و منها الاتفاقية التي تحدد باتفاق ما بين الناقل و الراكب (المبحث الأول)

أما و إن تعذر على الناقل إثبات السبب الأجنبي الذي يرفع به مسؤولية فإن للراكب أن يواجهه من أجل المطالبة بحقه عند إصابته بأضرار باعتماده الحل القضائي الذي يوفر له التعويض قانونا (المبحث الثاني).

المبحث الأول: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية المطلقة على عاقبة.

إن مسؤولية الناقل التعاقدية تنشأ عن إخلاله بأحد الالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل والذي ينشأ عنه حصول ضرر للراكب أثناء تنفيذه، فيطالب بذلك بتعويضه عن هذا الضرر ولكن الإدعاء على أساسها لا يجرد الناقل من أن يواجه الراكب بأسباب يستهدف منها إعفائه من هذه المسؤولية أو تحرره من أعبائها كلياً أو جزئياً فيكون له أن ينازع الراكب ويحتج عن طريق أسباب دفع المسؤولية، هذه الأسباب قد يتولى القانون تحديدها بشكل صريح ومباشر بنصوص تؤكد ذلك فيكون الإعفاء من المسؤولية قانونياً (المطلب الأول) أو تندرج حالات الإعفاء منها ضمن اتفاق ما بين الناقل والراكب فيكون الإعفاء من المسؤولية اتفاقياً (المطلب الثاني)

المطلب الأول: الإعفاء القانوني للمسؤولية.

لا خلاف على أنه يكون للناقل أن يتدرع بأسباب أجنبية عنه ليعفي نفسه من المسؤولية بشكل كلي أو جزئي ولا يتحمل تعويض المضرور عما أصابه في أثناء تنفيذ عقد النقل غير أن هذه الوسائل التي يدفع بها الناقل مسؤوليته ذكرها القانون وحددها في أحوال معينة ويمكن حصرها في ثلاثة أمور: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ (فرع أول) خطأ المسافر (فرع ثاني) وفعل الغير (فرع ثالث).

الفرع الأول: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ

أولاً: القوة القاهرة والحادث المفاجئ تعبيرين لمفهوم واحد أم هناك اختلاف.

اختلف الفقه حول ما إذا كان الحادث المفاجئ صورة مستقلة عن صورة القوة القاهرة أم اعتبرهما صورة واحدة.

فذهب جمع من الفقه إلى اعتبارهما صورة واحدة ومفهوما واحدا كسبب أجنبي يستفيد منه الناقل ليعفي نفسه من المسؤولية، فيشكل عام فهم يرون أن كلا من: القوة القاهرة والحادث المفاجئ مصطلحين وتعبرين مترادفين لمسمى واحد⁽¹⁾ وهو السبب الأجنبي الذي يؤدي إلى عدم إمكانية تنفيذ الناقل لالتزامه بحيث يجعله مستجيلا والأمر سيان فيما إذا كان هذا السبب الأجنبي قوة قاهرة أو حادث مفاجئ ويذهب البعض منهم للقول بأن الأولى تدل على استحالة دفع الحادث بينما الثانية فإنها تدل على عدم إمكانية توقعه و كليهما يؤديان إلى نفس النتيجة فتنتفي عن الناقل مسؤوليته في الأحوال التي يرجع فيها سبب الحادث إلى فعل الطبيعة كالزلازل مثلا أو إلى وقوع حادث مفاجئ كانهجار مرجل القطار أو خروجه من القضبان.

غير أن هذا الرأي الذي يوحد التعبيرين انتقد حيث أنه لا يستند إلى أساس منطقي سليم وأنه لا مناص من وجود عدة فروق ما بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ تحمل كل منها تعبيرا يختلف عن الآخر.

وخلافا عما جاء به هذا الفقه أقر جمع آخر منهم و ألح على وجود فرق واضح وجلي ما بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ:

فثمة⁽²⁾ رأي اتجه إلى كون الاختلاف ما بينهما يكمن في كون: القوة القاهرة يستحيل دفعها بينما الحادث المفاجئ يمكنه دفعه وإن كان لا يمكن توقعه.

ورأي آخر: يرى أن استحالة الدفع تكون في القوة القاهرة استحالة مطلقة بيد أنها تكون في الحادث المفاجئ استحالة نسبية⁽³⁾ ولكن غالبية الفقهاء الذين يؤكدون على وجود

(1) الدكتور: محمود جلال حمزة - المرجع السابق ص 500.

(2) الدكتور جلال علي العديوي - المرجع السابق - ص 461.

(3) إنتقد هذا الرأي في مجمله كون أن استحالة التوقع والدفع تقدر وفقا لمعيار الشخص العادي. فبذلك لا يكفي في الحادث المفاجئ أن تكون الإستحالة نسبية.

الفرقة ما بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ تجعل الإختلاف يتمحور حول ما هية كليهما وأثره فأعطى أنصار هذا الرأي للناقل الحق في دفع مسؤوليته إذا كان الحادث ناتجا عن قوة القاهرة. فيصبح بذلك تنفيذ الالتزام مرهقا ومستحيلا بالنسبة إليه فهي من حيث الماهية⁽¹⁾ تعتبر حادثا خارجيا عن أداة النقل، كالزلازل والعواصف والقياضات وهذا الحدث الخارجي لا يمكن توقعه من قبل الناقل ومن غير الممكن له أن يتفاداه كالحروب وأوامر السلطة بينما الحادث المفاجئ حادث داخلي ينبع من وسيلة النقل في حد ذاتها كأنفجار عجلات السيارة أو تكسر المقود فهو ليس فعل خارجي باعتباره يتصل بنشاط الناقل.

أما بالنسبة للاختلاف من حيث الأثر: فإن القوة القاهرة ترفع المسؤولية وتعفي الناقل منها أما الحوادث المفاجئة فهي لا تشكل قوة القاهرة باعتبارها حوادث تتعلق بواسطة النقل في حد ذاتها وهي ليست خارجية عنها فهي في أساسها يمكن تفاديها والتغلب عليها ولو كان ذلك بصعوبة كبيرة كتعطل مكابح السيارة أو انفجار إطاراتها.

وكتيجة لذلك يشترط في القوة القاهرة كسبب أجنبي يعفي الناقل من مسؤوليته أن تكون خارجية عن فعل الناقل ونشاطه إضافة إلى كونها غير متوقعة ومستحيلة الدفع حيث يستحيل عليه إطلاقا تدارك هذا الحادث بيد أنه إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر للمسافر غير خارجي وإنما مما يستدعيه نشاط الناقل فيعتبر حادثا فجائيا يستطيع الناقل أن يتداركه باستعماله أعمالا مرهقة أو عسيرة تستبعده⁽²⁾ حيث أنه قد يكون للناقل أن يعجز عنها لو ضاعف من الجهد والعناء.

ثانيا: التطبيقات القضائية الواردة بشأن القوة القاهرة والحادث المفاجئ:

فقد اعتبر من القوة القاهرة انهيار جسر تحت القطار نتيجة لفيضان فجائي للنهر الذي يمر من تحته ، بينما⁽³⁾ لا يمكن اعتبار كقوة القاهرة هبوب عواصف قوية كون أن الناقل يكون قد شعر باشتدادها تدريجيا وكان عليه أن يستعجل في اتخاذ التدابير التي تقلل أو تمنع حدوث الخطر، أما إذا أهمل اتخاذ هذه التدابير فليس له أن يحتج بالقوة القاهرة وهي

(1) الدكتور. جلال على العلوي - المرجع السابق ص 461 .

(2) الدكتور. عاطف النقيب - المرجع السابق ص 08.

(3) قرار محكمة النقض الفرنسية في 1948/03/09

العاصفة واشتداد الرياح كسبب ليغفي نفسه من تبة الحادث الذي انجر عن ذلك والذي أضر بالمسافر.

ونضيف إلى أن القضاء الفرنسي قد اعتبر الطبقة المجلدة من الثلج قوة قاهرة لأنها كانت كثيفة بشكل غير عادي وقد شكلتها الغيوم بطريقة قوية.

غير أن رفاق الجليد الذي حصل في يوم موالي ليوم مثلج لا يمكنه أن يؤلف قوة قاهرة بحيث لا يمكن اعتباره مظهرا غير عادي.

وقد اعتبرت محكمة النقض السورية⁽¹⁾ حادث فحائي وليس قوة قاهرة انكسار مقود واسطة النقل حيث أنه من الممكن توقعه ومن واجب الناقل أن يحتاط لذلك.

وفي الأخير ننوه بأن التشريع الجزائري كغيره من قوانين التجارة نص في المادة 63 من القانون التجاري على أنه: " يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر".

فالمشرع الجزائري في نص هذه المادة جعل القوة القاهرة ونص على ذلك صراحة سببا أجنبيا يدفع به الناقل مسؤوليته كليا أو جزئيا بيد أنه لم ينص على الحادث الفحائي. فقد قصد بذلك عدم اعتباره سببا أجنبيا لأنه لو اتجهت نيته إلى اعتباره سببا أجنبيا يعفى به الناقل من مسؤوليته لنص على ذلك صراحة.

الفرع الثاني: خطأ المسافر الذي يساهم في إحداث الضرر.

أولا: خطأ المسافر سبب إعفاء كلي للمسؤولية:

قد يحدث أن يرتكب المسافر فعلا يؤدي إلى إيقاع الضرر به شخصيا وقد يكون لذلك أثر في المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل بل أكثر من ذلك فقد يكون هذا الأثر معفيا للناقل من المسؤولية التي يتحمل عبئها ومعنى ذلك هو أن ارتكاب المسافر لخطأ يسبب ضررا له يجعله يتحمل هو بنفسه هذا الضرر الحاصل، لأن هذا الضرر يرتد إلى الشخص الذي

(1) قرار محكمة النقض السورية . في 18/01/1958.

أحدثه فيعفي الناقل بذلك من التعويض شرط أن يثبت أن الضرر الحاصل للراكب كان نتيجة لفعله وأنه السبب الوحيد في الحادث لأنه ليس من المنطق القانوني ولا الواقعي أن يحصل المتضرر على التعويض لو كان بخطئه قد وفر الفرصة لحصول الضرر كما أنه ليس من العدل أن يتحمل الناقل العبء في الوقت الذي لا يسأل فيه الراكب عن ضرر كان ناتجا خطأ شخص وقع منه.

وقد يكون خطأ المسافر بتعمده إلحاق الضرر لنفسه كإقدام الراكب على رمي نفسه أثناء سير القطار أو فتح باب السيارة وإلقاء نفسه منها وهي في حالة سرعة أثناء سيرها كما قد يكون الخطأ ناجما عن إهماله كعدم إحكامه لغلاق باب السيارة مما أدى به إلى السقوط عندما كان يرتكز عليه، ففي كلتا الحالتين فإن الأمر سواء كون خطأ المسافر يعد سببا لإعفاء الناقل من عبء المسؤولية التي يبرر البعض بأنه وإن كان يتحمل التزاما بالحفاظ على سلامة الناقل فإن هذا يستتبعه التزاما من المسافر بالحفاظ على سلامته الشخصية⁽¹⁾ من أجل أن يتم وصوله سليما إلى الجهة المقصود، فمن غير الجائز أن يتحمل الناقل تعويض ضرر أصاب المسافر نتيجة لخطئه الذي كان من الممكن أن يتجنبه ويتوخاه إذا بذل بعضا من الحيطة والحذر والحرص.

ومن بين التطبيقات التي تؤكد ما سبق هو ما نصت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1954/03/30⁽²⁾ عندما اعتبرت خطأ المسافر سببا أجنبيا يعفي الناقل من المسؤولية كليا نظرا لاستحالة توقع حصول مثل ذلك الخطأ والذي تمثل باقترابه من باب مفتوح متأهبا للترول أثناء سير الترام، واعتبرت المحكمة أن الراكب قد ارتكب إهمالا فاحشا بدونه من الباب المفتوح أدى إلى قذف نفسه بالطريق.

وما يلاحظ بالنسبة لما أتى به القضاء الفرنسي بالنسبة لخطأ المسافر كسبب لدرء المسؤولية هو تشدده⁽³⁾ في الغالب مع الناقل وجعل التعويض يستقر على عاتقه في آخر المطاف.

(1) Barthélémy Mercadal – droit des transports terrestres et aériens – Dalloz – 1996 – P 393.

(2) الدكتور: عادل علي المقناني. المرجع السابق ص 206.

(3) كما أن القضاء المصري أظهر تطرفا واضحا في نفي خطأ المسافر لتقرير مسؤولية الناقل كاملة. حيث اعتبر شركة الترام مسؤولة عن الضرر الذي أصاب أحد المسافرين الذي ألقى بنفسه متن الترام ذعرا عند رؤيته النار مشتعلة في أحد أسلاكها.

فالمحاكم الفرنسية اعتمدت على إثبات الناقل لخطأ ظاهر من جانب المسافر حتى تعتمد كسبب من أسباب الإعفاء، واعتبرت أن ارتكابه لخطأ تافه أو غير ملحوظ غير كاف لأن المسافر وفي جميع الأحوال لا يمكنه أن يكون ملما بجميع ما يجب عليه، وأنه من واجب الناقل أن يضع كافة التحذيرات اللازمة والإشارات واللافتات سواء في محطات النقل أو داخل وسيلة النقل في حد ذاتها حتى يكفل للمسافر اجتنابه الوقوع في الخطر. وقد قضت في حكم لها يجعل الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي تعرضت له راكبة بالرغم من أنها أهملت وضع حزام الأمان فانقلبت من القاطرة⁽¹⁾.

