

جامعة احمد دراية - أدرار



كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق

## النظام القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص

مذكرة ماستر تخصص: قانون المؤسسات الاقتصادية

إشراف:

د. رحموني محمد

إعداد الطالب:

مروفتة محمد

### لجنة المناقشة

رئيساً  
جامعة أدرار  
مشرفاً ومقرراً  
جامعة أدرار  
عضواً مناقشاً  
جامعة أدرار

أستاذ محاضر "أ"  
أستاذ محاضر "أ"  
أستاذ محاضر "أ"

د. حاج سودي محمد  
د. رحموني محمد  
د. يامنة ابراهيم

السنة الجامعية: 2018-2019

إهداء ...

أحمد الله عز وجل على توفيقه وعونه لإتمام هذا البحث ... فالحمد لله حمداً كبيراً ...  
إلى الذى وهبني كل ما يملك حتى أحقق له آماله، إلى من كان يدفعني قدماً نحو الأمام لنيل  
المبتغى، إلى الإنسان الذى سهر على تعليمي بتضحيات جسام مترجمة في تقديسه للعلم، إلى  
مدرستي الأولى في الحياة، إلى روح والذى رحمه؛

إلى التي وهبت فلذة كبدها كل العطاء والحنان، إلى التي صبرت على كل شيء، التي مررتني حق  
الرعاية وكانت سندی في الشدائد، وكانت دعواها لي بالتوفيق، تتبعتنى خطوة خطوة في عملي، إلى  
من امرت كلما تذكرت إبتسامتها في وجهي، ... نبع الحنان أمي الغالية أعز ملاك على القلب  
جزاها الله عنى خير الجزاء في الدارين؛ إليها أهدى هذا العمل المتواضع لكي أدخل على قلبها  
شيئاً من السعادة .

إلى اخوتي وأخواتي الذين تقاسموا معي عبء الحياة ...

كما أهدى ثمرة جهدي لأستاذي الكريم الدكتور: مرحوني محمد الذى تفضل بالإشراف على هذا  
العمل المتواضع إلى كل أساتذة قسم الحقوق؛

والى كل أساتذتي وأصدقائي وإلى كل من يؤمن بأن بدور جناح التغيير هي في خواتنا وفي أنفسنا  
قبل أن تكون في أشياء أخرى ... إلى كل هؤلاء أهدى هذا العمل ...

محمد

شكر و عرفان ...

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: " من لم يشكر الناس لم يشكر الله " صدق رسول الله

صلى الله عليه وسلم

... الحمد لله على إحسانه والشكر له على توفيقه وامتنانه ونشهد أن لا إله إلا الله وحده

لا شريك له تعظيما لشأنه نشهد أن سيدنا ونبينا محمد عبده ورسوله الداعي إلى رضوانه صلى

الله عليه وعلى آله وصحبه وسلم تسليما . بعد شكر الله سبحانه وتعالى على توفيقه لنا لإتمام

هذا البحث المتواضع أتقدم بجزيل الشكر إلى الوالدة العزيزة التي أعانتني بدعائها وشجعتني على

الاستمرار في مسيرة العلم والنجاح، وإكمال الدراسة الجامعية والبحث؛ كما أتوجه بالشكر

الجزيل إلى من أعانني بتوجيهاته العلمية ونصائحه لإخراج هذا العمل إلى الوجود... الأستاذ

الدكتور " مرحومى محمد " الذى لن تكفى حروف هذه المذكرة لإيفائه حقه... فجزاه الله

خيراً... إلى كل أساتذة قسم الحقوق؛ كما أتوجه بخالص شكرى وتقديرى إلى كل من

ساعدنى من قريب أو من بعيد على إنجاز وإتمام هذا العمل "

... رب أو زعنى أن أشكر نعمتك التى أنعمت على وعلى والدى وأن أعمل صالحاً ترضاه

و أدخلنى برحمتك فى عبادك الصالحين .

محمد

## قائمة المختصرات بالعربية:

ق: قانون

ق ب ج: القانون البحري الجزائري

ق ت ج: القانون التجاري الجزائري

ق م ج: القانون المدني الجزائري

ق إ م إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية

ج ر: الجريدة الرسمية

د م ج: ديوان المطبوعات الجامعية

ج: جزء

ط: الطبعة

م: المادة

د س: دون سنة

م ج: موسم جامعي

## المختصرات باللغة الفرنسية:

P : Page

T : Tome

éd : éditions

N° : Numéro

# مقدمة

## مقدمة:

يعتبر النقل من أهم الخدمات العمومية التي يحتاجها الإنسان في حياته، اليومية، وقد ظهر تلبيةً للحاجيات المتزايدة للإنسان في جميع الميادين، ويعد النقل بمثابة الوعاء أو الوساطة في تنقل الإنسان من مكان لآخر، ويعد كذلك أحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، الذي أصبحت فيه الحركة ضرورية، لهذا أعتبر النقل أحد المعايير التي يقوم على ضوءها مدى تقدم الدول ونهوضها، وبالتالي فالنقل يعتبر أهم وسيلة من وسائل الاتصال في عصرنا الحالي.

وباعتبار أن دراستنا تتمحور حول مسؤولية الناقل البري للأشخاص فيمكننا القول أن المشرع قد تناول عقد النقل البري للأشخاص في القانون التجاري في الفصل الرابع في قسمه الثالث، وكذا القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، والقانون المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، أما على المستوى الدولي فإن هناك عدة اتفاقيات دولية في هذا المجال صادقت عليها الجزائر نظرا للتطورات التجارية ومكانة النقل في الحياة الاقتصادية.

والهدف المرجو من دراسة موضوع النقل البري للأشخاص ومسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق المسافرين متمثلا في الوقوف على الأحكام المتعلقة بعقد النقل البري للأشخاص، ومعرفة متى يمكن الحديث عن مسؤولية الناقل، وكذلك الوقوف على الالتزام بضمان السلامة الذي يقع على عاتق الناقل والذي كان للقضاء الفرنسي دورا كبيرا في إرساء قواعده، وكذلك تحديد المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل بدقة وكذلك طرق التعويض وإجراءاته.

كما أن لدراسة الموضوع أهمية كبيرة تتمثل في أن له صلة مباشرة بحياة الأشخاص وسلامتهم، لذلك كان على القائمين بالنقل اتخاذ أشد الإجراءات للمحافظة على سلامة وأرواح الركاب هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإنه يعتبر مهما نظرا لعلاقته باقتصاد الدولة، أضف إلى ذلك أن هذا الموضوع يضبط العلاقات الناشئة بين شركات النقل وهي الجانب الأقوى، وبين الأفراد وهم الجانب الضعيف، فيحدد مسؤولية والتزام كل جانب حتى يزول اللبس.

وبالنظر إلى أسباب اختيارنا لموضوع الدراسة هو أن النقل عملية يومية، ومحطها المسافرين الذي هو عرضة للخطر أثناء عملية النقل، وذلك على الرغم من التطور الهائل في التكنولوجيا

في مجال النقل، إلا أننا نلاحظ يوميا التزايد المستمر لحوادث المرور التي تؤدي بحياة آلاف الأشخاص، بحيث تختلف تفاصيل وحيثيات هذه الأحداث لتنتج كل يوم حالات جديدة ومختلفة لم نشهدها من قبل، وهذه الحالات هي بحاجة إلى أحكام وقواعد قانونية جديدة تحكمها، لذلك فإن القواعد القانونية الخاصة بالنقل لم تعد كافية لحل المشاكل الجديدة التي تنشأ عن عقد النقل على أرض الواقع، ومن الأسباب أيضا قلة الدراسات التي تناولت هذا الموضوع حيث أن معظم الدراسات السابقة تناولت النقل البحري والجوي ونقل البضائع.

ومن خلال ما تم ذكره وحرصا منا على دراسة دقيقة وشاملة لجميع نواحي الموضوع، فإن الإشكالية المتعلقة بذلك تتمحور حول مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء تنفيذ العقد وكذلك معرفة النتائج والآثار التي تتجرب عن قيام هذه المسؤولية، وهذا الإشكال الرئيسي يقودنا إلى إشكاليات فرعية وهي:

- 1- ما طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص؟ وما أساسها القانوني؟
- 2- إثبات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص وما هي حالات الإعفاء منها؟
- 3- إجراءات رفع دعوى هذه المسؤولية؟ تقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص؟

وحتى نتمكن من الإجابة على هذه الإشكاليات وفي دراستنا لهذا الموضوع اتبعنا المنهج التحليلي الوصفي، ثم المنهج المقارن أحيانا، وذلك بإجراء مقارنة بعض القوانين الوضعية مع القانون الوطني.

ولعل أبرز الصعوبات التي واجهتنا في دراسة هذا الموضوع هو قلة المراجع المتخصصة، التي تتضمن الأحكام الخاصة بعقد النقل عامة وبمسؤولية الناقل البري للأشخاص بصفة خاصة. ولدراسة هذا الموضوع قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى مبحث تمهيدي أدرجنا فيه ماهية عقد النقل البري للأشخاص، ثم فصلين خصصنا الفصل الأول منه لقيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص، أما الفصل الثاني فخصص لآثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

# أهملات النهج بـجـ

ماهية عقد النقل البري للأشخاص



## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

إن عقد النقل البري للأشخاص يعتبر من العقود التي لها صلة وثيقة بحياة الفرد والمجتمع، حيث أن أهميته تتخطى عقد النقل البري للبضائع ذلك أن شخص الإنسان يعتبر محلا في هذا العقد، كما أن عقد نقل الأشخاص يختلف عن عقد نقل الأشياء، ومع ذلك فإن المشرع قد أخضع عقد نقل الأشخاص فيما لم يرد بشأنه نص خاص، إلى أحكام عقد نقل الأشياء، وذلك يستلزم مراعاة بعض خصائص هذا العقد التي يمتاز بها عن عقد نقل الأشياء. ومن أجل تبيان أحكام هذا العقد وتمييزه عن عقد نقل الأشياء، لا بد من الوقوف على ماهية عقد النقل البري للأشخاص، بحيث سنستعرض مفهوم عقد النقل البري للأشخاص (المطلب الأول) ثم آثار عقد النقل البري للأشخاص (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البري للأشخاص

نظم المشرع الجزائري عقد النقل البري للأشخاص في الكتاب الأول من القانون التجاري، تحت عنوان التجارة عموماً، في بابه الرابع -العقود التجارية- في الفصل الرابع بعنوان عقد النقل البري وفي عقد العمولة للنقل، بقسمه الثالث المخصص لعقد نقل الأشخاص. وحتى نتمكن من الإحاطة بمفهوم عقد النقل البري للأشخاص لا بد من الوقوف على تعريفه (الفرع الأول)، خصائص عقد النقل البري للأشخاص (الفرع الثاني) ثم تكوينه وكيفية إثباته (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للأشخاص

نصت المادة 36 من القانون التجاري الجزائري صراحة على تعريف عقد النقل على أنه «عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين»<sup>1</sup>.

1 الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 هـ الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، ج ر عدد 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

وعرّفه المشرع المغربي في المادة: 443 من مدونة التجارة على أنه «عقد النقل اتفاق يتعهد بمقتضاه الناقل مقابل ثمن بأن ينقل شخصاً أو شيئاً إلى مكان معين....»<sup>1</sup>.

ويلاحظ من خلال نص المادة 36 أعلاه أن عقد النقل ينشأ بين شخصين هما الناقل الذي هو متعهد النقل وشخص آخر هو الراكب أو المسافر، إلا أن المشرع الجزائري ترك المجال مفتوحاً وسمى الطرف المنقول شخصاً، لأن ثمة فرق بين المسافر والراكب، فقد يكون الراكب مسافراً من مكان لآخر، وقد يكون مستقلاً لوسيلة النقل اليومية قاصداً مكان العمل الذي لا يبعد عن مكان الانطلاق مسافة تجعله يسمى سافراً، حيث ينشأ عقد النقل بصفة رضائية على أن يلتزم فيه الناقل بنقل الراكب إلى مكان معين، ويلتزم الراكب بدوره بدفع ثمن النقل.<sup>2</sup>

وهذا ما أكدته المادة الثانية في فقرتها الأولى من القانون 09-11 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه بأن «كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة».<sup>3</sup>

وبتضح لنا من نص المادة 2 من القانون 09-11 أن عقد النقل البري للأشخاص هو ذلك النشاط الذي يقوم به مستغل بنقل أشخاص، فعبارة مستغل هي كل شخص طبيعي أو معنوي وهو عبارة عن ناقل للأشخاص يمارس خدمة أو خدمات للنقل العمومي للأشخاص في نقلهم من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو بوسائله الخاصة للنقل.<sup>4</sup> ما تجدر الإشارة إليه هنا في عقد نقل الأشخاص هو أننا نعني به نقل الأشخاص الأحياء، ذلك أن نقل الموتى يخضع لعقد نقل البضائع، والذي تحكمه أحكام مستقلة بذاتها.

كما أن النقل من مكان إلى آخر بمقابل لا يكفي لقيام عقد النقل، فلا بد أن يتكفل بالنقل محترف، ذلك أن النقل المؤدى من قبل شخص غير محترف ولو توفرت فيه جميع أركان

---

1 القانون رقم 95-15 المتعلق بمدونة التجارة المغربية الصادرة بتاريخ 15 ربيع الأول 1417 هـ الموافق لـ 01 أغسطس 1996 المعدل والمتمم.

2 بوعلي فادية، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء الدفعة الثانية عشر، 2003-2004، ص 08.

3 قانون رقم 11-09 مؤرخ في 3 رجب عام 1492 الموافق 5 يونيو سنة 2011 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2000 والمتضمن توجيه نقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 32.

4 بن زايد عبد الله، عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة مقدمة لاستكمال شهادة ماستر أكاديمي، تخصص قانون عام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الموسم الجامعي 2013-2014، ص 07.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

وشروط عقد النقل، لا تحكمه أحكام عقد النقل، ولا يحظى الراكب بنفس الضمانات المنصوص عليها في هذا العقد، وما على المضرور إلا الإشتداد لأحكام المسؤولية التقصيرية، ولا يهتم في عقد النقل ما إذا كان الناقل مالكاً لوسيلة النقل أم غير مالك لها، كأن يكون قد استأجرها، فالمهم أن يقوم بهذا النقل مهني - محترف - كما أن النقل المجاني لا ينظمه عقد النقل ولا يخضع لأحكامه، ذلك أنه لا يعقل أن يقوم عقد النقل بدون مقابل، لأن مقابل النقل من الأسس التي يبنى عليها أي عقد تجاري، كما أنه لا يمكن للناقل المحترف أن يقوم بعملية النقل بالمجان.<sup>1</sup>

كما أنه في عقد نقل الأشخاص لا تهم وسيلة النقل المستعملة سواء كانت سيارة، قطار، مصعد أو عربة ذات محرك أو مجرورة، المهم هو اتفاق الناقل والراكب على النقل من مكان لآخر بمقابل، إلا أن المشرع قد حدد وسيلة النقل وأكد على ضرورة ملاءمتها للنمط البري في نص المادة (02) الفقرة (06) من القانون رقم 09-11 التي نصت على أن المركبة هي «كل وسيلة نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك دفع، تسير على الطريق أو على السكة الحديدية، مجرورة أو معلقة بواسطة سلك، وتندرج على الخصوص ضمن هذا التعريف، سيارات نقل الأشخاص أو نقل البضائع والحافلات والتمفصلة والحافلات الكهربائية وعربات القطارات، والقطارات الكهربائية والقطارات ذاتية الدفع وعربات الترامواي وعربات المترو وحجرات الترفيه والعربات المعلقة بالأسلاك وكذا حجرات المصاعد الحضرية.

### الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للأشخاص

إن عقد النقل البري للأشخاص ومن خلال النصوص القانونية التي نظمته يمتاز بالخصائص الآتية:

#### أولاً- تجارية عقد النقل البري للأشخاص:

تنص المادة 8/2 من ق ت ج على أنه يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه «كل مقولة لاستغلال النقل والانتقال».

1 René Rodière, Troit des Transports, Transports Terrestres et Aériens, page 724.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

والرأي مستقر عند الفقه على أنه يلزم لإعطاء الوصف التجاري على النقل أن يقع على وجه المقولة، أي بمعنى أن يقوم به ناقل محترف، فيعتبر عقد النقل تجارياً دائماً من جانب الناقل، متى اتخذ النقل شكل مقولة طبقاً لنص المادة 2 من القانون التجاري.

أما بالنسبة للراكب فإنه يعتبر تجارياً إذا قام به لمشروع تجاري وكان النقل مرتبطاً بنشاط هذا المشروع<sup>1</sup>، إضافة إلى ما سبق فإنّ النصوص التي نظمت عقد نقل الأشخاص أتت بالكتاب الأول المعنون بالتجارة عموماً بالقانون التجاري مما يثبت ويؤكد تجاريتها.

### ثانياً- عقد النقل البري للأشخاص من العقود الرضائية:

عقد النقل من العقود الرضائية، يتم بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين الطرفين، وهما الراكب والناقل، فهو ليس من العقود الشكلية التي يشترط لإبرامها شكل معين كما أنه ليس من العقود العينية التي تشترط التسليم كما يذهب رأي مرجوح في الفقه والقضاء الفرنسيين.<sup>2</sup> وهذا الاتفاق قد يكون صريحاً أو ضمناً، وقد يكون بالإشارة دون الحوار والكلام للظروف التي تحيط بالمعاملات التجارية، والسرعة التي تتميز بها حيث لا يتسع المجال الزمني لإفراغه في شكل معين، وهذا ما أكدته المادة 38 من ق ت على أنه: «يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده».

ومع ذلك كثيراً ما يحتكر الناقل عمليات النقل سواء أكان الناقل من شركات القطاع الخاص التي تحصل من الدولة على امتياز باحتكار عمليات النقل في منطقة معينة، أو مؤسسة عامة، ويرى جانب من الفقه أن هذه القيود التي تجعل من عقد النقل عقد إذعان لا ينفى رضائية عقد النقل، لأن محتكر النقل هنا في حالة إيجاب عام ومستمر، فليس له أن يرفض التعاقد مع من يطلب خدماته.<sup>3</sup>

مع ذلك فإن اعتبار الإيجاب عاماً مستمراً من جانب الناقل، إذ أن الأمر لا يخرج من أن يكون دعوة علنية إلى التعاقد، وأقرب إلى الحقيقة أن نرى على عاتق الناقل التزاماً قانونياً قد يكون

1 العريايوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، م ج: 2009 - 2010، ص 11.

2 عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، ج1، ط1، الدار العلمية الدولية ومكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 350.

3 عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الأعمال التجارية، المتجر، العقود التجارية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص 295.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

مصيره الإمتياز الممنوح من جهات الإدارة التي لها حق الرقابة والإشراف وقد يكون مصدره الإحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقل.<sup>1</sup>

### ثالثاً - عقد النقل البري للأشخاص من العقود الملزمة للجانبين:

إذ بمقتضاه يلتزم الناقل بالقيام بعملية النقل المتفق عليها في المواعيد المحددة ويلتزم الراكب بدفع أجرة النقل، وطبقاً للقواعد العامة إذا أخل أحد المتعاقدين بتنفيذ التزامه جاز للمتعاقد أو الطرف الآخر أن يطالب بفسخ العقد، وهو وضع نادر في عقد النقل إذ يطالب الراكب بتعويضه عن الأضرار التي تلحقه نتيجة عدم سفره أو تأخره، عملاً بالقواعد الخاصة بمسؤولية الناقل.<sup>2</sup>

ومن هذا المنطلق فإن هذا العقد يُرتَّبُ التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، فيلتزم الناقل بالقيام بعملية النقل في المواعيد المحددة ويلتزم الراكب بدفع أجرة النقل، والتزام كل منهما يعد حقاً للآخر، وعلى ذلك إذا تخلف أحد الطرفين عن تنفيذ التزامه فإن من حق الطرف الآخر أن يمتنع عن تنفيذ التزامه أيضاً، أما إذا قام أحد الطرفين بتنفيذ التزامه وامتنع الطرف الآخر عن تنفيذ التزامه، فإن من حق من قام بالتنفيذ أن يلجأ إلى الطرق القانونية التي تلزم الطرف الممتنع بتنفيذ التزامه إن كان ذلك ممكناً.<sup>3</sup>

### رابعاً - عقد النقل البري للأشخاص من عقود المعاوضة

ومعنى ذلك أن التزام الناقل بنقل الراكب لا يكون على سبيل التبرع أي دون مقابل، ذلك لأن الالتزامات التجارية يشترط فيها أن تكون بعوض لمنافات التبرع لطبيعة العمل التجاري<sup>4</sup>، وإنما يحصل الناقل على هذا المقابل ولو كان غير ظاهر، أما النقل بالمجان الذي يتم بغير مقابل حقيقي وإنما على سبيل المجاملة فلا يعد عقد نقل، ولا ينطبق عليه صفة النقل، ولا يعتبر

1 علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2001 ص 167، 168.

