

جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة ماستر

الميدان : الحقوق والعلوم السياسية
الفرع: حقوق
التخصص: قانون أعمال
رقم:

إعداد الطالب (ة):
هاشمي خالد
يوم:/...../.....

الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة بسكرة	رتبة أستاذ	اسم ولقب الأستاذ
مشرفا و مقررا	جامعة بسكرة	أستاذ مساعد - أ-	حبه عفاف
مناقشا	جامعة بسكرة	رتبة أستاذ	اسم ولقب الأستاذ

السنة الجامعية : 2020 - 2021

شكر وتقدير

الحمد لله والشكر لله دائماً وأبداً ، والصلاة والسلام على اشرف المرسلين سيدنا محمد اشرف خلق الله صلى الله عليه وعلى اله وصحبه أجمعين أما بعد .

نشكر الله عز وجل على توفيقه لنا بإتمام هذا العمل ، فهو عز وجل أحق بالشكر والحمد لله سبحانه وتعالى .

لا يسعني في هذا المقام إلى أن ننسب الفضل لأصحابه ، فإخص بالذكر إلى الأستاذة الفاضلة حبه عفاف ، والتي لم تبخل علينا بتوجيهاتها ونصائحها القيمة فلكي جزيل الشكر والعرفان أستاذتي الكريمة على صبرك وتحملك معنا طيلة انجاز هذه الدراسة ، فألف شكر لكى .

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى أعضاء اللجنة الموقرة لقبولها تقييم هذا البحث ، ولكل من ساعدنا من بعيد أو قريب في انجاز هذه الدراسة فلکم جزيل الشكر والعرفان .

قائمة المختصرات

المختصرات باللغة العربية :

ج.ر : الجريدة الرسمية .

ق.م.ج : القانون المدني الجزائري .

ق.ت.ج : القانون التجاري الجزائري .

ق.ا.م.ا : قانون الإجراءات المدنية والإدارية .

ق.م.ف : القانون المدني الفرنسي .

ق.م.م : القانون المدني المصري .

ق.ت.م : القانون التجاري المصري .

د.س.ن : دون سنة نشر .

ص : الصفحة .

مقدمة

يعتبر النقل من أهم الخدمات العمومية التي يحتاجها الإنسان في حياته اليومية وقد ظهر تلبية للحاجيات المتزايدة للإنسان في جميع الميادين ، ففي الحياة اليومية يستعمل في شتى المجالات الاجتماعية والاقتصادية والتجارية وهذا بنقل الأشخاص والبضائع ، فما من نشاط أو صفقة تجارية إلا وتدخل فيها النقل، فالتاجر مثلا عند ممارسته لنشاطه التجاري يحتاج إلى التنقل لاقتناء بضائعه أو السفر من اجل عقد صفقات تجارية في إطار نشاطه فالإنسان سواء في أوقات عمله أو فراغه فهو بحاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر.

ولا يخفى عنا أن تطور النقل عامة والنقل البري للأشخاص خاصة ، هو ابرز ما يميز هذا العصر، فأصبح النقل البري للأشخاص هو عصب الحياة والشريان الرئيسي للتنمية الاقتصادية ، حيث انه يضم النقل عبر الطرقات والنقل عبر السكك الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة ، والتي تعتبر من انجح وأحسن وسائل النقل الجماعي في الوقت الحالي وهذا لما تقدمه للإنسان من تسهيلات وخدمات في التنقل وبأسعار منخفضة ، كما أن المسافر يلجأ للنقل بالسكك الحديدية لأنه الأكثر أمانا فالقطار قليل الحوادث مقارنة بنظيره من النقل البحري والجوي.

ومما لا شك فيه أن المسؤولية في النقل البري للأشخاص تقع على عاتق الناقل الذي يلتزم بضمان السلامة للأشخاص، حيث أن هذا الالتزام كان محل اخذ ورد بين الفقه والقضاء معا، إلى أن استقر الرأي الغالب فيهما على تقريره باعتباره الالتزام الذي يقع بشأنه أكثر قضايا المسؤولية المترتبة عن الإخلال به، و كان الدافع الرئيسي لنشأة هذا الالتزام هو ضرورة مواكبة القانون للتطور الصناعي والتكنولوجي التي عجزت قواعد المسؤولية عن حماية المتضررين من مخاطره في ذلك الوقت.

والالتزام الناقل بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص يعتبر من أهم موضوعات المسؤولية المدنية التي شغلت اهتمام الفقه والقضاء ، كما أن هذا الالتزام يعد المحور والعمود الذي يقوم عليه هذا العقد ، لذلك فدراسته بالتفصيل مسالة في غاية الأهمية وجب التطرق لها لأنه يخص سلامة الإنسان الجسدية وكيفية جبر الضرر الذي يلحق بهم من تعويضات جراء

إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة، والذي كان للقضاء والفقهاء الفرنسي والمصري دور كبير في إرساء قواعد هذا الالتزام، وبعد تناول الأهمية نجد أن المشرع قد تناول عقد النقل البري للأشخاص في القانون التجاري في الفصل الرابع في قسمه الثالث ، وكذلك القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ، والقانون المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ، أما على المستوى الدولي فان هناك عدة اتفاقيات دولية في هذا المجال صادقت عليها الجزائر نظرا للتطورات التجارية ومكانة النقل في الحياة الاقتصادية.

هناك أسباب عديدة (عملية وعلمية) دفعتنا لدراسة موضوع التزام الناقل بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص ، فمن الناحية العملية فإننا نلاحظ يوميا التزايد المستمر في حوادث المرور التي تؤدي بحياة الآلاف من الأشخاص في عمليات النقل البري وهذا أثار فينا دافعا لاختيار الموضوع ، للبحث في المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل وكذلك ما ينتج عنها عند الإخلال بهذه المسؤولية .

ومن الأسباب العلمية أيضا قلة الدراسات التي تناولت هذا الموضوع حيث أن معظم الدراسات السابقة فإنها تناولت عقد النقل البحري والجوي ونقل البضائع ، ولا تركز على التزام الناقل بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص.

من الأهداف التي نريد الوصول إليها من خلال هذه الدراسة ألا وهو التزام الناقل بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، هي إعداد دراسة دقيقة وشاملة لجميع نواحي الموضوع لاسيما إلقاء الضوء على دور الالتزام بضمان السلامة ومدى فعاليته في حماية المسافرين.

ولعل ابرز الصعوبات التي واجهتنا في دراسة الموضوع هو قلة المراجع المتخصصة التي تتضمن الأحكام الخاصة بالتزام الناقل بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص وكذلك المراجع المتخصصة في مسؤولية الناقل البري للأشخاص عند إخلاله بضمان السلامة كما أن ضيق الوقت لإعداد المذكرة وتطبيق التدابير الوقائية للحماية من جائحة كورونا حالت إلى عدم تنقلنا إلى الجامعات والمكتبات وإجراء المقابلات مع ذوي الاختصاص في مجال النقل لإثراء موضوعنا وتحقيق كل الأهداف.

ومن كل ما سبق نطرح الإشكالية التالية :

" هل تقرير الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص يحقق الحماية الكافية للمسافرين ؟ " .

ومن خلال هذه الإشكالية نطرح التساؤلات الفرعية التالية :

- ما المقصود بضمان السلامة ؟
- ما هي الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص ؟ .
- ما طبيعة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل ؟ .
- ما هي إجراءات رفع دعوى هذه المسؤولية ؟ وما حالات الإعفاء منها ؟ .

وحتى نتمكن من الإجابة على هذه الإشكالية والتساؤلات الفرعية، اتبعنا المنهج الوصفي والتحليلي وفقا لما يتطلبه موضوع الدراسة من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص ومن خلال وصف وعرض مختلف الآراء الفقهية والى ما توصل إليه القضاء في هذا المجال خصوصا القضاء الفرنسي والمصري وكذلك تحديد موقف المشرع الجزائري في معالجة الالتزام بضمان السلامة .

ولدراسة هذا الموضوع قمنا بتقسيم هذا الموضوع إلى فصلين وكل فصل إلى مبحثين حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص أين خصصنا فيه مبحثين ، في المبحث الأول مفهوم الالتزام بضمان السلامة والمبحث الثاني أحكام الالتزام بضمان السلامة ، وفي الفصل الثاني إلى الآثار المترتبة عن الإخلال بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص ، وهو كذلك خصصنا فيه مبحثين المبحث الأول دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص و المبحث الثاني انقضاء مسؤولية الناقل والإعفاء منها .

الفصل الأول : ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص :

الالتزام بضمان السلامة فكرة قانونية ، ابتدعها القضاء الفرنسي منذ القرن التاسع عشر حتى يتمكن من حماية الراكب باعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل ، ولم يستقر القضاء الفرنسي على ترتيب هذا الالتزام على عاتق ناقل الأشخاص إلا بعد تردد طويل ساير تطور أحكام المسؤولية المدنية العقدية التصيرية.¹

وقد توصل القضاء إلى هذه الفكرة من خلال استخدام سلطته التقديرية في إضافة التزام ثانوي إلى مضمون العقد انطلاقاً من فكرة أن القانون نظام اجتماعي يهدف إلى حماية الفرد وتحقيق التوازن بين المصالح المختلفة ، بحيث تناول المشرع الجزائري هذه الأحكام من المواد 62 إلى 68 من القانون التجاري²، فالمشرع الجزائري اكتفى بتنظيم مسؤولية الناقل وان كان قد أوردها تحت عنوان عقد نقل الأشخاص وهي مواد لتكفي للإحاطة بكل أحكام عقد النقل البري للأشخاص وتقتضي هذه الدراسة بالإحاطة قدر الإمكان على مسؤولية الناقل بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري ولكن قبل ذلك يجب علينا التعرف على هذا الضمان من خلال مفهومه ومضمونه (المبحث الأول) وكذلك تحديد أحكام هذا الضمان من خلال دراسة طبيعته وأساسه القانوني (المبحث الثاني).

¹ - علي البارودي ومحمد فريد العريني ، القانون التجاري ، العقود التجارية ، عمليات البنوك ، الجزء الثاني ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2000 ، ص 237.

² - الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون 20/15 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015، ج. ر، عدد 71، مؤرخة في 2015/12/30 .

المبحث الأول : مفهوم الالتزام بضمان السلامة :

إن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب بمعنى أن يكون ملزما بان يوصله إلى الجهة المتفق عليها سالما معافى .¹

وللوقوف على مفهوم الالتزام بضمان السلامة كفكرة قانونية نشأ على يد القضاء الفرنسي وتطور من خلال اجتهادات القضاء وآراء الفقهاء ، يتعين علينا التعرض إلى تعريفها (المطلب الأول) وكذلك يتعين علينا التعرض إلى الشروط التي يجب توافرها لقول بقيام هذا الالتزام على عاتق الناقل (المطلب الثاني) .

المطلب الأول : تعريف الالتزام بضمان السلامة :

من بين الموضوعات التي نالت عناية العديد من الفقهاء مسؤولية ناقل الأشخاص بالالتزام بضمان السلامة نظرا لغالبية المنازعات التي تدور حول هذه المسألة ، إلا أن الفقه لم يهتم كثيرا بتعريف الالتزام بضمان السلامة بقدر اهتمامهم الكبير بشروطه وطبيعته ، وسيتم في هذا الصدد إلى الوقوف على ما تبناه الفقه والقضاء ، بشأن إيجاد تعريف للالتزام .

وعليه حاول جانب من الفقه بتعريف هذا الالتزام وذلك بالنظر إلى شروطه (الفرع الأول) وكما عرفه البعض الآخر بالنظر إلى طبيعته أو ذاتيته (الفرع الثاني) وهذا ما سنراه تحت سقف التعريف الفقهي للالتزام بضمان السلامة كما سنشير إلى تدخل القضاء الفرنسي والجزائري في هاته الفروع .

الفرع الأول: تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه :

من التعريفات الفقهية للالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه ما ذهب إليه جانب من الفقه إلى أن :

¹ - عبد الحميد شواربي، الالتزامات وعقود التجارة وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، الفقه، القضاء، التشريع، الجزء الثاني، دار منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، 2002، ص 422.

"الالتزام بالسلامة لا يكون إلا في العقود التي يكون فيها الدائن بالالتزام تحت رقابة المدين"¹

بينما ذهب جانب آخر إلى الوسيلة التي استخدمها المدين وليس إلى محل العقد فالالتزام بالسلامة هنا يستلزم وجوب أن تكون الوسيلة المستعملة في تنفيذ الالتزام الرئيسي تحت سيطرة المدين كالوسيلة المستعملة في عقد نقل الأشخاص.²

وعرفه فريق آخر من الفقه على انه هو "الالتزام الذي يقع على عاتق احد المتعاقدين ، الذي هو مهني محترف في مواجهة المتعاقد الآخر متلقي الخدمة أو الإنتاج بضمان ما يهدده من مخاطر الإصابة الجسدية أثناء تنفيذ الالتزامات التعاقدية الناشئة عن العقد."³

لكن التعريف الراجح بين الفقهاء للالتزام بالسلامة هو:

" اعتبار الالتزام بالسلامة موجود في العقود التي تضع شخص الدائن تحت الحراسة المؤقتة للمدين بالالتزام الرئيسي من العقد مثل عقد نقل الأشخاص "⁴.

وبالتالي وجب القول أن الالتزام بضمان السلامة يقتضي توافر عدد من الشروط⁵ وهي :

- أن يلجا احد المتعاقدين للمتعاقد الآخر من اجل الحصول على المنتج أو خدمة معينة .
- أن يوجد خطر يهدد المتعاقد طالب هذه الخدمة أو المنتج .
- أن يكون المتعاقد الملتزم بتقديم الخدمة أو المنتج مهنيا محترفا .

غير أن تعريف الالتزام بالنظر إلى الشروط المتطلبة لوجوده لا يلقي الضوء على المقصود بالسلامة التي يلتزم بها المدين، وما هو المطلوب منه بالضبط وكيف تتحقق لذلك فانه كان يقتضي الأمر إلى التعرض لماهية هذا الالتزام ، لان الشروط والآثار تستخلص من مفهوم

¹ عبد القادر أقصاصي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة) ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2010 ، ص210 .

² نفس المرجع ، ص 211 .

³ أمل كاظم سعود ، محمد علي صاحب ، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية ، مجلة الانبار للعلوم القانونية والسياسية ، كلية الحقوق جامعة المستنصرية ، العدد 7 ، 2010 ، ص 95 .

⁴ عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 211 .

⁵ محمد وحيد محمد علي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر، 2001 ، ص 8 .

الشيء ذاته وهو الأمر الذي لم يدلنا عليه التعريف السابق¹، و لتعريف الالتزام بضمان السلامة يقتضي التعرض لمفهوم هذا الضمان أو الالتزام في طبيعته وهذا ما سنراه في العنصر الموالي

الفرع الثاني : تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى طبيعته(ذاتيته):

إن النظر في ذات الالتزام بضمان السلامة يقتضي التعرض إلى فكرة السلامة في ذاتها ثم محتوى الالتزام بالسلامة .

أولا : فكرة السلامة في ذاتها :

تقتضي فكرة السلامة في ذاتها أن يمارس بها المدين سيطرة فعلية على كل العناصر التي يمكن إن تسبب ضررا للدائن بها ، ويعني ذلك أن تكون هذه العناصر داخلة في إطار العقد الذي يربط الدائن بالمدين ولدراسة هذا العنصر وجب التطرق إلى :

1- ضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر:

عرف جانب من الفقه مصطلح السلامة وهذا بالنظر إلى طبيعته على انه :

" التزام بتحقيق نتيجة ، ولا يستطيع المدين به التخلص من المسؤولية العقدية الناشئة عن الإخلال به إلا بإثبات السبب الأجنبي"²

ويقصد بالسلامة الحالة التي يكون فيها الكيان الجسدي والصحي للمتعاقد محفوظا من أي اعتداء يسببه له تنفيذ الالتزامات التعاقدية في الاتفاق المبرم بين هذا الأخير وبين مهني محترف ، فالناقل يلتزم بان يوصل المسافرين سالما معافى إلى الجهة التي يقصدها ويشمل هذا الالتزام من اللحظة التي يركب فيها هذا المسافر السيارة و القطار أو غير ذلك من وسائل النقل إلى لحظة نزوله منها .