وإن كان القضاء قد تشدد مع الناقل في حمايته للراكب غير أنه اعتبر في الكثير من تطبيقاته خطأ المسافر سبباً لإعفاءه من المسؤولية لأنه من الواجب على المسافر أن يتوخى الحرص في الحفاظ على سلامته الشخصية كونه يتمتع بحرية أكثر أثناء النقل ولا يمكن للناقل السيطرة عليه كلياً، ولا يشكل خطأه سبباً للدرء المسؤولية إلا إذا كان وحده سبب حدوث الأضرار فكان ناجماً عن إهماله الشديد أو عدم التزامه لتعليمات الناقل كعدم وضعه لحزام الأمان الإجباري أو تنقله داخل عربات القطار رغم حضر ذلك. فالقضاء أعطى للناقل حق دفع مسؤوليته استثناءً لفعل المتضرر نفسه مهما كانت صفة هذا الفعل الإهمال أو التعمد، وبذلك لا يتحمل الناقل عبء تعويض الراكب للضرر الذي نتج بفعله الشخصي.

وإن كان الناقل يعفى من المسؤولية إذا صدر من الراكب خطأ عمدي أو إهمال من في أنه قد يسأل تعاقدياً في الضرر الذي يحدثه للراكب نتيجة خطأ شخصي منه كان هو السبب في إلحاق هذا الضرر لنفسه، كعدم تحمكه في مكابح السيارة مما أدى بالمسافر بإلقاء نفسه من نافذتها أو إصابته بكسر ساقه عند حدوث حريق في القطار من جراء إهمال أو أخطاء تابعي الناقل.

مما سبق ذكره: نخلص إلى أن الناقل يعفى إعفاء كلياً من المسؤولية إذا كان الضرر الذي حصل للراكب نتيجة لخطئه فسيان أن يكون هذا الخطأ المرتكب قد تأتاه عن عمد بقصد الإضرار بنفسه أو نتيجة لتهوره وإهماله غير أنه لا يمكن إعطاء الناقل الحق في دفع مسؤوليته إذا كان إضرار الراكب لنفسه هو سببه الأصلي وكذا في الحالة التي يكون فيها

(1) حكم محكمة النقض الفرنسية 11 يوليو 1960 .

مخالفة الراكب لتعليماته لا علاقة لها بالحادث كأن يغير مكانه المخصص إلى مكان آخر وينشب حريقا داخل عربات القطار.

ثانيا: خطأ المسافر يسبب إعفاء جزئي للمسؤولية:

من الواضح جليا أنه إذا كان الضرر الحاصل للمسافر غير ناتج عن خطئه أو فعله الوحيد بل إنه قد شارك في حصول الحادث الضار من غير أن يكون هو وحده المنتج له بل ساهم معه الناقل في ذلك الضرر فإن المسؤولية تتوزع ويستتبع توزيعها تخفيض التعويض⁽¹⁾ على الناقل فهذه الحالة لا تعطيه الحق في دفع مسؤوليته وإعفائه كليا من التعويض لأن خطأ الراكب لا يعفيه من المسؤولية إلا إذا استغرق كامل الضرر بأن كان هو السبب الوحيد في حصوله بيد أنه توجد مشاركة بين خطأ المتضرر وفعل الناقل فهناك اجتماع للأسباب التي ساهمت بدورها في وقوع الحادثة الضارة.

وبناء على ذلك فقد اتجه الفقه والقضاء الفرنسي للقول بأن الناقل لا يمكنه التملص نهائيا من المسؤولية الملقاة على عاتقه عندما يتحد خطأ الراكب المتضرر مع خطأ الناقل ويفضيان إلى إحداث الضرر لأنه من غير المعقول أن يسأل الناقل منفردا عن ضرر اشترك معه في إحداثه المتضرر كما من غير المنطقي أيضا أن يتحمل الراكب لوحده توابع الحادث الذي نتج بخطأ من الناقل أيضا.

فالواقع أن الناقل في حالة ما إذا اشترك بخطئه في وقوع الحادث إلى جانب خطأ المسافر فإنه يسأل عن الضرر بقدر الخطأ⁽²⁾ الذي وقع منه ويكون عندئذ ملزما بدفع تعويض جزئي للمسافر يقدره القاضي بحسب أهمية وأثر هذا الخطأ الذي تأتاه في الحادث.

هذا ونجد أن القضاء أكد ذلك في أكثر من مناسبة فقد اعتبر الناقل مسؤولا كذلك عند سقوط الراكب من باب العربة الذي لم يكن إغلاقه محكما أثناء انشغاله بقراءة الجريدة⁽³⁾ وكذا الحال عند إرغام عمال المصلحة الراكب إلى الانتقال للمكان المخصص له بعد تحرك القطار رغم صعوبة هذا الانتقال.

أما عن موقف القانون الجزائري في هذا الصدد: فمثل باقي قوانين التجارة نص على خطأ المسافر كسبب لإعفاء الناقل من مسؤوليته جزئيا أو كليا عن الأضرار التي تلحق بالمسافر

(1) الدكتور: جلال وفاء محمد - المرجع السابق ص 306.

(2) الدكتور: فوزي محمد سامي - المرجع السابق. صفحة 270.

(3) الدكتور: علي البارودي - المرجع السابق. صفحة 195.

هذه الأضرار التي قد تكون جسيمة كما يمكنها أن تلحق به نتيجة للتأخر أو لتلف في الأمتعة.

فالناقل عند إثباته لخطأ الراكب إعتبر ذلك سببا يستطيع أن يدفع به مسؤوليته كليا والملاحظ أن نص المادة 63 من القانون التجاري التي نصت على خطأ المسافر كسبب من أسباب الإعفاء لم تميز فيما إذا كان خطأ المسافر الذي تدفع به المسؤولية هو الخطأ الذي يرتكبه عن عمد أو عن إهمال منه وهذا يعني أن نية المشرع اتجهت لجعل الحق للناقل في التمسك بهذا الخطأ للتملص من المسؤولية سواء كان قد ارتكبه الراكب عن إهمال منه أو متعمدا له.

الفرع الثالث: فعل الغير الذي تدفع به المسؤولية.

أولا: مفهوم فعل الغير كسبب لدرء مسؤولية الناقل:

قد يتدخل فعل الغير في إحداث الضرر الذي أصاب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل فيكون هذا الفعل سببا لدفع الناقل مسؤوليته لذلك لا بد من تحديد مقصود فعل الغير. إن فعل الغير: هو ذلك الفعل الذي يصدر عن شخص أجنبي متدخل في الحادث الذي أضر بالراكب والذي كان له التأثير السبي الشامل للضرر فيرتد إليه الحادث فتتفي به النتيجة عن الناقل.

كما أن هذا الشخص الذي يصح التوصل بفعله للإعفاء من مسؤولية الناقل، يجب أن لا يكون من مستخدميه الذين يستخدمهم لتنفيذ التزامه باعتبار أن الناقل وكما سبق ذكره⁽¹⁾ مسؤول عن أعمال تابعيه مسؤولية تعاقدية إذا كان الضرر الحاصل للراكب نتيجة لأفعالهم.

ويؤلف فعل الغير سببا للإعفاء من المسؤولية كليا إذا كان هو وحده المصدر المنتج للضرر غير أنه يشترط أن تتكامل في هذا الفعل جميع مقومات القوة القاهرة ليكون له الأثر المعفي من كل المسؤولية بحيث لا يمكن توقعه كما لا يمكن دفعه⁽²⁾ ففعل الغير لا يكون معفيا ما لم يتصف بصفات القوة القاهرة. أما إذا كان فعل الغير من الأفعال التي يمكن للناقل أن

(1) راجع ما ورد في الصفحة 48 من هذا البحث .

(2) الدكتور. جلال وفاء محمدين - المرجع السابق ص 306.

يتوقعها أو التي كان له أن يتجنبها إذا اتخذ المزيد من الإحتياطات والتدابير التي تحول دون وقوعها فلا يمكن أن يعفى الناقل أو أن يتذرع بهذا الفعل لكي لا يتحمل عبء تعويض الراكب المتضرر.

وحتى يبرر الناقل عدم مسؤوليته إستنادا إلى فعل الغير لا بد أن يثبت⁽¹⁾ أن سبب الحادث فعل آتاه شخص أجنبي غيره أدى إلى الإضرار بالراكب وأن هذا الفعل هو السبب الوحيد الذي نتج عنه الضرر ولا بد أن يكون إثباتا بشكل قطعي وإذا تعذر عليه ذلك كان مسؤولا تعاقديا تجاه الراكب.

ونضيف أن تطبيقات القضاء لفعل الغير الذي يعفى الناقل من المسؤولية كثيرة، ومن أمثلة ذلك ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في 12 جويلية 1961⁽²⁾ حيث دفع أحد المسافرين وهو يحاول النزول مسافرا آخر والذي بدوره دفع مضطرا إحدى السيدات المسافرات التي وقعت تحت عجلات المترو مما أدى إلى وفاتها فأعفت المحكمة الناقل من تحمل المسؤولية لأن فعل المسافر كان غير متوقع ولا يمكن تجنبه بعد ما ثبت أن المترو لم يكن مزدحما وقت الحادث.

وكذلك قضى بعدم مسؤولية الناقل عن الضرر الذي أصاب الراكب من جراء خروج القطار عن الخط الحديدي الذي قام بتخريبه رجال المقاومة أثناء الإحتلال غير أن بعض ما جاء به القضاء الفرنسي أبرز وبوضوح ميله إلى تشديد⁽³⁾ مسؤولية الناقل، ونذكر حكم محكمة النقض الفرنسية بـ 11 جويلية 1961 في قضية تتلخص وقائعها في تعرض قطار فرنسي كان متجها من الجزائر نحو وهران لاعتداء مفاجئ من طرف مجهولين فتحملت

(1) اعتبر القضاء المصري الناقل مسؤولا عن الحريق الذي شب في السيارة والذي أدى إلى هلاك راكبة لأن الناقل لم يتمكن من إثبات أن السبب الحادث هو وضع يترن من قبل الغير في السيارة.

(2) الدكتور- علي البارودي- المرجع السابق ص 193.

(3) القضاء الفرنسي كان يسر على نفس النهج من خلال حكم: 1956/02/29 حيث ألقى أحد المسافرين أجولة تحتوي على مواد متفجرة فانفجرت تحت عجلات القطار وتسببت في حادث فاعتبرت مصلحة السكك الحديدية نفسها أما معفية لأن سبب الحادث يرجع إلى فعل الغير الذي من غير الممكن توقعه ولا تقاديه غير أن المحكمة قضت بمسؤولية شركة السكك الحديدية لاعتبار أن الإلقاء أجولة المواد المتفجرة كان فعلا متوقعا الحصول بليل اللامحة التي تمنع إلقاء أي شيء من القطار وكان نفس الفعل من الممكن تقاديه عن طريق رقابة عمال السكك الحديدية.

الصدمة عربة النوم التي كانت في المقدمة فأدى ذلك إلى إصابة أحد المسافرين بما فتمسكت مصلحة السكك الحديدية أمام القضاء بفعل الغير الذي لا يمكن توقعه ولا تفاديه غير أن محكمة النقض الفرنسية قضت بمسؤولية مصلحة السكك الحديدية.

و مما لا شك فيه أن القضاء كان يهدف من وراء ذلك توفير حماية أكثر للراكب المضرور وذلك بأن يضمن له تعويضا عادلا لصالحه.

يتضح مما تقدم أن القضاء يعطي الحق للناقل لدرء مسؤوليته إذا أثبت أن سبب الحادث نجم عن فعل الغير المتصف باستحالة التوقع واستحالة الدفع وأنه هو السبب الوحيد والمباشر في إحداث الضرر للراكب.

ثانيا: تزامم فعل الغير وفعل الناقل أو فعل المسافر في وقوع الضرر:

قد يحصل الحادث نتيجة التقاء أو تدخل ما بين فعل الغير و فعل الناقل أو فعل الغير و فعل المسافر فلا يكون فعل الغير وحده هو السبب المباشر لحصول الحادث، فلا يمكن بذلك أن يؤلف سببا لإعفاء الناقل من مسؤوليته التعاقدية تجاه الراكب عن الضرر الذي لحقه بشكل كلي وإنما يظل فعله عاملا مشاركا في الحادث الضار الذي لحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل.

وهذا الوضع: يستثير الحديث في أثر هذا الفعل بالنسبة لمسؤولية الناقل سواء إذا اشترك فعل المسافر مع الغير أو ساهم فعل الغير مع فعل الناقل في إحداث الضرر.

أ) اشتراك فعل الغير مع فعل المسافر في وقوع الضرر:

يعتبر فعل الغير الذي لا يمكن دفعه أو توقعه سببا لدرء مسؤولية الناقل التعاقدية إذا أثبت ذلك فلا يتحمل الراكب لضرر لم يكن له سبب فيه، غير أنه ولكثرة الحوادث في مجال النقل فقد تحددت أسبابها و من الممكن جدا أن يقع الحادث بفعل مشترك ما بين المتضرر والغير الأجنبي فمسؤولية الناقل في هذه الحالة يمكن تصورها من جهتين⁽¹⁾:

فقد يساهم المسافر مع الغير في الحادث الضار غير أن الفعل الضار من الراكب ينجم عنه لإهماله وعدم تفتنه كالضرر الذي أصاب راكبا عند انزلاقه أثناء تنقله في عربات القطار بفعل بقع الزيت التي تخلص منها شخص آخر كان موجودا في القطار ففي هذه الوجهة عندما تكون المشاركة ما بين فعل الغير وفعل المسافر إهمالا منه فإن الناقل يكون مسؤولا

(1) الدكتور: عادل علي المقدادي. المرجع السابق. ص 212.

مسؤولية كلية عن الضرر الذي لحق الراكب. غير أنه من المسوغ له أن يعود على الغير بقدر ما ساهم في إحداث هذا الضرر فالناقل في هذه الحالة تكون مسؤوليته كاملة ولكن ذلك لا يمنعه من رجوعه على الغير الذي اجتمع فعله أيضا في وقوع الحادثة الضارة. أما إذا كان فعل المسافر المشترك مع الغير قد أثاره بتعمده وعن سبق دراية منه كتعمد مسافر لإيصال سلك كهربائي قطعه راكب مجهول رغم معرفته بوجود التيار فإن الناقل يتحمل تعويض هذا الضرر بالإضافة أيضا إلى تحمل هذا الراكب جزءا من المسؤولية لاعتباره مشاركا في إلحاق الضرر لنفسه وإن كان للناقل في هذه الحالة كذلك أن يرجع على الغير مساهمته واشتراكه في حصول الضرر.