2 هاني محمد دويدار، القانون التجاري اللبناني، العقود التجارية، العمليات المصرفية، الأوراق التجارية والإفلاس، ج 2، بيروت 1995، ص 63.

3 عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج1، الأعمال التجارية، المتجر، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 298 و 299.

4 عزيز العكيلي شرح القانون التجاري، الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 300.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

من يقوم بذلك ناقلاً، وبالتالي لا تسري عليه أحكامه ولا يثير بالنسبة له سوى المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية عن الأشياء.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: تكوين عقد النقل البري للأشخاص وإثباته

يتكون عقد نقل الركاب كسائر العقود الرضائية بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، على أن هذا العقد في الحقيقة من عقود الإذعان، إذ أن الناقل يعلن عن الشروط التي يقبل التعاقد بمقتضاها ويحدد ثمن النقل ولا يملك المسافر إلاّ الإذعان لهذه الشروط.<sup>2</sup> ولا يحتاج عقد نقل الأشخاص إلى أي إجراء شكلي، شأنه شأن العقود الرضائية الأخرى، وعليه سنتناول هذا الفرع في جزئيتين هما: الشروط العامة للانعقاد، ثمّ تذكرة النقل.

#### أولاً: تكوين عقد النقل البري للأشخاص

يشترط لتكوين عقد النقل البري للأشخاص توافر الأركان الموضوعية العامة لتكوين العقد من رضا المتعاقدين على المسائل الجوهرية فيه ومحل للعقد ممكن ومعين ومشروع، إضافة إلى سبب مشروعية العقد.

**1- الرضا (التراضي):** يشترط في عقد النقل البري للأشخاص وجود إرادة سليمة بين أطراف العقد خالية من عيوب الإرادة والتي هي: الغلط والتدليس والإكراه والاستغلال، فإذا أُصدر الرضاء مشوباً بأحدها فإن الإرادة تكون موجودة معيبة بأحد هذه العيوب وبالتالي يكون التصرف الصادر عن هذه الإرادة صحيحاً ولكن قابلاً للإبطال، أما انعدام الإرادة، فيتربط عليه البطلان المطلق.<sup>3</sup>

ويشترط في الناقل توافر الأهلية التجارية، أما فيما يخص المسافر فلا يشترط فيه الأهلية الكاملة<sup>4</sup> بل يجوز نقل الشخص المميز وحتى عديم التمييز.

كما أن الناقل يشترط إذا كان شخصاً طبيعياً أن يكون قد أكمل 19 سنة طبقاً لأحكام م 40 من ق م<sup>1</sup>، أو أكمل 18 سنة من عمره مع حصوله على الإذن بالترشيد، حسب م 5 من ق ت،

1 العرياوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص10.

2 مصطفى كمال طه، القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية، عمليات البنوك، الإفلاس، 1999 ج2، ص 395.

3 علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، مصادر الإلتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط6، الجزائر، 2005، ص 56.

4 سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، د م ج، الجزائر، 2001، ص 301.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

أما إذا كان الناقل شركة تجارية (شخص معنوي)، فلا بد من توافر الشروط القانونية فيه، المنصوص عليها في القانونين المدني والتجاري، بالإضافة إلى الرسمية والتسجيل في السجل التجاري، وكذا النشر طبقاً للمادتين 545 و548 من القانون التجاري.

كما أن الناقل وحسب ما نصت عليه م 16 من القانون 09-11، أن الناقل يعلم المسافرين عن طريق الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال والوتيرة والتوقيت، والتسعيرة، وهنا يكون الناقل في حالة إيجاب عام ودائم يتم العقد بمجرد قبول المسافر لهذه الشروط.<sup>2</sup>

وأخيراً في النقل المفتوح كالقطار أو الترامواي أو التلفريك مثلاً، فينقذ العقد بمجرد شراء التذكرة من طرف المسافر، كما أنه لا يمكن لحامل التذكرة الاحتجاج في حالة زيادة التسعيرة، وما عليه إلا تكملة الفارق.

**2-المحل:** يتكون محل العقد من الالتزامات التي أنشأها العقد، والالتزامات الرئيسية التي يُنشئها عقد النقل البري للأشخاص هي التزامين على الأقل، وهي التزام الناقل بنقل المتعاقد المسافر وأمتعته - إن وجدت - يقابله دفع الأجرة من طرف المسافر، ويشترط في المحل أن يكون غير مخالف للقانون والنظام العام والآداب العامة.<sup>3</sup>

علماً أنه لا بد أن يكون المسافر حياً ذلك أن نقل الموتى يخضع لقانون خاص كالمرسوم التنفيذي رقم 16-77.<sup>4</sup>

**3-السبب:** يجب أن يكون صحيحاً ومشروعاً، وعليه يكون العقد باطلاً إذا التزم المتعاقد لسبب ممنوع أو مخالفاً للنظام العام والآداب العامة.

ويقصد بالسبب وفقاً للنظرية الحديثة: الباعث أو الدافع إلى الالتزام (أخذ بهذا التعريف المشرع الجزائري) التي تشترط فيه أن يكون مشروعاً، ويفترض أنه مشروع حتى يثبت العكس<sup>1</sup>،

---

1 الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

2 بوعلي فادية، المرجع السابق، ص13.

3 Christian Larroumet: Droit Civil, T: 3, 3ème éd. ECONOMICA -PARIS ET DELTA - Beyrouth, 1996, P: 340-341.

4 مرسوم تنفيذي رقم 16-77 مؤرخ في 15 جمادى الأولى عام 1437 هـ الموافق لـ 21 فبراير سنة 2016 يحدد القواعد المتعلقة بالدفن ونقل الجثث وإخراج الموتى من القبور وإعادة الدفن.

وهذا ما أقرته م1/98 من ق م بنصها «كل التزام مفترض أن له سبباً مشروعاً، ما لم يقدّم الدليل على غير ذلك».

وتقتضي مشروعية سبب عقد النقل البري للأشخاص أن لا يخالف النظام العام والآداب العامة. فلا يجوز نقل شخص للقيام بعمل من شأنه، أن يُخلّ بالآداب كالمساهمة في ارتكاب جريمة قتل أو أي علاقة من شأنها أن تخل بالنظام العام والآداب العامة.

#### 4- تذكرة النقل

استثناءً لبعض من وسائل النقل، كسيارات الأجرة وبعض الوسائل القليلة الأخرى فإن معظم باقي وسائل النقل تسلم للراكب تذكرة النقل التي تحتل وظيفتين اثنتين، فهي بداية وسيلة إثبات، إذ أن المسافر عند تقديمه لتذكرة النقل يثبت بأن العقد موجود وأن ثمن التذكرة (ثمن النقل) قد دفع فعلاً، ولا يوجد وسيلة إثبات أخرى أقوى من التذكرة، إلا أن للتذكرة وظيفة أخرى، ألا وهي الوظيفة التنظيمية والرقابية.<sup>2</sup>

مما سبق يمكن القول بأن تذكرة النقل من بين عناصر تكوين العقد، إلا أنها ليست شرطاً للإنعقاد بل شرطاً للإثبات، وكون عقد النقل عقد رضائي وليس بعقد شكلي، فهنا نقول أن تذكرة النقل دليل على قيام عقد النقل، كما أوجب القانون على الناقل أن يسلم التذكرة للمسافر وتبقى في حوزته أثناء فترة السفر.

فنقول أن تذكرة النقل ليست شرطاً للإنعقاد، وإنما هي دليل إثبات لذلك فإن ضياعها أو تلفها لا يؤثر على وجود عقد النقل الذي يعد صحيحاً في جميع الأحوال، وتشتمل التذكرة على مجموعة من البيانات وتعتبر أهم شروط العقد كأجرة النقل ومكان الإنطلاق ومكان الوصول، ومكان الراكب في الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة.

والأصل أن تذكرة النقل غير شخصية فيجوز لحاملها أن يتنازل عنها لغيره قبل بدء السفر فيحل محله في العقد، ذلك أن شخص الراكب لا اعتبار له كقاعدة عامة في عقد نقل الأشخاص.

ومع ذلك فقد تصدر التذكرة شخصية باسم الراكب، وفي هذه الحالة يتمتع التنازل عنها لأي شخص إلا بموافقة الناقل، وفي بعض الحالات تصدر التذكرة لاعتبارات شخصية، كما هو

1 كناوي أمينة، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أو لحاج، البويرة، الموسم الجامعي 2012-2013، ص 17.

2 Barthélémy Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, DALLOZ éditions DELTA, BEYROUTH, 2000, P: 377.



## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

الشأن في الاشتراكات الشهرية أو السنوية، والتذاكر المخفضة التي تمنح للطلبة وغيرهم، ففي هذه الحالة لا يجوز التنازل عنها.<sup>1</sup>

### ثانياً: إثبات عقد النقل البري للأشخاص

يخضع إثبات عقد النقل البري للأشخاص للقواعد العامة، وبما أنه يعد عملاً تجارياً بالنسبة للناقل بشرط أن يتم على وجه المقابلة من قبل ناقل محترف، وعليه فإنه يجوز الإثبات في مواجهته بكافة طرق الإثبات بما فيها البيينة والقرائن، أما بالنسبة للراكب فقد يعتبر عقد النقل عملاً تجارياً بالتبعية أو مدنياً على حسب الأحوال، فإذا كان الراكب تاجراً وسافر لأعمال تجارياً اعتبر عملاً تجارياً بالتبعية بالنسبة إليه ومن ثم جاز إثباته بكافة الطرق، وإذا كان العقد مدنياً بالنسبة للراكب فلا يجوز الإثبات في مواجهته إلاً بالكتابة متى زادت قيمة التذكرة عن 100.000 دج وهو ما جاء في نص م 333 من ق م ج، على أن الواقع العملي جرى على إثبات عقد النقل بمقتضى تذكرة النقل وبكل ما يقوم مقام التذكرة مثل الاشتراكات التي يُسلمها الناقل للراكب.<sup>2</sup>

### 01- مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للأشخاص

هذا المبدأ كرسه وأكدته المادة 30 من القانون التجاري على أنه: «يثبت كل عقد تجاري بسندات رسمية، بسندات عرفية، فاتورة مقبولة، بالرسائل، بدفاتر الطرفين، بالإثبات بالبنية أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها»<sup>3</sup>.  
ونجد أيضاً القانون المصري في المادة 210 نصت على أنه « يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثبات العقد بكافة طرائق الإثبات المقررة قانوناً»  
وكما سبق ذكره فإن عقد النقل من العقود التجارية التي لا تستلزم أي إجراءات شكلية نظراً لسرعتها، إلاً أنه إذا حررت تذكرة النقل كتابة، يجوز إثبات عكس ما جاء فيها بالبيينة والقرائن، إلاً إذا اشترط القانون الكتابة.

1 عزيز العكيلي شرح القانون التجاري، المتجر، العقود التجارية، ص 351، 352.

2 عمورة عمار، المرجع السابق، ص 115.

3 ويقابلها في القانون المغربي م 334 التي نصت على أنه: "تخضع المادة التجارية لحرية الإثبات غير أنه يتعين الإثبات بالكتابة إذا نص القانون أو الاتفاق على ذلك".

## 02- قيمة التذكرة في الإثبات

إن عقد النقل البري للأشخاص يخضع للقواعد العامة في الإثبات، وأن عقد النقل يعتبر تجارياً بالنسبة للناقل فيمكن للمسافر أن يواجهه بكافة الطرق لإثباته، وقد جرى العمل أن يلجأ المسافر إلى التذكرة لإثبات العقد، فوجودها لديه دليل على قيام عقد النقل ودفع الأجرة، ولكنها ليست الدليل الوحيد، فللمحكمة الحق في أن تستخلص وجوده وثبوته من أي دليل تقتنع به.<sup>1</sup> وعدم تقديم التذكرة عند طلبها من قبل الناقل أو من المحكمة لا يعني عدم وجود عقد نقل ما دام بالإمكان استخلاص وجود هذا العقد بتوافر نية التعاقد، كما أنه قد يحدث أحيانا أن يتنازل المسافر عن تذكرته لشخص آخر، فهل يستطيع الناقل أن يدفع بعدم وجود عقد نقل؟ ففي هذه الحالة يجب التفريق بين حالتين:

- فإذا كانت التذكرة شخصية، فإنه في هاته الحالة لايجوز التنازل عنها لشخص آخر، ذلك أنها منحت لصاحبها لاعتبارات معينة، والمشرع لم يتطرق لهذا النوع من التذاكر في القانون التجاري، إلا أننا نجد نص المادة 828 من القانون البحري<sup>2</sup> تجيز نقل أو تحويل التذكرة لحاملها، لكن لا تجيز نقل التذكرة الاسمية إلى شخص آخر إلا بموافقة الناقل.
- أما بالنسبة للتذاكر العادية فيجوز لحاملها التنازل عنها للغير قبل بدء السفر، فيصبح الحامل لها هو المسافر، ولا يمكن للناقل أن يحتج بعدم وجود عقد نقل في حالة ما إذا تعرض حامل التذكرة الجديد لضرر واستند في دعواه على المسؤولية العقدية.

1 عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 30، 31.

2 الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج ر 29 مؤرخة في 10 ابريل 1977، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، ج ر 47 مؤرخة في 27 يونيو سنة 1998، وبالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت سنة 2010، ج ر 46 مؤرخة في 18-08-2010.

## المطلب الثاني: آثار عقد النقل البري للأشخاص

عقد نقل الأشخاص من العقود الملزمة للجانبين، بحيث يرتب التزامات متبادلة بين طرفي العقد، والتزامات كل طرف تعد حقوقاً للطرف الآخر، ومن هذا المنطلق قمنا بدراسة وتحليل الالتزامات التي يترتبها العقد في ذمة المسافر وكذا الالتزامات المترتبة على عاتق الناقل.

### الفرع الأول: التزامات المسافر

المشروع التجاري الجزائري لم ينظم التزامات المسافر على خلاف العديد من التشريعات العربية التي نظمته وأشارت إليه بصفة صريحة، فالقانون التجاري المصري مثلاً في م 1/255 بالفرع الثاني المخصص لنقل الأشخاص بالفصل السابع المخصص للنقل، نصت صريحة على أنه " يلتزم الراكب بأداء أجرة النقل في الميعاد المتفق عليه أو المعين في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف" وعلى المسافر إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل".

كذلك القانون البحري الجزائري نظمها في مواد (824-830-840) حيث أن التزامات

المسافر انحصرت في الآتي:

- أداء الأجرة أو دفع أجرة النقل.

- إتباع تعليمات الناقل.

ويتمتع المسافر في مقابل ذلك بحقه في التزام الناقل بتنفيذ شروط العقد في نقله ونقل

أمتعته إلى مكان الوصول سالماً معافى.

### أولاً: أداء أجرة النقل

الالتزام الرئيسي للمسافر هو دفع الأجرة، والأصل أن يتم تحديد الأجرة وميعاد دفعها بالاتفاق بين الناقل والمسافر، ولكن إذا كان الناقل محتكراً فإنه يعين في لوائحه أجرة النقل وكيفية أدائها ولا يجوز للجمهور مناقشة هذه الشروط.<sup>1</sup>

وهي تدفع عادة عند تسليم التذكرة، ويقدر الناقل الأجرة بمراعاة المدة المعتادة للنقل، ولكنه

لا يستطيع أن يطالب الراكب بأي مبلغ إضافي إذا طالت مدة النقل بقوة قاهرة.

1 محمد حسين الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، دار النشر العلمي والمطابع، جامعة الملك سعود، ط2، السعودية، 1997، ص 202.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

وإذا كان ميعاد السفر قد حدد مقدماً في تذكرة النقل، وجب على الراكب الحضور إلى العربة (وسيلة النقل) قبل البدء في السفر، فإذا تأخر عن هذا الميعاد فلا يلزم الناقل بانتظاره.<sup>1</sup>

وقد يكون دفع أجرة النقل بعد عملية النقل أو بعد دخول الراكب وسيلة النقل، كما هو الحال في سيارات النقل العام، وإذا كانت تعليمات الناقل تستلزم دفع الأجرة مقدماً، فإن عدول الراكب عن السفر لا يجيز له استردادها.

أما إذا حالت القوة القاهرة دون سفر الراكب كمرضه أو وفاته فإن العقد يفسخ من تلقاء ذاته وتسقط الالتزامات المتبادلة، وبالتالي لا تستحق الأجرة على الراكب، وإذا كان قد دفعها، فإن من حقه أو ورثته في حالة وفاته استردادها.

وتعتبر أجرة النقل عنصراً مميزاً في عقد النقل الذي بدونها لا يخضع النقل أصلاً لأحكام هذا العقد ولا لأحكام القانون التجاري ولا تسري على الأضرار الناشئة عنه القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية، وإنما يكون محكوماً بالقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية على الفعل الضار.<sup>2</sup>

كما أن إضراب الناقلين يعطي الحق للمسافر في استرداد الأجرة، أيضاً من حق الناقل حبس الأمتعة في حالة وجودها إذا لم يسدد الراكب الأجرة بعد وصوله إلى مكان الوصول، وإذا لم يكن له أمتعة، من حق الناقل رفع دعوى قضائية وفقاً للقواعد العامة للمطالبة بمبلغ الدين على أساس الإخلال بالمسؤولية التعاقدية.<sup>3</sup>

### ثانياً: إتباع تعليمات الناقل

إضافة إلى دفع الأجرة فإن الراكب ملزم أيضاً بإتباع تعليمات الناقل والتي تصب عموماً في تأمين الرحلة من أجل راحة الركاب وسلامتهم، والأصل أن يحدد الناقل مواعيد النقل وتكون معلنة سلفاً، فيتعين على الراكب احترامها، ولا يلتزم الناقل بانتظار الراكب إذا تأخر عن موعد الانطلاق كما لا يلتزم برد الأجرة في حالة فوات الميعاد، أو تنفيذ النقل في ميعاد آخر وإن جرت العادة على ذلك في النقل بالسكة الحديدية وفي شركات النقل الكبرى.

1 مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، 2006، ص 104.

2 عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، المرجع السابق، ص352، 353.

3 René Rodière, Droit des Transports. المرجع السابق.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

وإذا خصص الناقل للراكب مكاناً معيناً في وسيلة النقل كان عليه اتخاذ هذا المكان وعدم تغييره، ويحترم التعليمات الخاصة المقررة لوسيلة النقل، وعليه أن يمتنع عن إيذاء الركاب أو الإضرار بأداة النقل أو تعريض نفسه للخطر.<sup>1</sup>

وإذا خالف الراكب هذه التعليمات التي ذكرت على سبيل المثال لا الحصر فإن الأمر لا يقتصر على اعتباره مقصراً في تنفيذ العقد، وإنما يعد مرتكباً لمخالفة، فللناقل سلطة واسعة تكفل له الحفاظ على الأمن والنظام وتأمين وسيلة النقل والمسافرين ووصولهم وأمتعتهم إلى وجهتهم سالمين.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: التزامات الناقل

إن الناقل البري للأشخاص ملزم تجاه الراكب الذي تعاقد معه بأن يوصله وأمتعته إلى وجهته، وليس فقط أن يوصله وأمتعته إلى مكان الوصول، بل يجب أن يوصله وأمتعته سالمًا معافى وفي الوقت المحدد والمعين بالعقد.

هذا ما سوف نعالجه من خلال (الالتزام بنقل المسافر وأمتعته)، و(الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته).