والسلامة بهذا المعنى مفهوم أحادي لا يحتمل التنوع أو التدرج ، فعندما تكون السلامة هي محل الالتزام كما يقول بعض الفقهاء ، فلا يمكن التعبير عنها بطريقة وسط ، فالتنفيذ

¹ موافي بناني احمد ، الالتزام بضمان السلامة ، المفهوم ، المضمون ، أساس المسؤولية ، مجلة المفكر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد العاشر ، 2014 ، ص 415 .

² أمل كاظم ، محمد علي صاحب ، مرجع سابق ، ص 96 .

لا يحتمل الزيادة أو النقص لان السلامة غير قابلة للتجزئة.¹

ويقصد كذلك بمحل السلامة أن يسيطر المدين على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر وهذا يعني السيطرة على سلوك الأشخاص أو على الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد،² كما أن القضاء كان قد توسع في تحديد مفهوم السيطرة الفعلية للأشخاص والأشياء غير أن المهم في هذا الصدد أن السيطرة الفعلية على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر للدائن في هذا الالتزام تقتضي أن تنتمي هذه العناصر إلى العقد المبرم بين الدائن وبين المهني المحترف وليست خارجة عنه.³

ومن هنا يتضح لنا بجلاء أن الالتزام بالسلامة يتمثل فيما ينبغي أن يقوم به المدين بقصد عدم تعرض الدائن لأي مكروه يمس سلامته الجسدية وحياته وهي نتيجة لا بد أن تتحقق حتى يمكن القول بان المدين قد أوفى بالتزامه .

2- ضرورة انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد المبرم بين الدائن والمدين :

توصلنا إلى القول بان السلامة تستلزم ضرورة السيطرة على العناصر المسببة للضرر، لذلك لا بد من أن تنتمي هذه العناصر إلى العقد المبرم بين الدائن والمدين وباعتبار الناقل هو المهني المحترف و المسؤول عن تنفيذ عملية النقل ، فانه هو الذي يمارس السيطرة على الأشياء كوسيلة النقل التي يؤدي بها عمله وينفذ بها التزامه وعلى تصرفات الأشخاص كالتابعين الذين يستعين بهم في تنفيذ عملية النقل فهم ليسو بعناصر خارجة عن سيطرته ، وغير خارجة عن العقد ،ذلك كون العقد عبارة عن دائرة مغلقة على عاقيه يتبادلان فيه اداءات مختلفة مما يجب على أن لا يتعرض الدائن في العقد إلى خطر أكثر مما يتعرض له الغير ، فان حدث العكس فانه يتحمل المسؤولية.⁴

ثانيا : محتوى الالتزام بضمان السلامة :

¹ - عابد فايد عبد الفتاح فايد ، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في قواعد حماية المستهلك ، دراسة مقارنة ، دار الكتب القانونية ، دار شتات للنشر والبرمجيات ، مصر ، 2010 ، ص ص 21 22 .

² - أمل كاظم ، محمد علي صاحب ، مرجع سابق ، ص 96 .

³ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 213 .

⁴ - مواقي بناني احمد ، مرجع سابق ، ص ص 418 419 .

يترتب على عاتق الناقل أي المدين الالتزام بالسلامة التزام بتوقع الحادث الذي يمكن أن يتعرض له الدائن به ويخل بسلامته، ويلتزم أيضا بان يتصرف من اجل منع حدوثه أو على الأقل تجنب الضرر أو التقليل من آثاره وهذا ما سنراه فيما يلي :

1- الالتزام بضرورة توقع الحادث الضار :

من اجل توقع الحادث الضار يقوم الناقل باعتباره مهني محترف بتخيل الحادث المستقبلي الذي يمكن أن يترتب عنه ضرر للراكب ، وبتقدير مدى احتمالية وقوع هذا الحادث ، ومن اجل الوفاء بالتزامه بضمان السلامة ، يجب عليه أن يتوقع كل الحوادث التي تعترض التنفيذ العادي والصحيح للعقد والتي يمكن أن تولد أضرارا جسدية للراكب .

فقد رفض القضاء دائما وبشدة تعليق عدم تحقيق النتيجة أي سلامة الراكب بالسبب الأجنبي كوسيلة لاستبعاد مسؤولية الناقل ، وذلك لكون الحادث كان محتملا ينبغي أن يكون متوقعا وهي نتيجة منطقية لا يستطيع التخلص منها المدين إلا بإثبات السبب الأجنبي¹ ، لان عدم التوقع ميزة من مميزات السبب الأجنبي الذي يدفع مسؤولية المدين ، فانه يكون مخلا بالتزامه في حالة ما إذا كان الحادث الضار متوقعا ومحتمل الوقوع .

وتطبيقا لذلك فلم تعتبر محكمة النقض الفرنسية قوة قاهرة سقوط الصخور على شريط السكك الحديدية ، والذي أدى إلى خروج القطار عنه لان تمايل الأتربة من الجسر كما ثبت لقاضي الموضوع يدل على قدمه ، الأمر الذي يجعل سقوط الصخور منه أمرا متوقعا ، ويمثل هذا الاتجاه قضاء مستقرا لمحكمة النقض الفرنسية².

وبرجوعنا إلى القضاء الجزائري اصدر المشرع الجزائري قرارا عن المجلس الأعلى ، الغرفة المدنية ، بتاريخ 1983/03/30³، إذ يتبين لنا من هذا القرار أن الناقل لم يوف بالتزامه

¹ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 215 .

² - عابد فايد عبد الفتاح فايد ، مرجع سابق ، ص 26 .

³ - قرار الغرفة المدنية بالمجلس الأعلى الصادر بتاريخ 1983/03/30 ، ملف رقم 29، 271 قرار منشور بالمجلة القضائية

للمحكمة العليا ، عدد 01 ، 1989 ، ص 42

بضمان السلامة من خلال عدم قدرته على السيطرة على كل العناصر المتوقعة مما أدى بإهمال منه إلى إضرار بسلامة المسافر .¹

2- الالتزام بالتصرف من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره :

يفرض توقع الحادث الضار على المدين بالالتزام بضمان السلامة واجبا بالتصرف حيال ذلك باتخاذ كل الاحتياطات والإجراءات اللازمة لمنع وقوع الحادث الضار ، لذلك يجب على الناقل المدين بالسلامة أن يتبع مجموعة من الضوابط بكفاءة عالية لضمان والاطمئنان على سلامة المسافر ، ذلك بإزالة الأسباب المباشرة للحوادث المتمثلة في الأفعال والظروف التي لا تتوفر فيها عوامل السلامة للمسافر . فالمدين يجب أن يتجنب وقوع الحادث نفسه ، وإذا لم يكن في وسعه ذلك فعليه على الأقل التصرف بطريقة يقاوم فيها الآثار الضارة لهذا الحادث . فتوقع المدين بالالتزام بالسلامة وجود تهديد يمس أمن وسلامة المتعاقد الآخر ، يفرض عليه اتخاذ إجراء فعال لمنع هذا التهديد .

وقد كرس القضاء الفرنسي هذا المعنى في الحكم الصادر عن محكمة النقض بتاريخ 1997/10/21 ، بمسؤولية SNCF ،² عن جرح احد المسافرين ، مؤكدة أن الحادثة يمكن تجنبها بوضع نظام مناسب يمنع فتح الأبواب أثناء سير القطار ففي هذه القضية أشارت محكمة النقض إلى عدم استيفاء احد عناصر الالتزام بالسلامة وهو المتعلق بمنع حصول الحادث الضار، وقد علق احد الفقهاء على الحكم بالقول " إن محكمة النقض الفرنسية قد حددت مضمون الاحتياطات التي كان يجب على المدين اتخاذها من أجل تنفيذ التزامه بضمان السلامة تنفيذا صحيحا " ³

وعلى ضوء ما سبق يذهب البعض إلى تعريف للالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص على النحو التالي :

" إيصال المسافر سليما معافى إلى الوجهة المتفق عليها وذلك بسيطرة الناقل على وسيلة النقل وتابعيه الذين يستعين بهم في تنفيذ عملية النقل بطريقة كاملة تستلزم خطوة مزدوجة :

¹ - مواقي بناني احمد ، مرجع سابق ، ص 417 .

² -SNCF : société nationale du chemin de France.

³ - عابد فايد عبد الفتاح فايد ، مرجع سابق ، ص 27 .

توقع الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها المسافر خلال عملية النقل ، والتصرف حيال هذه الأخطار إما بمنع وقوعها أو التقليل من آثارها " .¹

المطلب الثاني : شروط الالتزام بضمان السلامة :

يلزم لقيام الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص وجود علاقة عقدية صحيحة بين كل من الراكب والناقل و يجب أن يقوم المسافر بدفع أجرة النقل .²

ويتم تنفيذ عقد النقل البري للأشخاص عن طريق وسائل النقل المفتوح والتي تتمثل في السيارات والحافلات ونحوهما باعتبار أن الركوب فيهما عادة لا يشترط أن يتم بتذكرة نقل بل قد يكون مجاني ، ووسائل النقل المنتظم والتي تتمثل في المترو و الترامواي أي عن طريق السكك الحديدية ،³ وهذا لان من شروط الركوب فيها الحصول على تذكرة .

إن الالتزام بضمان السلامة وان كان يترتب عن العقد إلا ان أثره لا ينتج إلا بتوافر شروط خاصة يجب توافرها في عقد النقل البري ومن خلال ما سبق سنتطرق إلى تبيان هذه الشروط في ما يلي :

أولاً : وجود عقد نقل الأشخاص (الفرع الأول).

ثانياً : دفع الأجرة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: وجود عقد نقل الأشخاص :

العقد هو توافق إرادتين على إحداث اثر قانوني معين ، وتوافق هاتين الإرادتين في التقاء الإيجاب والقبول .

¹ - عابد فايد عبد الفتاح فايد ، مرجع سابق ، ص 28 .

² - عدلي أمير خالد ، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2006 ، ص 15 .

³ - مرسوم تنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 1990/12/01 ، أصبحت شركة وطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤسسة ذات طابع تجاري وصناعي ، جريدة الرسمية عدد 54 .

ولقد ورد تعريف العقد في القانون المدني الجزائري في المادة 54 منه على أن " العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما " ¹.

كما أن القانون التجاري الجزائري في المادة 36 قد تعرض إلى تعريف عقد النقل والذي هو موضوع دراستنا على أنه " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بان يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين "

وهذا ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 2 من القانون 09/11 المتعلق بتوجيه النقل وتنظيمه والتي نصت على أنه " 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 " ²

ويتضح لنا من خلال هذا التعريف 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 الأشخاص يمارس خدمة أو خدمات للنقل العمومي للأشخاص في نقلهم من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو بوسائله الخاصة للنقل . ³

ما تجدر الإشارة إليه هنا في عقد نقل الأشخاص هو أننا نعني به نقل الأشخاص الأحياء وكما يجب كذلك أن يكون هناك تنقل من مكان لآخر وان يكون الناقل محترفا وهذا ما سنتناوله فيما يلي :

¹ - الأمر رقم 58/75 ، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 ، المتضمن القانون المدني ، المعدل والمتمم ، ج ر ، عدد 78 ، سنة 2007 ، ص 11 .

² - القانون 09/11 مؤرخ في 3 رجب عام 1492 الموافق ل 5 يونيو 2011 المعدل والمتمم للقانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 7 غشت سنة 2000 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ، ج ر عدد 32 .

³ - مروة محمد ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص ، مذكرة ماستر تخصص قانون مؤسسات الاقتصادية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة احمد دراية ، إدرار ، السنة الجامعية 2018 2019 ، ص 4 .

أولاً : أن يكون المسافر شخصاً حياً :

موضوع نقل الأشخاص هو أن يتم نقل شخص على قيد الحياة ، أما نقل جثة المنوفي فلا يعد نقل للأشخاص وإنما نقلاً للأشياء¹، وهذا ما ذهب إليه الفقيه روديير إذ يرى أن عقد نقل الأشخاص يركز على أشخاص أحياء ، بمفهوم المخالفة لا يقوم هذا العقد على نقل الموتى ، لان نقل الموتى يأخذ حكم البضائع مبرراً رأيه بالحجج التالية² :

إن تحديد أجرة نقل الموتى تقدر بنفس طريقة أجرة نقل البضاعة ، أي على أساس الوزن والحجم .

وإذا كان من المؤلم تسوية الجثة بالبضاعة فهو ليس اقل آلاماً من تسوية الحيوانات الحية بالبضاعة ، فلماذا لم يثر أي خلاف حول اعتبارها من قبيل البضاعة بينما نستهن الأمر إذا تعلق الأمر بإنسان فارقتة الحياة وصار جسداً لا حراك فيه³.

كما أن الشروط العامة للنقل عبر السكك الحديدية تضع نقل جثث الموتى تحت ما يسمى بالبضاعة فلماذا يختلف التكيف باختلاف وسيلة النقل .

ويرى الأستاذ دويدار هاني ، أن نقل جثة الموتى من قبيل البضاعة حيث ذهب إلى القول بان الإنسان المقصود في عقد نقل الأشخاص هو الإنسان الحي فيكون نقل الجثث الهامدة من قيل نقل الأشياء⁴.

ثانياً : أن يكون هناك تنقل من مكان إلى آخر :

العنصر الأساسي في عقد النقل هو تغيير المكان ، حيث تكون نقطة الوصول ، مختلفة عن نقطة القيام ، فالنقل لا يتحقق إلا بإيصال الشخص من مكان إلى آخر فإذا انعدم النقل من

¹ - إبراهيم الدسوقي أبو الليل مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1980 ، ص 80 .

² - نعاب سمية ، فيل إيمان ، الالتزام بالسلامة في عقد النقل الجوي للأشخاص ، مذكرة نيل شهادة الماستر ، كلية الحقوق والعلوم سياسية بودواو ، قسم قانون خاص ، 2018 2019 ، ص 30 .

³ - محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي حوادث الطيران ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2002 ، ص 79

⁴ - هاني دويدار ، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2014 ، ص 167 .

مكان إلى آخر فلا نكون بصدد عقد نقل بالمعنى الدقيق ، كما هو الحال في عقد العاب الملاهي وهو الذي يبرم بين مستغل العاب الملاهي والزيون فإذا ركب الزيون وسيلة من هذه الوسائل ولو كانت على شكل مركبة فانه لا يعد راكبا بموجب عقد النقل لأنه لا يهدف إلى الانتقال من مكان إلى آخر ، وإنما يهدف إلى التسلية فقط كذلك الحال في عملية القطر وهي القيام بجر مركبة معطلة إلى مكان معين مستخدما في ذلك وسيلة أخرى كمركبة مقابل اجر في هذه الحالة لا يعد قائد المركبة القاطرة ناقلا حيث يتم إبرام عقد آخر وهو عقد القطر .¹

ثالثا : أن يكون الناقل محترفا :

يعد الاحتراف شرطا لقيام الالتزام بالسلامة في مواجهة المدين به ، فقد عرف البعض من الفقهاء المحترف بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي ، خاص أو عام ، والذي يظهر سواء كان هذا النشاط تجاريا أو صناعيا أو زراعيًا ، فيملك مكانا أو محلا تجاريا بقصد ممارسة نشاطه ، ويتبين أن الشخص الذي يحترف عملية النقل ، قد يكون شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا من أشخاص القانون العام .²

فيعود اشتراط احتراف المدين لقيام الالتزام بالسلامة إلى جملة من الأسباب ،³ أهمها :

أن من يتعاقد معه يترب منه حرصا شديدا في أداء مهامه فظهور المتعاقد بمظهر المحترف يوحي بثقة لما يتمتع به من خبرة خلال التخصص الذي يكتسبه في أداء العمل ، ما يؤدي إلى رفع درجة المستوى الفني في تنفيذه الالتزام على أكمل وجه هذا من جهة ، ومن جهة أخرى يمكن للناقل تغطية الأعباء المالية التي تترتب عن الإخلال بالسلامة عن طريق التامين .

كما أن النقل المؤدى من قبل شخص غير محترف ولو توافرت فيه جميع أركان النقل وشروط عقد النقل لا تحكمه إحكام عقد النقل ولا يحظى الراكب بنفس الضمانات المنصوص عليها في العقد ، وما على المتضرر إلا الاستناد إلى أحكام المسؤولية التقصيرية .