(ب) اشتراك فعل الغير مع فعل الناقل في وقوع الضرر:

عندما يجتمع فعل الناقل وفعل الغير في إحداث الضرر للمسافر فإن مسؤولية الناقل تكون جزئية باعتبار أن فعله لم يستغرق كل هذا الضرر الحاصل للراكب، فالناقل يسأل كليا إذا تسبب فيه عن طريق إخلاله بالتزاماته بشكل كامل، أما وإن أصيب الراكب بسبب اعتداء وقع عليه من قبل الغير ففي هذه الحالة يعتبر الناقل مشتركا مع الغير في إحداثه كون ذلك يعتبر من الأمور المتوقعة والتي كان من الممكن له تفاديها إذا قام بواجب مراقبة المسافرين و حسن تنظيم عملية نقلهم من أجل تفادي وقوع الحوادث. وبذلك يصح القول بأن مسؤولية الناقل تكون مخففة تجاه الراكب في حالة حدوث الضرر بفعل الغير عندما يكون متوقعا ومن الممكن تفاديه لأن ذلك لن يعفيه كليا بل يحمله جزءا من المسؤولية.

كما نشير إلى أن هناك رأى تنحى إلى تحميل الناقل المسؤولية كاملة⁽¹⁾ إذا ساهم بفعله مع فعل الغير في إحداث الضرر كالتصادم بخطأ الطرفين ويؤكد على ضرورة مساعلته لأن فعل الغير كان من الممكن توقعه ومن الممكن أيضا تفاديه.

(1) هناك من يرى بأن الأخذ بفعل الغير حتى وإن كان السبب الوحيد لوقوع الضرر. كسبب للإعفاء من المسؤولية، فيه إجحاف للراكب المتضرر وذلك بتحميله صعوبة رجوعه على الغير الذي قد يصطدم بعسره أو صعوبة إثبات خطئه. أما إذا تحمل الناقل تبعه المسؤولية بشكل كلي فعن طريق التأمين الإجباري ، يدفع التعويض من شركات التأمين التي تقف وراء الناقل.

ونضيف أخيرا أن المشرع الجزائري في المادة 63 من القانون التجاري لم ينص على فعل الغير كسبب معفي من أسباب الإعفاء لمسؤولية الناقل التعاقدية تجاه الراكب بل اكتفى بالنص على القوة القاهرة وخطأ المسافر و إذا ما تم تفسير ذلك فلا مناص بالأخذ قياسا بالقوة القاهرة من اعتباره سببا يدفع مسؤولية الناقل نظرا لاشتراط توافر الخصائص المميزة للقوة القاهرة فيه، كما أنه ليس من المنطق القانوني أن يسأل الناقل مسؤولية كاملة عن ضرر سببه فعل شخص أجنبي عنه فيتحمل بذلك تعويضه من دون خطأ ارتكب من جانبه.

المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي للمسؤولية:

سبق وأن رأينا أن القانون تولى تحديد الأسباب التي يمكن للناقل عن طريقها التخلص من مسؤوليته التعاقدية تجاه الراكب وقد ذكرت هذه الأسباب حصرا في القوانين التجارية غير أنه يمكن الاتفاق ما بين الناقل والراكب أن يدرج شروطا للإعفاء من المسؤولية أو تحديدها ولكن هذه الشروط التي يتفق عليها الطرفين تعتبر محل خلاف في إجازتها أو عدم إجازتها ينصب هذا الاختلاف حول شروط الإعفاء من المسؤولية الناتجة عن الأضرار البدنية. (الفرع الأول). وغيرها من الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافر من جراء التأخير أو تلف الأمتعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعديل أحكام المسؤولية بالنسبة للأضرار

الجسمية للمسافر.

أولا: اختلاف الفقه حول حق الناقل من إدراج شروط تحدد مسؤوليته عن الأضرار البدنية للراكب:

تترتب مسؤولية الناقل التعاقدية تجاه الراكب عند إخلاله بالتزامه بضمان السلامة. فإذا أصيب الراكب بضرر من سلامته الجسدية عدّ الناقل مسؤولا فيتحمل بذلك تعويضه ولكن هل يجوز الإتفاق ما بين الناقل والراكب على الإعفاء من تبعة المسؤولية إذا وقع أي

أي حادث أثناء النقل سبب أضرارا بدنية للراكب فيرأ الناقل بمقتضى هذا الإتفاق من تحمل عبء التعويض؟

يذهب بعض الفقهاء⁽¹⁾ للقول بصحة البنود التي يضعها الناقل اتفقا مع الراكب من أجل إعفائه من نتيجة المسؤولية عند إصابة الراكب بضرر يمس سلامته الشخصية غير أنهم علقوا صحة إعفائه إذا تعلق الأمر بالأخطاء اليسيرة والغير عمدية التي يرتكبها الناقل والناجحة عن فعله أما إذا حدث الضرر للراكب عن خطأ جسيم و عمدي من طرف الناقل أو ارتكب الفعل بغش منه فلا يمكن إعفائه من ذلك ولكن إذا تضمن الإعفاء من المسؤولية أفعال التابعين فهذا الإعفاء يشمل خطأهم الجسيم والغش الصادر عنهم.

* بينما يوجد رأي آخر خالف ما جاء به الأول وتميز عنه فقد اتجه هذا الرأي إلى التأكيد بأن أي شرط يدرجه الناقل يخلص من المسؤولية التعاقدية عن الضرر الذي يصيب المسافر في جسمه يعد شرطا باطلا لأنه لا يمكن أن تكون حياة الإنسان رهنا لتوقعات مستقبلية غير مضمونة وليس من العدل أن تكون موضوعا لاتفاقات خاصة وإلا لوقع المسافر تحت رحمة الناقل⁽²⁾، واعتبر بطلان هذا الشرط بطلانا مطلقا لأن إعفاء الناقل من ضمان سلامة المسافر الجسدية تؤدي به إلى التقصير والإهمال و التهاون من طرفه تجاه من يقلهم. حيث أن كل ما يتعلق بكيان الراكب الشخصي لا بد أن يكون أكثر صرامة، فإذا أدرج هذا الشرط ضمن بنود العقد عد و كأنه غير موجود.

إضافة إلى أن تحديد مسؤولية الناقل أو الإعفاء منها مقابل تخفيض أجرة النقل مثلا. يعتبر أمرا مرهقا من جانب الراكب لأن هذه المساومة لا تكون عادلة بتخليه عن حقه في التعويض عن الأضرار البدنية التي تصيبه أثناء القيام بعملية النقل باعتبار أن حياته لا تقدر بثمن وأن الإمتيازات البسيطة التي يقبلها ويسمح بها من غير الممكن أن توازي أي ضرر وحتى ولو كان تافها أصاب سلامة جسمه.

(1) أغلبية الفقهاء الذين يعتدوا بإجازة وضع بنود من قبل الناقل تحد من مسؤوليته عن الأضرار الجسدية التي يتعرض لها الراكب أثناء نقله هو الفقهاء المصريون ويستدلون في ذلك إلى نص المادة 2/217 من القانون المدني المصري التي تقابلها المادة 178 من القانون الجزائري.

كما أن قبول شرط إعفاء الناقل لمسؤوليته عن الضرر الجسدي يؤدي إلى التخفيف الناجع للمسؤولية ويتخلص الناقل من عبء التعويض رغم خطئه ويعد ذلك تضييعا لمصلحة الراكب وتقصير جدي في توفير حمايته.

ثانيا: موقف القانون من هذا التعديل:

بعد أن اعتبر الفقه أن كل بند في عقد النقل يتضمن اتفاقا ما بين الناقل والراكب يفضي إلى إعفائه من المسؤولية عن الضرر البدني الذي يصيب الراكب باطلا بطلانا مطلقا ويعتبر وكأنه غير موجود فكذا كان موقف أغلبية قوانين التجارة و من ذلك قانون التجارة الجزائري في مادته 65 والتي نصت على أنه: " يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته النسبية عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين."

و يستشف من استقصاء هذه المادة أن المشرع الجزائري كان صريحا جدا في جعل كل شرط ينفي تبعة الناقل عن الضرر الجسدي للراكب يعد باطلا و قد تدخل المشرع في هذا الصدد بمنع صريح إذ أن حياة الإنسان وسلامته الشخصية هما فوق كل اعتبار وأن التزام الناقل في عقد النقل ينطوي أساسا على التزامه بضمان سلامة الناقل فكيف له أن يدرج أي نص يعفيه من أهم التزامه يولده عقد النقل بين طرفيه⁽¹⁾.

كما أن اعتبار المشرع كل شرط للإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تمس الراكب في سلامته الجسدية باطلا لأن السماح بإجازة هذا الشرط يعد مخالفة للنظام العام والآداب العامة. وأن النتائج المترتبة على ذلك تكون خطيرة و تضحى بحياة الراكب في الوقت الذي يستلزم توفير حماية أكثر لا تضيع حقه في التعويض.

(1) إن اجتهادات القضاء فيما يتعلق باتفاقات الإعفاء من المسؤولية ضئيلة جدا غير لأنه لا بأس أن ننوه بالنسبة للقضاء الفرنسي فإنه يعد أن كان يجيز صحة الشروط التي تتعلق بدء مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسمية للمسافر فإنه عاد عن موقفه واعتبر أنه لا يجوز صحة هذه الشروط لأن للناقل التزام بضمان سلامة الراكب فلا يمكنه أن يعفي نفسه من هذا الالتزام بسهولة بمجرد إدراج شرط في عقد النقل ينفي عنه التبعة كليا أو جزئيا.

الفرع الثاني: تعديل أحكام المسؤولية بالنسبة للأضرار

المادية للمسافر.

أولاً: جواز إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية عن أضرار المسافر المادية:

لما كان هدف المسؤولية هو جبر الضرر لم يتردد الفقه في إبطال جميع الشروط و الإتفاقات ما بين الناقل والراكب والتي تنصب حول إعفاء الناقل من مسؤوليته التعاقدية إزاء الراكب إذا ما تعرض لحادث خلال القيام بعملية النقل أدى إلى إصابته بأضرار بدنية. لكن الأمر يختلف فيما يتعلق بالأضرار المادية⁽¹⁾ التي تقصد بها تلك الأضرار التي تلحق بالمسافر والتي قد تكون ناشئة من جراء التأخير حيث لا يصل الراكب إلى المكان المقصود في الموعد المحدد في العقد أو ما اتفق عليه الطرفان أو كما جرى العمل به إذا لم يكن هناك اتفاق، مما ينجر عنه أضرار تنتج من حرمانه تلك الفرص التي كان يريد تحقيقها إذا تعلق الأمر مثلاً بأعمال تجارية أو وظيفية كان يقصدها من خلال تنقله.

كما قد تكون هذه الأضرار ناشئة عن هلاك أو تلف الأمتعة، و الأمتعة المعنية هي الأمتعة المسجلة أو المقيدة: حيث يتضرر الراكب مثلاً إذا تعرضت للحريق أو السرقة أو يسلمها الناقل سهواً منه لشخص ليس له الحق في تسلمها.

فبالنسبة لهذه الأضرار التي لا تتعلق بسلامة الراكب الجسدية بل تمس فقط ذمته المالية فإن الفقه قد أجمع بشأنها على جواز إدراج الناقل لبنود تتعلق بإعفائه من تبعة المسؤولية إزاء الراكب عند تضرره الناجم عن التأخير أو تلف الأمتعة وهلاكها⁽²⁾ ولكن هذا الإعفاء لا يقتصر سوى على الأخطاء اليسيرة الصادرة من الناقل أو مستخدميه التابعين له من أجل تنفيذ وتنظيم عملية النقل، أما إذا تعلق الأمر بالغش و الخطأ الجسيم والعمدي فإن هذا الإعفاء لا يشمل الغش و الخطأ الجسيم الصادر عنهم بل يظل الناقل مسؤولاً تعاقدياً تجاه الراكب عن هته الأفعال التي سببت أضراراً له.

(1) الدكتور: علي البارودي - المرجع السابق ص 199.

(2) الدكتور: وفاء جلال محمددين - المرجع السابق ص 306.

ونشير إلى أن هناك من رأى بعدم جواز الإشتراط على الإعفاء من المسؤولية بالنسبة للناقل سواء تعلق الأمر بأضرار الراكب البدنية أو المادية ذلك كون هذا الإعفاء يجعل الناقل مرتاحا عند تنفيذه للالتزاماته دون أن يشكل ذلك إرهاقا له فيقصر في تنفيذ ما أوجبه عليه عقد النقل مما يدعو إلى التهاون في حقوق الراكب ما دام هذا الأخير قد تنازل عنها مقابل امتيازات ضئيلة لا تقارن بالخطر الذي يهدده في جسمه وماله يؤدي به في الأخير إلى تحمله مسؤولية الضرر الذي يتعرض له أثناء القيام بعملية النقل، فتضيع أمواله خاصة في الحالات التي يكون فيها الناقل محتكرا لعملية النقل فيفترض تحديد مسؤوليته دون مقابل⁽¹⁾.

و مما تجب ملاحظته أن هذه الشروط المعفية و المحدد للمسؤولية يمكن لها أن تدرج من أجل إعفاء كلي لمسؤولية الناقل كما يمكن أيضا أن تدرج من أجل إعفاء جزئي لمسؤولية الناقل تجاه الراكب عن الأضرار الغير بدنية أو أضرار التأخير أو تلف و هلاك الأمتعة.

ثانيا: موقف القانون من اتفاقات الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار المادية للمسافر.