#### أولاً: الالتزام بنقل المسافر وأمتعته

يضع عقد النقل على عاتق الناقل التزاماً بنقل الراكب وأمتعته إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد وعلى واسطة (وسيلة) النقل المتفق عليها وفي الدرجة المحددة في تذكرة النقل، فإذا وقع تأخير في الوصول وترتب على ذلك ضرر للمسافر، التزم الناقل بتعويض هذا الضرر، ما لم يثبت أن التأخير كان بسبب قوة قاهرة وأنه لم يستطع تفاديها على الرغم من بذل قصارى جهده لإيصال الراكب في الميعاد المعين أو بأقل تأخير ممكن، ولو أدى الأمر إلى الاستعانة بوسائل أخرى للناقل.<sup>3</sup>

وأن إيصال الراكب إلى المكان المتفق عليه في العقد هو التزم بتحقيق نتيجة وعليه إيصال المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الوقت المناسب، وعند إخلاله بهذا الالتزام

1 محمد السيد الفقي، القانون التجاري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص 94.

2 العريايي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 91.

3 عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 354، 355.

## المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

فإنه لا حق له بالأجرة، وتعد هذه المسؤولية تعاقدية ناشئة عن الإخلال في تنفيذ العقد<sup>1</sup>، مع العلم أن الشرح السابق عن الراكب يشمل الراكب مع أمتعته إن وجدت، إلا أنه يفرق بين الأمتعة المحمولة باليد التي يأخذها الراكب معه، والأمتعة المسجلة والتي يخصص لها مكان خاص بوسيلة النقل، وهذا ما نصت عليه المادة 67 من القانون التجاري فيما يخص الأمتعة المحمولة حيث يكون الراكب هو المسؤول عنها، أما المادة 68 فعالجت الأمتعة المسجلة وأحالتها إلى المواد 46-48 والمواد من 52-61 من نفس القانون بحيث تطبق عليها أحكام نقل البضائع، وتكون في ذمة الناقل ولا يدفع الراكب عنها أجرة إضافية إذا كان وزنها لا يتجاوز الوزن المسموح به.

وهناك عدة قوانين نظمت هذا الجانب من عقد النقل البري للأشخاص والبضائع فبالإضافة إلى القانون التجاري هناك القانون رقم 11-09 السالف الذكر.

### ثانياً: الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته

يعد الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته من بين أهم الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل، بحيث أنه ملزم بإيصاله وأمتعته إن وجدت إلى وجهته المتفق عليها بالعقد سالماً معافى. وقد نصت المادتان 62 و64 من القانون التجاري الجزائري على هذا الأمر، ففي المادة 62 استعمل المشرع كلمة "يجب" دلالة على أن هذا الالتزام أساسي ولا يمكن التحرر منه لأنه أساس العقد، كما بينت المادة أن هذا الالتزام مرتبط بمدة النقل فقط أي مدة اتصال الراكب بالمركبة، إلا أنه هناك استثناءات أخرى في حالة ما إذا تطلب الصعود إلى المركبة التذكرة، كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية حيث يتطلب التوجه إلى رصيف شبك التذاكر أولاً لتسديد ثمن التذكرة واستلامها للصعود في القطار، ففي هذه الحالة مسؤولية الناقل عن السلامة تبدأ قبل صعود الراكب إلى القطار، أما المادة 64 من نفس القانون فهي وفي نفس السياق توضح أن مسؤولية الناقل تبدأ منذ تكلفه به.

وبهذا الخصوص وقع جدل كبير بين الفقه والقضاء حول طبيعة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل فيما يخص ضمان سلامة المسافر وأمتعته، حيث أن القضاء الفرنسي حتى أوائل

1 سميحة القليوبي، شرح العقود التجارية، دار النهضة العربية، مصر، 1987، ص 286.

## المبحث التمهيدي: \_\_\_\_\_ ماهية عقد النقل البري للأشخاص

القرن العشرين (20) كان يرى أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر أثناء عملية النقل هي مسؤولية تقصيرية، وعليه كان على المسافر إثبات خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته. وقد أقرت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الشهير بتاريخ 21 نوفمبر 1911 تحت تأثير انتقادات الفقه وعلى رأسه الفرنسي Marc Sauzet والبلجيكي Sainclette، والدور الفعال الذي لعبه المحامي Sarrut في إقناع القضاة، بأن مسؤولية الناقل تجاه المسافر عن الأضرار التي تصيب هذا الأخير أثناء عملية النقل هي مسؤولية عقدية، والناقل يلتزم بضمان سلامة المسافر بإيصاله سالماً معافى.<sup>1</sup>

---

1 العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 97.

# الفصل الأول

قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص



## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

تقدم لنا أن عقد النقل يُرتب على عائق الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة معينة، وهي ضمان سلامة وصول المسافرين سالماً وأمتعته المسجلة إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد، فإذا تخلفت هذه النتيجة قامت مسؤولية الناقل عن تعويض الراكب عن الأضرار البدنية أو المادية أو الأدبية التي تلحق به أو بأمتعته، وهذا ما تبناه المشرع الجزائري من خلال المواد 62، 64، 67، 68، من القانون التجاري.

ولدراسة قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص لابد من التطرق إلى طبيعة والأساس القانوني لهذه المسؤولية (المبحث الأول)، ثم دراسة حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص والإعفاء منها (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص وأساسها القانوني

المسؤولية بصفة عامة هي جزء الإخلال بالتزام قد يكون تعاقدياً أو غير تعاقدية، ويجب لقيام المسؤولية أن تتوافر أركانها من خطأ وضرر وعلاقة أو رابطة سببية<sup>1</sup>، ففي عقد النقل، الناقل ملزم بنقل الراكب وضمان سلامته وأمتعته والوصول في الميعاد المحدد فإذا ما أخل بهذا الالتزام قامت مسؤوليته.

وبدراستنا لهذه المسؤولية سوف نتطرق في (المطلب الأول) إلى طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص، ثم نأتي إلى دراسة الأساس القانوني لهذه المسؤولية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص

إن أهم ما في عقد نقل الأشخاص، هو مسؤولية الناقل تجاه الراكب عمّا يلحقه من أضرار، وأن إعطاء هذه المسؤولية تكييفاً معيناً له أهمية كبيرة خصوصاً بالنسبة للراكب، فلو اعتبرت هذه المسؤولية تقصيرية لوجب على من لحقه الضرر أثناء عملية النقل، أن يثبت خطأ الناقل، وتلك عملية صعبة، بل قد تكون مستحيلة في بعض الأحيان، وفي ذلك إضرار بمصلحة الراكب وعدم حصوله على التعويض، أما إذا اعتبرنا مسؤولية الناقل عقدية، استناداً

1 علي فيلالي، التزامات الفعل المستحق للتعويض، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، ط3، الجزائر، 2015، ص06.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

إلى عقد النقل، فالراكب غالباً ما يحصل على حقه في التعويض لأنه لا يتطلب لإثبات حقه في ذلك سوى إثبات الضرر ووجود عقد النقل بينه وبين الناقل، هذه المسؤولية سنتناولها في هذا المطلب حيث نتطرق إلى طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في كل من فرنسا (الفرع الأول)، وفي مصر (الفرع الثاني)، ثم نشير إلى ما تبناه المشرع الجزائري بخصوص طبيعة هذه المسؤولية (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في فرنسا

إن المشرع الفرنسي لم يخصص نصوصاً لتنظيم أحكام عقد النقل البري للأشخاص ولم يضع قواعد معينة تنظم مسؤولية الناقل لتأمين حماية كافية للركاب نتيجة تعرضهم للأضرار بمناسبة نقلهم في وسائل النقل، على العكس من ذلك فقد اهتم بتنظيم نقل الأشياء وأُفرد لذلك نصوصاً خاصة لتنظيم عقد نقل الأشياء، ويرجع ذلك إلى:

1- المبالغة في احترام جسم الإنسان وعدم الرغبة في معاملته معاملة الأشياء، أخذاً بالمثل الروماني المشهور بأن الحر لا يمكن أن يُثَمَّنَ بالنقود، وقد أدى ذلك بصورة غير مباشرة إلى نتيجة غريبة، هي أن حماية الذمة المالية للإنسان أولى من حماية الإنسان نفسه، وقد أوضح بعضهم ذلك بأن الإنسان المسؤول عن حوادث الأشخاص لم يكن يتحمل إلا ديناً يسيراً بالقياس لمن أُلْفَ ما لا ذا قيمة معينة.<sup>1</sup>

2- النظر لنقل الأشخاص بأنه قليل الأهمية من الناحية التجارية<sup>2</sup>، إذا ما قورن في تلك الفترة بالنسبة لنقل البضائع، حيث من الأجدر بالمشرع الفرنسي أن ينظر إلى الأشخاص في عقد النقل بنظرة إنسانية وليست تجارية بحتة، وتوفير حماية كافية للراكب من المخاطر التي يتعرض لها، دون تركه تحت رحمة الناقل الذي غالباً ما يتساوم معه في تعويض بسيط انطلاقاً من مركزه القوي آنذاك، إلا أنه على الرغم من خلو التشريعات الفرنسية من نصوص متعلقة

1 علي حسين يونس، عقد النقل، جامعة بيروت، بدون سنة نشر، ص 279.

2 مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 370.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

ينقل الأشخاص نرى أن القانون والقضاء الفرنسيين قد توليا تنظيم ذلك سواء بالقرارات التي صدرت عن المحاكم أو الآراء التي نظمتها مؤلفات الشراح تعليقا على تلك القرارات.<sup>1</sup> وسنوضح دور كل منهما في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل.

**أولا-القضاء:** فالقضاء الفرنسي إلى غاية أوائل القرن العشرين يرى أن مسؤولية الناقل أثناء نقل المسافرين لا يمكن إلا أن تكون تقصيرية، وعلى المسافر إقامة الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته للحصول على التعويض.

وهذا ما أقرته محكمة النقض الفرنسية في: 1884/10/14م تأييدا لحكم محكمة: Loise Clérmont بإقرارها: «أنه لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بنقل الأشياء، كون هذه الأخيرة ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة، خلافاً لناقل الأشخاص، إذ يتمتع المسافر بحرية في الحركة تحول دون القول بالالتزام الناقل بضمان سلامتهم».

ورغم أنه كان هذا القضاء الشائع، إلا أن محكمة السين التجارية بفرنسا قضت في 1885/04/13م أن الناقل ملزم بإيصال المسافرين سليماً معافى، وبذلك أعفت المسافر من إثبات خطأ الناقل وما على هذا الأخير إلا أن يثبت السبب الأجنبي أو الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة للتخلص من المسؤولية.

وفي 1910/02/02 قضت محكمة Pau الفرنسية أنه ليس من المقبول أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة عن ناقل الأشياء، وتبعاً لذلك على ناقل الأشخاص أن يتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة المسافرين.<sup>2</sup>

وعدلت محكمة النقض الفرنسية عن موقفها السابق، تحت تأثير انتقادات الفقه وعلى رأسه الفرنسي مارك سوزات Marc Sauzet والبلجيكي سان كلات Sainclette والدور الفعال الذي لعبه المحامي العام ساريت Sarrut في إقناع القضاة وذلك بتاريخ 21 نوفمبر 1911 في قرارها الشهير حيث قضت بأن مسؤولية الناقل تجاه المسافر عن الأضرار التي تصيب هذا

1 أنس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، بحث تكميلي لنيل شهادة الماجستير في السياسة الشرعية، المعهد العالي للقضاء، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الموسم الجامعي 1433-1434هـ، ص 99 و100.

2 نقلاً عن بوعلي فادية، المرجع السابق، ص 30.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

الأخير أثناء عملية النقل هي عقدية، والناقل يلتزم بضمان سلامة المسافر بإيصاله سليماً معافى.<sup>1</sup>

ثم تلاه قرار آخر صدر بتاريخ 1913/12/27، اعتبر فيه الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافر على أساس العقد.

وللإشارة فإنه قبل هذا كان القضاء الفرنسي يطبق قواعد المسؤولية التقصيرية بالنسبة لمسؤولية الناقل استناداً لنص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي، التي تستلزم من الراكب في حالة تعرضه لحادث أن يثبت خطأ الناقل للحصول على حقه في التعويض.<sup>2</sup>

ومن هنا يمكن القول إلى أن القضاء الفرنسي نجح من خلال القرارين الأول الشهير والذي كان متعلقاً بالنقل البحري والثاني المتعلق بالنقل البري، حيث يعتبر فيه الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافر مسؤولية عقدية.<sup>3</sup>

**ثانياً-الفقه:** لقد لقي مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافر، واعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية انتقاداً من قبل الفقه الفرنسي، فقد اعتبر عدد من الفقهاء أن النظرية العقدية لمسؤولية ناقل الأشخاص هي مجرد افتراض، ما دام لا يوجد نص صريح في شأنه وأن في ذلك تحميل الناقل لمسؤولية ثقيلة ليس لها ما يبررها في عقد نقل الأشخاص.

ويرى هؤلاء النقاد أن القضاء قد تعدى وظيفته في تفسير العقود، وأن الالتزام بضمان السلامة Obligation de Sécurité ليس مصدره إرادة المتعاقدين وإنما هو اجتهاد القضاء، وبذلك قد تجاوز حدود وظيفته القضائية لأنه يخلق حالة من حالات المسؤولية على أساس تحمل النتيجة وهو ما لا يملكه المشرع.<sup>4</sup>

إن الانتقادات الموجهة للقضاء على إقراره بأن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية، وأن عليه الإلتزام بسلامة المسافر وإيصاله إلى وجهته سليماً معافى، لا تكفي لحمله على التراجع لما قام

1 Recueil Systématique de Jurisprudence Commentée.

2 عادل علي عبد الله المقدادي، مسؤولية الناقل البري في الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1997، ص 75.

3 علي البارودي، المرجع السابق، ص 200.

4 العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 131.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

به ذلك بأن التزام الناقل الأساسي، يتضمن بالضرورة الإلتزام بالسلامة، إذ لا يمكن القول بأن الناقل نفذ التزامه بالنقل إذا كان قد أوصل الراكب جُتَّة هامة إلى المكان المتفق عليه.<sup>1</sup> أيضاً لا يمكن قبول هذا الانتقاد لأن الناقل لا يستطيع أن يثبت دون صعوبة كبيرة خطأ الراكب إذا كان هذا الخطأ هو سبب الحادث، والواقع أن القضاء الفرنسي بتقريره هذا الإلتزام على عاتق الناقل كان صائباً، وأن القول بغير ذلك، يعتبر ابتعاداً عن العدالة، لأن هذا العقد ينشئ التزاماً أساسياً على الناقل بتوصيل الراكب سليماً إلى المكان المتفق عليه، ويقابل هذا الإلتزام، تعهد الراكب بدفع أجرة النقل.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في مصر

لقد خلا قانون التجارة المصري، من أي نص يتعلق بتنظيم نقل الأشخاص كما هو الحال بالنسبة لقانون التجارة الفرنسي، ولعل سبب ذلك يرجع إلى مدى تأثر المشرع المصري في تلك الفترة بالمشرع الفرنسي، ومع ذلك فإن كلاً من القضاء والقانون المصري عملاً على سد هذا الفراغ، باستتباط الأحكام المتعلقة بنقل الأشخاص وذلك بالرجوع إلى القواعد العامة، أو باتباع مبدأ القياس على نقل البضائع الذي خصص له المشرع المصري نصوصاً تنظم أحكامه.

#### أولاً: القضاء

لقد أوجب القضاء المصري للحكم بمسؤولية الناقل صدور خطأ من جانبه، إلا أن الملاحظ على القرارات التي صدرت بهذا الخصوص، وجود تشابه بينها وبين ما صدر من المحاكم الفرنسية، فقد أظهرت المحاكم المصرية ميلاً إلى تسهيل عبء الإثبات على المصابين (المتضررين)، في حوادث النقل، فاعتبرت الناقل ملزماً باتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتأمين سلامة الركاب من الحوادث الناشئة عن وجود خلل في أداة النقل، وتلك الناشئة عن نقص خبرة الناقل أو مهارته.<sup>3</sup>

1 سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص72.

2 انس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان، المرجع السابق، ص 104.

3 علي البارودي، المرجع السابق، ص207.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

واعتمد القضاء المصري في بعض قراراته على قواعد المسؤولية العقدية، وقرر أن الراكب لا يلتزم بإثبات خطأ الناقل، بل على هذا الأخير إقامة الدليل على أن الحادث قد وقع نتيجة للقوة القاهرة.<sup>1</sup>

وقد استمر القضاء المصري في تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على الحوادث التي تصيب الركاب مدة من الزمن وكان سبباً في قراراته من القضاء الفرنسي، وذلك إما بالتوسع في تطبيق النصوص المتعلقة بنقل البضائع، أو الرجوع إلى القواعد العامة فيما يتعلق بالعقود، وقرر أن المتضرر لا يلتزم بإثبات خطأ الناقل، بل على هذا الأخير إقامة الدليل على أن الحادث قد وقع نتيجة للقوة القاهرة أو أي سبب أجنبي آخر، ولم يدم تطبيق قواعد المسؤولية العقدية طويلاً من طرف القضاء المصري، حيث رجع عن موقفه هذا، وأخذ بتطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على ناقل الأشخاص، وذلك باشتراطه للحكم بالتعويض، ثبوت صدور خطأ من الناقل.<sup>2</sup>

وعاد أخيراً واعتبر مسؤولية الناقل عقدية وقد استقر القضاء المصري على ذلك بصدور حكم محكمة مصر الجزئية المختلطة الذي طبق قواعد المسؤولية العقدية على الناقل ثم توالى القرارات بعد ذلك متبعة نفس الطريق.

### ثانياً: الفقه

لقد اختلف الفقهاء في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل، فبعضهم رأى أن الصحيح هو الاعتماد على المسؤولية التقصيرية المستندة إلى المادة 178 من ق م المصري المتعلقة بحراسة الأشياء، والتي تكفل للراكب المصاب حقه في التعويض دون ما حاجة إلى إثبات خطأ الناقل.

بينما البعض الآخر من مؤيدي الرأي الأول لم يفرق بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، لأن كلا منهما تؤدي إلى نفس النتيجة، ففي كلتا الحالتين يقع على الناقل نفي المسؤولية عنه بإثبات السبب الأجنبي خاصة في الأحوال التي تتدخل فيها أداة النقل في إحداث الضرر.<sup>3</sup>

1 العريايي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 131.

2 سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 294.

3 علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 272.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

أما غالبية الشُّرَاح فقد ذهبوا إلى أن الناقل في هذه الحالة يُسأل عن الأضرار التي تلحق بالراكب مسؤولية تعاقدية، لأنها تنتج عن إخلاله بواجبه في تنفيذ عقد النقل، فكل علاقة بين الناقل والراكب يجب أن يحكمها العقد وحده، فإذا اخل الناقل بالتزامه العقدي لم يكن أمام الراكب سوى الرجوع عليه بدعوى المسؤولية العقدية، لأن هذه الأخيرة توجب المسؤولية العقدية، لذلك يستبعد تطبيق المادة 178 الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء.

### الفرع الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في الجزائر

أما المشرع الجزائري فلم يضع نصوصاً تنظم تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مما يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المحددة لطبيعة هذه المسؤولية، وطالما أن عقد النقل هو عقد ملزم للجانبين يترتب التزاماً على عاتق طرفيه، فإن إخلال أيٍّ منهما في التزامه ينشأ عنه خطأ مصدره العقد، فيستوجب بذلك حتماً قيام المسؤولية العقدية، حيث لا يمكن الإدعاء بالمسؤولية العقدية إلا بوجود عقد بين الأطراف، وأن يكون هذا العقد صحيحاً، وأما إذا لم ينعقد العقد بعد، كأن يتضرر أحد الطرفين في مرحلة المفاوضات-مثلاً- فلا مجال لقيام المسؤولية العقدية.

ولا تطبق كذلك المسؤولية العقدية إذا كان العقد منعماً أصلاً بين الطرفين المسؤول والطرف المتضرر، كأن يقدم أحدهما خدمة للآخر من باب الإحسان أو المجاملة، مثل ما هو الأمر في النقل المجاني.

### المطلب الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

إن أهم ما في موضوع المسؤولية، هو الأساس القانوني الذي تستند عليه، فإذا اعتبرنا هذا الأساس هو الخطأ، توجب على الراكب لكي يحصل على حقه في التعويض، أن يثبت الضرر والعلاقة السببية إضافة إلى هذا الخطأ، فإن أخذنا بنظرية الخطأ في حراسة الأشياء فلكي يحكم بالتعويض بموجبها، فلا بد أن يكون الحادث قد نشأ عن طريق وسيلة النقل أي (بواسطتها) دائماً.