¹ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص ص 4 5 .

² - محمد علي عمران ، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1980 ، ص 198

³ - وجدي عبد الواحد علي ، التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب والمسافر ، شركة ناس للطباعة ، مصر ، 2004 ، ص 52 .

كما انه قد يتم إبرام عقد النقل عن طريق وسيط : وقد يتم إبرام عقد النقل عن طريق وسيط يسمى الوكيل بالعمولة للنقل ، وهو ما تناوله المشرع الجزائري في المواد من 69 الى 73 القانون تجاري الجزائري¹، تحت عنوان عقود العمولة لنقل الأشخاص وذلك على غرار بعض التشريعات التي تناولت أحكام عقد الوكالة بالعمولة للنقل بنصوص صريحة منها القانون التجاري المصري والعراقي والكويتي .

فقد يصادف أن لا يتعاقد الراكب مباشرة مع الناقل ، بل يلجا إلى وكيل بالعمولة للنقل فيقوم هذا الأخير بالتعاقد مع ناقل باسمه ولحساب موكله أي الراكب².

إن عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص هو العقد الذي يلتزم بموجبه الوكيل بان يتعاقد مع ناقل على نقل الأشخاص إلى جهة معينة ، وذلك بمقابل عمولة يتقاضاها من الموكل وهكذا يتضح لنا بان الوكيل بالعمولة يرتبط بعقدين ، الأول هو عقد الوكالة بالعمولة الذي يتم إبرامه بين الوكيل والأصيل والثاني هو العقد الذي يربط الوكيل بالغير حيث يقوم الأول بالعمل باسمه لحساب موكله ولا يظهر فيه اسم هذا الأخير ، وقد يكون هذا الوكيل فردا أو شركة تحترف أعمال الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص³.

الفرع الثاني : دفع الأجرة :

لا يكفي لقيام التزام الناقل بضمان السلامة وجود عقد بين الناقل والمسافر ، بل يلزم لن يكون النقل تم بمقابل فعقد النقل البري للأشخاص من عقود المعاوضة والذي يحصل فيه كل

¹ - القانون التجاري الجزائري ، المواد من 69 إلى 73 ، ص 17 .

² - حمد الله محمد حمد الله ، الوكيل بالعمولة للنقل ، دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1992 ، ص 13 .

³ - * عقد الوكالة بالعمولة للنقل يعرف بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بان يبرم باسمه ولحساب موكله عقدا لنقل أشياء أو أشخاص وان يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل ، أما إذا قام الوكيل بالعمولة بالنقل بوسائله الخاصة اعتبر ناقلا وتسري عليه إحكام عقد النقل ، للتفصيل أكثر انظر سوزان علي حسن ، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والخارجي والدولي ومتعدد الوسائط ، دار منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، 1999 ، ص 59 .

من المتعاقدين على مقابل ما يقدمه ، حيث يلتزم المسافر فيه بدفع ثمن النقل مقابل نقله إلى المكان المقصود وذلك طبقاً لنص المادة 36 ق ت ج¹.

ولدراسة هذا الشرط ألا وهو دفع الأجرة يجب علينا دراسة بعض النقاط والتي سنراها في ما يلي
أولاً: تحديد ثمن الأجرة ، ثانياً: الدفع المسبق للأجرة ، ثالثاً: جدلية النقل المجاني .

أولاً : تحديد ثمن الأجرة :

الأصل في تحديد ثمن النقل يكون بصفة رضائية بين الناقل والمسافر لكنه في الواقع محدد عن طريق التنظيم ولا مجال لإرادة الأطراف في ذلك مما دفع بالبعض إلى القول انه طالما أن المسافر ملزم بدفع تذكرة السفر دون مناقشة سعرها فيكون العقد بمثابة عقد إذعان. وعادة تحدد الأجرة بأسعار معلنه مسبقاً وغالباً ما تكون موجودة ولا يقبل الناقل مناقشتها فعلى الراكب أن يقبلها ضمن شروط الناقل وتدفع مقدماً قبل السفر أو أثناء تسليم التذكرة ولا يشترط في الأجرة أن يكون مبلغاً نقدياً فيجوز أن تأخذ شكل التزام²، كما يشترط في المقابل أن لا يكون تافهاً صورياً إذ يعدد في حكم عدم تقديم المقابل وتسري عليه أحكام النقل المجاني³.

ثانياً : الدفع المسبق للأجرة :

إذا انتقت الأجرة انتفى عقد النقل كما لو تسلل احد الأشخاص إلى واسطة النقل أو كمن يستعمل تذكرة انتهت صلاحيتها أو لراكب الذي يستمر في وسيلة النقل عمداً أو سهواً إلى ما بعد الجهة التي تخوله له تذكرته⁴.

ولا يلزم بدفع الأجرة مقدماً إلا إذا اقتضت اللوائح ذلك ففي إطار النقل بالسكك الحديدية تدفع الأجرة مقدماً قبل الصعود إلى القطار كما يلتزم المسافر بالركوب في الدرجة التي دفع قيمة

¹ - القانون التجاري الجزائري، المادة 36 ، ص 11 ، حيث نصت على أن : " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بان يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين " كان من المستحسن استخدام مصطلح أجرة بديلاً لمصطلح الثمن ، نقلاً عن عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 3 .

² - سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001 ، ص 315 .

³ - عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ، ص 13 .

⁴ - مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، الطبعة الأولى ، 2006 ، ص 108 .

تسعيرتها ، فإذا دفع في درجة اعلي من قيمة تسعيرة التذكرة هنا عليه دفع الفارق وهذا ما نصت عليه المادة 33 من قانون 35/90¹ ، علاوة على ذلك فانه يعد مرتكب لمخالفة طبقا لنص المادة 40 من قانون 35/90².

في حالة امتناع المسافر عن دفع أجرة النقل فلا يسقط التزام الناقل بضمان سلامته من امتناع احد الطرفين عن تنفيذ التزامه لا يكون سببا في إعفاء الطرف الآخر من عدم تنفيذ الالتزام الملقى على عاتقه ، فيمكن للناقل لاستيفاء أجرة الناقل أن يقوم بحبس أمتعة المسافر على نفقته وذلك لحين وفائه بقيمة الأجرة والمصاريف المستحقة بسبب النقل³، وهذا طبقا لنص المادة 200 ق م ج⁴ ، كما يحق له بيع الأمتعة لاستيفاء مبلغ الدين أو لتقاضي هلاك المحجوزات بأمر قضائي أم عن طريق البيع المزاد العلني أو بسعر السوق طبقا للمادتين 201 ، 971 ق.م.ج⁵، إما في حالة انعدام الأمتعة يقوم الناقل برفع دعوى قضائية طبقا للقواعد العامة للمطالبة بمبلغ الدين على أساس الإخلال بالمسؤولية التقصيرية .

كما أن هناك تساؤل وهو هل قيام الالتزام بضمان السلامة في حالة ما إذا تنازل احد المسافرين عن تذكرته لمسافر آخر .

القاعدة العامة تقول أن شخص المسافر ليس له محل اعتبار في عقد النقل فالأصل في ذلك إن التذكرة غير شخصية فهي تمنح لكل من يطلبها ، وهذا يعني انه في الحالات التي يجوز فيها التنازل على البطاقة لشخص آخر كان هذا الأخير دائما بالالتزام بضمان سلامته في مواجهة الناقل ، لكن الناقل قد يعطي تخفيضا أو مزايا شخصية يراعي فيها اعتبار صفة معينة عندئذ لا يجوز التنازل عنها إلا لمن له هذه الصفة وقد تعطى التذكرة باسم شخص معين على وجه

¹ - القانون 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ، المادة 33 منه ، التي نصت على انه : " لا يجوز للمسافرين الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة سفر ، عندما يقبض ثمن التذاكر في المحطات أو المواقف أو نقط الوقوف ... "

² - القانون 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ، المادة 40 منه ، التي نصت على أن : " يعاقب على المخالفات لأحكام المواد من 32 إلى 37 من هذا القانون بغرامة مالية من 200 إلى 2000 د.ج دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات " .

³ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 108

⁴ - المادة 200 من الأمر رقم 58/75 المعدل والمتمم والمتضمن القانون المدني الجزائري ، ص 33 .

⁵ - المادة 201 و 971 من الأمر رقم 58/75 المتضمن القانون المدني الجزائري ، ص 33 159 .

الخصوص كالاتشارك ، هنا يمنع التنازل عنها لأي شخص آخر وعليه فإن المتنازل له لا يستفيد من التزام الناقل بضمان سلامته لعدم وجود عقد نقل بينهما¹، وهو ما نص عليه المشرع المصري في المادة 260 ق.ت.م.²

ثالثا : جدلية النقل المجاني :

تجدر الإشارة إلى انه قد يتم نقل المسافرين من مكان لآخر بعلم من الطرفين دون أن يتحصل الناقل على مقابل مادي ، وإنما قد يحصل على مقابل من نوع آخر وقد لا يحصل على أي مقابل وهنا نكون أمام صورة أخرى وهو النقل المجاني (transport gratuit).

لقد فرق القضاء الفرنسي في نطاق النقل المجاني فالمعنى الواسع يتم النقل بمقابل غير نقدي كان تكون للناقل مصلحة في عملية النقل وهو ما تم تسميته بالنقل القائم على مصلحة الناقل

وبالمعنى الضيق وهو وان يتم النقل الذي يقوم به الناقل دون حصوله على أي مقابل ممن أي نوع وهو الذي اصطلح على تسميته بالنقل مجاملة ، وعليه فان النقل القائم على مصلحة الناقل والنقل مجاملة يكونان معا لوجهين لصورة واحدة وهي النقل المجاني³.

إن فكرة المقابل أيا كان قدره ومن يتقاضاه يعد معيارا في تحديد طبيعة النقل فيما ان كان قد تم لمصلحة الناقل أم انه كان مجاملة فمصلحة الناقل وليست مصلحة المتضرر هي معيار التفرقة بين صورتين النقل المجاني⁴.

النقل المصلحي هو ذلك النقل الذي ييتم مقابل ميزة أو خدمة قابلة للتقدير المالي يحصل عليها الناقل . والنقل في هذه الحالة لا يكون مقصودا في حد ذاته وإنما جرى لغاية أخرى القصد منها تحقيق مصلحة والمصلحة التي يحققها هذا النقل إما أن تكون للناقل وحده أو لمصلحة الناقل والراكب المشتركة ، كما قد يتم النقل مقابل خدمة يسديها المسافر للناقل كركوب المضرور السيارة بهدف إرشاد الناقل إلى الطريق ويشترط أن تكون مصلحة الناقل التي يحققها

¹ - عبد الحميد شواربي ، مرجع سابق ، ص 397 .

² - الأمر رقم 17 بإصدار قانون التجارة المصري ، المادة 260 منه و التي نصت على انه : " يجوز النزول عن بطاقة النقل قبل مباشرته ، إلا إذا كانت البطاقة باسم الراكب وروعي في إعطائها اعتبارات شخصية " .

³ - وجدي عبد الواحد علي ، مرجع سابق ، ص 77 .

⁴ - عبد الحميد شواربي ، مرجع سابق ، ص 452 .

من النقل مصلحة مالية أو ذات صفة مالية¹، ومن أمثلة النقل القائم على مصلحة الناقل هو أن يقوم شخص بنقل صديق في سيارته على أن يتولى هذا الأخير القيادة عنه في حالة تعبه، فمصلحة الناقل المتمثلة في الاستراحة من التعب تجعل النقل قائماً على مصلحة الناقل وهذا النوع من النقل قد تكون فيه المصلحة مادية أو أدبية، محققة أو محتملة، ولكن يشترط إن تكون مشروعة ويتم تقرير المصلحة في جانب الناقل عند بدء عملية النقل.²

ولقد اختلف الفقه في تحديد طبيعة هذا النوع من النقل فمنهم من اتجه إلى اعتبار هذا النوع من النقل لا يختلف عن النقل الذي يتم نظير أجره تدفع نقداً وبالتالي فهو عقد نقل يسال فيه الناقل المصلي كما يسال في النقل معاوضة فيخضع فيه الناقل للمسؤولية العقدية ومنه فإنه يقع عليه التزام بتأمين سلامة الراكب.³

وقد ذهب اتجاه آخر من الفقه إلى إنكار وجود عقد نقل حجتهم في ذلك أن الناقل لا يجبر قانوناً على تنفيذ النقل لانتفاء نية التعاقد، وعليه فإن الناقل يخضع للمسؤولية التقصيرية التي تتطلب إثبات الخطأ، إما إذا حصل الضرر بتدخل أداة النقل فتكون مسؤولية الناقل مفترضة طبقاً للقواعد العامة عن حراسة الأشياء.⁴

ولقد ظل الغموض والتردد في القضاء الفرنسي إلى أن صدرت بعض الأحكام التي أخضعت فيها مسؤولية الناقل المصلي إلى قواعد المسؤولية المفترضة عن الخطأ في حراسة الأشياء المنصوص عليها في المادة 1384 الفقرة 1 من القانون المدني الفرنسي، وقد استقر القضاء بعد ذلك على اعتبار هذا النقل الذي فيه مصلحة للناقل كما لو تم بعوض مالي وتقرير وجود العقد وبالتالي إخضاع الناقل فيه للمسؤولية العقدية.⁵

¹ - عادل علي عبد الله المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 36.

² - عبد الحميد شواربي، مرجع سابق، ص 415.

³ - عادل علي عبد الله مقدادي، مرجع سابق، ص 36.

⁴ - نفس المرجع، ص 37.

⁵ - وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 84. / زهير سعيد طه، مسؤولية الناقل المجاني في نقل بالسيارات للأشخاص، مقال منشور بمجلة القانون المقارن، جامعة بغداد، العدد العاشر، السنة السابعة، ص 214.

أما النقل مجاملة هو النقل الذي ينطوي على نية المجاملة أو التفضيل من جانب الناقل أي يكون المقصد منه المجاملة البحتة والعمل الخيري ، ويتسم هذا النقل بأنه لا مقابل فيه يتقاضاه الناقل لا ظاهريا ولا من ناحية الواقع كما انه يتميز بعدم وجود المصلحة فيه أي انه مجرد من الفائدة المالية ولم يكن النقل تابعا لعقد معاوضة آخر والمثال التقليدي لهذا النوع من النقل هو أن يصطحب شخص صديقا له لنزهة معه في سيارته أو لتوصيله إلى مكان معلوم وقد لا تكون له أي صلة به ويتم النقل في هذه الحالة على سبيل المجاملة دون أي مقابل بناء على عرض الناقل أو طلب من الراكب .¹

ومما سبق يمكن تعريف النقل مجاملة بأنه عبارة عن قيام شخص بنقل شخص آخر طواعية باستخدام إحدى وسائل النقل ، دون أن تكون لديه نية الحصول على اجر نقدي ولم تكن له مصلحة في النقل فهو النقل الذي يتم على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناقل .

ولقد اختلف الفقه في تكييف العلاقة بين الناقل والمسافر ففي هذا النوع من النقل فمنهم من أخضعه إلى قواعد المسؤولية التعاقدية وجعل الناقل مسؤولا بمجرد ثبوت حدوث ضرر للراكب²، ومنهم من يجعل الناقل مسؤولا مسؤولية تقصيرية مناطها ثبوت صدور خطأ من الناقل³. لقد ذهب الرأي الراجح في الفقه للقول بانتفاء العلاقة التعاقدية في النقل المجاني ولا وجود فيه لعقد ولو مسمى لان الناقل الذي يعرض أو يقبل تأدية خدمات بنية المجاملة أو بدافع المروءة لا تتصرف إلى إرادته أي اثر قانوني على عرضه أو قبوله ، ومن ثم فانه في حالة إصابة الراكب في هذا النوع من النقل فان الناقل يكون مسؤولا أمامه ليس لأنه اخل بالالتزام عقدي بنقله ، ولكن لان سلوكه يعد خطأ تقصيريا ومن ثم تكون مسؤولية الناقل تجاهه مسؤولية تقصيرية .⁴

أما بالنسبة للقضاء الجزائري فانه طبق نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري والتي نصت على انه : " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة ،

¹ - عبد الحميد شواربي ، مرجع سابق ، ص 417 / عادل علي عبد الله ، مرجع سابق ، ص 53 .