إن أغلبية قوانين التجارة⁽²⁾ اعتبرت باطلا كل شرط يؤدي إلى الإعفاء أو التحديد من مسؤولية الناقل التعاقدية عن الأضرار اللاحقة بالمسافر كما أنها أجازت وبشكل صريح إتفاق الناقل والراكب على الإعفاء الجزئي أو الكلي من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الراكب دون تلك المتعلقة بسلامة جسمه و أن هذا الإتفاق يقتصر فقط على الأضرار المادية و التي تكون مثلا تتعلق بالتأخير أو تلف و هلاك أمتعة وهذا ما سايره القانون التجاري الجزائري حيث نجده قد نص في المادة: 66 منه على أنه: " يجوز للناقل استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها ومبلغ المسافر وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمييه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار الغير البدنية الحاصلة للمسافر". فالقانون التجاري الجزائري اعتبر في المادة 65 منه كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية باطلا، بيد أنه أجاز للناقل أن

(1) الدكتور: عادل علي المقدادي - المرجع السابق ص 221.

(2) كالقانون التجاري التونسي في مادته 957: والقانون التجاري الليبي في مادته 162 وكذا قانون الموجبات

والعقود اللبناني 139.

يشترط إعفاه كليا أو جزئيا من المسؤولية الناشئة عن الأضرار الغير البدنية كتلك التي تحصل بسبب التأخير أو هلاك أو تلف الأمتعة. ولكنه علق هذه الإجازة على شرطين:

(1) أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية كتابي ولا بد من إدراجه في سند النقل مطابقة للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها وأن يعلم به الراكب و إلا اعتبر هذا الشرط المعفي من المسؤولية لاغيا.

(2) أن لا يصدر عن غش أو خطأ جسيم أو عمدي من الناقل نفسه أو مستخدميه لأن الناقل في مثل هذه الأحوال يعتبر مسؤولا بالرغم من وجود الإعفاء والتحديد من المسؤولية.

إذن ومن خلال ما سبق نستنتج أن المشرع الجزائري قد سمح للناقل اشتراطه الإعفاء أو التحديد من المسؤولية الناجمة عن أفعاله وكذا أفعال تابعيه اليسيرة دون التي تصدر بغش أو بخطأ عمدي أو جسيم. فهو مسؤول عنها إزاء الراكب. وهذا الإعفاء قد اقتصر على الأضرار الغير البدنية فقط أي تلك التي تمس الراكب في ذمته المالية أما الأضرار البدنية التي تمس السلامة الجسدية وكيانه الشخصي فلا يمكن أن تكون موضوعا لاتفاقات خاصة وبذلك لا يجوز أن يدرج الناقل أي شرط للإعفاء منها لأنه مسؤول على الحفاظ على سلامة الراكب بمقتضى عقد النقل.

المبحث الثاني: الآثار الناجمة عن

مسؤولية الناقل البري.

عندما يصاب الناقل أثناء القيام بعملية النقل بأضرار تتقرر مسؤولية الناقل وإن لم يستطع هذا الأخير دفعها عن طريق وسائل الدفع القانونية أو الإتفاقية يصبح الراكب دائما له بالتعويض ويترتب له حق موضوعي في اقتضائه وحق إجرائي في الإلتجاء لحمايته عن طريق الدعوى التي يرفعها أمام القضاء للحكم له بالتعويض (المطلب الأول) ويعني الحكم بالتعويض ذلك الجزاء الذي وضعه القانون والذي يعتبر نتيجة طبيعته لدعوى المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: دعوى المسؤولية العقرية للناقل وتقاومها.

عندما يصاب الراكب بأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل نتيجة لخطأ الناقل يضطر لرفع دعوى أمام القضاء مطالبا فيها بالحكم له بالتعويض المستحق على الناقل. (فرع أول). هذه الدعوى كآثر هام لترتيب المسؤولية والتي هي الوسيلة القضائية التي يستطيع المضرور عن طريقها الحصول على حقه قبل المسؤول لا بد لها أن ترفع خلال مدة معينة حددها القانون إذا انقضت هذه المدة كان رفع الدعوى غير جائز. (فرع ثاني).

الفرع الأول: دعوى المسؤولية.

أولا: صاحب الحق في رفع الدعوى:

دعوى المسؤولية العقدية هي الدعوى التي يرفعها الراكب المتضرر على الناقل نتيجة للضرر الذي أصابه أثناء الرحلة من أجل الحصول على التعويض وككل دعوى قضائية تتطلب وجود طرفيها من مدعي ومدعى عليه فإن دعوى المسؤولية العقدية على الناقل يمكن رفعها من طرف الراكب المتضرر كمدعى، كما يمكن أيضا لكل من يثبت له حق المطالبة أن يقوم برفعها كالورثة⁽¹⁾.

(1) الدكتور: بلحاج العربي. المرجع السابق ص 220.

1) رفع الدعوى من طرف الراكب:

بما أن عقد النقل يتم بين الطرفين: الراكب والناقل فالراكب المضرور هو في الأصل صاحب الحق في رفع الدعوى الرامية إلى طلب التعويض كونه المتعاقد مع الناقل فيما أحل هذا الأخير بالتزامه و سبب ضررا للمسافر سواء كان جسما أو كان ناتجا عن التأخير أو تلف الأمتعة أو هلاكها تقرر حق للناقل للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر مادي أو معنوي. ولا يشترط أن ترفع الدعوى منه شخصا فبالإمكان رفع الدعوى من نائب المنقول المضرور مثلا، فيصبح لنائب المضرور كالوصي والقيم والوكيل⁽¹⁾ رفع هذه الدعوى التي تكون جائزة مادام هذا النائب القانوني يطالب بحق الراكب بالتعويض عن الضرر.

2) رفع الدعوى من طرف ورثة الراكب المتوفي :

قد يؤدي الحادث الذي يقع أثناء عقد النقل إلى إصابة الراكب فيقوم برفع دعوى قضائية ضد الناقل كما قد يحدث أن يؤدي هذا الحادث إلى وفاة الراكب وحينئذ ينشأ لورثته الحق بالمطالبة والإدعاء بما كان للراكب من حق في التعويض في ذمة الناقل لأنهم يرثون هذا الحق عنه بعد وفاته وتكون المطالبة هنا عن الضرر الموروث وهو الضرر الناجم عن الآلام الناجمة عن الإصابة والتي تعتبر أضرارا مادية لأن علاج الجروح و مصاريف شراء الأدوية والمستشفيات تأثر في الذمة المالية، كما توجد أيضا أضرار معنوية لا بد من تعويضها⁽²⁾ غير أنه لا بد أن ننوه إلى أن تنازل الراكب قبل وفاته عن حقه في التعويض عن الأضرار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل فإن هذا التنازل من طرفه يمنع بعد وفاته انتقال هذه الحقوق التي كانت له إلى ورثته والمتمثلة في المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية لأن الراكب وحده له حرية التصرف فيها غير أن هذا لا يمنعهم من المطالبة بالضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاته.

(1) الدكتور: مصطفى كمال طه: المرجع السابق. ص 313.

(2) بالنسبة لإمكانية انتقال الحق في التعويض عن الضرر المعنوي فقد ثار جدال فقهي فمنهم من جعل إمكانية المطالبة به مرهونة بمطالبة الراكب للتعويض قبل وفاته غير أن هناك رأي آخر يجعل انتقال هذا الحق إلى الورثة دون اشتراط للمطالبة به من طرف الناقل وهو حي و ننوه إلى أن أغلب التشريعات منعت الورثة من المطالبة بالضرر الأدبي إلا بعد مطالبة المتضرر به أو كان قد بدأ بذلك ثم توفي.

ونضيف أنه عند المطالبة بالتعويض من طرف الورثة عند وفاة الراكب فإن هذه الوفاة قد تكون فورية بعد الحادث كما يمكن أن يتراخى وقوعها لفترة من الزمن و أنه إذا أصاب الورثة ضرر لحقهم شخصيا من جراء هذه الوفاة فلهم الحق في المطالبة بالتعويض وذلك بناء على دعوى مسؤولية تقصيرية.

أ- رفع الدعوى من طرف الورثة حالة ما إذا كانت الوفاة فورية:

إن من حق الورثة رفع دعوى على الناقل للمطالبة بالتعويض غير أن الفقه والقضاء اختلف حول ما إذا كان لهم هذا الحق في حالة ما إذا كانت وفاة مورثهم فورية. فذهب البعض منهم للقول بأنه لا أحقية للورثة في رفع دعوى المسؤولية العقدية على الناقل في هذه الحالة لأنه بموت المسافر مباشرة وعقب الحادث مباشرة فإن الحق في التعويض لم ينشأ وبالتالي لا يمكن أن يؤول إلى الورثة حقا غير موجود ونظرا لعدم وجود عقد ما بين الناقل والورثة فلا يمكنهم مباشرة الدعوى الرامية إلى طلب التعويض الذي كان للراكب المطالبة به لو بقي حيا غير أنه بالنسبة للضرر الشخصي الذي أصاب الورثة من جراء الوفاة فلهم الحق في إقامة دعوى للمطالبة به ولكن في نطاق المسؤولية التقصيرية لعدم وجود عقد بين الورثة والناقل وبذلك لا توجد علاقة تعاقدية حتى يتم رفع دعوى عقدية للمطالبة بالضرر الشخصي. أما البعض الآخر من الفقهاء فهم يتجهون للقول بأن للورثة الحق في رفع الدعوى للمطالبة بالتعويض في حالة ما إذا حصلت الوفاة بعد الحادث مباشرة ذلك لأنها كانت نتيجة الإصابة التي تعرض لها وبالتالي فإن موت الراكب كان إثر حصول الإصابة⁽¹⁾ و بالتالي يثبت للمسافر الحق في طلب التعويض الذي ينتقل إلى ورثته بعد موته بالإستناد إلى عقد النقل الذي كان قد أبرم ما بينه وبين الناقل وتكون المطالبة في نطاق المسؤولية العقدية.

ب- رفع الدعوى من طرف الورثة حالة وقوع الوفاة بعد فترة من الزمن: إذا امتدت الفترة ما بين وقوع الحادث وحدوث الوفاة فلا مجال للخلاف في إقرار الحق للراكب في حصوله على التعويض وبالتالي إقامته لدعوى المسؤولية و من ثم ينتقل هذا الحق لورثته من بعده من أجل ممارسة دعوى المطالبة بحقه في التعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم

(1) الدكتور: عادل علي المقدادي. المرجع السابق - ص 236.

ثانيا: المسؤول الذي ترفع عليه الدعوى:

إن المدعى عليه في دعوى المسؤولية العقدية المتعلقة بعقد النقل هو الناقل لأنه الشخص المسؤول عن الضرر الذي وقع للراكب وبالتالي ترفع عليه الدعوى لدفع التعويضات عن الأضرار الحاصلة للراكب باعتباره المدين الذي يقع عليه الالتزام بالتعويض.

والناقل لا يمكن أن ترفع عليه الدعوى إلا عند قيام مسؤوليته تجاه الراكب نتيجة إخلاله بالتزاماته العقدية الواجبة عليه بمقتضى العقد المبرم مابينهما.

فمن ناحية يمكن أن يرفع الراكب المتضرر أو ورثته بعد وفاته دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض بما أصابهم من ضرر مادي أو معنوي أثناء تنفيذ عملية النقل على الناقل الذي تعاقد مع الراكب والذي كان قائدا لوسيلة النقل (سائق).

ومن ناحية أخرى فإن الناقل ليس هو دائما السائق لأداة النقل لأنه يمكن أن تتولى شركات معينة أو مؤسسات عمليات النقل وتقوم بإبرام عقود بشأن ذلك مع المسافرين لذلك فإن أي ضرر يتعرض له المسافر فإن الدعوى التي تحمي حقه في التعويض ترفع على الشركة باعتبارها الطرف المتعاقد وليس على السائق الذي كان يقود واسطة النقل ومثال عن هذه الشركات: شركة السكك الحديدية و باعتبار كون الناقل المتعاقد هو دائما المدين بالتعويض فإنه للراكب المصاب أو لورثته من بعده إذا توفي هذا الناقل أثناء الحادث الحق في رفع دعوى مسؤولية على الشركة⁽¹⁾ لأن الشركة تكون هي المسؤولة بعد وفاة الناقل المسؤول وذلك لاعتبار أن أموال المدين جميعها ضامنة لديونه.

(1) يستوفي الراكب المتضرر أو ورثته عند وفاته التعويض عن الأضرار إذا توفي الناقل من تركته إلا أنه إذا تصادم ذلك باعتبار الناقل و كانت جميع أمواله غير كافية لتعويض فإن شركات التأمين التي تم التأمين لديها تعتبر هي المسؤولة في هذه الحالة وتصبح مدعى عليها لتعويض الأضرار التي أصابت الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل.

الفرع الثاني: تقادم الدعوى.

أولاً : مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل :

إذا ما تحققت مسؤولية الناقل تجاه الراكب تقرر الحق لهذا الأخير أو لورثته حالة وفاته في رفع دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة هذه الدعوى التي تقام ضد الناقل للحصول لا بد أن ترفع خلال مدة معينة لا يجوز بانقضائها رفع تلك الدعوى لذلك يجب إقامتها خلال تلك المدة فإذا انتهت المدة و أقيمت الدعوى بعد ذلك فإن الناقل يستطيع أن يدفع بسقوط الدعوى لانقضاء المدة، هذه المدة التي تقام خلالها الدعوى تسمى بمدة التقادم.

1) مدة التقادم بالنسبة لدعوى المسؤولية الناشئة عن عقد نقل بالسيارات:

قد تولت أغلب التشريعات بالنص على مدة التقادم الخاصة بنقل البضائع بينما مدة التقادم الخاصة بنقل الأشخاص فقد تباينت هذه التشريعات في تنظيمها⁽¹⁾ فمنها: ما أخضع دعوى مسؤولية الناقل للأشخاص بالرجوع إلى أحكام القواعد العامة وهذا يعني خضوعها إلى التقادم الطويل مما يؤدي إلى الإطالة في المنازعات والدعاوى كما أن بعض القوانين جعلت المدة التي تتقادم فيها دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص هي نفس المدة التي تتقادم فيها الدعوى الخاصة بعد نقل البضائع والتي لم ينص عليها صراحة.

وهناك بعض القوانين الأخرى التي اهتمت بمدة التقادم ونصت على ذلك صراحة مثلما جاء به المشرع الجزائري عندما نص في المادة 74 من القانون التجاري على أن: " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي مهلة ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه.