أما إذا اعتمدنا نظرية الضرر، وتسمى النظرية المادية، فهي لا تطالب الراكب المتضرر، إلا بإثبات حصول ضرر له وافتراس علاقة أو رابطة سببية، دون البحث عن وجود خطأ من

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

جانب الناقل أم لا، ومن هذا المنطلق سوف نبحت في هذه النظريات لتبيان أيها أصلح لكي تقوم مسؤولية الناقل وتكون أساساً لها، هذا ما سوف تتضمنه الفروع الثلاثة في هذا المطلب، حيث ندرس نظرية الخطأ في (الفرع الأول) ثم نظرية الضرر (الفرع الثاني) وبعدها نظرية الضمان (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: نظرية الخطأ (أو النظرية الشخصية)

هذه النظرية تأسست على فكرة الخطأ، ومن أشهر الفقهاء الذين أسسوا لها: (بلانيول، ريبير وكابتان)، حيث اعتبروا أن الخطأ ركن جوهري ولذلك اهتمت هذه النظرية بسلوك المسؤول، حيث لا يمكن للمسؤولية أن تنشأ بدون خطأ، فإذا أحدث شخص ضرراً للغير فلا يكفي وقوع الضرر، فقط بل يجب أن يكون الفعل الذي أتاه الشخص خطأ، وينتج عنه مساس بحق السلامة لدى شخص آخر، ويشكل مصدراً للمساءلة.<sup>1</sup>

وطبقاً لهذه النظرية يعتبر الناقل هو المدين في تنفيذ الالتزام الناشئ عن العقد فمن الواجب عليه تنفيذ التزامه، فإن لم يقم بذلك عد مرتكباً لخطأ تعاقدي، بحيث لا يسأل الناقل عن الضرر الذي لحق الراكب إلا عند ارتكاب الخطأ، ويكون هذا الخطأ ثابتاً إذا كان ناتجاً عن فعله الشخصي، ويعتبر معترضاً إذا كان بسبب فعل الغير، فعدم قيام الناقل بالتزاماته هو خطأ من جانبه، وتتحقق بذلك مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته، ولا يمكن للناقل التخلص منها إلا إذا أثبت انعدام العلاقة السببية بين الضرر وفعله، ويعتبر الخطأ ركناً أصيلاً من أركان المسؤولية فلا تقوم أساساً إلا به، والعلاقة السببية هي الأخرى ركن هام لقيام المسؤولية إذ بانفائها تنتفي المسؤولية عن الناقل.<sup>2</sup>

وعليه فإن على الراكب لكي يحصل على حقه في التعويض أن يثبت بأن الناقل لم ينفذ التزامه (خطأ) وأن ضرراً قد أصابه من جراء ذلك.<sup>3</sup>

ومتى أثبت عدم تنفيذ الالتزام والضرر استحق التعويض إلا إذا استطاع الناقل نفي علاقة السببية بإثبات السبب الأجنبي.

1 كناوي أمينة، المرجع السابق، ص 74.

2 العريايي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 135.

3 أنس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان، المرجع السابق، ص 130.



## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وإذا نظرنا إلى تقييم هذه النظرية نجد أن المسؤولية القائمة على الخطأ بداية لم تعد تساير التطورات الحديثة التي تشهدها المجتمعات، وفي كافة المجالات، الاقتصادية والاجتماعية وغيرها، فكثرة الحوادث وتعمُّدها تجعل من الصعب الاعتماد على هذه النظرية، لأنه غالباً ما تؤدي إلى حرمان بعض الأشخاص من حقهم في التعويض، ولهذا فقد وجهت لهذه النظرية انتقادات كثيرة أظهرت نقصها وقصورها لكونها نظرية سطحية وبلا مادة ولا موضوع، ثم هي إلى جانب ذلك لا فائدة منها، ويؤسس هذا الحكم على أن هذه النظرية تخلط بين المسؤولية المدنية والجنائية، وإن إقامة المسؤولية المدنية على عنصر الخطأ، هو خلط بين هذه المسؤولية والمسؤولية الجنائية، وهذا راجع إلى النظرة الأولى للمسؤولية المدنية عندما كانت مختلطة بالمسؤولية الجنائية التي شرطها الخطأ وجزاؤها العقاب، أما وقد انفصلت المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية، وانفصل التعويض عن الجزاء، أصبح اشتراط الخطأ لتحقيق كل منهما أمراً غير مُستساغ لذلك يجب أن يقوم التعويض على الضرر لا الخطأ، لأن المراد من المسؤولية المدنية إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر لا العقوبة<sup>1</sup>، إضافة إلى أن كثرة حوادث المرور، والتطور الصناعي الهائل وانتشار الآلات وتنوع وسائل النقل جعل مسألة إثبات الخطأ أمراً صعباً على الراكب، هذا هو الأمر الذي أرهق عاتق الراكب، وبالتالي أدى لعدم التوازن بين أطراف العقد.<sup>2</sup>

1 سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، دار النشر، جامعة القاهرة، 1958م، ص 112.

2 العريايوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 136.

## الفرع الثاني: نظرية الضرر

ومن رواد هذه النظرية: (لابيه، سالي، جوسران وديموج)، بحيث قاموا بانتقاد فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية، وطرحوا بديلاً آخر لها وهو فكرة الضرر وتحمل تبعته. فبنظرهم يجب أن تقوم المسؤولية على أساس الضرر، ومن يمارس نشاطاً يتعين عليه أن يتحمل نتيجته، وعليه أن يعرض الغير الذي يلحقه منه ضرر، حتى ولو كان سلوكاً عادياً ولا ينطوي على أي خطأ، وهذا انطلاقاً من قاعدة العُرم بالعُرم، فمن ينشئ مشروعاً أو مؤسسة يتحمل بالنتيجة تبعه أخطاره، فيلتزم بدفع التعويض إلى كل من يتضرر بسبب ذلك المشروع أو تلك المؤسسة، وذلك بغض النظر عما إذا كان ارتكب خطأ أم لم يصدر منه أي خطأ، فالعبرة في اعتقادهم بالضرر الذي لحق بالمتضرر والذي يجب تعويضه.<sup>1</sup>

فمنطلق هذه النظرية أنه من غير المعقول والجائز نفي المسؤولية بنفي عنصر الخطأ أو العلاقة السببية، إذ أن المسؤولية تقوم بحصول الضرر ولو انتفى الخطأ أو حصل الضرر بفعل سبب أجنبي مثل القوة القاهرة.

حيث وجدت هذه النظرية بعضاً من الصدى لدى المشرع الفرنسي، إذ تم تطبيق هذه النظرية على قانون إصابات العمال المؤرخ في 09 أبريل 1898، ومخاطر الملاحة بموجب قانون 31 ماي 1924، وأخيراً، بالنسبة للحرفة ومخاطر العمل من قانون 30 أكتوبر 1946.<sup>2</sup>

## الفرع الثالث: نظرية الضمان

لقد لجأ بعض الفقهاء ومن بينهم الفقيهان Picard بيكارد، وستارك Starck إلى الاعتماد على فكرة الضمان كأساس للمسؤولية، فأروا أن المسؤولية المدنية تحقق وظيفتين أساسيتين هما الضمان والعقوبة الخاصة، أي أن أساس المسؤولية مزدوج يتكون من الضمان والعقوبة الخاصة.<sup>3</sup>

ومفاد هذه النظرية أن للشخص حقوقاً مقررّة، من بينها الحق في الاحتفاظ بحياته وبسلامة جسمه والاستمتاع بجميع أمواله المادية والأدبية، ويطلق على هذه الحقوق تسمية الحق في

1 أنس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان، المرجع السابق، ص132.

2 بوحليلة علي، تأمين المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور، مقالة منشورة بمجلة الباحث، عدد 4، 2003، ص 162.

3 العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 145.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

السلامة، وعندما يستعمل الغير حقه في الحرية فقد يصطدم بحق الآخرين في السلامة مما يستلزم تعيين الحد الفاصل بين كل من الحقين، ويعتبر كل مساس بسلامة الأشخاص حاصلًا دون حق، يستوجب مسؤولية فاعلة بغض النظر عن كل الاعتبارات الأخرى، وهكذا تتحقق المسؤولية لمجرد المساس دون إذن بحقوق الغير، وبغض النظر أيضا عن نفسية الفاعل، وللمسؤولية المدنية حسب صاحب هذه النظرية وظيفتان هما: الضمان والعقوبة.<sup>1</sup>

فوظيفة المسؤولية الأولى وهي الضمان وتتحقق بمجرد المساس بحق مضمون، سواء وقع الخطأ من الفاعل أم لم يقع.

أما بالنسبة للوظيفة الثانية للمسؤولية وهي العقوبة الخاصة، فإنها تتحقق متى ثبت وقوع خطأ من المسؤول، وعندها لا تقتصر المسؤولية على ضمان حق المتضرر بل تؤدي إضافة لذلك وظيفة أخرى هي معاقبة المخطئ عقاباً خاصاً بتسديد مسؤوليته المبيّنة على ضمان الحقوق وزيادة التزامه بالتعويض، عن طريق إلزامه بمبلغ إضافي على سبيل العقوبة، وفي ذلك يقول ستارك - صاحب النظرية - أن الخطأ الذي يوجب توقيع العقوبة الخاصة بهدف منع الأضرار والأخطاء هو الخطأ الثابت المتميز، أو الخطأ الملوم في السلوك فمتى قلنا أنه ما كان يجب على المسؤول أن يفعل ذلك، بل يكفي أن يثبت للقاضي أن المسؤول كان مسلكه منفر للشعور الوسط، أو أنه ارتكب إهمالاً أو عدم حيطة أو خداعاً، بل يكفي أن يكون الخطأ يسيراً، لتوقيع العقوبة الخاصة.<sup>2</sup>

وفيما يخص المسؤولية التعاقدية التي تربط الناقل بالراكب والتي هي طبيعة عقد النقل، يعتبر (ستارك) أن الناقل يلتزم بضمان ما وعد به، ويجب تحديد مضمون هذا الضمان، وأساس هذا الضمان هو الرابطة القانونية التي تربط الناقل بالراكب والتي أنشأتها الإرادة التعاقدية.<sup>3</sup>

وإذا أتينا إلى تقييم هذه النظرية فنجد أنها لم تسلم هي الأخرى من جملة الانتقادات التي تقول بأن هذه النظرية جمعت بين أساسين للمسؤولية، وهما الضمان والعقوبة الخاصة أي الجزاء، وهذا لا يمكن أن يتفق مع نصوص القانون ولا مع الواقع، لأن التعويض يقدر على أساس جسامة الضرر الذي لحق بالشخص الذي هو الراكب في علاقته العقدية، كما أن

1 علي فيلالي، المرجع السابق، ص 160.

2 سعد واصف، المرجع السابق، ص 110.

3 عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 110.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

أصحاب هذه النظرية يرجعون إلى الأخذ بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية، لأن المتضرر لن يحصل على التعويض الكامل، إلا في حالة إثبات الخطأ، هذا ما يجعل هذه النظرية تقع في تناقص على اعتبار أنها قامت على نظرية الخطأ، وبالتالي لا يمكن الأخذ بهذه النظرية عند تقدير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب، لأنها تعتقد أساساً مزدوجاً (الضمان والعقوبة)، في حين اعتبرت فيه المسؤولية ليست إلا جبراً للضرر، وهي بهذه تكون بعيدة عن العقوبة.<sup>1</sup>

### الفرع الرابع: موقف المشرع الجزائري من هاته النظريات

لقد كان للنظريات التي أخذت بها المحاكم الفرنسية أثر كبير على التشريعات الحديثة، حيث تخلصت من فكرة الجرم وشبه الجرم، وأصبحت تتناول أحكام المسؤولية التقصيرية تحت عناوين جديدة كالأعمال غير المباحة، أو الفعل الضار، أو العمل غير المشروع، أو العمل المستحق للتعويض بدل الجرم وشبه الجرم، وهذا ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية. وتقضي نظرية الضمان أن كل مساس بسلامة الأشخاص حاصلًا دون حق يستوجب مسؤولية فاعلة بغض النظر عن كل الاعتبارات الأخرى، وتنص المادة 62 من ق ت على أن "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى الوجهة المقصودة، في حدود الوقت المعين في العقد" بحيث أن كل مساس بسلامة هذا المسافر تترتب عليه مسؤولية الناقل.

والمشرع الجزائري لم يترك مجالاً للنقاش، خاصة حول المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، وذلك عن طريق تخصيص أحكام خاصة لها، على غرار الأمر 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور، فالتأمين شجع الكثير من الضحايا على المطالبة بحقوقهم في تعويض الأضرار التي أصابتهم ولو كانت بسيطة، وهذا ما زاد في اتساع مجال المسؤولية عن طريق تحريف بعض مبادئها الرئيسية كالتخلي عن الخطأ باعتباره أساساً للمسؤولية واعتماد مسؤولية بقوة القانون بالنسبة للأضرار التي تسببها الأشياء.<sup>2</sup>

1 العريايوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 147.

2 علي فيلالي، المرجع السابق، ص 41.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

### المبحث الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص والإعفاء منها

إن عقد نقل الأشخاص كما سبق وذكرنا يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة المسافرين، وهو التزام بتحقيق نتيجة، حيث يكفي أن يثبت الراكب إصابته أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا إثباتاً لإخلال الناقل بالتزامه وقيام مسؤولية عن الضرر الناشئ عن الإصابة بغير حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانبه.<sup>1</sup>

وقد أشرنا إلى أن عقد النقل يترتب التزامات تعاقدية على عاتق الناقل، فإذا أخل هذا الأخير بتنفيذ التزاماته تحققت مسؤوليته وبالتالي يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر، ومسؤولية الناقل في هذه الحالة تعاقدية، إلا أن قيام هذه المسؤولية لا يحرم الناقل من أن يواجه المسافر بأسباب يستهدف من ورائها إعفائه من المسؤولية كلياً أو جزئياً، سواء كانت هاته الأسباب قانونية أو اتفاقية.

وسوف نتناول في هذا المبحث حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص (المطلب الأول)، وحالات الإعفاء منها (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية ناقل الأشخاص

إن المادة 64 من ق ت تنص على أنه "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به".

فمن خلال هذه المادة يتضح لنا أن الناقل يكون مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تصيب المسافرين سواء كانت أضراراً بدنية أو أضراراً مست أمتعته المسجلة المحمولة، وحتى أضرار التأخير.

وسنحاول عرض تحقق المسؤولية في ثلاثة حالات، مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين (الفرع الأول)، ثم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة (الفرع الثاني)، ومسؤولية الناقل عن أضرار التأخير في وصول المسافرين (الفرع الثالث).

1 إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى الإسكندرية، 1999، ص 52.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

### الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر

إن الناقل مسؤول عما يصيب المسافر أثناء تنفيذ النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية، والضرر نوعان مادي ومعنوي، فالضرر المادي اتفق الفقه فيه على أنه يمس بسلامة الجسم، وتترتب عليه خسارة مالية للمتضرر تتمثل في نفقات العلاج، وكسب فائت يتمثل في العجز عن العمل.

أما الضرر المعنوي فهو الضرر الذي يصيب الشخص في عاطفته وشعوره، فإذا أصيب المسافر بضرر، استوجب هذا الضرر تعويضاً بغض النظر عن وجود خطأ من جانب الناقل أم لا.<sup>1</sup>

وتلزم المادة 62 من ق ت الناقل بأن يضمن سلامة المسافر أثناء عملية النقل، ولعل أبرز الأضرار التي يمكن أن يتعرض لها المسافر ما يلي:

**أولاً- وفاة المسافر:** لا شك أن المسؤولية العقدية تنقضي بوفاة المسافر، فإذا قتل المسافر في الحادث أثناء النقل فلا يحق للورثة الرجوع على الناقل بسبب الأضرار المادية أو الأدبية التي لحقتهم شخصياً إلا بمقتضى المسؤولية التقصيرية، إذا لا يربطهم بالناقل أي عقد، لذلك حرص القضاء- حين كانت المسؤولية التقصيرية عاجزة عن حماية المصاب- على أن يجنبهم الإلتجاء إلى المسؤولية التقصيرية وذلك بافتراض أنهم مستفيدون في اشتراط لمصلحة الغير، عقده المسافر المتوفى مع الناقل حين أبرم عقد النقل وهو افتراض لا يتفق مع الحقيقة إذ لا يجول في ذهن المسافر عادة أنه سيلقى حتفه أثناء السفر فيشترط لمصلحة ورثته، لذلك تعرض هذا الافتراض لنقد كبير من قبل الفقهاء، ولا شك أن الأمر قد أصبح لا يحتاج إلى هذا التحايل بعد أن أصبحت المسؤولية التقصيرية عن حراسة الأشياء تلقى بعبء الإثبات على عاتق الناقل فتتشابه بذلك في النتائج مع المسؤولية العقدية.<sup>2</sup>

1 سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 593.

2 علي البارودي، المرجع السابق، ص 244.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وقد نصت المادة 08 من الأمر 15/74<sup>1</sup> على أن: "كل حادث سير سبب أضرار جسمانية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث".

**ثانياً- إصابة المسافر (الراكب) بأضرار جسمانية:** إذ أنه على الناقل أن يقوم بإيصال المسافر سالماً معافى إلى المكان المتفق عليه، حيث يسأل الناقل عن الأضرار الجسمانية التي تصيب الراكب لأنه يكون قد أخل بأحكام المادة 62 من ق ت السالفة الذكر.

وقد اتفق كل من الفقه والقضاء على تعويض المسافر عند إصابته بأضرار جسمانية وهذا ما أكدته م 08 من الأمر 15-74 السالف الذكر المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.

**ثالثاً- مرض المسافر:** قد يصاب المسافر بمرض أثناء تنقله وقيامه بتنفيذ العقد، فيكون الناقل مسؤولاً عن صحة المسافر، وعليه اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة من أجل المحافظة على سلامة الراكب من كل أذى أو ضرر يعاني منه المسافر وهو في الطريق إلى مكان الوصول.<sup>2</sup>

كما تجدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل تنتقطع بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل بصفة مؤقتة كما في حالة تغيير القطار أو ترك وسيلة النقل في إحدى المحطات لقضاء حاجة، فلا يكون الناقل مسؤولاً على أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر على الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الإنقطاع، والعبرة في هذا هي انقطاع الاتصال الفعلي للمسافر بوسيلة النقل مهما كانت مدته لا بمجرد توقف وسيلة النقل في الطريق مادام المسافر لم يغادرها في هذا الوقت.<sup>3</sup>

1 أمر رقم 15-74 المؤرخ في 06 محرم 1394، الموافق ل30 يناير 1974، المتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المؤرخ في 05 ذي الحجة 1408 الموافق ل19 يوليو 1988 ج ر عدد 29 بتاريخ 20 يوليو 1988.

2 مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق ص 403.

3 عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، المرجع سابق، ص

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

### الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

إن المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل الأشخاص فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفس المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل البضائع، حيث نجد أن المادة 68 من القانون التجاري قد أحالتنا على المواد من 46 إلى 48 ومن 52 إلى 61 من نفس القانون.

ويقصد بالأمتعة المسجلة تلك الأمتعة التي يسلمها المسافر للناقل قبل المباشرة بعملية النقل ويسلم الراكب تذكرة خاصة بهذه الأمتعة ويحدد في هذه التذكرة عدد الأمتعة ووزنها وطبيعتها.

ويعتبر الناقل ملزماً بالمحافظة على هذه الأمتعة بناءً على عقد النقل ويعتبر الناقل في هذه الحالة مسؤولاً عن هذه الأمتعة مسؤولية تعاقدية، وهذا الالتزام جزء من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد النقل.<sup>1</sup>

أما بالنسبة للحيوانات التي يحملها المسافر معه أثناء عملية النقل فقد نص عليها القانون 90-35<sup>2</sup> في نص المادة 36، أن الحيوانات تخضع إلى نظام نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة، وفي حالة موت هذه الحيوانات فإن الناقل يسأل عن هلاكها أو عن الضرر الذي أصابها، حيث يمكن للمسافر طلب التعويض أما إذا كان الحيوان في حوزة المسافر في نفس وسيلة النقل، ففي حالة وقوع ضرر للحيوان فإنه لا يستوجب التعويض، ذلك أنه كان تحت حراسة مالكه، إلا إذا أثبت المسافر أن هلاك الحيوان كان بسبب خطأ من الناقل أو بفعل أحد من مستخدميهِ أو أعوانه.

أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة فذهب أغلبية الفقهاء ومن بينهم الفقيه "ديموجي" بأنه لا يمكن مساءلة الناقل عن هلاك أو تلف هذه الأمتعة، لأنه لا يوجد ارتباط بين الناقل والمسافر، وهنا يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية تقصيرية، والتي توجب على المسافر إثبات خطأ الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة من أجل الحصول التعويض، حيث تنص المادة 67 من ق ت على أنه "ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر".<sup>3</sup>

1 سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 208.

2 القانون 90-35 المؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411 الموافق لـ 25 ديسمبر 1990 يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ج ر عدد 56 المؤرخ في 26 ديسمبر 1990.

3 بن زايد عبد الله، المرجع السابق، ص 34.



## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

### الفرع الثالث: مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير

إن عامل الوقت يعتبر عنصراً هاماً من عناصر عقد النقل حيث يسعى المسافر عادة إلى الوصول إلى المكان المحدد في وقت معين، وتأخره عن هذا الوقت قد يسبب له ضرراً كأن يفوته كسب أو تلحقه خسارة من جراء هذا التأخير، وعلى إثر هذا فإن الناقل يكون مسؤولاً عن التأخير في نقل المسافرين.<sup>1</sup>

ويكون الناقل مسؤولاً عن التأخير بتوافر الشروط التالية:

- 1- أن يحدد الناقل وقت الوصول أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول.
- 2- أن يكون سبب التأخر راجع إلى عدم التزام الناقل، وإذا أراد الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية يجب عليه أن يثبت سبب التأخر، أي القوة القاهرة أو فعل الغير، أو من طرف المسافر نفسه.<sup>2</sup>
- 3- أن يكون ضرر التأخير الذي تسبب فيه الناقل ضرراً جسيماً، كأن يفوت الناقل للمسافر فرصة إبرام صفقة محددة، أو تأخر عن إجراء مسابقة.

### المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية

يستطيع ناقل الأشخاص أن يتفادى المسؤولية التي تقع على عاتقه ويتم ذلك بأن يقوم بإثبات أن الضرر وقع بسبب أجنبي، والسبب الأجنبي إما أن يكون القوة القاهرة، أو خطأ الغير أو خطأ المسافر نفسه<sup>3</sup>، كما يمكن أن يعفى الناقل من المسؤولية في حالة اتفاه مع المسافر وذلك في إطار ما يسمح به القانون.

ومن خلال ما أشرنا إليه سنحاول توضيح حالات إعفاء الناقل من المسؤولية من خلال: الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية (الفرع الأول)، ثم الأسباب الاتفاقية للإعفاء من هذه المسؤولية (الفرع الثاني).

1 علي البارودي، المرجع السابق، ص 224.

2 مصطفى كمال طه، القانون التجاري الأوراق التجارية العقود التجارية، عمليات البنوك الإفلاس، المرجع السابق، ص 312.

3 علي البارودي، المرجع السابق، ص 245.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

### الفرع الأول: الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية

سبق وأشرنا إلى أن مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص تعد مسؤولية عقدية، حيث أن الالتزام بضمان السلامة يعد التزاماً بتحقيق نتيجة، بحيث يقع على عاتق الناقل أن يوصل المسافر سالماً دون تأخير، لكن أيضاً يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية في عدة حالات حددها القانون حيث جاء في نص م 127 من ق م أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يدل عليه فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المتضرر أو من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"، وسنتناول في هذا الفرع إعفاء الناقل بسبب القوة القاهرة، ثم خطأ الغير وخطأ المسافر.

**01- القوة القاهرة والحدث المفاجئ:** لا يفرق الفقه والقضاء بين القوة القاهرة والحدث المفاجئ من حيث الآثار التي يترتبها كل منهما، كما أن المشرع اعتبرهما مترادفتين لا مجال للمقارنة بينهما وذلك حسب المادة 127 من القانون المدني، ومثال القوة القاهرة والحدث المفاجئ كالحرب والفيضان ويشترط فيها:

**الشرط الأول- عدم التوقع:** بحيث يجب أن يكون الحادث غير متوقع، أي لا يمكن توقعه من جانب الناقل أو من جانب الراكب، فمعيار إمكانية عدم التوقع موضوعي لا ذاتي وعدم توقع الحادث يكون وقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية، أما في المسؤولية التقصيرية فيكون عدم التوقع وقت وقوع الحادث ذاته.

**الشرط الثاني- استحالة الدفع:** قد يكون الحادث غير متوقع لكن قد يمكن مقاومته أو اجتنابه بعد أن يقع، وهذا يعني أن عنصر عدم إمكان الدفع مستقل تمام الاستقلالية عن عنصر عدم إمكان التوقع، فإن أمكن دفعه فإنه لا يعد من قبيل القوة القاهرة أو الحدث المفاجئ حتى ولو استحال توقعه.<sup>1</sup>

1 علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 195.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وقد اعتبر القضاء الفرنسي أن إصابة مسافر في أحد القطارات بسبب سقوط شجرة على نافذة القطار وإصابة المسافر بالزجاج من قبيل الحادث المفاجئ الذي ينفي مسؤولية شركة السكك الحديدية.<sup>1</sup>

**02- خطأ الغير:** خطأ الغير يعني الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه فيشترط فيه ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وأن يكون هذا وحده هو سبب الضرر الواقع على المسافر المتضرر، وخطأ الغير يقع جراء سبب أجنبي بموجبه يعني الناقل كما يجب أن يكون هذا الفعل غير ممكن التوقع والدفع.

وقد أقرت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1965/12/08 بمسؤولية شركة النقل عن الجروح المسببة للمسافر نتيجة لسقوط حقيبة مملوكة لمسافر آخر كانت موضوعة بصورة غير جيدة في مكان وضع الأمتعة لتعذر الناقل على إثبات خطأ الغير، فهنا ما على الناقل إلا أن يثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر قد نشأ عن تدخل سبب أجنبي خارج عن مسؤولية الناقل بضمان سلامة المسافر لكي يعفى من هذه المسؤولية، ويجب في خطأ الغير كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية أن تتوفر فيه شروط القوة القاهرة وأن يكون وحده السبب في الضرر.<sup>2</sup>

**03- خطأ المسافر:** حيث يعد المسافر شخصاً له إرادة وهو بذلك يختلف عن الأشياء أو البضائع المنقولة، فلا بد أن يشترك مع الناقل في مسؤولية حماية نفسه من الأخطار أثناء النقل، فيحذر الحذر الكافي ويتبع التعليمات التي تضمن سلامته، ولا يكون فعل المصاب معنياً للناقل إلا إذا كان خطأ أو إهمالاً أو عدم مراعاة للوائح والتعليمات،<sup>3</sup> ولا يكون الناقل معنياً إلا إذا كان هذا الخطأ هو وحده السبب في كل الضرر، فإذا اشترك خطأ المسافر وخطأ الناقل في حدوث الضرر، فإن الناقل يلتزم بالتعويض بنسبة الخطأ الذي اشترك فيه.

1 وتعتبر الفيضانات والزلازل وحوادث الحرب من القوة القاهرة أو الحدث المفاجئ.

2 نقلاً عن محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 100.

3 قضت محكمة النقض الفرنسية في 26 يوليو 1961، المجلة الفصلية للقانون التجاري، 1962 ص 279 بإعفاء الناقل من المسؤولية وكان رافع الدعوى قد جرح عندما توقف سائق الأوتوبيس فجأة فانكفأ على وجهه، وذلك لأن السائق لم يكن يستطيع أن يتجنب هذا الوقوف المفاجئ إنقاذاً لسائر الركاب، إذ ظهرت فجأة إحدى السيارات من شارع جانبي تسير بسرعة شديدة فقطعت طريقه بالرغم من الإشارة الحمراء التي يجب أن تمنعه من المرور.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وقد بلورت بعض الأحكام الفرنسية فعل المسافر في التزام خاص يقع على عاتقه ويقابله التزام الناقل بضمان السلامة، فقررت أن المسافر ملزم بأن يساهم في سلامته الشخصية Obligation de veiller à sa propre sécurité، ذلك أن هذين الإلتزامين المتقابلين على عاتق المسافر وعلى عاتق الناقل يتطافران معاً من أجل تحقيق نتيجة واحدة هي وصول المسافر سليماً ومعافى Sain et Sauf، فلا يجوز أن يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر إذا كان هذا الأخير يستطيع أن يتجنبه بقليل من الحرص.<sup>1</sup>

ولقد أخذ المشرع الجزائري بخطأ المسافر كسبب يستطيع الناقل دفع مسؤولية الأضرار الناجمة عن ذلك الخطأ، وذلك في نص المادة 63 من القانون التجاري، ودفع الناقل للمسؤولية استناداً إلى فعل المسافر لا يقتصر فقط على الأضرار الجسمانية، بل يتعداه إلى التأخير والتلف في الأمتعة والتي يكون الراكب نفسه هو السبب في ذلك.

إضافة إلى حالات الإعفاء السالفة الذكر، فإن المشرع الجزائري قد نص في أحكام القانون 35-90 الذي يتعلق بالأمن والسلامة والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية نص في مواد من 32 إلى 37 على مجموعة من الأفعال التي يجب على الأشخاص ومستعملي النقل بالسكك الحديدية بالأداء يقوموا بها، ومنها حوادث اجتياز المسالك الممنوعة، وحوادث الرصيف والحوادث الناجمة عن غلق وفتح الأبواب.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: الأسباب الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية

تنص المادة 66 من ق ت على أنه "يجوز للناقل استناداً لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر".

يتبين لنا من خلال هذه المادة أن المشرع قد أعطى الحق للناقل في إدراج شروط معينة يستطيع من خلالها أن يدفع بعدم مسؤوليته وتخول له التنصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

1 علي البارودي، المرجع السابق، ص 247.

2 بن زايد عبد الله، المرجع السابق، ص 45.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وسنبين تحديد مسؤولية الناقل وكذلك بطلان الشرط الذي يعفي الناقل من مسؤوليته عن الأضرار البدنية في ما يلي:

### 01- تحديد مسؤولية الناقل

بالعودة إلى نص المادة 66 من ق ت ج فإن المشرع قد أجاز للناقل اشتراط إعفاءه من المسؤولية كلياً أو جزء منها إذا تعلق الأمر بتأخير وصول المسافر أو الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب.

وحتى يكون هذا الإعفاء صحيحاً يجب أن يكون مبرماً وفقاً لشروط معينة وهي كالآتي:

1- أن يكون الشرط مدرجاً في سند النقل أي في تذكرة النقل ويكون واضحاً لا يتترك مجالاً للشك.

2- أن يكون الشرط مطابقاً للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها.

3- أن يكون الشرط مبلغاً للمسافر.

4- ألا يكون الضرر ناتجاً عن خطأ عمدي أو جسيم من الناقل أو أحد مستخدمييه.

5- أن يكون الإعفاء متعلقاً بالتأخير أو الأضرار غير البدنية.

والواقع أن إجازة مثل هذه الشروط يجد سنداً في أنه قد يجد الراكب أن التأخير لا يمثل بالنسبة له ضرراً رئيسياً، بمعنى آخر أن الوقت قد لا يكون له أهمية قصوى في رحلة معينة فيقبل شرط الإعفاء على خلاف حالات أخرى يكون للتأخير فيها إضاعة فرصة كحضور ندوة أو مؤتمر علمي أو جلسة قضائية فلا يقبل شروط الإعفاء.<sup>1</sup>

وكذلك يعفى الناقل من المسؤولية فيما يخص الأضرار التي تصيب الأمتعة وهذا ما جاء به المشرع في نص المادة 68 من القانون التجاري الجزائري والتي أحالتنا إلى المادتين 48 و59 من نفس القانون.

ولا يمكن إعمال شروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية المشار إليها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو من أحد تابعيه، ويعد غشاً كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو أحد تابعيه برعونة مصحوبة بإدراك تحقق الضرر.

1 سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 524.

## الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

والمشرع الجزائري قد أقر حمايته للمسافر وذلك عن طريق فرضه لإلزامية التأمين على الركاب وذلك من خلال الأمر 107/95<sup>1</sup> المتعلق بالتأمينات وذلك في نص المادة 166 منه "يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يعطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الأشخاص المنقولين" كما يمنع إدراج أي شرط في عقد التأمين على إسقاط حق الضحايا أو ذوي الحقوق.

### 02- بطلان الشرط الذي يعفي الناقل من مسؤوليته عن الأضرار البدنية

تنص المادة 65 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "يكون باطلاً كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين"، كما أن القانون التجاري المصري قد نص في المادة 1/264 على أنه: "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان". من خلال نص المادة فإن المشرع قد اعتبر أن كل شرط يعفي الناقل سواء كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المسافر يعد باطلاً، والحكمة التي توخاها المشرع من خلال إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية، أنها تؤدي إلى انعدام وتعطيل التزام ضمان سلامة المسافر بدنياً طول فترة تنفيذ عقد النقل، وهذا الإلتزام هو التزم بتحقيق نتيجة، لا يعفيه منه سوى إثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر.<sup>2</sup>

1 أمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 21 محرم 1427 هـ الموافق ل 20 فبراير 2006، ج ر عدد 15 المؤرخة في 12-03-2006.  
2 كناوي أمينة، المرجع السابق ص105.

# الفصل الثاني

آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

إن مسؤولية الناقل العقدية هي مسؤولية ناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص ويسأل الناقل عن الأضرار التي يتسبب بها هو أو أحد تابعيه في إصابة المسافر بأضرار بدنية أو جّراء التأخير، وتلك الأضرار التي تصيب الأمتعة، ويتحقق هذه المسؤولية فإن المسافر يقوم بمباشرة دعوى المسؤولية من أجل الحصول على تعويض جّراء ما لحقه من أضرار. وعليه ستنم دراسة هذا الفصل في مبحثين، نتناول في المبحث الأول إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص، وفي المبحث الثاني التعويض كجزء في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

### المبحث الأول: إجراءات رفع دعوى مسؤولية النقل البري للأشخاص

إن لكل متضرر الحق في مباشرة الدعوى وذلك لجبر ما لحقه من ضرر، وصاحب الحق في عقد النقل هو المسافر، حيث يقوم هذا الأخير بكافة الإجراءات القضائية اللازمة ضمن مدتها القانونية وأمام المحكمة المختصة للمطالبة بحقه. وسنعرض في هذا المبحث لأطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص (المطلب الأول) والمحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية (المطلب الثاني) ثم تقادم دعوى مسؤولية الناقل (المطلب الثالث).

### المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص

إن دعوى المسؤولية تفترض وجود طرفين هما المدعي والمدعى عليه، وهي دعوى كباقي الدعاوى الأخرى، ولتبيان ذلك سنقدم بالتفصيل ما يلي: الفرع الأول (المدعي) والفرع الثاني (المدعى عليه).



### الفرع الأول: المدعي (المسافر)

المدعي هو الشخص المتضرر الذي يثبت له الحق في المطالبة بالتعويض عما لحقه من ضرر، ويمكن رفع الدعوى من نائب المتضرر إذا كان هذا الأخير قاصراً أو مجنوناً فبإمكان من ينوب عنه رفع الدعوى كالولي والوصي والقيم.<sup>1</sup>

وباعتبار أن المسافر هو المتعاقد مع الناقل وله الحق في كل الأحوال التي يصاب فيها بضرر أن يقيم دعوى المسؤولية ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر وهذا ما نصت عليه المادة 73 من ق ت ج.

إلا أنه يمكن أن تقام الدعوى من قبل شخص آخر يكون نائباً عن المتضرر وهذه الدعوى جائزة ما دام النائب يستند في دعواه للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الراكب نفسه "الأصل" وليس للمطالبة بضرر أصابه هو - النائب - لعدم وجود علاقة عقدية بينه وبين الناقل.<sup>2</sup>

### أ- الدعاوى التي تقام من قبل أقرباء المسافر

وهي عندما يتوفى المسافر أثناء عملية النقل ينشأ لورثته حق المطالبة بحق مورثهم، كما يمكن لهم المطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر نتيجة الوفاة، لكن على أي أساس يستند الورثة للمطالبة بحق المورث؟

اختلف الفقه والقضاء بشأن حق الورثة في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم نتيجة وفاة مورثهم، ولكن كان يجب عليهم إثبات خطأ الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية لعدم وجود عقد بينهم وبين الناقل.

لكن الإستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية من شأنه إرهاب الورثة في إثبات خطأ الناقل لأنه أمر صعب، لذلك أعطي الحق للورثة في الرجوع على الناقل بقواعد المسؤولية العقدية على أساس أن العقد يتضمن اشتراطاً ضمنياً لمصلحة الغير.<sup>3</sup>

1 المطيري وضحة فلاح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل المركبات مذكرة ماجستير، فرع قانون خاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2011، ص 77.

2 عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 234.

3 المطيري وضحة فلاح، المرجع السابق، ص 238.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه قد اعتمد على أساس المسؤولية الموضوعية، وذلك من خلال إدراجه لنصوص خاصة تحدد نظام التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين.

### ب- دعوى المعالين من غير الورثة:

إن وفاة المسافر لا تجعل للورثة فقط حق المطالبة بالتعويض وإنما يحق أيضا لغير الورثة كالأشخاص الذين كان يعيلهم المتوفى في حياته المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم شخصيا، وهذا الضرر يتمثل في حرمانهم من النفقة التي كان يقدمها المسافر المتوفى. وقد أعطى المشرع الجزائري الحق في التعويض لذوي الحقوق الناجم عن الأضرار الجسمانية التي تنجم عن حوادث المرور وذلك ما جاءت به المادة 08 من الأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، وكذلك ما نص عليه القانون العراقي بأنه "يجوز لزوج الراكب وأصوله وفروعه والأشخاص الذين يعولهم تنفيذ الالتزام بالنفقة أن يقيموا دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل في حالة وفاته سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه".

ونجد المشرع الجزائري قد نص صراحة في م 08 من ق م على أنه "ينصرف العقد إلى المتعاقدين والخلف العام، ما لم يتبين من طبيعة التعامل، أو من نص القانون أن هذا الأثر لا ينصرف إلى الخلف العام، كل ذلك مع مراعاة القواعد المتعلقة بالميراث".

أما في حالة تعدد المتضررين بالخطأ الذي وقع من المدعى عليه، ويكون كل متضرر قد أصابه ضرر مستقل عن الضرر الذي أصاب الآخر، فيكون الضرر انعكاسا للضرر الأول فهو نتيجة له، فيكون لكل متضرر الحق في رفع دعوى شخصية مستقلة يرفعها باسمه ولا يوجد تضامن ما بين المتضررين بل يقدر القاضي تعويض كل منهم على حدى.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: المدعى عليه (الناقل)

المدعى عليه أو المدين وهو المسؤول في دعوى المسؤولية، وهو الناقل في عقد النقل، فتقام الدعوى ضده باعتباره الطرف المتعاقد مع المسافرين، وهذه الدعوى لا تقام إلا عند إخلال الناقل بالتزاماته المفروضة عليه بموجب العقد.

1 مقدم سعيد، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، الجزائر 1992، ص 132.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

ويعتبر الناقل هو المدعى عليه في عقد النقل فبمجرد حصول ضرر للمسافر (المدعى) يكون الناقل هو المسؤول عن هذا الضرر كما يكون مسؤولاً تجاه الورثة في حالة وفاة المسافر، ولا يقصد بالمدعى عليه السائق دائماً، فقد يكون مؤسسة أو شركة نقل باعتبارها الطرف الذي تعاقد مع الراكب.

ولقد واجه المشرع الجزائري الحالة التي يكون فيها الناقل معسراً، وجعل التأمين إلزامياً عن حوادث السيارات وذلك بنص م 01 من الأمر 15/74، وتعتبر شركة التأمين هي المسؤولة عن التعويض الناتج عن حوادث السيارات التي تؤدي إلى الإصابات الجسمية للأشخاص سواء كانوا ركاباً أو من الغير.

### المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية

إن القانون التجاري لم يحدد المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية، ولذلك تطبق القواعد العامة المنصوص عليها في ق إ م إ، فإذا كان النقل عملاً تجارياً بالنسبة لطرفيه، فإن الاختصاص يكون لمحكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي تم الاتفاق عليها ونفذ العمل كله أو بعضه في دائرتها، أما إذا كان العمل يدخل ضمن الأعمال المختلطة فيحدد الاختصاص وفق النظام القانوني لهذه الأعمال، ومن ثم إذا كان العمل مدنياً بالنسبة للمدعى وتجارياً بالنسبة للمدعى عليه، فللمدعى أن يختار بين المحكمة المدنية أو المحكمة التجارية<sup>1</sup>، وسندرس في هذا الفرع الأول (اختصاص القضاء العادي)، والفرع الثاني (اختصاص المحاكم الجزائية).

### الفرع الأول: اختصاص القضاء العادي

أولاً: الاختصاص النوعي: الاختصاص النوعي هو سلطة جهة قضائية معينة للفصل في النزاع دون سواها في دعاوى معينة، أي يتم تحديد الاختصاص النوعي بالنظر إلى موضوع الدعوى وطبيعة النزاع.

1 العرياوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 334.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

والمبدأ العام أن قواعد الاختصاص النوعي متعلقة بالنظام العام<sup>1</sup>، أي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها ويثيرها القاضي من تلقاء نفسه وفي أي مرحلة كانت عليها الدعوى. والأصل أن المحاكم المدنية هي صاحبة الاختصاص في دعاوى التعويض عن حوادث النقل البري، ذلك أن التعويض يدخل ضمن الالتزامات والحقوق التي نظمها القانون المدني. وتختص المحاكم كأول وآخر درجة في بعض الدعاوى، وذلك بحسب قيمة الدعوى، وهذا ما نصت عليه المادة 33 من القانون 08-09 بأنه: "تفصل المحكمة بحكم أول وآخر درجة في الدعاوى التي لا تتجاوز قيمتها 200.000 دج"، وبالرجوع إلى نص م 32/3 من القانون 08-09 فإنه "تفصل المحكمة في جميع القضايا لا سيما المدنية والتجارية والبحرية...، والتي تختص بها إقليمياً".

كذلك فإن المحاكم العادية تختص بمنازعات دعاوى التعويض الناشئة عن الحوادث التي تنجم عن السيارات المملوكة للدولة.<sup>2</sup>

**ثانياً: الاختصاص الإقليمي:** هو الاختصاص الذي يبين الحدود الإقليمية التي تمارس فيها الجهة القضائية اختصاصها بحيث لا يجوز لها أن تتعداه، وإلا أصبحت معتدية على حدود غيرها من الجهات القضائية.

وقانون الإجراءات المدنية والإدارية قد حدد القواعد العامة للاختصاص الإقليمي في المواد من 37 إلى 47 منه، وبالتالي التأكد من عدم وجود قواعد خاصة بكل جهة.<sup>3</sup> وبالعودة لنص م 01/37 من ق إ م إ فإنه: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعي عليه".

---

1 المادة 36 من ق 08-09، المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق لـ 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21.

2 تنص المادة 802 من ق 08-09 على "خلافاً لأحكام المادتين 800 و 801 أعلاه يكون من اختصاص المحاكم العادية المنازعات الآتية: 1- مخالفات الطرق، 2- المنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية الرامية إلى طلب تعويض الأضرار الناجمة عن مركبة تابعة للدولة، أو لإحدى الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية".

3 العيش فضيل، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، منشورات أمين، الجزائر، 2009 ص 90.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وقواعد الاختصاص الإقليمي لا تتعلق بالنظام العام، ومن ثم جاز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة موطن المدعي أو موطن المدعى عليه، فلا يجوز للمحكمة التي تنتظر الدعوى أن تتصدى للاختصاص المحلي من تلقاء نفسها إذا أغفل الخصوم ذلك. أما في حالة ما إذا لم يكن للمدعى عليه موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له.<sup>1</sup> وبالتالي فإن الدعوى الناشئة عن عقد النقل تكون المحكمة المختصة هي محكمة المدعى عليه.

### الفرع الثاني: اختصاص المحاكم الجزائرية

إن من اختصاصات الأقسام المدنية في المحاكم تلك المسائل المتعلقة بدعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، ولكن المشرع أقر أنه في حالة وقوع حادث يكتسب خطورة معينة ويلحق الأذى بالمسافر كجرحه أو وفاته، في هذه الحالة تتولى مصالح الأمن التحقيق في ظروف وملابسات الحادث ثم تحيل الملف إلى وكيل الجمهورية لاتخاذ الإجراءات اللازمة أمام القسم الجزائي.<sup>2</sup>

وفي حالة ثبوت أن الحادث يرجع إلى خطأ الناقل أو أحد أعوانه فإن النيابة تقوم بتحريك الدعوى العمومية وتحيل الناقل أمام قسم الجرح للمحكمة المختصة إما لجنة الجرح الخطأ المادة 289 من قانون العقوبات أو القتل الخطأ المادة 288 من ق.ع.<sup>3</sup> وإنه في حالة وقوع حادث مرور بسبب أضرار جسمانية يصبح القسم الجزائي هو المختص في محاكمة المتسبب في الحادث بكل ما تتطلبه هذه المحاكمة من إجراءات. وإذا كانت القاعدة العامة في التعويض أنه من اختصاص المحاكم المدنية إلا أن المشرع استثنى من هذه القاعدة دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تنجم عن أفعال جرمية.

1 المادة 37 من ق.م.إ.

2 وذلك طبقاً لما تضمنه المرسوم رقم 80-35 الصادر بتاريخ 16 فبراير سنة 1980 يتعلق بتحديد شروط تطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها.

3 الأمر 66-156 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق ل 8 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

والحكمة التي توخاها المشرع من أن القاضي الجزائري ملزم بالفصل في الدعوى المدنية ومنح التعويضات المستحقة لأصحابها على أساس أن القضاء الجزائري يتميز بالسرعة، وأن القاضي الجزائري، تتوفر لديه كل الوثائق الضرورية التي تمكنه من الحكم في دعوى التعويض.

أما في حالة الحكم ببراءة المتهم في الدعوى الجزائية، فلقد ذهب القضاء في البداية إلى الفصل في الدعوى المدنية بعدم الاختصاص بحكم تبعتها للدعوى الجزائية، وتطبيقاً للقواعد العامة فإنه لا يجوز للقاضي الجزائري الذي برأ المتهم أن يحكم عليه بخصوص الدعوى المدنية. إلا أن المحكمة العليا تراجعت عن اجتهادها الأول، واستقرت حالياً على أن المحاكم الجزائية (قسم الجرح) مختص بالفصل في الدعوى بالبراءة، وأساس هذا هو أن المسؤولية لم تعد تركز على الخطأ كأساس، حيث انتهى الإجتهد القضائي إلى اعتبار المسؤولية المترتبة - مثلاً - على الحارس بسبب فعل الشيء هي مسؤولية بقوة القانون بعيدة كل البعد عن فكرة الخطأ<sup>1</sup>، Responsabilité de plein droit، والتعويض يتم بصفة تلقائية على أساس المسؤولية دون خطأ طبقاً لنص المادة 08 من الأمر 15/74 السالفة الذكر.

### المطلب الثالث: تقادم دعوى المسؤولية

يقصد بالتقادم بشكل عام انقضاء الحق إذا مضت عليه مدة معينة دون أن يطالب به الدائن أو دون أن يستعمله صاحبه.

ففي مسؤولية الناقل تقام الدعوى ضد الناقل في مدة معينة حيث تجب إقامتها في هذه المدة، كما أنه في حالة انتهاء هذه المدة وأقيمت الدعوى بعدها، فإن للناقل أن يدفع بسقوط الدعوى لانقضاء المدة، وهذه المدة يطلق عليها مدة انقضاء التقادم، ويعرف أيضاً بأنه "سقوط الحق بالمطالبة بمرور الزمن"<sup>2</sup>.

وواقع الأمر أن مدة التقادم في القانون التجاري قصيرة جداً، وذلك راجع إلى ما يتصف به القانون التجاري من سرعة في النزاعات وتحقيق الاستقرار في المعاملات بما يؤدي إلى سرعة تداول الأموال الذي انعكس بدوره على صياغة تقادم دعوى الإخلال بضمان سلامة الراكب أو المسافر في عقد نقل الأشخاص.

1 علي فيلاي، المرجع السابق، ص38.

2 السعدي محمد صبري، المرجع السابق، ص220.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وسندرس في هذا المطلب لمدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص (الفرع الأول) ثم سريان التقادم ووقفه وانقطاعه (الفرع الثاني) ثم آثار التقادم (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: مدة التقادم

إن المادة 74 من القانون التجاري تنص على أنه: "كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي مدة ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه، وتحدد المهلة التي ترفع خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول".

من خلال نص المادة يتضح لنا أن مدة التقادم هي 03 سنوات أي بمضي ثلاث سنوات من تاريخ الحدث الذي تولدت عنه الدعوى، أي أنه على الراكب مطالبة الناقل بالتعويض عن إصابته بأضرار بدنية استنادا إلى المسؤولية العقدية، أما دعاوى التعويض عن وفاة الراكب<sup>1</sup>، فترفع من ورثته أو من الأشخاص الذي يعولهم عما أصابهم شخصا من ضرر مادي على أساس المسؤولية التقصيرية.<sup>2</sup>

وبعد مضي هذه المدة فإنه يجوز للناقل أن يتمسك بانقضاء الدعوى بالتقادم، وله الحق في الدفع بعدم القبول والتقادم القصير إلا أن هذا الدفع لا يمكن أن يعمل به في مجال نقل الأشخاص لأنه لا يتلائم مع الحوادث والأضرار التي تصيب الراكب باستثناء الضرر الذي تتعرض له أمتعته لأنها تأخذ حكم نقل البضائع، وذلك طبقا لما تقضي به م 68 من ق ت ج، والتي تنص على أنه "يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و47 و48 ومن المادة 52 إلى المادة 61.

والدفع بالتقادم هو وسيلة من وسائل الدفاع يلجأ إليها الخصوم للوصول إلى انقضاء الالتزام، وذلك عكس الدفع الشكلية التي لا تواجه موضوع الحق المدعى عليه بل تستهدف التصريح بعدم صحة الإجراءات أو انقضائها أو وقفها والدفع بالتقادم هو دفع موضوعي يمكن إبدائه في أية مرحلة كانت عليها الدعوى.

1 أنظر المواد 5، 6 و8 من القانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي الحقوق، الملحق بالقانون 74-15.

2 عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 250.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وتنص المادة 2/320 من ق م ق م على أنه " يترتب على التقادم انقضاء الإلتزام "كما تنص المادة 321 من ق م ق م بأنه " يجوز التمسك بالتقادم في أي حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الإستئنافية".

وبالرجوع إلى القوانين المقارنة نجد أن الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية<sup>1</sup> قد حددت مدة التقادم المادة 55 على أنه: "تتقدم دعاوى العطل والضرر المبنية على مسؤولية السكك الحديدية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح".

- بالنسبة للمسافر، بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحدث.  
- بالنسبة لأصحاب الحق الآخرين بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي لوفاة المسافر على أن لا تتجاوز هذه المدة الخمس سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحدث.  
تتقدم الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل بعام واحد غير أنها تتقدم بعامين إذا تعلقت الدعوى:

- بضرر سببه تدليس.

- بحالة الغش.

لا يجوز إقامة الدعوى بعد تقادمها ولو على شكل دعوى تقابل أو طلب العارض.  
وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأحكام لا تطبق إلا على الدعاوى المرفوعة على الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل، فلا يسري التقادم على الدعاوى المرفوعة من الناقل على الراكب.  
كما أن دعوى المسؤولية تقام على المتعاقد استناداً للقواعد العامة فيجوز للناقل إقامة الدعوى على الوكيل بالعمولة نتيجة ضرر أصابه بسبب خطأ الموكل، ويجوز للموكل إقامة الدعوى على الوكيل بالعمولة نتيجة ضرر أصابه بسبب خطأ الناقل، ويكون في جميع الأحوال للوكيل بالعمولة إقامة دعوى الرجوع على المسؤول عن الضرر<sup>2</sup>، إلا أن المشرع تجاوز هذه الإجراءات ومنح حقاً مباشراً للموكل والناقل بإقامة الدعوى على كل منهما، على الرغم من أنهما لم يتعاقداً، وذلك طبقاً لأحكام المادة 73 من ق م ق م التي تنص على أنه: "يجوز للمسافر أن يرفع دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب عدم تنفيذ عقد النقل أو الإخلال بتنفيذه أو

1 الإتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية Cotif الموقعة ببرن سنة 1980.

2 عمورة عمار، المرجع السابق، ص120.



## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

التأخر، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها، ويجوز للناقل أن يرفع مباشرة على المسافر دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب تنفيذ عقد النقل ويكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها".

### الفرع الثاني: سريان التقادم ووقفه وانقطاعه

ذكرنا أن مدة التقادم في عقد نقل الأشخاص هي 03 سنوات، وسنة واحدة بالنسبة للأمتعة لأنها كما قلنا تأخذ حكم نقل البضائع.

#### أولاً: سريان التقادم

من نص المادة 74 من القانون التجاري، ومن نص م 55 من الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية، فإن مدة التقادم في عقد نقل الأشخاص هي ثلاث سنوات، أي أنه على المسافر في حالة تعرضه لأضرار جسدية في أثناء تنفيذ عقد النقل نتيجة خطأ الناقل أن يرفع دعوى المسؤولية والمطالبة بالتعويض خلال ميعاد 03 سنوات، وبعد هذه المدة فإنه يجوز للناقل أن يتمسك بانقضاء التزامه، ويبدأ سريان التقادم في حالة الوفاة من تاريخ الوفاة، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث<sup>1</sup>.

وكما ذكرنا فإن عقد نقل الأشياء - الأمتعة - تسقط بمضي سنة.

ويبدأ سريان تقادم الدعوى من تاريخ تسليم الأشياء - الأمتعة - إلى المرسل فهنا المرسل يمثل لنا في شخص المسافر، وفي حالة الهلاك الكلي لأمتعة تسري مدة التقادم من تاريخ انقضاء الميعاد الذي كان ليسلم فيه الناقل العادي الأمتعة إذا وجد في ظروف ملائمة<sup>2</sup>. وتسقط الدعوى ضد الناقل في حالة إذا لم يقيم المسافر بتقديم احتجاج أو إخبار غير قضائي في ظرف 03 أيام من تاريخ استلام الأمتعة التي تعرضت لتلف أو لضياع دون احتساب أيام العطل، ويكون هذا الاحتجاج صحيحاً مهما كان شكله إذا ثبت في وصل باستلام الناقل، وهذا ما جاء في نص المادة 55 من القانون التجاري على أنه: "يترتب على استلام الشيء المنقول

1 سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 363.

2 عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2016، ص 138.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

سقوط ككل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي، إذا لم يبادر المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة من تاريخ الاستلام دون حساب أيام العطل".

### ثانيا: وقف التقادم وانقطاعه

ذكرنا أن مدة التقادم في دعوى المسؤولية والمطالبة بالتعويض في عقد نقل الأشخاص هي 03 سنوات، ويبدأ سريان التقادم في حالة الوفاة من تاريخ حدوث الوفاة، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث، وسنستعرض هنا أسباب وقف التقادم وانقطاعه.

**01- وقف التقادم:** ونعني بالوقف حصول مانع قانوني من شأنه أن يقف حائلا دون رفع الدعوى في الوقت المحدد<sup>1</sup>، حيث أن مدة التقادم المنصوص عليها في المادتين 61 و74 تخضع لأسباب الوقف المقررة في القواعد العامة، فإذا زال سبب الوقوف عادت المدة إلى سريانها، حيث أن الفترة التي يتوقف التقادم أثناءها لا تحتسب في مدة التقادم وإنما تضاف المدة السابقة عليه إلى المدة اللاحقة له.<sup>2</sup>

وتنص المادة 316 من ق م ق م تنص على أنه " لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري بين الأصيل والنائب".

**02- انقطاع التقادم:** إن التقادم ينقطع بأسباب الانقطاع المقررة في القواعد العامة والمنصوص عليها في المادتين 317 و318 من ق م ق م، حيث ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية حتى ولو رفعت الدعوى أمام محكمة غير مختصة، فهذه الدعوى تقطع سريان التقادم. وينقطع التقادم أيضا برفع الدعوى على الناقل أو بإقراره بحق المسافر ويشترط في هذا الإقرار أن يكون قاطعا بحق المدعي في تعويض الضرر الناشئ عن تنفيذ عقد النقل، والإقرار قد يكون صريحا ولا يلزم فيه شكل خاص.<sup>3</sup>

وقد يكون ضمنيا يستخلص من أي تصرف يقوم به المدين، وينطوي على معنى الإقرار كدفعه أحد أقساط الدين، غير أنه لا يعتبر إقرارا بقطع التقادم أن يعترف المدين بالدين مقرا بانقضائه

1 عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 256.

2 كناوي أمينة، المرجع السابق، ص 132.

3 عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 180.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

بالتقادم لأن الإقرار القاطع للتقادم هو الإقرار ببقاء ذمة المقر مشغولة بالدين كما أن عرض المدين دفع مبلغ مقابل الصلح لا يعتبر إقراراً، وكذلك وقوع المقاصة القانونية مع جزء من الدين لا يقطع التقادم فيها بالنسبة للمدين.

### الفرع الثالث: آثار التقادم

إذا توفرت شروط التقادم وتمسك به الناقل فإنه يكون في مأمن من دعوى المسؤولية ولكنه لا يكتسب حقاً جديداً، ويمكنه أن يحتمي وراء التقادم القصير الذي قرره المشرع في القانون التجاري بقصد وضع حد للمنازعات الناشئة عن عقد النقل وإنهائها على وجه السرعة حتى يتفرغ الناقل لمباشرة نشاطه.<sup>1</sup>

---

1 علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 209.

### المبحث الثاني: التعويض كجزء في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص

إن المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص هي مسؤولية عقدية، حيث أن الناقل مسؤول عن الأضرار التي يسببها للمسافر هو أو أحد تابعيه، وسواء كانت هذه الأضرار بدنية أو الأضرار التي تصيب الأمتعة أو أضرار التأخير، وطالما أن هناك مسؤولية للناقل تجاه المسافر، فإن الناقل ملزم بتعويض المسافر المتضرر جراء عدم تنفيذ التزامه. حيث سنتناول في هذا المبحث مفهوم التعويض (المطلب الأول) وتقدير قيمة التعويض (المطلب الثاني) وتقدم دعوى التعويض (المطلب الثالث).

#### المطلب الأول: مفهوم التعويض

يعتبر التعويض الأثر القانوني المترتب على توافر أركان المسؤولية بحق الناقل البري للأشخاص والمتمثلة في الخطأ العقدي والضرر والعلاقة السببية. وسنحاول أن نقف في هذا المطلب على إعطاء تعريف دقيق للتعويض (الفرع الأول) وكذلك الوقوف على طريقة التعويض أو أنواعه (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: تعريف التعويض

يعرف التعويض بأنه وسيلة القضاء إلى إزالة الضرر أو التخفيف من جسامته وهو الجزء الذي يترتب على قيام المسؤولية المدنية<sup>1</sup>، والوسيلة القضائية التي يستطيع بها المتضرر الحصول على التعويض من جراء الإصابة التي لحقت به يكون عن طريق إقامة دعوى لجبر ذلك الضرر.

ولقد كان الالتزام بالتعويض عن الضرر يقوم على فكرة عقاب المخطئ في ظل الشرائع البدائية والقانون الروماني والقانون الفرنسي القديم، ثم بدأ التعويض يقتصر على الوظيفة الإصلاحية التي تهدف إلى جبر الضرر وهذا في ظل فقه الشريعة الإسلامية وما خلص إليه القانون الفرنسي القديم لتصبح هذه الوظيفة هي الوظيفة الوحيدة للتعويض.<sup>2</sup>

1 الحداد رائد كاظم، التعويض عن المسؤولية التصيرية، مقال منشور في جريدة الكوفة، العدد 8، 2011، ص 7.