² - وجدي عبد الواحد علي ، مرجع سابق ، ص 102 .

³ - نفس المرجع ، ص 104 / عادل علي عبد الله مقدادي ، مرجع سابق ، ص ص 55 64 .

⁴ - محمود جمال الدين زكي ، مشكلات المسؤولية المدنية ، الجزء الأول ، مطبعة جامعة القاهرة ، مصر ، 1978 ، ص ص

يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ، ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا اثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه ، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة دون تمييز بين النقل بالمجان أو بالمقابل وذلك في قرار صادر عن المحكمة العليا ، الغرفة المدنية بتاريخ 1982/01/20 والتي جاء فيه :¹ " متى نص القانون على أن كل من تولى حراسة شيء اعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ، فإن الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل لا يكون إلا بثبوت الاستثناءات المنصوص عليها بالمادة 138 ق.م.ج دون التمييز بين النقل بالمجان أو بالمقابل لإطلاق المادة المذكورة التي أصبحت لا تقبل التفرقة القديمة مما يجعل النعي على ذلك غير جدير بالقبول " .

¹ - قرار صادر عن المحكمة العليا ، الغرفة المدنية بتاريخ 1982/01/20 ملف رقم 21286 ، مجلة قضائية 1989 ، العدد الثاني ، ص 20 .

المبحث الثاني : أحكام الالتزام بضمان السلامة :

إذا كان إجماع الفقهاء والقضاء قد انعقد على ضرورة وجود التزام بضمان السلامة في عقد النقل ، فإن هذا الإجماع يتلشى إذا تعلق الأمر بتحديد الطبيعة القانونية لهذا الالتزام إذ تعددت الآراء الفقهية وتتنوع أحكام القضاء في ذلك فخلق جدلا قانونيا بحيث أن هناك من اعتبره التزام ببذل عناية وهناك من اعتبره بتحقيق نتيجة¹. (المطلب الأول).

كما سيتم الوقوف في هذا الصدد إلى تحديد الأساس القانوني الذي تبناه كل من الفقه والقضاء في تحديد أحكام الالتزام بضمان السلامة وهذا من خلال دراسة الآراء الفقهية .

وقد تباينت الآراء الفقهية في ذلك وانقسمت إلى اتجاهين ، الاتجاه الأول ذو نزعة شخصية يقوم على تفسير الالتزام من الإرادة الضمنية للمتعاقدين ، أما الاتجاه الآخر فهو ذو نزعة موضوعية يقوم على تفسير الالتزام بالاستناد على مستلزمات العقد (المطلب الثاني).

المطلب الأول : الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة :

لعل مسألة تحديد الطبيعة القانونية لأي مفهوم قانوني ، وخاصة الالتزام بضمان السلامة ليس بالأمر السهل ، بالنظر إلى الآثار القانونية التي تبني عليها وبالنتيجة تتحدد الحقوق والالتزامات لكل طرف عند أي منازعة يمكن أن تطرأ ، كما أن ذلك من شأنه التأثير على أحكام وشروط قيام المسؤولية وعلى وسائل دفعها .

وفي إطار عقد النقل البري للأشخاص اهتم الفقه والقضاء بتحديد الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة إلا أنهم اختلفوا في ذلك فمنهم ممن اعتبره التزام ببذل عناية (الفرع الأول) ومنهم من اعتبره التزام بتحقيق نتيجة (الفرع الثاني) ولكل منهم أسانيده القانونية

الفرع الأول : الالتزام بضمان السلامة التزام ببذل عناية :

¹ - * الالتزام ببذل عناية : هو التزام يتعهد له المدين ببذل جهد وعناية للوصول إلى الغرض سواء تحقق هذا الغرض أم لم يتحقق ويتمثل محل هذا الالتزام في الجهد أو العناية التي يقدمها أو يبذلها المدين في تنفيذ التزامه .

* الالتزام بتحقيق نتيجة : هو التزام يتعهد بمقتضاه المدين بتحقيق نتيجة ، أي أن الناقل ملزم بنقل المسافر سليما معافى إلى المكان المتفق عليه ، إذ يعتبر عدم تحققها خطأ عقديا ويفترض وجوده . للتفصيل أكثر انظر ، علي فيلاي ، الالتزامات، النظرية العامة للعقد ، موفم للنشر ، الجزائر، 2008، ص ص 27 28.

ذهب بعض الفقهاء الفرنسيين ومن بينهم " savetier et denoit " إلى القول بأن التزام الناقل بضمان السلامة المسافرين في عقد النقل البري للأشخاص محله مجرد بذل عناية¹، وهي اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب المساس بالمسافر أثناء نقله ، ويترتب على ذلك تحمل هنا الأخير عبء إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية فمتى وقع الضرر أمكن الناقل أن يتحلل من مسؤوليته بإثبات قيامه بما يفرض عليه القانون تأسيساً على عدم إرهاب كاهل الناقل بتحملة المسؤولية لوحده .²

ويترتب على القول أن الالتزام بضمان السلامة التزام ببذل عناية أن أثره لا يقتصر فقط على إلزام المضرور بتقديم الدليل على خطأ المدين بل أيضاً حرمانه من إمكانية رفع دعواه على أساس المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي³ ، والتي تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري والتي تم ذكرها سابقاً ، ذلك أن مبدأ عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين يمنع التعاقد المضرور من التواجد في المجال التقصيري ومن الاستناد بشكل خاص على النظام المفيد للمسؤولية عن حراسة الأشياء عندما يكون الضرر ناشئ عن عدم تنفيذ التزام عقدي .⁴

على خلاف ذلك فإذا كان المضرور من الغير فإنه يستطيع أن يتمسك بالمادة 1384 ق.م.ف والتي تمكنه من الحصول على التعويض دون الحاجة إلى إثبات خطأ المسؤول، ومن ثم فإنه يعامل بصورة أفضل من المسافرين المتضرر المتعاقد مع الناقل ، فالالتزام بضمان السلامة لا يضيف شيئاً للمضرور الذي يجب عليه في كل الأحوال أن يقيم الدليل على خطأ الناقل .⁵

¹ - سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سابق ، ص 327 .

² - علي البارودي ، محمد فريد العريني ، مرجع سابق ، ص 237 .

³ - القانون المدني الفرنسي ، المادة 1384 فقرة 1 والتي تنص على أن : "الإنسان يعد مسؤولاً ليس فقط عن الأضرار الناجمة عن فعله الشخصي ، بل أيضاً عن تلك الناشئة عن فعل من يسأل عنهم وعن الأشياء التي في حراسته " .

⁴ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 107 .

⁵ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 277 .

وقد ذهب محكمة النقض الفرنسية في العديد من أحكامها إلى أن الالتزام بضمان السلامة التزم ببذل عناية وقد بررت ذلك بان هذا الالتزام ينطوي على مميزة لصالح المدين والتي تتمثل في إقامة قدر معقول من التوازن في العلاقة بينه وبين الدائن المضرور .

ويترتب على اعتبار الالتزام بالسلامة التزم ببذل عناية النتائج التالية :

- انه يقع على الناقل التزم ببذل جميع الوسائل الكافية والتي تكونون كفيلة لضمان سلامة الراكب .
 - انه في حالة وقوع حادث ما ، ننتج عنه أضرار بالنسبة للراكب ووقع على هذا الأخير عبء إثبات خطأ الناقل بعدم اتخاذه الاحتياطات اللازمة لتفادي الحادث .
 - إن المسؤولية التي تتقرر في حق الناقل ليست مسؤولية مطلقة إذ يمكنه دفعها عن طريق إثبات قيامه بكل ما يلزم لتفادي الحادث ، وهذا اعتمادا على معيار الرجل العادي
- إن الأخذ بهذا الرأي لا يحقق ما كافح الفقه والقضاء لتحقيقه وهو توفير أكبر قدر ممكن من الاطمئنان للطرف الضعيف كما انه يوجب على الدائن إثبات خطأ المدين والذي يتعذر عليه في غالب الأحيان القيام به لذلك تراجع القضاء عن موقفه وذهب إلى القول إن التزم الناقل بضمان السلامة للمسافر هو التزم بتحقيق نتيجة وهو منع الوقوع في الحادث.¹

الفرع الثاني : الالتزام بضمان السلامة التزم بتحقيق نتيجة :

لم يتقبل كل من القضاء والفقه مسالة إعفاء الناقل من التزمه بضمان السلامة بإثبات قيامه ببذل جهد وتوخيه الحيطة اللازمة في تنفيذ التزمه كما يبذله الناقل الحريص في المحافظة على سلامة المسافرين أثناء تنفيذ عملية النقل .²

فالثابت إن الهدف من تقرير الالتزام بضمان السلامة في حق الناقل ، أنما كان لتوفير أكبر حماية للمسافر الذي يقع ضحية حادث عند تنفيذ عملية النقل باعتباره الطرف الضعيف ولا يأتي ذلك إلا باعفائه من عبء إثبات خطأ الناقل لتعذره خاصة أمام تطور وسائل النقل وهو

¹ مختار رحمانى محمد ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء ، الطبعة الأولى ، دار هومه ، الجزائر ، 2003 ، ص 61 .

² مصطفى كمال طه ، العقود التجارية ، دار الفكر الإسكندرية ، مصر ، 2005 ، ص 217 .

ما دفع الفقه الغالب والقضاء إلى اعتبار التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة ، وليس ببذل عناية ينحصر أساسا في تقادي وقوع الحادث ، فمتى ثبت وقوع الحادث كان الناقل مخلا بالتزامه بمجرد إصابة المسافر وعندئذ تقوم مسؤوليته العقدية التي لا يمكن التحلل منها إلا بإثبات السبب الأجنبي¹.

ويعني ذلك أن الناقل عند تنفيذ عملية النقل يكون قد تعهد بتوصيل المسافر من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول سالما معافى ولذلك فهو يلتزم بتوفير السلامة له عن طريق اتخاذ كل الاحتياطات التي توجبها ظرف النقل ، وما على المسافر إلا إثبات أن الضرر اللاحق به كان أثناء تنفيذ عملية النقل ومن ثم يكون الناقل مخلا بالتزامه التعاقدى بل حتى ولو كان مصدر الإصابة مجهولا حسب ما ، فالناقل مسؤول وليس بضامن للنتيجة كما هو الحال بالنسبة للمؤمن².

وهو الموقف نفسه الذي يذهب إليه الدكتور حسن يونس الذي يرى بان عقد النقل البري للأشخاص شأنه شأن عقد نقل الأشياء يترتب على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة معينة وهي وصول الراكب سالما معافى إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد³.

كما يرى الدكتور مختار رحمانى أن الظاهر من قرار المحكمة النقض الفرنسية الصادر سنة 1911 انه جعل مسؤولية الناقل عقدية عما يلحق المسافر من أضرار ولم تعد مسؤولية تقصيرية وفي نطاق هذه المسؤولية يتحقق الالتزام بضمان السلامة للمسافر إذ يقع على عاتق الناقل التزاما محدد أي التزام بتحقيق نتيجة يتمثل في ضمان وصول المسافر سالما معافى إلى مكان الوصول المتفق عليه في عقد النقل⁴.

هذا الحكم الذي توصلت إليه محكمة النقض الفرنسية و تبنته محكمة النقض المصرية في قرارها الصادر بتاريخ 1962/04/26، حيث جاء في حيثيات هذا القرار " إن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل بضمان سلامة الراكب بمعنى انه يكون ملتزما بتوصيله إلى الجهة المتفق

¹ - مختار محمد رحمانى ، مرجع سابق ، ص 50 .

² - نفس المرجع ، ص ص 49 50 .

³ - سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سابق ، ص 326 .

⁴ - مختار محمد رحمانى ، مرجع سابق ، ص 46 .

عليها سليما ، وهو التزام بتحقيق نتيجة بحيث إذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل " ، بحيث حددت طبيعة التزام الناقل بضمان السلامة بأنه التزام بتحقيق نتيجة .

ويترتب على التزام بضمان السلامة التزام بتحقيق نتيجة النتائج التالية :

- انه يقع على عاتق الناقل التزاما بإيصال المسافر إلى مكان الوصول سالما معافى .
- انه لا يقع على المسافر المتضرر عبء إثبات خطأ الناقل ، بل يكفي إثبات إن إصابته بأضرار كانت أثناء تنفيذ العقد .
- إن الناقل لا يمكنه دفع المسؤولية التي تتقرر في حقه ، إلا عن طريق إثبات أن الحادث كان نتيجة سبب أجنبي كالقوة القاهرة مثلا وأنه قام بكل ما يلزم لتفادي الحادث.

ومعيار التفرقة بين الالتزامين حسب الرأي الراجح فقها يكمن في طبيعة الغرض الذي يقصد بالعقد الوصول إليه مع الإشارة إلى أن الالتزام بضمان السلامة في بعض العقود الأخرى خلاف عقد النقل كان محلا للالتزام ببذل عناية كما في السباحة وتعليم الفروسية والغطس أو الانزلاق في الماء ¹.

وعن موقف المشرع الجزائري يذهب الدكتور سمير جميل حسين الفتلاوي إلى القول بان التزام الناقل وفق القوانين الجزائرية هو التزام ببذل عناية ، إذ لا تقع مسؤوليته على الناقل نتيجة الضرر الذي يصيب المسافر وأمتعته من جراء التأخير الذي يحدث إذا قام الدليل على انه هو ومستخدميه قد اتخذوا الإجراءات اللازمة لتجنب الخسارة أو انه استحال عليهم تقاؤها.

إن هذا الاستنتاج الذي توصل إليه الدكتور سمير جميل حسين الفتلاوي²، يعارضه موقف المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 30 مارس 1983 ، أين أكدت إن التزام الناقل بالسلامة هو التزام بتحقيق نتيجة . حيث جاء في حيثيات هذا القرار إن :

" ناقل المسافر يضمن سلامة المسافر ولا يجوز إعفاء من المسؤولية ، إلا إذا اثبت إن الضرر سببه القوة القاهرة أو خطأ المسافر وأنه لم يكن يتوقعه ولا يمكن تقاويه وان رجوع المسافر إلى عربات القطار بعد النزول منها أمر متوقع ويمكن تقاويه عن طريق الاعتناء

¹- وجدي عبد الواحد علي ، مرجع سابق ، ص 38 .

²- سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سابق ، ص 327 .

الكامل من طرف الحارس المحطة الذي عليه إن لا يعطي إشارة الانطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار...¹.

وبالنسبة للتشريعات العربية على المثال نأخذ المشرع المصري بحيث نص في المادة 264 الفقرة الأولى من القانون رقم 99/17 على انه :

" يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان "

وفي هذا الإطار وضع المشرع المصري على عاتق الناقل التزاما تعاقديا بتحقيق نتيجة ووهي وصول المسافر سالما فان لم تتحقق بسبب الحادث وقع أثناء التنفيذ عملية النقل وترتب عنه إما إصابة المسافر بإضرار أو وفاته فان الناقل يكون مسؤولا عن التعويض.²

أما المشرع الأردني فقد نص في المادة 77 في الفقرة الأولى من قانون التجارة الأردني على انه :

" يوجب على الناقل إيصال المسافر سالما إلى المحل المعين وفي المدة المتفق عليها وإذا وقع أي طارئ ما فان التبعة الناشئة عن العقد تنتهي عن الناقل بإقامته البينة على وجود قوة القاهرة أو خطأ من قبل المتضرر "

بحيث يجعل من العقد أساس الالتزام الناقل بالمحافظة على سلامة الراكب أثناء النقل وان أي إخلال به يترتب مسؤولية الناقل العقدية.³

كما أن المشرع المصري بنص على اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل ضامنا للسلامة ويرى الفقه في اصطلاح ضامن " التزام بتحقيق نتيجة " ، كما استدلت بعض الفقهاء تأييدا لهذا الرأي

¹ - قرار المحكمة العليا الصادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 30 مارس 1983 ، في الملف رقم 27429 ، المنشورة بالمجلة القضائية بسنة 1989 ، العدد الأول ، ص 42 .

² - عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ، ص ص 73 74 .