(1) مثل القانون التجاري الأردني وقانون الموجبات والعقود اللبناني الذي لم يظم مدة التقادم الخاصة بدعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص وأخضعها إلى أحكام القواعد العامة وقانون التجارة الكويتي الذي جعل مدة تقادم في عقد نقل الأشخاص هي نفسها في عقد نقل البضائع وعلدها بمرور سنة واحدة.

الفصل الثاني: حدود مسؤولية الناقل البري و بيان كيفية التعويض عنها.

ومن خلال استقراء هذه المادة نجد بأن المشرع الجزائري قد نص صراحة على مدة التقادم الخاصة بدعوى المسؤولية العقدية للناقل الناشئة عن عقد النقل و قد حدد مدته بمضي ثلاثة سنوات تبديء من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه، فمثلا لو نتج عن الحادث وفاة الناقل أو أصيب بأضرار بدنية فإن بداية حساب مدة التقادم يكون من التاريخ الذي وقعت فيه الوفاة أو الإصابة الجسدية أما إذا انقضت مدة ثلاث سنوات سقط حق الراكب في المطالبة بالتعويض عن هذه الأضرار التي أصابته.⁽¹⁾

غير أنه بالنسبة للأضرار الحاصلة للراكب والناجمة عن هلاك أو تلف الأمتعة فإنه وبالرجوع إلى نص المادة 68 من القانون التجاري والتي نصت على أنه " يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد من 46 و 47 و 48 و من 52 إلى 61. " فإنه يتضح بأن المشرع قد أخضع نقل الأمتعة إلى بعض المواد المنظمة لعقد نقل البضائع.

و بالتالي فإن مدة التقادم الخاصة بدعوى المسؤولية التي تقام على الناقل نتيجة هلاك أو تلف الأمتعة فبحكم نص المادة 68 من القانون التجاري فإنه يسري عليها أحكام التقادم المنصوص عليه بالنسبة لنقل البضائع. حيث نصت المادة 61: " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة. "

وتسري هذه المدة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه.

وتحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول.

ومن ثم فإن التقادم يشمل دعوى المسؤولية الناجمة عن هلاك أو تلف الأمتعة بمرور سنة واحدة تبدأ من اليوم الذي يجب فيه تسليم الأمتعة للراكب.

⁽¹⁾ و مثلما المشرع الجزائري فإن المشرع التونسي كذلك نص على مدة التقادم بمرور ثلاثة سنوات حيث جاء في نص المادة 222 من المجلة التجارية التونسية: " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد توسط العميل في نقلهم تسقط بمضي ثلاث أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه و يجب القيام بدعوى الرجوع في ظرف ثلاثة أشهر ولا يتبدىء هنا الأجل إلا من تاريخ القيام بالدعوى على المتفع بالضمان. "

2) فيما يتعلق بالنقل عبر السكك الحديدية:

فقد نصت المادة 43 من اتفاقية برن للنقل بالسكك الحديدية فقد حددت مدة التقادم بمرور سنة واحدة عندما يخص التقادم الدعاوى الناشئة عن الأضرار التي تلحق بأمتعة المسافرين غير أنه إذا كان سبب الضرر الحاصل للمسافر سببه التذليس أو الغش من الناقل أو تابعيه فإن مدة التقادم تتضاعف لتصبح سنتين.

و تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يتم فيه التسليم أما إذا كان الضرر بسبب فقدان الكلي للأمتعة. فإن حساب مدة التقادم يبدأ من اليوم الرابع عشر الذي يلي الوقت الذي كان من الموجب فيه تسليم الأمتعة للراكب.

هذا وقد نصت المادة 25 فقرة 1 من نفس الإتفاقية على أنه في حالة الوفاة أو الأضرار الجسدية التي تلحق بالراكب فإن مدة التقادم يحددها قانون الدولة التي وقع فيها الحادث.

ثانياً: سقوط الحق في إقامة الدعوى:

إن من بين ما ينتج عن انقضاء مدة التقادم سقوط الحق في إقامة الدعوى من طرف الراكب حيث يمكن للناقل أن يتمسك في دفعه بانقضاء المدة، إذا أهمل الراكب حقه في إقامة الدعوى خلال تلك المدة.

غير أن سقوط الحق في إقامة الدعوى ضد الناقل ليس معناه انتفاء مسؤوليته بل إن هذه المسؤولية تبقى قائمة ولا يمكن لها أن تزول إلا عن طريق تمسك الناقل بالسبب الأجنبي الذي يدفع بها مثل القوة القاهرة أو خطأ الضحية أو فعل الغير.

و تشير إلى أن من أجل سقوط هذا الحق لا بد أن يتمسك به الناقل أمام المحكمة لأنه مقرر لمصلحته و مع ذلك فإذا تنازل الناقل يعود للراكب الحق في المطالبة بالتعويض بالرغم من انقضاء المدة المحددة لأن الناقل قد تنازل عن حقه في الدفع بسقوط الدعوى بمرور الزمن.

وبالتالي فإن مدة التقادم تشمل سقوط الحق في إقامة الدعوى من طرف الراكب على الناقل ولا يتعلق ذلك بسقوط المسؤولية لأنها تبقى قائمة إلا إذا انتفت بالسبب الأجنبي وبذلك يتحلل الناقل من مسؤوليته تجاه الراكب.

المطلب الثاني: نظام التعويض للمسحوق في المسؤولية.

إن من بين الآثار المترتبة على قيام المسؤولية الناقل البري للأشخاص هو إلتزام المسؤول بتعويض الضرر الذي تسبب فيه أثناء القيام بعملية النقل و يقابل هذا الإلتزام حق المتضرر تحميه دعوى يطلب منها الحكم له بالتعويض .
هذا التعويض هو أثر قانوني ناتج عن ثبوت المسؤولية في حق الناقل لذلك يقع على عاتقه جبر هذا الضرر الذي أصاب المسافر (الفرع الأول) .
غير أنه و من أجل حصول المسافر على هذا التعويض المستحق لا بد له من إتباع إجراءات قانونية أرادها المشرع أن تكون طرقا تقرر له هذا الحق (فرع الثاني) .

الفرع الأول: مفهوم التعويض وبيان الأضرار الواجبة له.

أولا: ماهية التعويض كجزاء لمسؤولية الناقل :

إذا ما ثبتت مسؤولية الناقل عما لحق الراكب من ضرر فإنه يتعين عليه أن يلتزم بتعويض المضرور و يجبر الضرر الذي أصابه فالتعويض هو الوسيلة التي تهدف إلى محو الضرر إن لم نقل التخفيف عنه.

و الضرر الذي يستحق التعويض حسب ما تقتضيه المسؤولية التعاقدية كون أن الناقل يتحمل مسؤولية تعاقدية تجاه الراكب هو الضرر المباشر و المتوقع الحصول فقط⁽¹⁾ دون الضرر الغير متوقع و يحدد وقت توقع الضرر بوقت التعاقد و يترتب على ذلك أن الضرر الذي لم يتوقعه الناقل وقت العقد لا يسأل عنه، كما لو ضاعت إحدى حقائب الراكب فإن الناقل لا يكون مسؤولا إلا عن القيمة المعقولة للحقيبة الضائعة فيكون مسؤولا عن الثياب التي بداخلها فإن هذا الضرر متوقع ولكن هذا لا يجعله مسؤولا عما بها من مجوهرات لأن هذا الضرر غير متوقع إذ أن الناقل لم يتوقع أن مثل هذه الأشياء أي المجوهرات يمكن أن توضع في طرد عادي , لكن إذا حصل هذا الضرر عن غش أو خطأ

(1) الدكتور : خليل أحمد حسن قنادة - الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري (مصادر الإلتزام) - الجزء

الأول - طبعة 1994 ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر 1994 ص 153 .

جسيم⁽¹⁾ من الناقل أو أحد تابعيه فإنه يكون مسؤولاً عن هذا الضرر حتى وإن وصف بأنه غير متوقع و بذلك فإن التعويض يصبح شاملاً لكل من الضررين المتوقع و الغير متوقع كاستثناء في حالي الغش و الخطأ الجسيم .

كما يمكن تفسير كون الناقل ملزماً بتعويض الراكب عن الضرر المباشر و المتوقع فقط على أن إتخاذ إرادتها في إنشاء الالتزام قد حددت مدى التعويض عن الضرر و حصرته في حدود الضرر المتوقع فقط و لم يتعدى ذلك إلى التعويض عن الضرر الغير متوقع⁽²⁾.

غير أن الأمر يختلف وفقاً للأضرار الناتجة عن الخطأ العقدي للناقل فالقول بالضرر الموجب و المستحق للتعويض المباشر و المتوقع فقط صحيح و واجب للأخذ به إذ كان هذا الضرر ناجم عن التأخير أو ضياع أو تلف الأمتعة أو حصل عنه عدم توفير الراحة و الإمتيازات المتفق عليها أما إذا مسّ الضرر سلامة الراكب الجسدية فإن الناقل يكون مسؤولاً تجاهه سواء كان هذا الضرر متوقع أو غير متوقع و يمكن تحليل ذلك كالآتي :

- إن ناقل الأشخاص إذا قام بصدمة شخص كان يقطع الطريق و تعرض هذا المصاب للضرر فإن مسؤولية الناقل تجاه هذا الشخص هي مسؤولية تقصيرية لأنه غير مرتبطب معه بعقد و يكون التعويض عندئذ مقاسه الضرر سواء كان متوقع أو غير متوقع .

- أما إذا كان المصاب نتيجة حادث مثلاً هو أحد الركاب الذي كان يقلهم فإن مسؤولية الناقل تجاهه هي مسؤولية عقدية و يكون التعويض مقاسه الضرر المباشر و لكن المتوقع فقط .

- فكيف إذن و بحكم أن الضررين قد حدثا بفعل هذا الناقل و ترتب عن ذلك أضرار جسدية أن يكون هناك تمييز بين الحالتين فيستفيد الشخص الغير متعاقد من الضرر سواء كان متوقع أو غير متوقع بينما لا يستفيد الراكب من ذلك و هو الذي تربطه بالناقل علاقة أقوى مفرغه في عقد هو عقد النقل .

(1) قد نصت المادة 182 الفقرة الثانية من القانون المدني الجزائري على أنه : " غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقدي فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأً جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد ."

(2) التعويض في دائرة المسؤولية العقدية يكون عن الضرر المباشر المتوقع فقط فإن المسؤولية التقصيرية التي يكون التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وكذا غير المتوقع . أما فيما يخص الضرر غير المباشر فلا تعويض عنه لا في المسؤولية العقدية و لا التقصيرية .

و عليه فإذا تعرض الراكب لإصابة جسمية فلا بد من ضرورة التعويض عن الضرر المتوقع و غير المتوقع الذي تعرض له خلال تنفيذ عملية النقل.

و إن كان الأصل في التعويض ضرورة محوه للضرر فإننا نبتعد في هذا الشأن عن فكرة العقوبة بحيث لا يتقرر التعويض على قدر الخطأ بل يتحدد بالضرر فهو بهذا المفهوم يختلف عن العقوبة التي يقصد بها معاقبة الناقل⁽¹⁾ و لذلك فهي تقدر بقدر الخطأ و درجة خطورته بينما التعويض لا يتأثر بدرجة الخطأ من الجسامة أو الضلالة فالعبرة في تقدير التعويض بمقدار الضرر لا بدرجة الخطأ فعند فرض التعويض على الناقل ينظر إلى الضرر الحاصل للراكب أثناء تنفيذ عقد النقل الذي نتج عن فعل الناقل.

كما نضيف أن هذا التعويض الذي يحكم به للراكب المتضرر أو من يستفيد منه قانونا قد يكون إما في صورة مبلغ مالي يدفع مرة واحدة كما قد يكون إيراد دوري مؤقت أو في صورة إيراد مرتب مدى الحياة بحسب الضرر الحاصل للراكب .

ثانيا: الأضرار التي يوجب التعويض عنها :

1) الأضرار المؤدية إلى العجز : تختلف الأضرار التي تصيب الراكب أثناء عملية النقل فمنها ما تمس سلامته الجسدية و هي التي تعرف بالأضرار البدنية تنتج عنها جروح أو كسور و قد تؤدي إلى عجز يلتزم الناقل بتعويضه سواء كان عجزا مؤقتا و هو العجز الذي يشفى منه الراكب و لو بعد مدة معينة او عجز دائم لا يمكن الشفاء منه مهما طالت مدة العلاج . و يتم التعويض فقط عن الأضرار المباشرة و في هذه الحالة إذا لم يتم الراكب بمعالجة نفسه بعد وقوع الحادث فتفاقمت أضراره فهذه الأضرار الغير مباشرة لا يتم التعويض عنها.

و يتم تعويض الراكب عما لحقه من خسارة و كذا ما فاته من كسب . فعن الخسارة التي قد تلحقه فمنها مصاريف العلاج⁽²⁾ التي ينفقها حسب إحتياجاته كأجرة الطبيب و مبالغ شراء الأدوية و مصاريف النقل للمستشفيات أما فيما يعد كسب فائت فهو ما ينعكس من آثار الحادث سلبا على نشاطه عندما ينقطع مثلا عن عمله المتوقع الحصول عليه و

(1) الدكتور محمد حسين منصور المضرور - المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن

حوادث السيارات - منشأة المعارف - الإسكندرية - 1996 ص 144.

(2) الدكتور بلحاج العربي - المرجع السابق - صفحة 263.

تفويت الفرصة أو فقدانه لعمله أو بعبارة أعمّ كل ما كان يمكن أن يحصل عليه المتضرر لو لم يقع الحادث.

هذا بالنسبة للضرر المادي الذي يصيب جسم المتضرر أما عن الضرر المعنوي أو الضرر الأدبي وهو الضرر الذي يلحق العاطفة بسبب الشعور بالآلام التي يحدثها الألم في النفس من جراء الإصابة وكذلك الأحزان والتوجعات التي يحس بها الراكب المتضرر أثناء فترة العلاج والتي تؤدي و التي تؤدي إلى معاناته النفسية من خلال مضايقته في حياته الطبيعية فإنها كذلك أضرار يستحق الراكب التعويض عنها⁽¹⁾.