2 علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 162.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

ولقد قنن المشرع الجزائري أحكام التعويض في المواد من 124 إلى 133 ثم من 182 إلى 187 من ق م، باعتبار أن وظيفة التعويض هي إصلاح الضرر لا عقاب المخطئ.<sup>1</sup> وتهدف الوظيفة الإصلاحية للتعويض إلى جبر الأضرار اللاحقة بالمتضرر دون حاجة إلى التعويض الكامل الذي يرتبط بتأسيس المسؤولية.

وقد نصت المادة 124 من القانون المدني الجزائري بأن "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، وبإسقاط نص المادة على موضوع مسؤولية الناقل البري للأشخاص فإن الناقل ملزم بالتعويض للمسافر في حالة ارتكابه لخطأ نتج عنه ضرر للمسافر.

### الفرع الثاني: أنواع التعويض

تنص المادة 132 ق م على أن: "يعين القاضي طريقة للتعويض تبعا للظروف ويصح أن يكون التعويض مقسطا، كما يصح أن يكون إيرادا مرتبا ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأمينا".

ويقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للقاضي تبعا للظروف وبناء على طلب المتضرر أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه، أو أن يحكم وذلك على سبيل التعويض بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع.<sup>2</sup>

ويتضح من نص م 132 أن القاضي هو من يحدد طريقة للتعويض، والأصل أن يكون هذا التعويض نقديا، والتعويض ثلاثة أنواع:

### أولا: التعويض القانوني

إن القانون يحدد مقدار التعويض الذي يستحقه الدائن، في حالة الالتزام بدفع مبلغ من النقود، فرتب هذا التعويض على مسؤولية المدين عند التأخر في تنفيذ التزام محله الانتفاع بمبلغ من النقود.

1 علي فيلاي، المرجع السابق، ص 352.

2 السعدي محمد صبري، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للإلتزام، ج1، ط1، الجزائر 2004، ص 154.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

والمقصود بالتعويض القانوني على أنه مبلغ من النقود يلتزم المدين بدفعه على سبيل التعويض عن التأخير في تنفيذ التزام، أو عدم تنفيذ التزام محله دفع مبلغ من النقود في الميعاد المحدد. وبذلك فإن التنفيذ العيني هو أفضل طرق التعويض إذ يؤدي إلى إصلاح الضرر إصلاحاً تاماً، وذلك بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه وهو كثير في الالتزامات التعاقدية، والقاضي ملزم بالحكم بالتعويض النوعي إن أمكن ذلك أو طلبه الدائن، أو تقدم به المدين استناداً لنص المادة 166ق.م.

إن الهدف الأساسي في التعويض هو جبر الضرر، وعلى ذلك متى أثبت الراكب قيام مسؤولية الناقل يلتزم هذا الأخير بالتعويض وتطبق عليه القواعد العامة، والضرر الواجب التعويض هو الضرر المباشر المتوقع، فالضرر غير المتوقع لا يعوض مطلقاً سواء في المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية إلا في حالة الغش أو الخطأ الجسيم<sup>1</sup>، مثال عن الضرر المتوقع: أن شركة النقل أثناء نقلها للأمتعة المسافر تتوقع بأنها ملابس وحاجات شخصية وإذا ضاعت الحقيقية واتضح بأنها كانت فيها مجوهرات ونقود فإن الشركة لا تكون مسؤولة عن كل القيمة التي كانت بالحقيبة إذ أن معيار الضرر المتوقع هو معيار موضوعي لا ذاتي فيعتد بالضرر الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل هذه الحالة.<sup>2</sup>

### ثانياً: التعويض الإتفاقي

ونقصد بالتعويض الاتفاقي هو أن يتفق الدائن والمدين مقدماً على تقدير التعويض بالنص عليه في العقد الأصلي أو في اتفاق لاحق قبل حدوث الضرر إن لم ينفذ المدين ما التزم به أو تأخر في تنفيذه وذلك لحمل المدين على ما التزم به.<sup>3</sup> وقد نص عليه المشرع في نص م 183 من ق م "يجوز للمتعاقدين أن يحدد مقدماً قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق، وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181".

1 السعدي محمد صبري، المرجع السابق، ص 156.

2 قدارة خليل أحمد حسن، الوجيز في شرح القانون المدني مصادر الإلتزام، ج1، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 264.

3 السعدي محمد صبري، المرجع السابق، ص 162.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وقد عرفه الدكتور سليمان مرقص بأنه: "اتفاق بمقتضاه يلتزم الشخص فيه بالقيام بأمر معين يكون في الغالب دفع مبلغ من النقود في حالة إخلاله بالتزام أصلي مقرر في ذمته أو تأخره في الوفاء بذلك الالتزام الأصلي جزاء له عن الإخلال أو التأخير وتعويضاً للدائن عما يصيبه من ضرر بسبب ذلك"، كما عرفه الدكتور عبد الرزاق السنهوري بأنه: "التعويض الذي يقوم بتقديره المتعاقدان مقدما بدلا من تركه للقاضي، والذي يستحقه الدائن إذا لم يتم المدين بتنفيذ التزامه، وهذا هو التعويض من جراء عدم التنفيذ، أو قد يتفقان على مقدار التعويض المستحق في حالة تأخر المدين في تنفيذ التزامه، وهذا هو التعويض عن التأخر في تنفيذ الالتزام".<sup>1</sup>

ومن التعريف السابق نستنتج ما يلي:

- يعتبر التعويض الإتفاقي اتفاق سابق على وقوع الضرر.
- محل التعويض الإتفاقي غالبا ما يكون دفع مبلغ من النقود.
- إن الهدف والغاية من التعويض الإتفاقي معاقبة المدين على الإخلال بالالتزام الملقى على عاتقه بموجب العقد.

ومسؤولية الناقل التعاقدية هي مسؤولية مرهقة لأن عبء الإثبات يقع على عاتقه، وهو الذي يحدد من يلتزم بدفع التعويض، لذلك فإن الناقلين منذ فترة طويلة حاول التخلص من هذه المسؤولية بوضع شروط يحددها عقل النقل.<sup>2</sup>

وبالإضافة إلى ما سبق فإن التعويض الإتفاقي يلعب دورا كبيرا في إضفاء صفة الإلزامية على العقود، الأمر الذي يساعد على تنفيذها، هذا بالإضافة إلى أنه يؤدي إلى التقليل من المنازعات التي تثور بشأن ركن الضرر وحجم التعويض المستحق، وهذا بطبيعة الحال يؤدي إلى حيولة دون تدخل القضاء أحيانا وتحكمه في التقدير سواء من خلال القاضي نفسه أو من خلال الإستعانة بالخبراء مما يؤدي إلى توفير الوقت والجهد والمال الواقع سواء على عاتق المتعاقدين أم على عاتق القضاء.<sup>3</sup>

1 نقلا عن: أبو ليلي طارق محمد مطلق، التعويض الإتفاقي في القانون المدني، أطروحة لاستكمال متطلبات درجة الماجستير في القانون، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، ص 10.

2 سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 122.

3 العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 471.

### ثالثاً: التعويض القضائي

وهو التعويض الذي يقوم القاضي بتقديره، حيث نصت م 182 ق م على أنه "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

### المطلب الثاني: تقدير قيمة التعويض

إن قيمة التعويض تقدر بقيمة الضرر الواقع على المسافر المتضرر جراء عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه أو التأخر في تنفيذه، وهذا ما يؤدي إلى تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد<sup>1</sup>، وسنتناول في هذا المطلب (تقدير قيمة التعويض عن الأضرار البدنية) الفرع الأول، إضافة إلى تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير (الفرع الثاني)، وكذلك تقدير قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة (الفرع الثالث) إضافة إلى تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير (الفرع الثالث) ثم تقدير قيمة التعويض في حالة وفاة المسافر (الفرع الرابع).

### الفرع الأول: التعويض عن الأضرار البدنية

إن للمسافر الحق في الحصول على تعويض عن الأضرار التي تصيبه أثناء عملية النقل، وذلك في حالة إصابته بأضرار بدنية، ولقد أورد المشرع الجزائري نصوصاً قانونية نص فيها على تقدير قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافر وخاصة المواد 182، 131، 176، 138 و 124 من ق م.<sup>2</sup>

ويتولى القاضي تقدير التعويض في الحالة التي يخلو فيها العقد من شروط تنص على تقدير قيمة التعويض في حالة وقوع ضرر بدني للمسافر لأن ضمان سلامة المسافر أثناء

1 مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 297.

2 عمورة عمار، المرجع السابق، ص 118.



## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

عملية النقل التزم يقع على عاتق الناقل، حيث تنص المادة 62 من القانون التجاري على أنه "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر".

وبالتالي فإنه في حالة إصابة المسافر بضرر بدني ولم يكن هناك اتفاق على قيمة التعويض في العقد فإن المادة 182 من ق م تنص على أنه: "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به"، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن استطاعة المسافر أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

غير أنه إذا كان الإلتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يتوقعه عادة وقت التعاقد.<sup>1</sup>

وقد نص القانون 15-74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، على مجموعة من الأضرار الجسمانية التي تلحق الضحية وهي:

### أولاً: التعويض عن العجز المؤقت عن العمل

العجز المؤقت عن العمل هو الذي لا يستطيع فيه المسافر القيام بعمل نتيجة الحادث لفترة معينة، وقد يكون هدف التعويض هو تغطية جزء من دخل الضحية الذي توقف عن عمله بسبب هذا العجز، ويتم هذا التعويض على أساس 80% من مرتب المصاب أو دخله المهني أما إذا كان المصاب بدون عمل فيحسب التعويض بنفس النسبة على أساس الأجر الوطني المضمون في مدة العجز المؤقت.<sup>2</sup>

وقد نص القانون 15-74، في الملحق من القانون 31-88 في الفقرة الثانية تحت عنوان أساس حساب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل "يعوض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية.

ونجد قرار المحكمة العليا بتاريخ: 06-11-1998 رقم الملف 201297 على أن "التعويض عن العجز المؤقت عن العمل يمنح للضحية التي لم تتقاضى أي مرتب أثناء عجزها

1 علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 297.

2 كناوي أمينة، المرجع السابق، ص 141.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

عن العمل، كما يعرض عن العجز المؤقت على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية.<sup>1</sup>

### ثانيا: التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي

العجز يعني عدم القدرة على العمل، وإن كان من المتصور حدوثه فجأة فإن له آثاره الاقتصادية على الفرد وأسرته، وقد يصاب المسافر -الضحية- بعجز دائم في قواه الجسمية ويكون هذا العجز كلياً لا يستطيع المصاب أن يقوم بأي عمل وتنتهي فترة العلاج دون شفائه، على أن التعويض في هذه الحالة يتم على أساس حساب النقطة وفق الجدول الوارد، فيحصل على الرأسمال التأسيسي بضرب قيمة النقطة المطابقة لشطر المرتب أو الدخل المهني للضحية في معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي.

### ثالثا: المصاريف الطبية والصيدلانية:

حسب القانون 15-74 فإن جميع المصاريف الطبية والصيدلانية يتم تعويضها بالكامل لكن بشرط تقديم الوثائق الثبوتية ومستندات طبية أو إدارية تثبت المصاريف وإلا حرم من التعويض وتتمثل هذه المصاريف في:

- مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين.
- مصاريف الإقامة في المستشفى أو الصحة.
- مصاريف طبية وصيدلانية.
- مصاريف الأجهزة والتبديل.
- مصاريف سيارة الإسعاف.
- مصاريف الحراسة النهارية والليلية.
- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب.

كما أنه يتم تعويض المسافر عن الأضرار الجمالية التي تلحق به، بحيث يتم التعويض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي وذلك بموجب خبرة طبية.<sup>1</sup>

1 نقلا عن: زرقط سفيان، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة الثانية عشر، الجزائر، دفعة 2004، 2001، ص 39.

#### رابعاً: ضرر التألم

لم يكن التعويض عن هذا النوع مقرراً في قانون 15-74 وإنما جاء به قانون 31-88 الذي أعطى الحق للمتضرر للمطالبة بالتعويض على هذا النوع من الأضرار حيث صنف ضرر التألم إلى نوعين وهما ضرر التألم المتوسط وضرر التألم الهام وحدد لكل منهما تعويضاً معيناً.<sup>2</sup>

#### الفرع الثاني: التعويض عن أضرار التأخير

إنّ معيار تقدير التعويض في هذه الحالة يكون على حسب ما لحق المسافر من خسارة وما فاتته من كسب، مثاله تأخير التاجر المتنقل عن إبرام صفقة تجارية، وكان سبب التأخر عدم التزام الناقل بإيصال التاجر في الميعاد المحدد، فهنا على الناقل تعويض التاجر المتضرر، ومثاله كذلك تقويت فرصة الترشح للإمتحان بالنسبة للطالب المتنقل، وبما أننا بصدد المسؤولية العقدية فإنه لا بد من توجيه إعدار قبل ممارسة الدعوى طبقاً للمادة 179 من ق م. تجدر الإشارة إلى أن شركات النقل عموماً تقوم بتحديد سقف للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير ما لم يثبت أن هناك تدليلاً أو خطأ من المسافر، وهذا داخل إقليم الدولة.

#### الفرع الثالث: التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

يكون الناقل مسؤولاً عن أمتعة المسافر طالما أن الضرر حدث أثناء النقل، وبمعنى آخر فإن مسؤولية الناقل مسؤولية مفترضة، وتعد مسؤولية الناقل قائمة من جميع الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة سواء كانت الأضرار الناتجة عن الضياع أو عن التلف، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب في حيازته أثناء النقل-وهي الأمتعة اليدوية- إلا على أساس المسؤولية التقصيرية بإثبات خطأ الناقل أو تابعيه.<sup>3</sup> فنقل الأمتعة يخضع لأحكام القواعد العامة المتعلقة بنقل البضائع حيث تنص المادة 68 من القانون التجاري على أنه "يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46، 47 و 48 والمواد

1 كناوي أمينة، المرجع السابق، ص 142.

2 زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 40.

3 مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 105.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

من 52 إلى 61"، وبالتالي من خلال نص هذه المواد يتضح أن نقل الأمتعة تطبق عليها المواد المتعلقة بنقل البضائع، ويكون التعويض على حسب قيمة الأمتعة المسجلة في حالة ضياعها أو تلفها.<sup>1</sup>

ولكن غالبا لا يعلن المسافر عن قيمة البضائع، وهنا يظهر جليا صعوبات التعويض لعدم معرفة مضمون هذه الأمتعة، وهنا يكون التعويض في حالة فقدان الأمتعة عن الضرر المتوقع حصوله في عدا حالتها العش والخطأ الجسيم، حيث يكون التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع<sup>2</sup>، وحسب رأينا فإن تقدير التعويض يخضع للسلطة التقديرية للقاضي وذلك بتقدير حجم الأمتعة وقيمتها والغرض من السفر.

### الفرع الرابع: التعويض عن وفاة المسافر

استقر الفقه والقضاء على اعتبار حالة الوفاة ضررا ماديا يستوجب تعويض المصاب عنه، وهذا الحق ينتقل من بعد وفاة المسافر إلى ورثته، فإذا توفى المسافر في حادث أثناء النقل، جاز لزوجته وأقاربه أن يطالبوا الناقل بتعويض الضرر المادي والضرر الأدبي الذي أصابهم جراء الوفاة، ومسؤولية الناقل عن تعويض أقارب المسافر ليست مسؤولية عقدية مبناها عقد النقل إذ لم يكونوا طرفا فيه، بل هي مسؤولية تقصيرية.<sup>3</sup>

بيد أن القضاء الفرنسي حرصا منه على التيسير على أقارب المسافر فقد أجاز لهم الرجوع على أساس المسؤولية العقدية دون حاجة إلى إثبات الخطأ، واستند في ذلك إلى أن عقد النقل ينطوي على اشتراط ضمني لمصلحة الغير، إذ يفترض أن الراكب قد اشترط تعويضا لمصلحة زوجته وأولاده وأبويه في حالة وفاته، وبذلك يكون الناقل ملتزما تجاه الراكب وتجاه أقاربه في نفس الوقت بضمان سلامة الراكب، وقد انتقد هذا القضاء من قبل الفقه، إذ أن الاشتراط المقول بقيامه إنما هو ضرب من الخيال لا وجود له في إرادة المسافر ولا في إرادة الناقل.<sup>4</sup>

1 وهو نفس الحكم الذي نصت عليه المادتان 72 من قانون الطيران المدني و843 من القانون البحري.

2 محمد حسين الجبر، المرجع السابق، ص 283.

3 مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 109.

4 محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 99.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وبالنسبة للمشرع الجزائري فإن تقدير التعويض في هذه الحالة يخضع لأحكام الأمر 74-15 السالف الذكر، وهي مسؤولية بقوة القانون.

### المطلب الثالث: التأمين من مسؤولية الناقل البري للأشخاص

التأمين نظام حديث العهد وقد عرف أولا في البلاد الأوروبية أواخر القرون الوسطى وأول مجال ظهر فيه هو النقل البحري، وكان ذلك راجع إلى التطور التجاري بين مدن إيطاليا والبلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط.

أما التأمين البري فهو أحدث عهدا من التأمين البحري إذ لم يظهر إلا خلال القرن السابع عشر وأول صورة له التأمين عن الحريق الذي ظهر في إنجلترا، وبعد الثورة الفرنسية سنة 1789 عرف التأمين ركودا بسبب زوال شركات المساهمة، ثم عاد للتطور ودخل في العديد من المجالات خاصة بعد انتشار الصناعة والآلات الميكانيكية فظهر بعد ذلك التأمين من المسؤولية والتأمين من حوادث العمل.

والتأمين ظاهرة حضارية يعود سبب نشوؤها إلى رغبة الفرد في حماية نفسه مما يحيط به من أخطار قد تلحق به أو بماله في حالة وقوع أضرار، ونتيجة التقدم التقني لآلات النقل ازدادت تلك الأخطار بصورة مذهلة، فتحوّلت الرغبة في الحماية إلى حاجة ملحة.<sup>1</sup>

وسنتناول في هذا المطلب تعريف التأمين (الفرع الأول) ثم أنواع التأمين (الفرع الثاني) ثم إلزامية التأمين (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: تعريف التأمين من المسؤولية

هناك عدة تعاريف فقهية للتأمين إلا أن المشرع الجزائري عرّفه من خلال المادة 619 من ق م على أنه "عقد 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 حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

1 عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 266.

## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

وعرفه بعض الفقه بأنه: "عقد بمقتضاه يتحمل المؤمن على عاتقه طائفة من الأخطار محتملة الوقوع يرغب المؤمن له أن لا يتحملها منفردا مقابل أن يدفع هذا الأخير قسطا أو اشتراكا محددًا"، وهذا بحسب الرأي الأول أما بحسب الرأي الثاني للفقهاء فهو "عملية فنية تزاولها هيئات منظمة، مهامها جمع أكبر عدد من المخاطر المتشابهة، ويتحمل المؤمن عن طريق المقاصة أعباء هذه المخاطر وفقا لقوانين الإحصاء، وبذلك يتحصل المؤمن له أو من يعينه في حالة تحقق الخطر المؤمن منه على تعويض مالي.<sup>1</sup>

وقد عرفته المادة 02 من الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات على أن: "التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بأن يؤدي له أو الغير الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر في العقد، وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى".

فالتأمين من الناحية القانونية هو عقد يتم بمقتضاه إصدار تعهد بدفع مبلغ من المال لشخص آخر إذا تكبد هذا الأخير خسارة معينة، فالتأمين هو خطة ضمان في مواجهة الخطر وذلك بالحصول على الخسائر من مبلغ يتم تحصيله من الأشخاص أو الدفعات التي يقدمها أشخاص عديدون.

والمؤمن هو شركة التأمين حيث تتعاقد مع عدد كبير من المؤمن لهم، وتتقاضى من كل منهم مقابل التأمين، ومن مجموع ما تتقاضاه شركة التأمين من هؤلاء الأشخاص، تُوفي للمؤمن لهم الذين تعرضوا للخطر، لأن شركة التأمين تحسب مقابل التأمين على أساس عملية فنية قائمة على أساس إحصائيات واحتمالات وقوع الخطر.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: أنواع التأمين من المسؤولية

إن التأمين ينقسم إلى عدة أقسام أهمها فيما يتعلق بالتأمينات البرية هو التأمين عن الأضرار والتأمين عن الأشخاص.