³ - فوزي محمد سامي ، شرح القانون التجاري ، الجزء الأول ، مصادر القانون التجاري ، الأعمال التجارية ، المتجر ، العقود التجارية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2007 ، ص 263 .

استخدام المشرع المصري لاصطلاح ضامن في مواد قانونية تتعلق بالناقل كالمادة 229 من قانون التجارة وغيرها.¹

المطلب الثاني : الأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة :

كان القضاء الفرنسي في بادئ الأمر يرجع أساس التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء تنفيذ عملية النقل إلى قواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على إثبات خطأ الناقل ، وهو ما لم يهضمه الفقه وافر بديلا له ينحصر أساسا في عقد النقل نفسه الذي يربط بين الطرفين .

وفي هذا الصدد انقسم الفقه في تبرير الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة إلى اتجاهين بحيث يقول الأول أن الأساس يقوم على نزعة شخصية ويندرج ضمنا في عقد النقل والذي يتقرر في حق الناقل عند قيامه بعملية النقل.² (الفرع الأول).

أما الاتجاه الثاني فاستند إلى مستلزمات العقد ورأى بان الالتزام بضمان السلامة يرجع إلى اعتبارات العدالة التي يشير إليها نص المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي وكل ذلك لمصلحة الضحايا بمنحهم تعويض عن الإصابات الجسدية اللاحقة بهم ، لم يكن ليتحقق لهم ذلك وفق أحكام المسؤولية التقصيرية³ . (الفرع الثاني).

الفرع الأول : الالتزام بضمان السلامة من الإرادة الضمنية للمتعاقد :

حاول جانب من الفقه إلى تفسير الإرادة المشتركة للمتعاقدين لتبرير الالتزام بضمان السلامة في بعض العقود ، وحسب رأيهم إذا كانت الإرادة غير صريحة الدلالة يبحث القاضي عن الصلة بين سلامة احد المتعاقدين والالتزام الرئيسي الملقى على عاتق المدين فإذا قامت الصلة بينهما نشأ الالتزام بضمان السلامة على عاتق احدهما لمصلحة الآخر ، أما إذا انقطعت الصلة بين الالتزام بضمان السلامة والالتزام الرئيسي تعذر القول بقيام الالتزام بضمان

¹ - سوزان علي حسن ، مرجع سابق ، ص 136 .

² - وجدي عبد الواحد علي ، مرجع سابق ، ص 46 .

³ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 282 .

السلامة ، فإذا كانت إرادة المتعاقدين ضمنية لم تعبر بصورة صريحة عن الالتزام بضمان السلامة فانه يتم تفسير العقد بالبحث عن الإرادة المفترضة للطرفين ثم ربط الالتزام بضمان السلامة في العقد.¹

وفي إطار القانون الفرنسي يمكن أن نطبق نص المادة 1156 ق.م.ف² ، كأساس الالتزام العقدي بضمان السلامة ، والتي نصت على انه يجب الرجوع إلى النية المشتركة للمتعاقدين للبحث فيها عن إرادة محتملة والتي تمثل أساس هذا الالتزام.³

إن نظرية الإرادة الضمنية للمتعاقدين كأساس قانوني للالتزام بضمان السلامة قد تعرضت لانتقادات من قبل الفقه ، لأنها تقوم على التحكم والتخمين في تفسير إرادة المتعاقدين على نحو لا يصادف الواقع ، وانه يحتوي على جانب كبير من التحكم في البحث بكل الوسائل عن إخراج التزام إرادي غير معبر عنه ، فلا يمكن افتراض أن المدين قد قصد الالتزام بضمان السلامة خاصة عندما يكون الالتزام بتحقيق نتيجة وحتى مع افتراض أن المضرور عد انه دائنا بهذا الالتزام ، فمن غير المعقول أن تكون إرادتا الطرفين متطابقين حول هذا الأمر.⁴

كما أن الالتزام بضمان السلامة قد أنشئ من قبل القضاء للحد من مبدأ سلطان الإرادة ، ذلك أن القضاء يوسع من مضمون العقد ليزيد على الالتزامات التي لم تنطرق أو يتطرق إليها المتعاقدان بإرادتهما المشتركة الصريحة أو الضمنية .

هذه النظرية تؤدي إلى نتائج غير عملية يترتب عليها إن نطاق العقد يقتصر على ما يتفق عليه المتعاقدان فقط ولا يجوز أن يحدد أو يشمل أموراً لم ترد بالإرادة ، لأنه توجد التزامات

¹ - أمل كاظم سعود ، محمد علي صاحب ، مرجع سابق ، ص 116 .

² - نصت المادة 1156 من التقنين المدني الفرنسي على انه يجب البحث في النية المشتركة بين الأطراف المتعاقدين بدل التوقف عند المعنى الحرفي للكلمات ، لكن المادة الجديدة من التقنين المدني الفرنسي 1188 والتي أضافت في فقرتها الثانية على انه في حال عدم إمكانية معرفة النية المشتركة فان العقد يفسر حسب المعنى الذي يضعه له الشخص متوسط الصفات يوضع في نفس الظروف .

³ - عابد فايد عبد الفتاح فايد ، مرجع سابق ، ص 44 .

⁴ - عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق ، ص 282 .

تبعية لم تتصرف إليها إرادة المتعاقدين ، فبدون هذه الالتزامات لا يتحقق الغرض المقصود من العقد أو تخل بالمصلحة التي من أجلها أقدم الطرفين على إبرام العقد¹

الفرع الثاني : الالتزام بضمان السلامة من مستلزمات العقد:

إن ظهور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل كان سنة 1911 بحيث يؤكد السلطة التي يتمتع بها القضاء الفرنسي في إنشاء الالتزامات التي كان الأفراد بلا أدنى شك لا يتخلونها عند لحظة إبرام العقد ، ولم يتوقف الأمر عند عقد النقل بل انتقل هذا الالتزام إلى بقية العقود الأخرى مما أدى إلى بالفقه إلى البحث في تفسير وتبرير من النصوص القانونية لهذا التوسع في الالتزامات التعاقدية ، وهنا بدت المادة 1135 قانون المدني الفرنسي ، كأساس واضح لهذا التوسع في الالتزامات التعاقدية² ، والتي تقابلها المادة 107 قانون المدني الجزائري ، والتي تنص على أن : " يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية ، ولا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب ، بل يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة وبحسب طبيعة الالتزام " .

يشير البعض أن بعض العقود تتضمن إلى جانب الالتزامات الأساسية التزامات أخرى إضافية تقتضيها طبيعة كل عقد فهي من مستلزماته ، ولا يحتاج وجودها أن يتم النص عليها في العقد أو في القانون ، وأهم هذه الالتزامات الإضافية هو الالتزام بضمان السلامة الذي يجب الاعتراف بوجوده في بعض العقود التي ينطوي تنفيذها على مخاطر تهدد المتعاقد في سلامة جسده ، أو في أملاكه، فالناقل لا يلتزم فقط بنقل شخص من مكان إلى مكان آخر بل يلتزم بنقله سليما معافى ، وليس مصابا أو جثة هامة.³

يرى أنصار هذا الاتجاه أن نص المادة 1135 ق.م.ف ، يشير إلى أن الالتزام بضمان السلامة يرجع إلى اعتبارات العدالة ، فهذا النص يجيز للقاضي أن يكمل العقد بان يضيف إليها التزامات غير معبر عنها من قبل الأطراف ، فيعتبر هذا الالتزام من مستلزمات العقد .

¹ - أمل كاظم سعود ، محمد علي صاحب ، مرجع سابق ، ص 117 .

² - عابد فايد عبد الفتاح فايد ، مرجع سابق ، ص 42 .

³ - محمود جمال الدين زكي ، مرجع سابق ، ص 138 .

ويمكن للقاضي أيضا أن يقرر من الالتزامات التعاقدية ما تقتضيه طبيعة العقد وفقا للقانون والعرف والعدالة وقوانين الطبيعة ، وان يراعي في ذلك الوضع الاجتماعي وتحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة ، وعلى القاضي تقدير إضافة التزام ثانوي إلى مضمون العقد لتنظيم العلاقات التعاقدية ، بل أن أفضل تطبيق لسلطة القاضي في تفعيل العقد هو الالتزام بضمان السلامة الذي يفرض على احد طرفيه حماية الطرف الآخر ، وهذا بدوره يحقق العدالة والتناسق في العلاقات الاجتماعية .¹

فالقانون نظام اجتماعي يهدف إلى حماية الفرد ، ويحقق التوازن بين المصالح المختلفة ، ومن ثم وجب على القاضي أن يتوسع بالتفسير مقررًا ما إذا كان إضافة التزام ثانوي أو آخر إلى مضمون العقد لتنظيم أفضل العلاقات بين طرفيه.

والجدير بالذكر أن المشرع الفرنسي بنصه على المبدأ الذي يتسم بالمطاطية فإنه قد اغني المشرع عن النص عن الكثير من الأحكام فضلا عن ما قد يحدث في المستقبل من أمور لم تكن في ذهن المشرع لحظة التشريع .

وقد ذهب هذا الاتجاه للقول أن الالتزام بضمان سلامة المسافر يتفق مع طبيعة عقد النقل والغاية التي يقصدها طرفاه منه حيث يتنافر مع تلك الطبيعة وتلك الغاية من أن يصل المسافر إلى جهة الوصول مصابا أو جثة لا حراك فيها ، فضلا عن أن الناقل لا يمكنه إنكار قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتقه بادعائه بعدم انصراف نيته وقت التعاقد إليه ، لان العقد لا يقتصر على إلزام المتعاقد بما ورد فيه بل يتناول ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة.²

ومن هنا أصبحت العدالة في مصاف مصادر الالتزامات التعاقدية المستقلة عن الإرادة المعبر عنها ، وذلك عن طريق إدماجها بمعرفة القاضي في العقد ، فإذا كان هناك من تقوية للمضمون الإلزامي للعقد فهي تقوية قانونية والتي تستحق إعطاء الالتزامات المدمجة في العقد

¹ - أمل كاظم مسعود ، محمد علي صاحب ، مرجع سابق ، ص 119 .

² - محمود التلي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص 232 .

أساسا موضوعيا مستمد من اعتبارات العدل والعدالة التعاقدية ، وليس بإقامتها على أرادات مفترضة والتي لا تكون دائما متطابقة.¹

إن نص المادة 1135 ق.م.ف ، يتبنى مفهوم مادي للعقد وبالتالي يمثل تبريرا لهذا التضخم للقوة الملزمة للعقد ، فالحقيقة أن العقد ليس له فقط منفعة اقتصادية ، تلك المنفعة التي تدفع الأفراد إلى التعاقد وبالتالي تمثل سبب العقد ، بل أن له منفعة اجتماعية تتعدى ما تتجه إليه إرادة الأطراف .

العقد الذي يجمل احد المتعاقدين التزاما بضمان السلامة يكرس بالتالي هذا المفهوم الوظيفي للعقد ، وبالتالي فانه عندما يدخل شخص في علاقة عقدية فانه لن يلتزم فقط بالأداء المتفق عليه ، بل سيصبح مسؤولا أيضا عن النتائج الضارة التي ستولد أثناء تنفيذ هذا الأداء كل ذلك بما يضمن التنفيذ الحسن لهذا الأخير وبهذا تطور العقد من مفهوم شخصي مرتبط بمنفعة الأفراد إلى مفهوم موضوعي مرتبط بما هو نافع وعادل.²

إن الأخذ بالالتزام ضمان السلامة جاء أساسا لمصلحة الضحايا فالأمر يتعلق في الأصل بمنح المسافرين تعويضا عن الإصابات الجسدية في وقت لم تكن المسؤولية التقصيرية تمنحهم ذلك . فهذا الالتزام يمثل وسيلة عادلة لحماية المتعاقدين المعرضين الى مخاطر الأضرار ، والمحرومين من دعوى فعالة في المجال التقصيري فهو إجراء فني استعمل من قبل القضاء بهدف تحسين وضع المضرورين.³

¹ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 283 .

² - عابد فايد عبد الفتاح فايد ، مرجع سابق ، ص ص 44 45 .

³ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 283 .

خلاصة الفصل الأول

نستخلص مما سبق التطرق إليه في هذا الفصل ، أن عقد نقل الأشخاص هو الاتفاق الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بان يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص من مكان إلى آخر مقابل دفع أجرة معينة ، كما أن عقد النقل للأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزام بضمان السلامة بحيث أن أول من اوجد هذا الالتزام هو القضاء الفرنسي حيث جعل هذا الالتزام ينشا في ذمة الناقل لمصلحة المسافر ، وهذا باعتباره الطرف الضعيف ، كما أن الهدف من تقرير هذا الضمان هو توفير حماية فعالة للمسافر الذي يقع ضحية جراء إخلال الناقل بالتزامه ، فبمجرد إصابة المسافر أثناء عملية النقل يعد الناقل مخلا بالتزامه ، فما على المسافر إلا إثبات أن الإصابة كانت أثناء عملية النقل لتترتب مسؤولية الناقل .

وفيما يخص شروط وجود التزام ضمان السلامة لقد تبين انه لوجوده لابد من توافر عدة شروط ألا وهي : وجود عقد نقل الأشخاص والذي تطرقنا فيه إلى أنه لوجود عقد نقل الأشخاص يجب أن يكون المسافر حيا ، وان يكون الناقل محترفا ، وان يكون هنالك تنقل من مكان لآخر ، وان يكون هنالك خطر يهدد الدائن في سلامته الجسدية أثناء تنفيذ عقد النقل . كما يجب أن يكون هنالك دفع الأجرة والتي خصصنا جزءا فيه للنقل المجاني .

إضافة إلى ذلك فقد رأينا أن القضاء الجزائري استقر على اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية ، إذ أن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان السلامة ، بحيث يلتزم بإيصال المسافر إلى الجهة المتفق عليها سالما معافى ، وهو التزام بتحقيق نتيجة وهذا طبقا لقرار المحكمة العليا في الصادر بتاريخ 30 مارس 1983 ، كما أن القضاء الفرنسي والمصري كان على وتيرة القضاء الجزائري وهذا من خلال الحكم الذي توصلت إليه محكمة النقض الفرنسية والذي تبنته محكمة النقض المصرية في قرارها الصادر بتاريخ 1962/04/26، عندما حددت طبيعة التزام الناقل بضمان السلامة بأنه التزام بتحقيق نتيجة .

الفصل الثاني : الآثار المترتبة عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص :

إن عقد النقل البري للأشخاص يرتب على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة المسافر وذلك بنقله وتوصيله إلى الجهة المتفق عليه سالما معافى ، وعليه تتقرر مسؤولية الناقل العقدية والتي تعود إلى إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة الذي هو عبارة عن التزام بتحقيق نتيجة وهو منع وقوع حادث يصيب المسافر بضرر أثناء نقله ، بحيث يكفي لقيام مسؤولية الناقل إثبات المسافر للضرر اللاحق به فقط ولكي يعفى الناقل من هذه المسؤولية لا بد له أن يثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ الغير وهذا ما نصت عليه المادة 127 من القانون المدني الجزائري والتي نصت على انه :

" إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه من حادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني اتفاق يخالف ذلك " .

وعليه تخضع دعوى مسؤولية الناقل للقواعد العامة ، وترفع ضد الناقل في حالة إخلاله بالتزاماته التعاقدية من اجل المطالبة بالتعويض عما لحق المسافر من ضرر .

وبهذا الصدد سنتناول في هذا الفصل دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص (المبحث الأول) والتي سنقوم بدراسة دعوى المسؤولية وأطراف هذه الدعوى والشروط اللازمة لقيام هذه الدعوى ، كما سنتطرق إلى انقضاء مسؤولية الناقل والإعفاء منها (المبحث الثاني) وهذا بدراسة التعويض كجزء في دعوى المسؤولية و إعفاء الناقل من هذه المسؤولية .

المبحث الأول : دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص :

لقد اهتمت النظم القانونية بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل وهذا عند إخلاله بالتزام ضمان السلامة التي ألقاها عليه عقد النقل ، ويتولد عن هذا الإخلال ضرر فيلجا المضرور لرفع دعوى أمام القضاء ، وتقتضى الدعوى وجود طرفين لها هما المدعي والمدعى عليه (المطلب الأول) ، كما يجب لقيام مسؤولية الناقل توافر شروط (المطلب الثاني) والتي سنتطرق إليها في هذا المبحث .