أما إذا تنازل الراكب عن حقه وذلك قبل وفاته فإن هذا التنازل يمنع من انتقالها لورثته لأنها حقوق شخصية ليس لسواه التصرف فيها غير أن هذا لا يمنع الورثة من المطالبة بما أصابهم شخصيا من ضرر من جراء الوفاة فيكون لهم الحق في المطالبة بالتعويض.

2- الأضرار الناجمة عن الوفاة :

عندما يصاب الراكب بحادث أثناء تنفيذ عملية النقل فهو قد يتوفى مباشرة أو بعد فترة معينة غير أن هذه الوفاة تنتج أضرار مباشرة لورثة الراكب المتوفي و قد تكون إما مادية أو معنوية و هي ما تسمى بالأضرار المرتدة أو المنعكسة و بذلك يحق للورثة المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقهم شخصيا من جراء وفاة مورثهم نتيجة لانقطاع الرابطة المالية التي كانت تربطهم بالمتوفي وحرمانهم من المعونة التي كان يؤمنها لهم و كذلك من الأضرار التي يمكن المطالبة بها كنتيجة لوفاة الراكب مصاريف الجنازة و الدفن و هذا ما أكدته صراحة بعض القوانين غير أن التشريع الجزائري لم يوجد فيه نص يشير إلى مثل هذا الحق.

و يحق لهم كذلك المطالبة بتعويض من الضرر الأدبي المتمثل في الألم و الحزن الذي ألم بهم و ما انجر عنه من آثار سلبية مست الجانب العاطفي لهم من جراء الوفاة.

(1) مع أننا في دائرة المسؤولية العقدية حيث لم ترد نصوص صريحة تميز التعويض عن الضرر الأدبي غير أنه في هذا الصدد فإن العديد من القوانين أقرت هذا تعويض كالقانون المدني المصري والسوري والتونسي والمغربي أما بالنسبة للمشرع الجزائري فهو لم ينص بشكل صريح على التعويض عن الضرر الأدبي في النطاق العقدي غير أنه في نص المادة 182 من القانون المدني نص على معيار خاص بما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب الذي يمكن تطبيقه على الضرر الأدبي كما يمكن تطبيقه على الضرر المادي.

3- بقية الأضرار المستحقة التعويض :

قد تصيب الراكب أضرار هي لا تعلق بسلامته البدنية و لكنها تأثر فيه و يتأثر بها كالتأخير مثلا، فهو في حد ذاته سبب لا يستحق التعويض عنه إلا إذا أثبت الراكب أنه قد لحقه ضرر من جراء ذلك كم لو أدى تأخر القطار إلى فقد الراكب، لعمله نتيجة للغياب المتكرر أو إذا ما تأثرت مصلحته المالية عندما يتأخر في الوصول إلى موعد قصد إبرام صفقة تجارية ففاته الكسب و لحقته الخسارة .

و يمكن كذلك أن ينتج عن التأخر ضرر معنوي للراكب، كما لو كان التأخر في الوصول حال دون أن يرى الراكب ابنه المريض و هو يحتضر فوجده قد توفي عند وصوله .
و كذا الشأن بالنسبة للضرر الذي يتأثر به الراكب و يتحمل الناقل عبء تعويضه إذا كان ناجما عن عدم توفير الإمتيازات المتعاقد عليها مما يجعل المسافر يشعر بالإنزعاج و التوتر لنقص توفير الراحة .

و المكان المتفق عليه إذا كان الراكب قد تسلم تذكرة درجة معينة و لم يحصل عليها خاصة عندما تكون الرحلة طويلة .

أما عن الضرر المتعلق بهلاك و تلف الأمتعة فإنه يمكن القول أنه بالنسبة للأمتعة فإنها تخضع لنفس الأحكام المنظمة لنقل البضائع⁽¹⁾.

فيكون التعويض عنها بنفس قيمتها إذا كانت مسجلة في قوائم نقل الأمتعة أما إذا لم يكن هناك تسجيل و هو الغالب فيكون التعويض عن الضرر المباشر المتوقع فقط فيما عدا حالة الخطأ الجسيم أو الغش الصادر من الناقل أو تابعيه حيث يكون التعويض عن الضرر المتوقع و الغير متوقع. فإذا حدث و تم ضياع أحد حقائب المسافرين فلا يتم التعويض عنها إلا حسب قيمتها و لا يتم التعويض و لا يستعمله الناقل إذا ما كانت هذه الحقبة الضائعة تحمل أشياء ثمينة لأن هذا الضرر غير متوقع .

و عن حالة تلف الأمتعة المنقولة فيكون التعويض مساويا للفرق بين ثمن الأمتعة التالفة و ثمن الأمتعة الحقيقي قبل التلف.

(1) تراجع المواد من 39 إلى 55 من القانون التجاري.

الفرع الثاني: الطرق القانونية للتعويض

أولا: دفع التعويض عن طريق التأمين :

إن العناية التشريعية و الرغبة الملحة في إيجاد وسائل كفيلة للتعويض⁽¹⁾ و التي من خلالها توفر ضمانات كافية للراكب المتضرر جعل من الضروري جدا وضع آليات و وسائل قانونية يتبعها هذا الأخير من أجل تقرير هذا الحق عن كل الأضرار المحسوسة التي أصابته شخصا و مست سلامته الجسدية و كذا مصلحته المالية و كذا الأضرار الأخرى التي مست الجانب المعنوي له و لنويه .

هذا ما جعله يسعى للحصول عليه بشق الطرق باعتبار أنه غاية الأولى و الأخيرة له فحول القانون له أن يحصل عليه عن طريق التأمين .

يعتبر التأمين من المسؤولية أمرا إلزاميا و يلتزم الناقل مهما كانت طبيعة وسيلة النقل المستعملة بالتأمين على المسؤولية المدنية تجاه الركاب لأن التأمين هو من أهم الوسائل الوقائية لحماية الراكب المتضرر من حادث النقل و لعل ذلك من بين الأسباب التي دفعت بالمشرع في كثير من دول العالم بما فيها الجزائر من جعله إجباريا بما أن النقل البري يشمل النقل بالسيارات فقد أسند المشرع الجزائري نظام التأمين على السيارات على الأمر الصادر في 30 جانفي 1974 و التعديل اللاحق له المتمثل في القانون المؤرخ في 19-07-1988 بالإضافة إلى قانون التأمين لسنة 1995 و ما جاء في هذا الصدد في القانون المدني⁽²⁾ غير أنه يخرج من نطاق التأمين النقل بالسكك الحديدية . و هذا ما أكدت عليه المحكمة العليا في قرار لها بتاريخ 1999/05/12⁽³⁾.

(1) Yvonne – Lambert - Fauve : droit des assurances. 10^e édition Dalloz Delta 1998 – 1999. P 516 .

(2) - عرفت المادة 619 من القانون المدني الجزائري عقد التأمين على أنه عقدي يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في ماله وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن .

(3) قرار المحكمة العليا : القرار رقم 389150 بتاريخ 1999/05/12 .

حيث هذا استثناء من نطاق تطبيق نظام التأمين على مختلف أنواع النقل بالسكك الحديدية جاء كونها خاضعة لنظام خاص .

و بذلك نقول بأن التأمين على السيارات إجباري و هو نوع من التأمين على المسؤولية فهو ينشأ عن قيام دين و هو التعويض بسبب المسؤولية العقدية .

فالتأمين الإجباري هو عبارة عن التزام بإبرام عقد تأمين ما بين الناقل و بين إحدى شركات التأمين فيؤمن الناقل على السيارة أي وسيلة النقل التي هي تحت إدارته، فإذا ما توافرت شروط قيام مسؤوليته تجاه الراكب وجب على المؤمن عندئذ دفع ما ثبت في ذمته من تعويض بموجب عقد التأمين الذي رتب مجموعة من الالتزامات إذا ما أخل أحد الأطراف بما سقط الحق بالضمان .

و تأكيدا لذلك قد نصت المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 (1) المتعلق بنظام التعويض عن الأضرار و التي تجبر كل مالك مركبة التأمين عليها فنصت: "كل مالك مركبة ملزم بالإكتساب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير و ذلك قبل إطلاقها للغير ."

و تعني كلمة مركبة كل مركبة برية ذات محرك (2) .

و هي لا تفرق ما إذا كان النقل بأجر أو بدونه فالمشرع قد أخضع مظلة التأمين الإجباري سواء تم النقل بالمقابل أو بالمجان أي أن التأمين الإجباري يغطي كذلك المسؤولية المدنية للناقل المجاني. و تضيف المادة 08 من الأمر المذكور سابقا بأن: " كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها . و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث ."

و تشير كذلك إلى أن القانون رقم 80-07 الصادر في 9 أوت 1980 كان ينص أيضا في المادة 118 على معاقبة كل من لم يمثل لإلزامية التأمين على السيارات (3) .

(1) أمر رقم 74-15 مؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق ل 30 يناير سنة 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على

السيارات و بنظام لتعويض عن الأضرار

(2) - الدكتور : جليدي معراج : مدخل للدراسة قانون التأمين الجزائري . ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون

الجزائر طبعه 2000 ص 126

(3) - قانون رقم 80-07 مؤرخ في 28 رمضان عام 1400 الموافق ل 9 أوت 1980 يتعلق بالتأمينات .

كما نصت المادة 166 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995⁽¹⁾ على أنه :
يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم
المدنية تجاه الأشخاص المقبولين " .

و كذا المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير⁽²⁾ 1980 أكد في المادة الأولى منه على
إلزامية التأمين و تكون شهادة التأمين هي الدليل على قيام صاحب المركبة بهذا الواجب .
فالمادة 6 تنص :

" يجب أن يحمل سائق المركبة المشار إليها في الفقرة الأولى من الامر رقم 74-15 المؤرخ
في 06 محرم عام 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 وثيقة تثبت بأنه قام بواجبات التأمين
تسلمها الشركة الوطنية للتأمين"

هذا و أنه مع تزايد حوادث النقل أصبحت الحاجة إلى التأمين ضرورية وأصبح إلزاميا
المرور من مجرد الضمان إلى الضمان المفروض وتجدر الإشارة إلى أن شركات التأمين لا
تعوض مؤمنهم في حالة ما إذا ارتكب غشا وهي تدقق في الخطأ إذا كان عمديا أم لا فهي
لا تقوم بالتعويض إذا كان الخطأ عمديا واعتبار الخطأ العمدي غير قابل للتأمين مرده أن
تحقق الضرر كان بإرادة الناقل المؤمن له مما يؤدي إلى فسخ العقد المبرم بين الناقل وشركة
التأمين والقانون أصلا يمنع التأمين عن الخطأ العمدي⁽³⁾ .

و يؤدي الغش إلى السقوط الكلي للضمان وهناك من الفقهاء من ذكر بأنهم إذا كان
موضوع الضرر الذي تعرض له الراكب مؤمنا عليه فلا مجال للبحث عن الخطأ إذ نادى
الفقهاء الفرنسيون بقيام المسؤولية ولو بدون خطأ كون أنها معوض عليها من قبل شركات
التأمين.

(1) الأمر رقم 95-07 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق لـ 25 يناير سنة 1995 يتعلق بالتأمينات .

(2) المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 29 ربيع الأول 1400 الموافق لـ 06 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط

تطبيق المادة 07 من الأمر 74-15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 المتعلقة بالزامية

التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار. الجريدة الرسمية رقم 08 الصادرة سنة 1980.

(3) رسالة المحستير في القانون الخاص للطلاب أ محمد عبد الفتاح أحمد حسن - النظام القانوني لتعويض ضحايا

حوادث المرور (جامعة أبي بكر بلقايد - معهد علوم القانونية والإدارية 2002/2001 صفحة 35.

لكن هذا الموقف الفقهي غير جدي على الإطلاق ذلك لأن شركات التأمين شركات تجارية تهدف إلى الربح وتسعى إلى تعويض أقل الأضرار المعلن عنها وعلى ذلك يبقى ركن الخطأ في قيام المسؤولية محققا.

ثانيا: دفع التعويض بحكم قضائي.

إن الدعوى القضائية هي الطريق الأمثل لتمكين الراكب المتضرر من الحصول على التعويض والمطالبة بحقوقه فهذه الدعوى الرامية إلى التعويض يمكن رفعها أمام القضاء الجزائي كما يمكن رفعها أمام القضاء المدني.

و يكون للمنتقل أو الراكب المتضرر أن يقدم شكوى أمام السيد وكيل الجمهورية و حسب المادة الأولى من المرسوم رقم: 80 - 35 المتضمن شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معايتها⁽¹⁾ فإن الشرطة القضائية تفتح تحقيرا و بعد اكتمال هذا التحقيق ترسل نسخة المحضر إلى السيد وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث ونسخة إلى الشركات المؤمنة المعنية⁽²⁾.

فيتأسس الراكب في الدعوى الجزائية كطرف مدني للمطالبة بالتعويض و يكون الناقل متهما و بجانبه شركة التأمين المؤمن عندها كضامن⁽³⁾، و للقاضي كل التقدير في إدانة الناقل أو عدم ذلك مستندا على أنه متى تحقق الضرر عد خطأ الناقل مفترضا فيقضي بالتعويض في نفس الحكم القاضي بالإدانة.

غير أنه للناقل أن يدفع عنه المسؤولية كليا أو جزئيا إذا أثبت أن الضرر يرجع لسبب أجنبي عنه لا دخل له فيه. كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو فعل المسافر، وإذا استطاع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية كلية وقضى ببراءته فإن هذا لا يمنع المنتقل المتضرر من المطالبة بالتعويض ما دام أن الناقل قد سبب له ضرر.

(1) المرسوم رقم 80 - 35. للورخ في 29 ربيع الأول عام 1400هـ الموافق لـ 16/02/1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معايتها التي تتعلق بللمادة 19 من الأمر رقم 74 - 15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ: 30/01/1974. المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.