1 جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط5، بن عكنون، الجزائر، ص12.

2 عبد الرزاق بن خروف، أنواع التأمينات البرية في الجزائر، ص45.

### أولاً: التأمين على الأضرار

وهو التأمين الذي يقوم به الشخص لتغطية المخاطر التي قد تتعرض لها ممتلكاته، ولا يشمل التأمين على الحياة، أو هو التأمين الذي يكون فيه الخطر المؤمن منه أمر يتعلق بمال المؤمن له لا بشخصه وهو يخضع بكل أنواعه إلى المبدأ التعويضي، فإذا كان الخطر المؤمن منه يتعلق بالمال، وما قد يلحقه من ضرر، فالتأمين يدخل في نطاق التأمين من الأضرار، ويتفرع التأمين من الأضرار إلى قسمين: التأمين على الأشياء والتأمين من المسؤولية.<sup>1</sup>

#### 01- التأمين على الأشياء:

والغاية منه تأمين المؤمن له من ضرر يصيب ماله بطريق مباشر وأهم أنواعه التأمين من الحريق والتأمين من هلاك الحيوانات والتأمين من الأخطار المناخية والتأمين من أخطار نقل البضائع.<sup>2</sup>

فالتأمين على الأشياء يضمن ويغطي الأضرار التي تصيب المؤمن له في ماله كأن يحترق منزله أو تسرق أمتعته، أو تتعرض محصولاته الزراعية للتلف.<sup>3</sup>

#### 02- التأمين على المسؤولية تجاه الغير:

التأمين من المسؤولية هو تأمين المؤمن له من رجوع الغير عليه بالمسؤولية، فالضرر هنا يصيب ماله بطريقة غير مباشرة، وهو ضرر ينجم عن تحقق المسؤولية وغالبا ما يكون مصدر هذا الضرر المسؤولية التقصيرية كما هو الحال في المسؤولية عن حوادث السيارات، حيث أن المؤمن له في هذا النوع لا يؤمن على المتضرر أو الضحية بل يؤمن على مسؤوليته من رجوع المتضرر أو الضحية عليه بالتعويض، سواء كان الضرر قد أصاب الغير في ماله أو جسده، ومن ذلك فإن أطراف التأمين في هذه الحالة ثلاثة، المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له (المسؤول في هذه الحالة) والمتضرر (الضحية).<sup>4</sup>

1 جديدي معراج، المرجع السابق، ص 32.

2 تضمن الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات، التأمين من الحريق في المواد من 44 إلى 48، والتأمين من هلاك الحيوانات والأخطار المناخية من 49 إلى 54، وتأمين البضائع المنقولة في المادة 55 منه.

3 عبد الرزاق السنهوري، المجلد السابع، عقد الغرر، عقد التأمين 1998، ص 1520.

4 جديدي معراج، المرجع السابق، ص 113.

### ثانياً: التأمين على الأشخاص

التأمين على الأشخاص هو تأمين يكون فيه الخطر المؤمن منه أمر يتعلق بشخص المؤمن له لا بماله، وذلك على عكس التأمين على الأضرار الذي يكون فيه الخطر أمراً يتعلق بمال المؤمن له لا بشخصه، والخطر الذي يتعلق بشخص المؤمن له قد يكون هو الموت كما في التأمين على الحياة لحالة الموت<sup>1</sup>، وقد يكون هو الحياة كما في التأمين على الحياة لحالة البقاء<sup>2</sup>، وقد يكون عن الإصابات التي تسبب عجزاً دائماً أو مؤقتاً كما في التأمين من الإصابات<sup>3</sup>، وقد يكون الخطر هو المرض كما في التأمين من المرض<sup>4</sup>، وقد يكون هو الزوج أو الأولاد كما هو الحال في تأمين الأزواج<sup>5</sup>.

### الفرع الثالث: إلزامية التأمين من المسؤولية

تعتبر التأمينات الإلزامية بمثابة حماية قانونية أو اجتماعية لجميع ضحايا الحوادث بحيث أنها تضمن لهم تعويضاً عن الأضرار التي تلحقهم بسبب مسؤولية المؤمن له، فالتأمين من المسؤولية نشأ على هامش القانون ثم عاد ودخل حظيرة القانون ولم يلبث أن أصبح إجبارياً بنص القانون، وهذا اعتراف تشريعي كامل بمزاياه وفوائده وضرورته<sup>6</sup>. وقد أضاف الأمر 07/95 إلى جانب العقود الإلزامية في التأمين العقود الاختيارية كعقد ضمان الأشخاص المنقولة.

كما يجب على الناقل الحصول على رخصة لاستغلال وممارسة نشاطات النقل سواء عن طريق سيارات الأجرة أو الحافلة، وقد نص على هذه الشروط المرسوم التنفيذي رقم 7415/04<sup>7</sup>،

1 المادة 64 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق لـ 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 21 محرم 1427 هـ الموافق لـ 20 فبراير 2006، ج ر عدد 15 المؤرخة في 12-2006-03.

2 المادة 64 الفقرة الثانية من الأمر نفسه.

3 المادة 63 من الأمر نفسه.

4 المادة 67 من الأمر نفسه.

5 المادة 13 و 14 من القانون 06-04 المعدل للأمر 07/95.

6 العريايوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 428.



## الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

415/04<sup>1</sup>، حيث نصت المادة 03 منه على أنه: "تخضع ممارسة نشاطات الأشخاص والبضائع عبر الطرقات لرخصة مسبقة يسلمها مدير النقل في الولاية المختص إقليميا وفيما يخص خدمات النقل العمومي عبر الطرقات ذات المنفعة الوطنية، تكون الموافقة المسبقة للوزير المكلف بالنقل مطلوبة".

ومن حق المسافر أن يرفض التعاقد والسفر مع ناقل غير مؤمن، كما أن عدم التأمين في حد ذاته يعتبر خرقا للقانون ويعاقب عليه بموجب القانون 11-09 بعقوبات جزائية من المادة 62 إلى غاية المادة 64 منه.

ونظام التأمين من مسؤولية الناقل ازدهر بصفة خاصة منذ سنة 1911 بعد صدور حكم النقض الشهير في 1911/11/21 الذي شدد المسؤولية على عاتق الناقل فيما يتعلق بنقل الأشخاص إذا اعتبر أن في ذمة الناقل التزاما ضمنيا تعاقديا بسلامة الأشخاص.<sup>2</sup> وأسس هذا الحكم قضاءه عن أن عقد النقل من عقود حسن النية وهذا الالتزام مفروض أنه يدخل في نية المتعاقدين ضمنيا، وتلزم المادة 166 من الأمر المتعلق بالتأمينات الناقلين العموميين عن طريق البر أن يؤمنوا من مسؤوليتهم المدنية عن الأضرار التي يتعرض لها الأشخاص أو البضائع التي ينقلونها سواء عبر الطريق أو عبر السكك الحديدية.

أما بالنسبة للسكك الحديدية فإن المادة 03 من الأمر 74-15 تنص على عدم سريان إلزامية التأمين بالنسبة للسكك الحديدية كما أن المادة 02 من نفس الأمر تنص بأن الدولة تؤمن نفسها بنفسها، وبالتالي فإن المؤسسة العمومية للنقل بالسكك الحديدية هي التي تعوض في حالة قيام حادث قطار تسبب في أضرار المسافرين أو الغير.<sup>3</sup>

ومما سبق فإن المشرع الجزائري قد سعى إلى إلزامية التأمين على السيارات والحافلات من أجل تعويض ضحايا الحوادث المرورية عن كافة الأضرار التي تلحقهم سواء كانت مادية أو معنوية.

1 المرسوم التنفيذي رقم 415/04 المؤرخ 08 ذو القعدة عام 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، ج ر عدد 82 المؤرخ في 22 ديسمبر 2004.

2 جديدي معراج، المرجع السابق، ص 80.

3 بوعلي فادية، المرجع السابق، ص 27-28.

حائز

## خاتمة:

في الختام نكون قد بينا أن عقد نقل الأشخاص هو الاتفاق الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص من مكان إلى آخر مقابل أجره معينة، حيث بينا خصائص هذا العقد وآثاره، كما رأينا أنه من العقود التجارية التي يجوز إثباتها بكافة الطرق عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

إضافة إلى ذلك فقد رأينا أن القضاء استقر على اعتبار مسؤولية النقل مسؤولية عقدية، إذ أن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب، بحيث يلتزم الناقل بإيصال المسافر سالماً معافى إلى الوجهة المراد الوصول إليها، وهو التزام بتحقيق نتيجة، وليس التزاماً ببذل عناية كما يرى البعض، وهذا ما نصت عليه المادة 62 من القانون التجاري، إضافة إلى ذلك يمكن أن تكون المسؤولية بقوة القانون وذلك من خلال وضع المشرع لقوانين تبين كيفية التعويض عن الضرر مباشرة دون الرجوع إلى كون هذه المسؤولية عقدية أو تقصيرية، كما أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر لا يعني بالضرورة أنه لا يستطيع الدفع بعدم مسؤوليته، فهناك حالات معينة نص عليها القانون يمكن للناقل من خلالها أن يدفع بعدم مسؤوليته، كالسبب الأجنبي والقوة القاهرة أو خطأ المسافر أو فعل الغير وفق الشروط المذكورة في هذه الدراسة.

كما رأينا أن من نتائج وآثار قيام هذه المسؤولية إلزام الناقل بتعويض المسافر عن الضرر الذي يلحقه جراء إخلال الناقل بالتزاماته، وفقاً لأحكام دعوى المسؤولية، وسواءً كان التعويض عن الأضرار البدنية أو أضرار التأخير أو تلك المتعلقة بهلاك وتلف أمتعة المسافر.

ومن خلال هذه الدراسة فإننا نقترح ما يلي:

- على المشرع وضع أحكام صريحة ومفصلة خاصة بعقد النقل، كما فعلت العديد من التشريعات، وذلك على اعتبار أن محل العقد هنا هو المسافر، وذلك حفاظاً على حياته وهو بذلك أهم بكثير من عقد نقل البضائع الذي محله البضاعة.
- نظراً لكثرة حوادث المرور في السنوات الأخيرة، وباعتبار أن المسافر هو الطرف الضعيف في عقد النقل، فإنه يجب وضع قوانين أكثر رداً من أجل الحفاظ على أرواح الركاب، إضافة إلى إلزامية التأمين على النقل بالسكك الحديدية.

- كذلك على المشرع إدراج مواد خاصة لتحديد طريقة التعويض عن الأضرار البدنية وأضرار التأخير وكذلك أضرار تلف أمتعة المسافرين، وذلك من أجل جبر الضرر الذي يلحق المسافرين ويجعله في مأمن مما يلحقه من ضرر.

- وجوب وضع معايير خاصة للوسائل التي تخصص للنقل، لأننا قد لاحظنا في السنوات الأخيرة أن بعض الوسائل المخصصة للنقل لا تتوفر على المعايير الكافية، كمعايير السلامة والراحة، مقارنة بوسائل نقل متطورة أخرى، لأن نوعية وجودة وسيلة النقل ربما تلعب دورًا كبيرًا في ضمان سلامة المسافرين، وهذا ما نشهده على أرض الواقع.

وأخيرا يمكننا القول أن الإشكالات المتعلقة بعقد النقل ومسؤولية الناقل تعتبر كثيرة ومتجددة وذلك تبعًا لأهمية النقل وكثرتة واستمراريته، ونظرًا لذلك فإنه على المشرع ملازمة ومزامنة هذه الأحداث واستنباط الأحكام القانونية التي يمكن أن تنجر عنها، إضافة إلى الأحكام القضائية المتعلقة بهذا الموضوع سواءً على المستوى الوطني أو الدولي، وذلك من أجل وضع قالب قانوني يعمل على حماية المسافرين باعتباره الطرف الضعيف في العقد ويوفر للناقل ما يسعى إليه من ربح جراء قيامه بعملية النقل.

قائمة المساهمين

والمرتبين

## قائمة المصادر والمراجع

### أولاً-الكتب:

1. إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001.
2. السعدي محمد صبري، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للإلتزام، الجزء الأول، الطبعة الأولى، الجزائر، 2004.
3. العيش فضيل، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، منشورات أمين، الجزائر، 2009.
4. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الطبعة الخامسة، بن عكنون، الجزائر، بدون سنة نشر.
5. مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2006.
6. مصطفى كمال طه، القانون التجاري، الأوراق التجاري، العقود التجارية، عمليات البنوك، الإفلاس، الجزء الثاني، 1999.
7. محمد حسين الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، دار النشر العلمي والمطابع، جامعة الملك سعود، الطبعة الثانية، 1418 هـ، 1997م.
8. مقدم سعيد، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، الجزائر، 1992.
9. محمد السيد الفقي، القانون التجاري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005.
10. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، الجزائر، 2001.
11. عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية ومكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
12. عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الأعمال التجارية، المتجر، العقود التجارية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
13. علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، مصادر الإلتزام في القانون المدني الجزائري ط6، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.

14. علي فيلاي، الإلتزامات، الفعل المستحق للتعويض، ط3، موفم للنشر، الجزائر 2014.
15. عمورة عمار العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، بدون سنة نشر.
16. عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2006.
17. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد7، الطبعة الثالثة، القاهرة، 2005.
18. عبد الرزاق بن خروف، أنواع التأمينات البرية في القانون الجزائري، د س ن.
19. عادل علي عبد الله المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1997.
20. علي حسين يونس، عقد النقل البري، جامعة بيروت، د س ن.
21. علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2001.
22. سميحة القليوبي، شرح العقود التجارية، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
23. سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، دار النشر، جامعة القاهرة، 1958.
24. قداة خليل أحمد حسن، الوجيز في شرح القانون المدني مصادر الإلتزام، ج1، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.

#### ثانيا - الرسائل والمذكرات:

1. العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، المسم الجامعي 2019 - 2010.
2. أبو ليلي طارق محمد مطلق، التعويض الاتفاقي في القانون المدني، أطروحة لاستكمال متطلبات الماجستير في القانون، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين.

3. المطيري وضحه فلاح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، رسالة ماجستير، فرع القانون الخاص، جامعة الشرق الاوسط، الأردن، 2011.
4. بوعلي فادية، عقد النقل البري عن نقل الاشخاص، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الجزائر، 2003-2004.
5. بن زايد عبد الله عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة مقدمة لاستكمال شهادة ماستر أكاديمي، تخصص قانون عام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الومس الجامعي 2013-2014.
6. زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء الدفعة الثانية عشر، الجزائر 2001، 2004.
7. كناوي أمينة، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الكلي محند اولحاج البويرة، الموسم الجامعي 2012، 2013.
8. أنس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، بحث تكميلي لنيل شهادة الماجستير في السياسة الشرعية، المعهد العالي للقضاء، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الموسم الجامعي 1433-1434هـ.

### ثالثا-المقالات:

1. بوحجيلة علي، تأمين المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور، مقالة منشورة بمجلة الباحث، عدد 4، سنة 2003.
2. الحداد رائد كاظم، التعويض عن المسؤولية التقصيرية، مقال منشور في جريدة الكوفة، العدد 8، 2011سنة.

### رابعا - القوانين:

1. القانون رقم 11-09 المؤرخ في 17 جمادى الاولى عام 1422 الموافق ل 7 غشت سنة 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 32 الصادرة في 2011.



2. القانون رقم 88-31 المؤرخ في يوليو 1988 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي الحقوق، الملحق بالقانون 74-15، ج ر عدد 29، الصادرة سنة 1988.
3. القانون 35/90 المؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411 الموافق لـ 25 ديسمبر 1990، يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر عدد 56 المؤرخ في 26 ديسمبر 1990.
4. القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق لـ 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21.
5. القانون رقم 95-15 المتعلق بمدونة التجارة المغربية الصادرة بتاريخ 15 ربيع الأول 1417هـ الموافق لـ 01 أغسطس 1996 المعدل والمتمم.

#### خامسا-الأوامر:

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
2. الأمر رقم 75 59 المؤرخ في 20 رمضان 1395هـ الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
3. الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق لـ 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 21 محرم 1427 هـ الموافق لـ 20 فبراير 2006، ج ر عدد 15 المؤرخة في 12-03-2006.
4. الأمر رقم 74/15 المؤرخ في 06 محرم 1394، الموافق لـ 30 يناير 1974، المتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المؤرخ في 05 ذي الحجة 1408 الموافق لـ 19 يوليو 1988، ج ر عدد 29 المؤرخة في 20 يوليو 1988.
5. الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 8 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم.

سادسا-المراسيم:

1. مرسوم تنفيذي رقم 16-77 المؤرخ في 16 فبراير سنة 1980 يتعلق بتحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، ج ر عدد 08 الصادرة سنة 1980.
2. مرسوم رقم 80 35 الصادر بتاريخ 16 فبراير سنة 1980 يتعلق بتحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، ج ر عدد 08 الصادرة سنة 1980.
3. مرسوم التنفيذي 04-415 المؤرخ في 8 ذو القعدة 1425 الموافق ل 20 ديسمبر 2004، يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، ج ر ع 82 المؤرخة في 22 ديسمبر 2004.

سابعا- المراجع باللغة الأجنبية:

1. René Rodière, droit des transports, transports terrestres et aériens.
2. Christian Larroumet, droit Civil, T: 3, 3ème éd. Economica –Paris et DELTA – Beyrouth, 1996.
3. Barthélémy Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, DALLOZ éditions DELTA, Beyrouth, 2000.
4. Recueil Systématique de Jurisprudence Commentée.

فجر

أهم موضوعات

فهرس الموضوعات:

الصفحة	العنوان
-	إهداء
-	شكر وعرافان
01	مقدمة
03	المبحث التمهيدي: ماهية عقد النقل البري للأشخاص
03	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البري للأشخاص
03	- الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للأشخاص
05	- الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري للأشخاص
08	- الفرع الثالث: تكوين عقد النقل البري للأشخاص وإثباته
13	المطلب الثاني: آثار عقد النقل البري للأشخاص
13	- الفرع الأول: التزامات المسافر
15	- الفرع الثاني: التزامات الناقل
18	الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص
18	المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص وأساسها القانوني
18	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص
19	- الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في فرنسا
22	- الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في مصر
24	- الفرع الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في الجزائر
24	المطلب الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص
25	- الفرع الأول: نظرية الخطأ أو (النظرية الشخصية)
27	- الفرع الثاني: نظرية الضرر
27	- الفرع الثالث: نظرية الضمان
29	- الفرع الرابع: موقف المشرع الجزائري من هاته النظريات
30	المبحث الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص والإعفاء منها

30	المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص
31	- الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر
33	- الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة
34	- الفرع الثالث: مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير
34	المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية
35	- الفرع الأول: الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية
37	- الفرع الثاني: الأسباب الإتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية
40	الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص
40	المبحث الأول: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص
40	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص
41	- الفرع الأول: المدعي (المسافر)
42	- الفرع الثاني: المدعى عليه (الناقل)
43	المطلب الثاني: المحكمة المختصة
43	- الفرع الأول: إختصاص القضاء العادي
45	- الفرع الثاني: إختصاص المحاكم الجزائية
46	المطلب الثالث: تقادم دعوى المسؤولية
47	- الفرع الأول: مدة التقادم
49	- الفرع الثاني: سريان التقادم ووقفه وانقطاعه
51	- الفرع الثالث: آثار التقادم
52	المبحث الثاني: التعويض كجزء في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص
52	المطلب الأول: مفهوم التعويض
52	- الفرع الأول: تعريف التعويض
53	- الفرع الثاني: أنواع التعويض
56	المطلب الثاني: تقدير قيمة التعويض
56	- الفرع الأول: التعويض عن الأضرار البدنية

59	- الفرع الثاني: التعويض عن أضرار التأخير
59	- الفرع الثالث: التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة
60	- الفرع الرابع: التعويض عن وفاة المسافر
61	المطلب الثالث: التأمين من مسؤولية الناقل البري للأشخاص
61	- الفرع الأول: تعريف التأمين من المسؤولية
62	- الفرع الثاني: أنواع التأمين من المسؤولية
64	- الفرع الثالث: إلزامية التأمين من المسؤولية
66	خاتمة:
68	قائمة المصادر والمراجع
73	فهرس الموضوعات