المطلب الأول : أطراف دعوى مسؤولية الناقل 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 ، ودعوى المسؤولية تقتضى وجود طرفين هما المدعي (الفرع الأول) والمدعى عليه (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : المدعي:

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 قاصرا أو مجنونا فبإمكان من ينوب عنه رفع الدعوى كالأولي والوصي والقيم.¹

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 القانون التجاري الجزائري .

¹ - قدادة خليل احمد حسن ، الوجيز في شرح القانون المدني ، الجزء الأول ، مصادر الالتزام ، ط 1 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 ، ص 258 .

إلا انه يمكن أن تقادم الدعوى من قبل شخص آخر يكون نائباً عن المتضرر وهذه الدعوى جائزة مادام 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 الناقل¹ ، وبهذا نكون بصدد قيام الدعاوى من طرف المسافرين المتضرر ، ومن طرف الورثة وهذا ما سنراه فيما يلي :

أولاً : الدعاوى التي ترفع من طرف المسافرين المتضرر :

ينشا الحق في التعويض في دعوى المسؤولية الناشئة عن إخلال المدين بالتزامه بضمان السلامة للمضرور ، فيحق للمسافر أن يطالب الناقل بتعويضه عن الضرر الذي أصابه أثناء تنفيذ عقد النقل .

ويثبت هذا الحق أيضاً للنائب القانوني للمضرور إذا كان هذا الأخير قاصراً ، ويكون نائبه هو وصيه أو وليه ، وإذا كان محجوراً عليه فيكون بواسطة القيم ، وإذا كان مفلساً فنائبه هو وكيل الدائنين (السنديك) ، وإذا كان المضرور بالغ سن الرشد فان نائبه يكون الوكيل الذي يحق له المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه² .

والدعوى المرفوعة من طرف النائب تكون جائزة مادام النائب يستند في دعواه للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المتضرر نفسه "الأصيل" ، وليس المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه شخصياً³ .

ثانياً : الدعاوى التي ترفع من طرف الورثة :

وهي عندما يتوفى المسافر أثناء عملية النقل ينشا لورثته حق المطالبة بحق مورثهم ، كما يمكن لهم المطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر نتيجة الوفاة ، وتكون هنا المطالبة عن الضرر الموروث وهو الضرر الناجم عن الآلام الناجمة عن الإصابة والتي تعتبر أضراراً مادية لان مصاريف العلاج تؤثر في الذمة المالية .

¹ - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 234 .

² - محمد علي عمران ، مرجع سابق ، ص 201 .

³ - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 235 .

كما توجد أيضا أضرار معنوية لا بد من تعويضها ، غير انه في حالة ما إذا تنازل المسافر قبل وفاته عن حقه في التعويض عن الأضرار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل فإن هذا التنازل يمنع بعد وفاته انتقال هذه الحقوق التي كانت له إلى ورثته المتمثلة في المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية لان المسافر وحده له حرية التصرف فيها ، ولكن على أي أساس يستند الورثة للمطالبة بالحق الموروث ؟¹

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 الاستناد إلى القواعد التقصيرية من شأنه إرهاب الورثة في إثبات خطأ الناقل لأنه أمر صعب ، فقد ذهب القضاء الفرنسي إلى الاجتهاد في ذلك و أعطى للورثة حق بالرجوع على الناقل بقواعد المسؤولية التعاقدية ، واستند في ذلك على أن عقد النقل يتضمن اشتراط ضمني لمصلحة الغير، وهذا الرأي تعرض لانتقاد شديد من جانب الفقه ، على اعتبار أن الناقل والمسافر لم تتجه إرادتهما إلى إبرام أي اتفاق لمصلحة أقارب المسافر، وتجنباً لهذا النقد غير القضاء وجهة نظره ، وأعطى الحق للورثة وفقاً للمسؤولية التقصيرية المستندة على نظرية الخطأ في الحراسة وهذا من شأنه التسهيل للورثة في الحصول على التعويض² . وسنتطرق إلى هذه الدعاوى في ما يلي :

1-رفع دعوى التعويض عن الضرر الناتج من وفاة المورث :

إذا كان التساؤل قد ثار بشأن الدعوى التي يرفعها المتضرر بنفسه ، فإن تساؤلاً آخر ثار بشأن حالة رفع الدعوى من طرف الورثة ورجوعهم على الناقل .

فمتى تحققت وفاة المسافر فإن الرابطة العقدية تنفسخ بينه وبين الناقل ومع ذلك يبقى حق الورثة في المطالبة بالتعويض عما لحقهم من ضرر نتيجة وفاة مورثهم ، إلا أن الأساس

¹ - مروفقة محمد ، مرجع سابق ، ص 41 .

² - كناوي أمينة ، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص ، مذكرة ماستر ، تخصص عقود ومسؤولية ، كلية الحقوق والعلوم سياسية ، جامعة أكلي محند الحاج ، البويرة ، سنة 2012-2013 ، ص 112 .

القانوني الذي يستندون إليه في المطالبة بالتعويض أثار جدلاً بشأن إيجاد معيار التفرقة بين حالة المسافر الذي يتوفى في الحادث وذلك الذي تكون وفاته لاحقة عن الحادث ، فاتجاه يقول بان رجوعهم على الناقل يرجع إلى أساس المسؤولية التقصيرية إذا كانت الوفاة فورا ، وعلى أساس المسؤولية العقدية إذا كانت الوفاة لاحقة بعد وقوع الحادث .¹

ففي حالة الوفاة الفورية ينتقل الحق إلى ذوي حقوقه ، ولهم حق صريح في الادعاء ضد الناقل بصفتهم متضررين ، ومسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ وعلى عاتقهم يقع إثبات خطأ الناقل ، وبهذه الصفة يحق للورثة رفع دعوى المسؤولية التقصيرية بالاستناد إلى عقد النقل .

أما في حالة الوفاة اللاحقة عن الحادث تكون على أساس المسؤولية العقدية إذ يثبت الحق في التعويض عندئذ في ذمة المورث سواء كان المتوفى قد استعمله أم لم يستعمله خلال حياته ثم ينتقل بعد وفاته إلى ذوي حقوقه كباقي أمواله كما في انتقال الحق في التعويض للورثة .²

بحيث يرى المستشار عدلي أمير خالد ، انه من المقرر انه في حالة وفاة الراكب نتيجة خطأ الناقل يجوز لورثة الراكب وللمن يعولهم إقامة دعوى المسؤولية على الناقل للمطالبة بالتعويض.³

ويرى الدكتور عزيز العكيلي انه إذا توفي المسافر بسبب حادث أثناء الطريق جاز لذوي حقوقه المطالبة الناقل بالتعويض عما لحقهم من ضرر مادي وأدبي الذي أصابهم بسبب الوفاة ولطن مطالبتهم تكون على أساس المسؤولية التقصيرية المادة 163 قانون مدني مصري وليس على أساس المسؤولية العقدية لعدم توفر شروطها ، إذ ليس ثمة عقد يربطهم بالناقل وعقد النقل الذي لم يكونوا طرفا فيه .⁴

أما الرأي الراجح يذهب إلى الاعتراف للورثة بحق المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم مستخدمين في ذلك دعوى المسؤولية العقدية ، لان الوفاة ولو وقعت فورية لا

¹ - عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، الجزء الأول ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، سنة 1999 ، ص 299 .

² - عبد الحميد شورابي ، مرجع سابق ، ص 441 .

³ - عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ، ص 139 .

⁴ - عزيز العكيلي ، شرح القانون التجاري ، الجزء الأول ، الأعمال التجارية ، التجار ، المتجر ، العقود التجارية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2005 ، ص 361 .

تكون إلا لاحقة للحادث الذي كان سببا في وقوعها ، إذ لا يسبق المسبب السبب وإنما يكون لاحقا له ولما كان الحق في التعويض ستقرر من وقت وقوع الحادث وكان الحادث سابقا على الوفاة حتما فان الحق في التعويض ينشا في ذمة المورث قبل الوفاة ، وينتقل من بعده إلى الورثة وقد أخذت بعض التشريعات المقارنة بهذا الرأي كقانون النقل العراقي في المادة 1/24 وقانون التجارة الكويتي في المادة 2/189 وكذلك القانون الأردني في المادة 206 منه في القانون المدني وقانون التجارة المصري في نص المادة 271 .¹

وقد قضت محكمة النقض المصرية انه " إذا ما أدت الإصابة إلى وفاة الراكب قبل رفع دعواه فانه يكون أهلا فيما يسبق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق ، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه وحسبما يتطور إليه هذا الضرر ويتقادم ، ومتى ثبت له هذا الحق فان ورثته يتلقونه عنه في تركته ويحق لهم المطالبة به تأسيسا على تحقيق مسؤولية عقد النقل الذي كان المورث طرفا فيه ، أما موقف المشرع الجزائري فيقول أن حق الورثة بالرجوع على الناقل قائم على المسؤولية العقدية تأسيسا على ما جاء في نص المادة 108 ق.م.ج التي تنص على أن اثر العقد ينصرف إلى الورثة بحيث تنص على أن : " 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 ."

وهذا التعويض يغير التعويض الذي يسوغ للورثة المطالبة به عن الأضرار المالية والأدبية والتي لحقت بأشخاصهم بسبب موت مورثهم وهو ما يجوز لهم بالرجوع به على الناقل على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية².

2-رفع دعوى التعويض عن الضرر الشخصي :

لا شك أن المسؤولية العقدية تنقضي بوفاة المسافر ، فإذا توفي المسافر في حادث أثناء تنفيذ عملية النقل فلا يحق للورثة الرجوع على الناقل بسبب الأضرار المادية أو الأدبية

¹ - عزيز العكلي ، مرجع سابق ، ص ص 362 363 .

² - شريف احمد الطباخ ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 106 .

التي لحقتهم شخصياً إلا بمقتضى المسؤولية التقصيرية ، إذ لا يربطهم بالناقل أي عقد .¹

ولما كانت المسؤولية التقصيرية عاجزة عن حماية المصاب فقد اقر القضاء الفرنسي بان مطالبة ذوي حقوق الضحية بالتعويض يكون على أساس المسؤولية العقدية ذلك أن المتوفى قد اشترط في العقد سلامته الشخصية وسلامته بالنسبة لذويه ، وبهذا يكون الناقل ملتزماً تجاه المسافرين وتجاه أقاربه في الوقت نفسه بضمان سلامة المسافرين . وكان هدف القضاء من ذلك هو تيسير حصول الورثة على التعويض .

انتقد الفقه بشدة مسلك القضاء الفرنسي لأن أساسه نظري محمول على مجرد افتراض محض لا يتفق مع الحقيقة، ولا سند له في إرادة الطرفين. إذ لا يخطر بذهن المسافرين عادة انه سيلقي حتفه أثناء السفر فيشترط لمصلحة ورثته. وعملياً يؤدي ذلك إلى التحكم في تحديد المستفيدين من هذا الاشتراط ، كما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية عندما قبلت دعوى المسؤولية العقدية المرفوعة من والد المسافر المتوفى دون أخيه .²

نتيجة للنقد الشديد من طرف الفقه عدل القضاء الفرنسي عن موقفه السابق، وعليه فقد منح للورثة الحق في الرجوع على الناقل، عند الحصول على تعويض الضرر الشخصي وفقاً للمسؤولية التقصيرية المستندة على نظرية الخطأ في الحراسة، والتي تجعل مسؤولية الناقل مفترضة، ومن شأنه عدم تكليف الورثة بإثبات خطأ الناقل. وقد تأيد هذا الاتجاه من قبل بعض الفقهاء لأنه يسهل على الورثة في الحصول على التعويض .³

ويرى الدكتور عادل علي عبد الله المقدادي أن رجوع الورثة على الناقل وفقاً للمسؤولية التقصيرية المستندة على الخطأ في الحراسة لا يخلو من عيوب. ويرى بأن رجوع الورثة على الناقل بما أصابهم شخصياً من ضرر مادي أو أدبي يجب أن يستند إلى نص في القانون، وقد نصت بعض القوانين على حق الورثة هذا .⁴

¹ - عبد الحميد شواربي ، مرجع سابق ، ص 408 .

² - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 222 .

³ - محمد فريد ألعريني ، مرجع سابق ، ص 244 .

⁴ - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 240 .

لقد أصدر المشروع الجزائري الأمر رقم 15-74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31-88 ، وبموجبه أنشأ نظاما خاصا للتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور ، ويقوم نظام التعويض عن حوادث المرور الجسماني على نظرية المخاطر أو الضرر ، بدلا من نظرية الخطأ. وقد وضع القانون قواعد خاصة بالمسؤولية المدنية لحوادث المرور أراد المشرع من خلاله تحسين وضعية وحق ضحايا المرور والإسراع في إجراءات تعويضهم بواسطة نظام إرادي يعطي الأفضلية للاتفاقات الرضائية بين الضحية وشركات التأمين .¹

الفرع الثاني : المدعى عليه:

المدعى عليه هو الشخص المسؤول عن الضرر الذي وقع للشخص المضرور وهو الذي ترفع عليه الدعوى لدفع التعويضات عن الأضرار التي كانت مباشرة عن الخطأ سواء وقع منه أو من غيره ، أو من التابع له ، أو عن شيء تحت حراسته .²

ويعتبر الناقل هو المدعى عليه في عقد النقل بصفة عامة وعقد النقل البري للأشخاص بصفة خاصة ، فبمجرد حصول ضرر للمدعي يكون مسؤول عن الضرر ، ولا يقصد بالمدعى عليه السائق دائما ، فقد تكون شركة أو مؤسسة نقل وفي هذه الحالة يتعين إدخال السائق على أساس انه هو المسؤول والقائم بعملية النقل .

وفي حالة ما إذا توفي الناقل المتعاقد معه والذي أجرى عملية النقل فهل يسقط حق الراكب المصاب في إقامة دعوى المسؤولية ؟ .

إن وفاة الناقل لا تؤثر على حق الراكب أو ذوي الحقوق ، ورثة معالين ، لان القواعد العامة تقتضي بان أموال المدين ضامنة لديونه .

ومادام الناقل هو المدين بالتعويض فيحق للراكب إقامة دعوى المسؤولية ولكن في بعض الحالات يكون هذا الضمان غير كاف لسداد مبلغ التعويض .³

¹ - أمر رقم 15/74 ، مؤرخ في 30 جانفي 1974 ، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار ، ج ر عدد 15 ، معدل ومتمم بالقانون رقم 31/88 ، المؤرخ في 19 جويلية 1988 ، ج ر عدد 29 .

² - قدارة خليل احمد حسن ، مرجع سابق ، ص 259 .

³ - عادل علي عبد الله المقدادي، مرجع سابق ، ص ص 248 250 .

لهذا أوجدت بعض التشريعات ومن بينها المشرع الجزائري حلا في إعسار الناقل ، وذلك يجعل التامين إلزاميا على حوادث السيارات وهذا حسب ما نصت عليه المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 والمتعلق بالزامية التامين على السيارات وبنظام التعويض ونظام التعويض عنها .

وتعتبر شركة التامين هي المسؤولة عن التعويض الناتج عن حوادث السيارات التي تؤدي إلى إصابة جسمانية للأشخاص ، سواء كانوا ركابا أو من الغير وكذا أمتعتهم.

إلا أن المشرع على الرغم من جعل التامين إلزاميا إلا انه نص على عدم سريانه بالنسبة للسكك الحديدية باعتبار أن شركة السكك الحديدية هي التي تعوض وهذا ما نصت عليه وأكدته المادة الثالثة من الأمر 15/74 السالف الذكر على أن :

"لا تسري إلزامية التامين المنصوص عليها في هذا الأمر، على أن النقل في السكك الحديدية ." كما أن الدولة أيضا معفاة من الالتزام بالتامين باعتبار انه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراسها والتي نصت عليها المادة الثانية من الأمر 15/74 .

وفي حالة تعدد المدينين في دعوى المسؤولية فلا تضامن بينهم إلا باتفاق أو نص قانوني وهذا ما أكدته المادة 217 من القانون المدني الجزائري¹.