(2) لا بد من استدعاء شركات التأمين أمام المحاكم الجزائية. وإذا ما حرق هذا الإجراء فيمكن إبطال الحكم.

(3) الدكتور محمد حسين منصور - مبادئ قانون التأمين - الدار الجامعية الجديدة للنشر الإسكندرية ص 73.

أما إذا رفع المنقول دعواه أمام القضاء المدني فإنه يرفعها و يتقدم بها أمام القاضي المختص فيقدم طلباته و يطالب بتطبيق القانون ولا بد أن يكون هناك تأسيس قانوني لقبول هذه الدعوى، ويصدر القاضي حكمه بالتعويض بعدما يكون اضطر لتعيين خبير لفحص المدعى مثلاً أو يستغني عن هذا الإجراء إذا تبين له عدم ضرورة اتخاذه.

غير أنه نشير إلى أنه إذا وجدت دعوى جزائية إلى جانب الدعوى المدنية فنظراً لكون الحكم الجنائي يوقف المدني فعلى المحكمة المدنية أن تتوقف عن الفصل حتى تفصل المحكمة الجزائية فائتياً في دعواها و عليها أن لا تعارض محتوى الحكم الجزائي.

و إذا ما بت القاضي المدني بالدعوى المدنية قبل الفصل النهائي بالحكم الجزائي فسوف يعرض كل إجراءاته للبطلان المطلق فهي من النظام العام.

و نضيف أن للدعوى القضائية أهمية للمنقول إذ تسمح له بمطالبة شركة التأمين مباشرة بالتعويض عن الضرر الذي لحقه المؤمن عندها⁽¹⁾ غير أنه يطرح تساؤل في هذا الصدد حول التاريخ الذي ينشأ فيه الدين بالتعويض أن يكون من يوم صدور الحكم؟ أو من يوم وقوع الفعل الضار؟

- يقول الفقيه: **Duguit**: أنه ينشأ من تاريخ الحكم الصادر في دعوى المتضرر مؤسساً رأيه على أنه قبل صدور الحكم بالتعويض لا وجود للدين بل يوجد فقط حق للمتضرر في إقامة الدعوى على مرتكب الضرر.

- و أجاب الأخوان "مازو": تنشأ من حق المتضرر ذاته الذي يولد في اللحظة التي وقع فيها الضرر⁽²⁾.

- وهناك رأي: يرى بأن الدين ينشأ إثر وقوع الحادث أو القيام بالفعل الغير مباح الذي سبب الضرر و أن الحكم الذي يصدر في دعوى التعويض هو حكم إعلاني لا إنشائي لقيامه سابقاً.

غير أنه بعد ذلك وجد الفقه حلاً وسطاً بين الرأيين السابقين، وهو أن الحق في التعويض يظهر إلى الوجود في اليوم الذي يحصل فيه الضرر بسبب الفعل الضار.

أما الدين المعين و المصفي فلا ينتج إلا عند الحكم بالتعويض.

(1) سليمان مرقس - المرجع السابق - صفحة 655.

(2) جورج سيوفي - النظرية العامة للموجبات و العقود - طبعة ثانية منقحة - بيروت - 1994. ص 396 -

هذا الرأي الثالث هو المطابق للواقع ذلك أن الحق في التعويض حقيقة ينشأ من يوم وقوع الفعل الضار أما قيمته و التي تدفع للمضرور فلا تدفع إلا بصلور الحكم. أما إذا تقام الضرر على المنقول كان له الحق في رفع دعوى من أجل المطالبة بزيادة قيمة التعويض.

و قد تطرح أمام القضاء حالة ما إذا اختلف مكان وقوع الحادث عن مكان وقوع الضرر:

عالج هذا الوضع: القانون الدولي الخاص فذكر بأنه إذا كان مكان وقوع الضرر هو مكان وقوع الحادث فإن الإشكالية لا تطرح إذ يطبق قانون مكان وقوع الحادث، أما و إن وقع الحادث في مكان معين و حصل الضرر في مكان آخر فالقانون المطبق هو قانون مكان وقوع الضرر لأن الغاية من إيقاع المسؤولية على عاتق الناقل تتمثل في الحصول على التعويض فالعبرة بمكان وقوع الضرر وليس الفعل الضار⁽¹⁾ أما القضاء الأمريكي فإنه يتمسك بتطبيق قانونه أي القانون الأمريكي حتى و إن وقع الضرر في مكان غير أمريكا مادام الأشخاص و المركبة هم من جنسية أمريكية.

و هناك من الفقهاء من خالف هذا الرأي و أخذ بقانون مكان الفعل المنشئ للضرر و هناك من أعطى للمتضرر الخيار ما بين هذا القانون و قانون مكان حصول الضرر⁽²⁾.

(1) الدكتور: فواد عبد المنعم رياض. الدكتور سامية راشد. الوسيط في القانون الدولي الخاص، الجزء الثاني. دار

النهضة العربية، القاهرة سنة 1974 صفحات 400 - 401 - 402 .

(2) الدكتور: سامي بديع منصور. الوسيط في القانون الدولي الخاص. دار العلوم العربية بيروت لبنان الطبعة الأولى

1994. ص 250.

الحجامة

الخاتمة

لقد أصبح النقل من بين أبرز المعايير التي تقاس بها الدول نظرا لاحتلاله مكانة خاصة تؤثر بشكل مباشر في تطورها، و لاعتباره أحد البنى الإرتكازية لاقتصادها الوطني.

و من أجل ذلك اهتمت الدول بتوجيه قطاع النقل توجيهها يمكنه من أداء دوره بالشكل الصحيح، فأكدت على تأمين و سائل المواصلات الحديثة ووضع مخططات تنموية و بصورة منسقة تستهدف تطوير شبكة الطرق و تنظيم حركة النقل بمختلف أنواعه.

و انعكاسا مما سبق ذكره و مساندة لما استجد في العالم من نهضات علمية و صناعية ظهر هناك توسع و شمول في و سائل النقل الآلية قابلة لظهور العديد من الأخطار التي تمس سلامة الأفراد و تهدد أمنهم خاصة في مجال النقل البري.

و لعل النتائج الهائلة لضحايا حوادث النقل وفقا لما تقدمه الإحصائيات الرسمية يعد مبررا كافيا لاتخاذ أسرع التدابير و أنجعها للمحافظة على أرواح الأشخاص و ضمان حقهم في الحياة سعيا لإحقاق العدالة و إيصال المضرور إلى حقه في التعويض.

و بالفعل اهتم كل من الفقه و القضاء في معرض النقل البري من أجل ضمان حق الراكب المضرور و تيسير سبل التعويض عليه، لأنه صاحب حق و لأن القانون يهدف إلى تأمين أمنه و سلامته بمسؤولية الناقل المترتبة على عقد النقل المبرم ما بينه و بين الراكب باعتبارها الأثر الهام المترتب على عقد النقل.

و كغيره من التشريعات الأخرى اهتم التشريع الجزائري بالمسؤولية الملقاة على عاتق الناقل تجاه الراكب فأدرجها في الفصل الرابع من القانون التجاري ضمن النصوص القانونية التي تنظم عقد النقل البري للأشخاص، المواد من 62 - 68 من القانون التجاري. هته النصوص التي نظمت في حقيقة الأمر مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

و بشأن طبيعتها القانونية فإن المشرع الجزائري قد أخذ بأخر ما توصل إليه الفقه و القضاء بهذا الصدد. فبعدما كانت تعد مسؤولية تقصيرية استنادا إلى نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي و التي كانت توجب على الراكب إثبات خطأ الناقل من أجل حصوله على التعويض، انتهت في آخر مرحلة من تطورها إلى اعتبارها مسؤولية تعاقدية تنطوي على التزام

الناقل بضمان سلامة الراكب و الذي اعتبره القضاء الجزائري موجب قانونا حسب ما جاء به قرار المحكمة العليا بتاريخ: 30 مارس 1983.

وعلى اعتبار أن أساس المسؤولية هو السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الحاصل للراكب على عاتق الناقل و هو ما يبرر المسؤولية الملقاة على عاتقه، فإننا نجد المشرع الجزائري عندما نص مثلا: على التزام الناقل بضمان سلامة المسافر أثناء مدة النقل في المادة 62 من القانون التجاري فإنه جعل هذا الالتزام التزم عقدي ناتج عن عقد النقل المبرم ما بين الناقل و المسافر، و بذلك فإن الإخلال به يعد خطأ عقدي من جانبه.

و إن كان الفقه قد انقسم و تعددت مذاهبه لتبرير هذه المسؤولية فإننا لن نجد من أجل تفسير ما أخذ به المشرع في هذا الصدد أحسن من التوسل بنظرية الخطأ كأساس قانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص.

بالنسبة للنقل المجاني أو النقل بدون أجر فمثلما ذهب القضاء الفرنسي و الاجتهادات القضائية الفرنسية نجد المشرع الجزائري اعتبر مسؤولية الناقل المجاني مسؤولية تقصيرية لا عقدية. حيث لم تعد للعلاقة السببية بين الخطأ و الضرر القوة المتينة التي تعرف بها في النظرية العامة للمسؤولية.

إذ أضحى يعتمد على تحقيق الضرر و حسب لقيام مسؤولية الناقل بدون أجر خاصة بعد سن قوانين إجبارية التأمين حتى أن من الفقه الفرنسي من نادى بالمسؤولية المقترضة لمجرد التأمين كون أن شركات التأمين هي المكلفة بدفع التعويض.

إن المشرع الجزائري جعل المسؤولية التعاقدية الملقاة على عاتق الناقل ضمانا هاما للراكب عند تعرضه لأي ضرر أثناء تنفيذ عملية النقل من أجل استيفاء حقه في التعويض.

غير أنه من غير الممكن الأخذ بها على الإطلاق حيث يمكن للناقل أن يواجه الراكب بأسباب يستهدف من ورائها إعفائه من التبعة أو تحرره من المسؤولية كليا أو جزئيا. فحصرها المشرع و حدها في نص المادة 63 من القانون التجاري و التي تمثل حالات الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل.

هذا كما نجد نص في المادة 65 من القانون التجاري على جواز إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية اتفاقا ما بين الناقل و الراكب إلا ما تعلق منها بالأضرار البدنية للمسافر.

كما أن الحق الإجرائي الذي حول للراكب من أجل اقتضائه التعويض يتمثل في الدعوى التي يرفعها أمام القضاء.

و بما أن عقد النقل يتم بين طرفين هما الناقل و الراكب فمن الطبيعي أن يكون لهذا الأخير أن يقاضى الناقل فيستطيع رفع دعوى التعويض أو دعوى المسؤولية التعاقدية باعتباره الطرف المتعاقد معه كلما تعرض لضرر أثناء تنفيذه عملية النقل سواء كانت متعلقة بأضرار جسمية أو غيرها من الأضرار الناتجة عن التأخير أو هلاك أو تلف الأمتعة.

أما عند وفاة الراكب فإننا نجد بأن المشرع الجزائري لم يضع نصوصا صريحة عندما نظم مسؤولية الناقل لتعطي الحق للورثة في رفع الدعوى ضد الناقل للمطالبة بحقوقهم بل ترك تنظيم حقهم في المطالبة بالتعويض إلى القواعد العامة المنظمة لذلك.

و إن كان هنا يعد قصورا من جانب المشرع فيما يتعلق بحقوق أولئك الأشخاص المنصبة حول المطالبة بما لحقهم شخصا من ضرر نتيجة وفاة مورثهم إذ توجد ضرورة ملحة تدعوا إلى حماية حقوقهم بنصوص خاصة تستبعد أي خلاف محتمل.

و مما يستثار تبعا لمسؤولية الناقل و الذي يعتبر من بين الآثار المباشرة الناجمة عن تقريرها هو ما يسمى بـ: النظام القانوني للتعويض الذي ارتأه المشرع الجزائري الوسيلة الناجعة للتكفل بالراكب المتضرر من عملية النقل.

و ذلك عن طريق اتباع آليات قانونية أرادها المشرع أن تكون طرفا تقرر له هذا الحق، خاصة بعدما أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم: 74 - 15 المؤرخ في 30 - 01 - 1974 الذي تم تعديله بموجب القانون رقم 88 - 31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار الذي جعل التأمين عن حوادث السيارات إلزاميا.

فأصبح من بين النتائج الهامة أن التأمين يدفع التعويض سواء تحت المطالبة به: وديا أم قضائيا. واستنادا لما تقدم: يمكننا القول بأن المشرع الجزائري عن تطرقه لمسؤولية الناقل في المواد من 62 إلى 68 من القانون التجاري فإنه قد حاول معالجة جميع ما يستثار عنها من مسائل، باعتبار أن مسؤولية الناقل التعاقدية و التي تنطوي على التزامه بضمان سلامة الراكب تعد الأثر الهام المترتب على عقد النقل المبرم بينهما.

غير أننا نلاحظ الغموض يشوب و يكتنف أحيانا بعض هذه المواد المنظمة لها خاصة مع قلة الدراسات القانونية الشارحة و المفسرة لمسؤولية الناقل البري للأشخاص. ناهيك عن ندرة الأحكام و القرارات القضائية الجزائرية في هذا المجال.

زيادة على ذلك، و من أجل مواكبة المرحلة الراهنة التي تعيشها الجزائر بعد رفع الدولة لاحتكارها فيما يتعلق بالنقل بالسكك الحديدية و إبرامها لاتفاقيات الشراكة مع الإتحاد

الأوربي، و انفتاحها على حركة اقتصادية جديدة خاصة و هي تتأهب للانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة.

أصبح من الواجب على المشرع أن يسعى إلى تثبيت أحكام واضحة و تشريع نصوص جديدة شاملة و كافية لمنح الحلول الناجعة لكل ما يستجد حول مسؤولية الناقل من خلاف.
إذا فلا مناص من أن ننتظر من الفقه القانوني أكثر من رأي و من القضاء الجزائري أكثر من قرار فيما يواجه مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب و المؤلفات.