المطلب الثاني : شروط قيام دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص :

يترتب عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر قيام مسؤوليته المدنية ، أي مسؤوليته العقدية ، كون أن مصدر هذا الالتزام عقد النقل المبرم بين الناقل والمسافر ، وتتحقق المسؤولية العقدية إذا امتنع المدين عن تنفيذ التزامه العقدي أو نفذه على وجه معيب الحق ضررا بالدائن فهي جزاء له والعقد هو مصدر نشوءها ، لذلك فإنها تخضع لإحكامه ، وعليه فانه لقيام المسؤولية في هذا الإطار يجب توافر عدة شروط يجب أن نبينها في النقاط الموالية :

¹ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 445 .

الخطأ العقدي (الفرع الأول) .

الضرر العقدي (الفرع الثاني) .

العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (الفرع الثالث) .

الفرع الأول : الخطأ العقدي :

إن عدم تنفيذ المدين لالتزامه التعاقدى وعوده عنه أو التأخير في تنفيذه يعتبر في ذاته خطأ يوجب مسؤوليته .

ويمكن تعريف الخطأ العقدي على انه انحراف ايجابي أو سلبي في سلوك المدين يؤدي إلى مؤاخذته ، ومعيار هذا الانحراف هو مجافاة مسلك المدين لمسلك الشخص العادي أو ما يسمى رب الأسرة المعني بأمور نفسه ، وفكرة الشخص العادي فكرة مجردة يرجع في تحديدها إلى الرجل العادي في طائفة الناس التي ينتمي إليها المدين .¹

وقد يكون التزام المتعاقد التزاما بتحقيق نتيجة أو غاية ، كالتزام الناقل بتوصيل المسافر إلى مكان معين حسب العقد المتفق عليه ، وفي هذه الحالة يتوفر الخطأ العقدي إذا لم تتحقق النتيجة وهي التوصيل بصرف النظر عما بذله المتعاقد من جهد أو عناية .

وقد يكون التزام المتعاقد التزام ببذل عناية ، كالتزام الموعد بالمحافظة على الوديع ، في هذه الحالة يتوفر الخطأ العقدي إذا لم يبذل المتعاقد العناية المطلوبة وهي عناية الرجل العادي ، ما لم ينص المشرع على عناية اكبر أو اقل .

يرى الاتجاه السائد في الفقه أن المشرع اخذ بطريق غير مباشر بمبدأ المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير ويستند في ذلك إلى نص المادة 2/178 ق.م.ج² ، فيقرر المبدأ العام في المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير بطريق غير مباشر لأنه يستفاد ضمناً من انه مادام يجوز

¹ - أنور سلطان ، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2007 ، ص 232 .

² - تنص المادة 2/178 ق م ج ، ص 30 ، على أن : " وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى ، إلا ما ينشا عن غشه أو خطئه الجسيم ، غير انه يجوز للمدين أن يشترط إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه ."

للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الخطأ الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه،
فذلك لا يستقيم إلا إذا كان هو في الأصل مسؤولاً عن خطأ هؤلاء الأشخاص فيستطيع بالاتفاق
أن ينفي هذه المسؤولية.¹

ويشترط لقيام المسؤولية العقدية عن فعل الغير إن يكون هناك عقد صحيح بين المدين وهو
المسؤول وبين الدائن وهو المضرور ، وان يرتكب الغير للخطأ العقدي مع تجرد المتعاقد نفسه
من ارتكاب أي خطأ قد يشارك في عدم تنفيذ الالتزام ، وان يعهد المدين إلى الغير بتنفيذ
الالتزام وان يمارس هذا الغير حقا من حقوق المدين برضاه الصريح أو الضمني ، ويختلف
الطرف المكلف بإثبات الخطأ العقدي حسب طبيعة الالتزام الذي اخل به المدين وما إذا كان
التزاما بتحقيق نتيجة أو التزاما ببذل عناية.²

أما بالنسبة للخطأ العقدي في المسؤولية عن الأشياء فان هذه الأخير تتحقق إذا كان الضرر
الذي أصاب احد الدائنين قد حدث بفعل الشيء، مثال في عقد النقل الذي ينفذه الناقل بوسيلة
النقل ، فيصاب الراكب نتيجة لاصطدام القطار أو السيارة ، فهنا تقوم مسؤولية أمين النقل وهي
مسؤولية عقدية وليست تقصيرية لوجود عقد بينه وبين الراكب ويكون أساس هذه المسؤولية ليس
فعل أمين النقل الشخصي بل فعل الشيء.³

الفرع الثاني : الضرر العقدي :

الضرر بوجه عام هو الأذى أو التعدي الذي يصيب حق أو مصلحة مشروعة لشخص ما ،
وإما قد يكون ماديا أو أدبيا فالضرر يعد الركن الأساسي في قيام المسؤولية المدنية ففلا تكون
مسؤولية بدون ضرر ، فالضرر المادي هو الذي يصيب الشخص ففي ذمته المالية أو في
جسمه أو انتقاص من حقوقه المالية أو بتقويت مصلحة مشروعة له ذات قيمة مالية كالمسافر
الذي يصاب بحادث أثناء السفر .

¹ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 395 .

² - نفس المرجع ، ص 411 .

³ - أنور سلطان ، مرجع سابق ، ص 238 .

أما الضرر الأدبي فهو ما يصيب الشخص في حساسيته كالآلم ، أوفي شعوره وعاطفته ويختلط الضرر الأدبي بالضرر المادي وذلك ما يترتب على حادث تصادم من تشويه في جسم المسافر ونقص في قدرته على العمل ، وفي هذه الحالة يراعى جنس المصاب وسنة وموضع التشويه في جسمه .¹

وفي فقه القانون يجب أن يكون للضرر شروط وهي أن يكون الضرر حالا ، مباشرا ، متوقعا سواء كان ضررا ماديا أو أدبيا، حيث أن الضرر حالا أي وقع بالفعل ويكون محققا يمكن تقدير التعويض عنه ، ويجوز كذلك التعويض عن الضرر المستقبل طالما كان محقق الوقوع أي سيقع حتما ، مثال ذلك أن شركة النقل مسؤولة عن إصابة ركابها نتيجة خطأ في النقل سواء كانت هذه الإصابة حالا أم كان مداها سيعرف مستقبلا كإصابة في الساق قد تؤدي إلى قطع الساق أو الشلل فيه فهذه إصابة يظهر مداها في المستقبل .

أما الضرر المباشر فهو ما كان نتيجة طبيعية لخطا المتعاقد بحيث لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول، كما قد يكون ضرر مباشر غير متوقع بحيث يسأل المتعاقد عن الضرر المباشر غير المتوقع إذا ارتكب غشا أو خطأ عمديا أو خطأ جسيما وهو في حكم الخطأ العمدى، لان من يرتكب غش ينبغي أن يسأل عن كافة الأضرار التي نتجت مباشرة عن خطئه سواء كانت متوقعة أم غير متوقعة .

كما هناك الضرر المتوقع أي الضرر الذي يتوقعه الشخص العادي عند إبرام العقد نتيجة عدم تنفيذ العقد أو التأخر في تنفيذه .²

ويقع عبء إثبات الضرر على الدائن لأنه هو من يدعيه ، ولا يكفي إثبات عدم تنفيذ المدين لالتزامه ولو كان التزاما بتحقيق نتيجة لافتراض وقوع الضرر ، لأنه قد لا ينفذ المدين التزامه ومع ذلك لا يصيب الدائن أي ضرر ،مثال على ذلك لو تأخر مسافر عن رحلته في الطائرة

¹ - مكيد نعيمة ، التعويض عن الأضرار الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص ، دراسات قانونية ، العدد 16 ، 2013 ، الجزائر ، ص 127 .

² - عبد الوهاب عرفة ، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية (عقدية - تقصيرية) ، وأحكام النقص الصادرة فيها ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 32 .

ثم تبين أن الرحلة قد ألغيت أو أجلت ، هنا لم يصب المسافر أي ضرر من جراء تأخر الناقل بنقله في الوقت المتفق عليه .¹

الفرع الثالث : العلاقة السببية :

لا تقوم المسؤولية المدنية بدون العلاقة السببية فلا يكفي إن يقع الخطأ من المدين وان يلحق الضرر بالدائن حتى تقوم المسؤولية العقدية وإنما يلزم أن تكون هناك علاقة سببية بين خطأ المدين والضرر الذي وقع وإذا وجدت تلك العلاقة قامت المسؤولية ، وإذا لم توجد تلك العلاقة كان مصير دعوى التعويض الرفض ،² بحيث نص على ذلك المشرع الجزائري في المادة 124 ق.م.ج على أن : " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض " .

وبما أن العلاقة السببية شرط أساسي لقيام المسؤولية ، فإنه كثيرا ما يصعب تقدير هذه الرابطة بسبب تعدد ظروف الأحوال وتداخلها بحيث لو تخلف احد هذه الظروف أو تأخر أو تقدم لما وقع الفعل الضار الذي نجم عن اجتماعها كلها في وقت واحد ، وكذلك في حالة تعدد الأسباب وكان من المتعذر تحديد السبب الحقيقي للضرر فقد وجدت نظريتان وهي نظرية تكافؤ الأسباب ونظرية السببية الفعلية أو السبب المنتج .³

أولا : نظرية السبب المنتج أو السببية الفعلية :

نادي بها الفقيه "فون كريس" والتي مفادها أن العوامل التي تكون سببا في حدوث الضرر لا يمكن أن تكون متعادلة وإنما هناك أسباب منتجة أصلية وأخرى عارضة لا تكفي لإحداثه ، فالسبب الفعال هو السبب الحقيقي للضرر ، أما السبب العارض فهو السبب الغير مألوف الذي ليس من شأنه أن يحدث ضررا وفقا للمجرى العادي ، إما السبب المنتج أو السبب

¹ - أنور سلطان ، مرجع سابق ، ص 239 .

² - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 428 .

³ - منذر الفضل ، الوسيط في شرح القانون المدني ، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية العربية والأجنبية ، آراء فقهاء وأحكام القضاء ، العراق ، ط 1 ، 2006 ، ص 344 .

المألوف فهو الذي يحدث ضررا بحيث لولاه لما وقع الضرر ، وعند تحديد المسؤول يجب الوقوف عند السبب المنتج في إحداث الضرر دون السبب العارض .¹

ثانيا : نظرية تكافؤ الأسباب :

نادى بها الفقيه الألماني " فون بيري " ، ومفادها انه يجب الاعتداد بكل سبب اشترك في إحداث الضرر ولو كان سببا بعيدا ، لان جميع الأسباب التي تداخلت في وقوع الضرر تعتبر أسباب متكافئة .

ولمعرفة أن ما إذا كان السبب متكافئا يكفي أن نتساءل ما إذا كان الضرر واقعا ولو لم يشترك هذا السبب أم لا ؟ .

فإذا كان الجواب بالإيجاب فلا يعتد بهذا السبب وإذا كان الجواب بالنفي فيتعين الاعتداد به .

بعد دراسة النظريتين نجد الفقه والقضاء الفرنسي كان يميل إلى نظرية تكافؤ الأسباب لبساطتها أما الآن ، فالظاهر هو ترجيح نظرية السبب المنتج بالرغم مما قد تؤدي إليه هذه النظرية من تحكم القضاء ، إذ لا يمكن تقييد القاضي بمعيار معين في الكشف عن السبب المنتج وكل ما يمكن تطلبه هو أن يكون هذا السبب هو الغالب من بين مختلف الأسباب التي تداخلت في إحداث الضرر .²

وفيما يتعلق بإثبات العلاقة السببية يتعين الرجوع إلى القواعد العامة ، بمعنى انه يكون على المدعي ، أي على الدائن إثبات ما يدعيه من أن الضرر اللاحق به نتيجة لخطا المدين في عدم تنفيذ التزامه ، ولكن ليس معنى ذلك أن على الدائن إثبات انتفاء السبب الأجنبي ، بل يكفي أن يثبت أن الضرر الذي أصابه هو نتيجة معقولة لخطا المدين فان اثبت ذلك قامت قرينة قضائية على العلاقة السببية بين خطا المدين والضرر الذي أصاب الدائن ويكون على المدين إذا أراد دفع مسؤوليته أن يثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.³

¹ - مندر الفصل ، مرجع سابق ، ص 345 .

² - أنور سلطان ، مرجع سابق ، ص ص 234 235 .

³ - عبد الوهاب عرفة ، مرجع سابق ، ص 45 .

المبحث الثاني : انقضاء مسؤولية الناقل والإعفاء منها :

سبق واشرنا بان المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للأشخاص يتحقق إذا اخل الناقل بالتزاماته وتسبب بأضرار للمسافر ويتولد عن هذا الضرر لجوء المضرور إلى رفع دعوى أما القضاء وتعتبر هذه الأخيرة من أهم الدعاوي التي تتقدم للقضاء الهدف من إقامتها الحصول على تعويض الضرر الذي لحق برافع الدعوى .

كما يعتبر التعويض كأثر قانوني ناتج عن ثبوت المسؤولية في حق الناقل فهو الوسيلة التي تؤدي إلى محو الضرر أو التخفيف من وطأته ، حيث سنتناول في هذا المبحث التعويض كجزء في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص (المطلب الأول) ، كما سنرى أن للناقل الحق في أن يواجه الراكب أو من رفع هذه الدعوى بأسباب يكون الغرض منها دفع مسؤوليته وهذا لما اقر له القانون ذلك (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: التعويض كجزء في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص :

يعرف التعويض بأنه وسيلة القضاء إلى إزالة الضرر أو التخفيف من جسامته وهو الجزء الذي يترتب على قيام المسؤولية المدنية ، ويعتبر الوسيلة 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 بدا 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.¹

ومن خلال ما سبق سنحاول في هذا المطلب تبين أنواع التعويض (الفرع الأول) و كذلك تقدير التعويض (الفرع الثاني) .

¹ - علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري ، الطبعة 6 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 ، ص 162 .

الفرع الأول : أنواع التعويض :

تنص المادة 132 ق.م.ج على انه :

" يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف ، ويصح أن يكون التعويض مقسما ، كما يصح أن يكون إيرادا مرتبا، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بان يقدر تأمينا .

ويقدر التعويض بالنقد ، على انه يجوز للقاضي تبعا للظروف وبناءا على طلب المضرور، أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه ، أو أن يحكم وذلك على سبيل التعويض ، بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع . "

ويتضح من نص المادة 132 أن القاضي هو من يحدد طريقة التعويض ، فهناك التعويض لاتفاقي وهناك التعويض القانوني وهذا ما سنراه بهذا الصدد :

أولا : التعويض الاتفاقي :

ويقصد بالتعويض الاتفاقي هو أن يتفق الدائن والمدين مقدما على تقدير التعويض بالنص عليه في العقد الأصلي أو في اتفاق لاحق قبل حدوث الضرر ، أن لم ينفذ المدين ما التزم به أو تأخر في تنفيذه وذلك لحمل المدين على ما التزم به ¹.

ولقد 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 وتعويضا للدائن عما يصيبه من ضرر بسبب ذلك ² .

كما عرفه عبد الرزاق السنهوري بأنه : " التعويض الذي يقوم بتقديره المتعاقدان مقدما بدلا من تركه للقاضي والذي يستحقه الدائن إذا لم يقم المدين بتنفيذ التزامه ، وهذا هو التعويض من

¹ - السعدي محمد صبري ، شرح القانون المدني الجزائري ، النظرية العامة للالتزام ، الجزء الأول ، ط1 ، دار الهدى للطباعة والنشر ، الجزائر ، 2007 ، ص 162 .

² - سليمان مرقص ، موجز أصول الالتزامات ، مطبعة لجنة البيان العربي ، القاهرة ، مصر ، 1961 ، ص 675 .

جراء عدم التنفيذ أو قد يتفقان على مقدار التعويض المستحق في حالة تأخر المدين في تنفيذ التزامه ، وهذا هو التعويض عن التأخر في التنفيذ.¹

ومن التعريفات السابقة نستنتج ما يلي :

- يعتبر التعويض الاتفاقي اتفاق سابق عن وقوع الضرر .
- محل التعويض الاتفاقي غالبا ما يكون دفع مبلغ من النقود .
- أن كل من التعريفات السابقة يركز على الهدف والغاية من التعويض لاتفاقي وان كل منهما يمثل مدرسة قانونية فقد اعتبر التعويض لاتفاقي شرطا جزائيا الغاية منه هو معاقبة المدين على الإخلال بالتزام الملقى على عاتقه بموجب العقد ألا وهو عقد النقل .