أ - باللغة العربية:

1- الكتب العامة:

1. الدكتور- أكرم يا ملكي - القانون التجاري (دراسة مقارنة) - الجزء الأول - الطبعة الأولى - مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع - 1998.
2. الدكتور بلحاج العربي- النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري (الواقعة القانونية) - الجزء الثاني - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - طبعة 1999.
3. الدكتور جلال علي العدوي - أصول الإلتزامات (مصادر الإلتزام) - منشأة المعارف - الإسكندرية - 1998.
4. الدكتور جلال وفاء محمددين - المبادئ العامة في القانون التجاري و البحري - الدار الجامعية.
5. الدكتور جورج سيوتي - النظرية العامة للموجبات و العقود - طبعة ثانية منقحة - بيروت 1994.
6. الدكتور خليل أحمد حسن قداة - الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري (مصادر الإلتزام) - الجزء الأول - طبعة 1994 - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - 1994.
7. الدكتور سامي بديع منصور - الوسيط في القانون الدولي الخاص - الطبعة الأولى - دار العلوم العربية - بيروت - لبنان - 1994.
8. الدكتور سليمان مرقس - الوافي في شرح القانون المدني (في الإلتزامات في الفعل الضار و المسؤولية المدنية - الأحكام العامة - المجلد الثاني - الطبعة الخامسة - دار الكتب القانونية - شتات مصر. المنشورات الحقوقية صادر بيروت لبنان - 1988.
9. الدكتور سمير جميل حسن الفتلاوي - العقود التجارية الجزائرية - طبعة الثانية - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر.

10. الدكتور عاطف النقيب - النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء - منشورات عويدات - ديوان المطبوعات الجامعية - الطبعة الثانية - 1981.
11. الدكتور عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام - الجزء الأول - دار إحياء التراث العربي - بيروت.
12. الدكتور عزيز العكيلي - شرح القانون التجاري (الأعمال التجارية - التجار - المتجر - العقود التجارية) - الجزء الثاني - مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع - طبعة 1988.
13. الدكتور علي البارودي - القانون التجاري (العقود و عمليات البنوك التجارية) الدار الجامعية.
14. الدكتور علي علي سليمان - دراسات في المسؤولية في القانون المدني الجزائري - المسؤولية عن فعل الغير - المسؤولية عن فعل الأشياء - التعويض الطبعة الثانية - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - طبعة 1989.
15. الدكتور علي علي سليمان - نظرات قانونية مختلفة - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - 1994.
16. الدكتور فؤاد عبد المنعم رياض - الدكتور سامية راشد - الوسيط في القانون الدولي الخاص - الجزء الثاني - دار النهضة - القاهرة سنة 1974.
17. الدكتور فوزي محمد سامي - شرح القانون التجاري (مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، التاجر، المتجر، العقود التجارية) الجزء الأول - مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع.
18. الدكتور محمد وحيد الدين سوار - شرح القانون المدني (النظرية العامة للإلتزام، مصادر الإلتزام) الجزء الأول - مطبعة الرياض دمشق 1980 - 1981.
19. الدكتور محمود جلال حمزة - المسؤولية الناشئة عن الأشياء الغير حية في القانون المدني الجزائري (دراسة مقارنة بين القانون المدني الجزائري و القانون المدني الفرنسي و القانون المصري) ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - 1988.
20. الدكتور مصطفى كمال طه - أساسيات القانون التجاري و القانون البحري - الدار الجامعية.

2-الكتب الخاصة:

1. الدكتور جديدي معراج - مدخل للدراسة قانون التأمين الجزائري - ديوان المطبوعات الجامعية - بن عكنون - الجزائر - 1999.
2. الدكتور عادل علي المقدادي - مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص - مكتبة دار الثقافة و النشر و التوزيع - عمان طبعة 1997.
3. الدكتور محمد حسنين منصور - المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات - منشأة المعارف الإسكندرية - لسنة 1996.
4. الدكتور محمد حسنين منصور - مبادئ قانون التأمين - الدار الجامعية الجديدة للنشر الإسكندرية.

ب- باللغة الفرنسية:

1. Alex Weill - François terré : droit civil - les obligations - deuxième édition - Paris - Dalloz - 1975.
2. Barthélemy Mercadal : droit des transport terrestres et aériens - Dalloz - 1996.
3. Christian Lopoyade Deschamps : droit des obligations - 1998 - ellips.
4. Jacques Flour Jean Luc Aubert : les obligations - Le fait juridique - 8em édition - 1999.
5. Yvonne - Lambert - Faivre: droit des assurances. 10^{em} - édition - Dalloz - Delta 1998 - 1999.

ثانياً الرسائل:

- 1- أجد عبد الفتاح أحمد حسن - النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور - رسالة لنيل درجة الماجستير - كلية الحقوق - جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان - الجزائر سنة 2001 - 2002
- 2- بن رقية يوسف - العلاقة بين نظامي المسؤولية المدنية و مدى جواز الخيرة بينهما في القانون المدني الجزائري - رسالة لنيل درجة الماجستير - معهد الحقوق و العلوم الإدارية بن عكنون - الجزائر.

ثالثاً: القوانين و المراسيم و الأوامر:

أ- النصوص القانونية الخاصة:

1. مجموعة النصوص القانونية المتعلقة بتنظيم النقل البري:
القانون رقم 88-17 المؤرخ في 29 رمضان 1408 الموافق لـ 10 ماي 1988. يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه - الجريدة الرسمية رقم 19.
المرسوم التنفيذي رقم 90-392 المؤرخ في 14 جمادى الأولى 1411. الموافق لـ 1 ديسمبر 1990 يتضمن: تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و قانونها الأساسي - الجريدة الرسمية رقم 54.
القانون رقم 90-35 المؤرخ في 08 جمادى الثانية 1411 الموافق لـ 25 ديسمبر 1990 يتعلق: الأمن و السلامة و استعمال و الحفاظ في استعمال النقل بالسكك الحديدية - الجريدة الرسمية رقم 56.
المرسوم التنفيذي رقم 91-61 المؤرخ في 08 شعبان 1411 الموافق لـ 23 فبراير 1991 يتضمن إحداث مجلس و طني للنقل البري تشكيله و تنظيمه و عمله - الجريدة الرسمية رقم 09.
المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 18 ذي القعدة 1411 الموافق لـ 21 يونيو 1991 و يحدد الشروط العامة لممارسة النقل البري للمسافرين و البضائع - الجريدة الرسمية رقم 27.

القرار المؤرخ في : 19 ذي الحجة 1417 الموافق لـ: 26 أبريل 1997 يتضمن الموافقة على نظام نموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي - الجريدة الرسمية رقم 60.
القانون رقم: 13 - 01 المؤرخ في 70 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

2- مجموعة النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البري:

الأمر رقم 74 - 15 مؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.
القانون رقم 80 - 07 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق لـ 25 يناير سنة 1995 يتعلق بالتأمينات.
المرسوم رقم 80 - 34 المؤرخ في 29 ربيع الأول 1400 الموافق لـ 60 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر 74 - 15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار - الجريدة الرسمية رقم 08.
المرسوم رقم 80 - 35 المؤرخ في 29 ربيع الأول عام 1400 الموافق لـ 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معايتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74 - 15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.
القانون رقم 88 - 31 المؤرخ في 05 ذي الحجة 1408 الموافق لـ 19 يوليو 1988 يعدل ويتمم الأمر رقم 74 - 15 المؤرخ في 30 - 01 - 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار.

ب- النصوص القانونية العامة:

الأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 - 09 - 1975 المتضمن القانون المدني - ينشر بمساعدة المصالح التقنية لوزارة العدل - ديوان المطبوعات الجامعية لسنة 1986.

الأمر رقم 75 - 59 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر
1975 يتضمن القانون التجاري.
الأستاذ حسين مبروك - الكامل في القانون التجاري - الطبعة الأولى -
منشورات دحلب - الجزائر 2000.

رابعاً: الأحكام القضائية:

قرارات المحكمة العليا - الإجتهاادات القضائية.
قرار المحكمة العليا - الغرفة المدنية الصادر بتاريخ 30 مارس 1983 - ملف
رقم 27429 المجلة القضائية العدد رقم 01 لسنة 1989.
0 قرار المحكمة العليا - الغرفة المدنية الصادر بتاريخ 20 جانفي 1982 ملف
رقم 21286 المجلة القضائية العدد رقم 02 لسنة 1989.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
01	المقدمة
07	الفصل الأول: النطاق القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص
09	المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري والأساس الذي تبنى عليه
09	المطلب الأول: طبيعة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل البري
10	الفرع الأول: تطور مسؤولية الناقل : من تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية نحو تجسيد قواعد المسؤولية العقدية.....
10	أولاً: إخضاع الناقل البري للأحكام المنظمة للمسؤولية التقصيرية
15	ثانياً: ترسيخ قواعد مسؤولية الناقل العقدية
18	الفرع الثاني: مجال تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على الناقل البري لنقل الأشخاص
18	أولاً: حالة تقرير مسؤولية الناقل التقصيرية
20	ثانياً: تزامم المسؤولية التقصيرية إلى جانب المسؤولية العقدية بالنسبة لورثة المنقول ...
21	المطلب الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية ناقل الأشخاص
22	الفرع الأول: وحدة أو تعددية الأسس؟
22	أولاً: النظريات الشخصية
26	ثانياً: النظريات الموضوعية
33	الفرع الثاني: الإشكال المطروح بالنسبة للأساس القانوني لمساءلة الناقل المجاني
	أولاً: مسألة التكييف القانوني للمسؤولية في إطار العلاقات الناشئة عن خدمة النقل بدون أجر
33	ثانياً: الاجتهاد الفكري والقضائي بشأن إرساء أساس مسؤولية الناقل بالمجان
41	المبحث الثاني: نشوء مسؤولية الناقل البري
41	المطلب الأول: بدء سريان مسؤولية الناقل
41	الفرع الأول: سريان المسؤولية في النقل عبر الطرق

42	.....	أولاً: ضبط فترة خضوع الناقل للمسؤولية ونهايتها
44	.....	ثانياً: الجدل الفقهي حول مسؤولية الناقل في فترة انقطاع النقل
45	.....	الفرع الثاني: سريان المسؤولية في النقل عبر السكك الحديدية
45	.....	أولاً: تحديد مدة بدء المسؤولية ونهايتها
49	.....	ثانياً: مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه
50	.....	المطلب الثاني: حالات قيام المسؤولية
50	.....	الفرع الأول: قيام المسؤولية عند الإخلال بالتزام ضمان السلامة
50	.....	أولاً: مضمون الإلتزام بضمن السلامة
53	.....	ثانياً: موقف الفقه والقضاء من الإلتزام بضمن السلامة
56	.....	الفرع الثاني: قيام المسؤولية عند الإخلال ببقية التزامات الناقل
56	.....	أولاً: عند تقصير الناقل في توفير المكان والراحة في الدرجة المتعاقد عليها
		ثانياً: عند الإخلال بالتزامه بإيصال الراكب و أمتعته إلى المكان المقصود وبالميعاد
57	.....	المعين
62	.....	الفصل الثاني: حدود مسؤولية الناقل البري و بيان كيفية التعويض عنها
63	.....	المبحث الأول: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه
63	.....	المطلب الأول: الإعفاء القانوني للمسؤولية
64	.....	الفرع الأول: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ
64	.....	أولاً: القوة القاهرة والحادث المفاجئ تعبيرين لمفهوم واحد أم هناك اختلاف
65	.....	ثانياً: التطبيقات القضائية الواردة بشأن القوة القاهرة والحادث المفاجئ
66	.....	الفرع الثاني: خطأ المسافر الذي يساهم في إحداث الضرر
66	.....	أولاً: خطأ المسافر سبب إعفاء كلي للمسؤولية
69	.....	ثانياً: خطأ المسافر بسبب إعفاء جزئي للمسؤولية
70	.....	الفرع الثالث: فعل الغير الذي تدفع به المسؤولية
70	.....	أولاً: مفهوم فعل الغير كسبب لدرء مسؤولية الناقل
72	.....	ثانياً: تزامن فعل الغير وفعل الناقل أو فعل المسافر في وقوع الضرر
74	.....	المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي للمسؤولية

74	الفرع الأول: تعديل أحكام المسؤولية بالنسبة للأضرار الجسمية للمسافر.....
	أولا: اختلاف الفقه حول حق الناقل من إدراج شروط تحدد مسؤوليته عن الأضرار
74	البدنية للركاب
76	ثانيا: موقف القانون من هذا التعديل.....
77	الفرع الثاني: تعديل أحكام المسؤولية بالنسبة للأضرار المادية للمسافر.....
77	أولا: جواز إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية عن أضرار المسافر المادية
78	ثانيا: موقف القانون من اتفاقات الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار المادية للمسافر ..
80	المبحث الثاني: الآثار الناجمة عن مسؤولية الناقل البري
80	المطلب الأول: دعوى المسؤولية العقدية للناقل وتقدمها.....
80	الفرع الأول: دعوى المسؤولية
80	أولا: صاحب الحق في رفع الدعوى
84	ثانيا: المسؤول الذي ترفع عليه الدعوى
85	الفرع الثاني: تقدم الدعوى.....
85	أولا : مدة تقدم دعوى مسؤولية الناقل.....
87	ثانيا: سقوط الحق في إقامة الدعوى
88	المطلب الثاني : نظام التعويض المستحق في المسؤولية
88	الفرع الأول : مفهوم التعويض و بيان الأضرار الواجبة له
88	أولا: ماهية التعويض كجزء لمسؤولية الناقل
90	ثانيا: الأضرار التي يوجب التعويض عنها
93	الفرع الثاني : الطرق القانونية للتعويض
93	أولا: دفع التعويض عن طريق التأمين
96	ثانيا: دفع التعويض بحكم قضائي.....
99	خلاصة الفصل الثاني
100	الخاتمة
105	قائمة المراجع