بالإضافة إلى ما سبق فان التعويض الاتفاقي يلعب دورا كبيرا في إضفاء صفة الإلزامية على العقود ، الأمر الذي يساعد على تنفيذها هذا بالإضافة إلى انه 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 الاستعانة بالخبراء مما يؤدي إلى توفير الوقت والجهد والمال الواقع سواء على عاتق المتعاقدين أم على عاتق القضاء.²

ثانيا : 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 .

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 .

¹ - عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الالتزام بوجه عام ، الإثبات آثار والتزام ، ج 2 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1968 ، ص 851 .

² - العرابوي نبيل صالح ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري ، رسالة نيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم سياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2010 ، ص 471 .

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 .

إن الهدف الأساسي في التعويض هو جبر الضرر، وعلى ذلك متى اثبت 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 الجسيم¹، مثال عن الضرر المتوقع : أن شركة النقل أثناء نقلها للأمتعة المسافرين تتوقع بأنها ملابس وحاجات شخصية وإذا ضاعت الحقيبة 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 .²

الفرع الثاني : تقدير التعويض :

لما كانت الغاية من التعويض محو الضرر أو التخفيف من وطأته ، فإن تقدير التعويض لا يتأثر بدرجة الخطأ من الجسامة أو الضالة ، فقد يؤدي خطأ تافه إلى ضرر بالغ ، وبالعكس ذلك فقد يؤدي خطأ جسيم إلى ضرر يسر أو تافه فالعبرة في تقدير التعويض يكون بمقدار الضرر لا بدرجة الخطأ .

كما أن هذا التعويض يجب أن لا يتأثر بغنى المسؤول أو فقره ، بل يجب عند فرض التعويض أن ينظر إلى الضرر الحاصل الذي نتج عن فعل الناقل³، لذلك سنحاول في هذا الفرع بيان تقدير التعويض الممنوح للمضرور أو ذوي حقوقه الناتج عن إخلال الناقل بضمان سلامة المسافرين في عقد النقل البري .

¹ - السعدي محمد صبري ، مرجع سابق ، ص 156 .

² - قدارة خليل احمد حسن ، مرجع سابق ، ص 264 .

³ - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 258 .

أولاً : تقدير التعويض عن الأضرار البدنية :

يستحق الراكب تعويضاً عن الأضرار التي تصيبه أثناء عملية النقل كما في حالة إصابته بجراح ، أو يشمل التعويض عن مصاريف العلاج ومصاريف العجز وتعويض الأضرار المعنوية¹.

وقد نص القانون 15/74 وقانون 31/88 المعدل له مجموعة من الأضرار الجسمانية التي تلحق الضحية وهذا ما يوجد في ملحق يتضمن تحديد جدول التعويض لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم من قانون 15/74 و كذلك في الملحق المحدد لجول التعويضات لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم في القانون 31/88 ، بحيث هنالك قواعد لحساب التعويض عن العجز المؤقت ، وكذلك قاعدة الحساب الخاص بالعجز الدائم والكلي ، التعويض في حالة الوفاة ، التعويض المتعلق بالأضرار الجمالية ، التعويض عن التأخير، وهذا ما سنراه في ما يلي :

1- التعويض عن العجز المؤقت عن العمل :

العجز المؤقت عن العمل هو الذي لا يستطيع فيه المسافر القيام بعمل نتيجة الحادث لفترة محددة للمعالجة وقد يكون الهدف من التعويض هو تغطية جزء من دخل الضحية الذي انقطع بسبب توقفه عن العمل ويعطي له الحق في التعويض ، ويتم على أساس 80 % من راتب المصاب أو دخله المهني .

أما إذا كان المصاب بدون عمل فيحسب التعويض بنفس النسبة على أساس الأجر الوطني المضمون في مدة العجز المؤقت، وقد نص 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 اجر المنصب أو الدخل المهني للضحية² ."

¹ - العريايوي نبيل صالح ، مرجع سابق ، ص 483 .

² - قانون رقم 31/88 ، مؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق ل 19 يوليو سنة 1988 ، يعدل ويتم الأمر رقم 15/74 ، ج ر عدد 29 ، ص 1070 .

ونجد قرار للمحكمة العليا بتاريخ 1998/11/06 ، رقم الملف 201297 والتي جاء في حيثيات هذا القرار على أن :

" التعويض عن العجز المؤقت عن العمل يمنح للضحية التي لم تتقاضى أي مرتب أثناء مدة عجزها عن العمل كما يعوض عن العجز المؤقت على أساس 100 % من اجر المنصب أو الدخل المهني للضحية ... " ¹

2- التعويض عن العجز الدائم أو الكلي :

العجز يعني عدم القدرة على العمل ، وان كان من المتصور حدوثه فجأة فان له آثاره الاقتصادية على الفرد وأسرته ن وقد يصاب المسافر بعجز دائم في قواه الجسمية ويكون هذا العجز كليا لا يستطيع المصاب أن يقوم بأي عمل وتنتهي فترة العلاج دون شفائه .

وقد نص القانون 15/74 المعدل بالقانون 31/88 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 .

3- التعويض عن الأضرار الجمالية :

يتم التعويض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي وذلك بموجب خبرة طبية وهذا في العنصر الخامس من الملحق " أ " للقانون 31/88 .

ويدفع للمسافر المصاب تعويضات عن الضرر الجمالي الذي لحقه من جراء الحادث إلى غاية 2.000 د.ج ، وإذا زادت قيمة التعويضات المستحقة عن الضرر الجمالي عن المبلغ 2.000 د.ج إلى غاية مبلغ 1.0000 د.ج ، تدفع شركة التأمين 50 % من التعويض المستحق عن الضرر .

¹ - صقر نبيل ، حوادث المرور ، نسا وفقها وتطبيقا ، دون طبعة ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2012 ، ص 194 .

ولا يمكن تجاوز مبلغ 6.000 د.ج وهذا بالنسبة للقانون رقم 15/74.¹

4-التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية :

حسب الأمر رقم 15/74 فان جميع المصاريف الطبية والصيدلانية يتم التعويض عنها بالكامل لكن بشرط تقديم الوثائق الثبوتية ومستندات طبية أو إدارية تثبت المصاريف وإلا فانه يحرم من التعويض وتمثل هذه المصاريف بحسب ما جاء في الملحق " أ " للقانون 31/88 كما يلي :

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

وإذا تعذر على المضرور تسبيق هذه المصاريف ، جاز للمؤمن منحه ضمانا بها بصفة استثنائية .²

5-التعويض عن ضرر التألم :

لم يكن التعويض عن هذا النوع مقررا في القانون 15/74 ، وإنما جاء به قانون 31/88 الذي أعطى الحق للمضرور للمطالبة بالتعويض عن هذا النوع من الأضرار .

يتم التعويض عن ضرر التألم بموجب خبرة طبية وهي كما يلي :

- ضرر التألم المتوسط : يعوض على أساس ضعف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث .

¹- مرفقة محمد ، مرجع سابق ، ص 58 .

²- قانون رقم 31/88 ، مرجع سابق ، ص 1070 .

- ضرر التألم الهام : يعوض على أساس أربع مرات من قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث .

يضاف إليه التعويض عن الضرر المعنوي الذي ينجم عن وفاة أب ، أم ، أخ .. ، والتعويض هنا يجب إن يقاس على درجة المعاناة ، وهذا الأمر صعب التقدير نظرا لارتباطه بكيان الإنسان وشعوره ، كما منح قانون 15/74 لذوي الحقوق الحق بالتعويض عن الأضرار المادية عند وفاة الضحية وهو يختلف بحسب ما إذا كانت الضحية بالغة أم قاصرا¹.

- التعويض في حالة ما إذا كانت الضحية بالغة : بالعودة إلى القانون 15/74 فان أساس الرأس المال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد بضرب قيمة النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية في نسبة 100 %، ويوزع هذا الرأس مال على النحو التالي :

- الزوج 30 %.

- لكل واحد من الأولاد ، من الولد الأول والثاني القاصرين والمكفولين 15% .

- لكل واحد من الولد الثالث القاصر ومن يليه المكفولين 10 %.

- الأب وإلام تحت الإعالة 10% .

- الأشخاص الآخرون تحت الإعالة 10% .

ويشترط أن لا يتجاوز النسب المئوية لذوي الحقوق نسبة 100% ، من الدخل السنوي للضحية ، فإذا تجاوز المجموع هذه النسبة تخفض التعويضات لكل واحد منهم تخفيض مناسباً².

- التعويض في حالة ما إذا كانت الضحية قاصرا : يتم التعويض في حالة وفاة قاصر لا يمارس نشاطا مهنيا ، لفائدة الأب وإلام بالتساوي أو الولي كما يلي :

- إلى غاية 6 سنوات : ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث .

¹- صحراوي أمجد ، مجمع النصوص المتعلقة بحوادث السير والتعويض عنها ، دار هومو للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر، 2012 ، ص 208 .

²- نفس المرجع ، ص ص 208 209 .

- ما فوق 6 سنوات والى غاية إتمام 19 سنة : ثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث .

في حالة وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة التعويض ولا يشمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة .

إما بالنسبة لمصاريف الجنازة فقد حددها المشرع في ملحق قانون 31/88 ، على انه التعويض الممنوح مقابل مصاريف الجنازة بخمسة أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث .¹

ثانيا : تقدير تعويض الراكب عن أضرار التأخير :

لا يعتبر التأخير في حد ذاته دليل على وجود ضرر يستحق التعويض ، بل يجب أن يثبت الراكب انه ثمة ضرر قد لحقه جراء هذا التأخير لكي يستحق التعويض عنه .

فقد يكون الضرر الناجم عن التأخير ماديا أو أدبيا ، فمثال الضرر المادي هو الحالة التي لا يتمكن فيها الناقل من إيصال المسافر إلى المكان المقصود فيتأخر الراكب نتيجة ذلك ويعد هذا ضررا .

إما عن الضرر الأدبي فيمكن تصوره في الحالة التي يتأخر فيها الراكب عن حضور تشييع جنازة شخص عزيز عليه ، ويشمل التعويض هنا عن الضرر المباشر المتوقع ، فيكون الناقل مسؤولا عن ما لحق الراكب من خسارة وما فاتته من كسب .²

وبالنسبة للقانون الجزائري فقد نص على الأضرار الناشئة عن التأخير في المواد 176 ق.م.ج والتي نصت على أن : " إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه ، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه ، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه . " ، والمادة 181 ق.م.ج والتي نصت على أن : " لا ضرورة لأعذار المدين في الحالات التالية : إذا تعذر تنفيذ الالتزام أو

¹ - صقر نبيل ، مرجع سابق ، ص ص 24 25 .

² - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 265 .

أصبح غير مجد بفعل المدين ، إذا كان محل الالتزام تعويضا ترتب عن عمل مضر ، إذا كان محل الالتزام رد شيء يعلم المدين انه مسروق ، إذا صرح المدين كتابة انه لا ينوي تنفيذ التزامه .

مع الإشارة إلى وجوب توجيه أعذار قبل ممارسة الدعوى حسب نص المادة 179 من القانون المدني : " لا يستحق التعويض إلا بعد اعذار المدين ما لم يوجد نص مخالف لذلك " .

المطلب الثاني : إعفاء الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه :

تنشأ مسؤولية الناقل التعاقدية عن إخلاله بأحد الالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل ، والذي يترتب عليه حصول ضرر للمسافر أثناء تنفيذه ، فيطالب بتعويضه عن هذا الضرر، غير أن الناقل يمكن له مواجهة المسافر بأسباب يستهدف منها إعفاؤه من المسؤولية كليا أو جزئيا وهذه الأسباب قد تكون قانونية وهي التي تحدد بنصوص صريحة من القانون (الفرع الأول) ، أو أسباب اتفاقية والتي تحدد باتفاق بين الناقل والراكب (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية :

يعتبر التزام المدين بضمان السلامة في عقد النقل التزام بتحقيق نتيجة ، وليس ببذل عناية فلا يستطيع أن يدفع مسؤوليته ببذل العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر ، وليس أمامه إلا قطع العلاقة السببية بين خطئه والضرر الواقع بإثبات السبب الأجنبي¹ ، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 63 من القانون التجاري : " يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من اجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط إن يثبت ذلك أن ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر " .

بحيث يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته في حالات محددة حصرا في القانون ، وهي القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ ، وفعل الغير ، وخطا المتضرر نفسه المسافر حيث جاء في نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري : " إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 220 .

فيه كحادث مفاجئ ، أو قوة القاهرة ، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك .

أولاً: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ :

بالرجوع إلى نص المادة 127 من القانون المدني فإنه يتضح لنا أن المشرع الجزائري أعطى للناقل إمكانية إبعاد المسؤولية عنه وذلك بالتمسك بإحدى الوسائل التي حددها له وهي القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ .

إن اعتبار القوة القاهرة والحادث المفاجئ كسبب من أسباب دفع المسؤولية عن الناقل ، محل خلاف في الفقه والقانون من حيث الاقتصار عليهما كحالة واحدة لا فرق بينهما في دفع المسؤولية ، أو ضرورة التمييز بينهما والإبقاء على القوة القاهرة دون الحادث المفاجئ لدفع المسؤولية . فذهب أصحاب الرأي الأول للقول إلى عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ من حيث اعتبار كل منهما سببا أجنبيا يعتمد عليه الناقل في دفع مسؤوليته ، ويشترطون في السبب الأجنبي أن لا يمكن توقعه ولا باستطاعة الناقل دفعه ، بحيث يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا سواء كان في قوة القاهرة أو الحادث المفاجئ .¹

وقد فرق أصحاب الرأي الثاني بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ ، بحيث أنهم يرون انه يحق للناقل دفع مسؤوليته إذا نجم عن الحادث عن قوة القاهرة أما إذا كان سببه حادث مفاجئ فالناقل يتحمل ما يصيب الراكب من أضرار .

وعندهم أن القوة القاهرة التي تنفي مسؤولية الناقل هي الحادث الخارجي الذي لا يمكن توقعه من قبل الناقل ، وليس باستطاعته تفاديه بحيث يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلا ، كحوادث الطبيعة منها الزلازل ، الفيضانات ، الحروب ، وأوامر السلطة.²

أما الحادث المفاجئ فهو أمر ينتج من ذات الشيء أي أداة النقل ، ولا ينتج عن فعل خارجي وبما انه يتصل بنشاط الناقل فلا يمكن أن يعفيه من المسؤولية ، حتى وان لم يكن متوقعا أو غير ممكن السيطرة عليه ، ولهذا فالحوادث الفجائية لا شكل قوة القاهرة طالما أنها حوادث متعلقة

¹ - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 190 .

² - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 90 .

بواسطة النقل وليست خارجة عنها ، ويمكن التغلب عليها ولو بصعوبة ، إذا ما كان هناك استعداد من طرف الناقل ومثال ذلك كسر مقود السيارة أو تعطل آلة الوقوف أو وفاة السائق وهو على عجلة القيادة .

إن هذه التفرقة بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ لا تخلو من الصحة وقد كان القصد منها الحد من حالات القوة القاهرة وتوسيع مسؤولية الناقل .¹

ولكي يعفى الناقل من المسؤولية بسبب قوة القاهرة يجب أن يتوفر العناصر التالية :

- 1-عدم التوقع .
- 2-عدم الدفع .
- 3-سبب الحادث يكون خارجي .

1-عدم التوقع :

يجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب الناقل ولا من جانب المسافر ، وان عدم التوقع يجب أن يكون المعيار فيه موضوعيا وليس ذاتيا بحيث ينظر إلى المعيار الموضوعي وقت وقوع الحادث في المسؤولية التقصيرية ووقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية ، كما يعتد بعدم التوقع المطلق لا النسبي فإذا تمكن توقع الحادث حتى ولو استحاله دفعه لا نكون أمام قوة القاهرة وبالتالي لا يمكن اعتباره سببا معفيا من المسؤولية .

2-عدم الدفع :

قد يكون الحادث غير ممكن التوقع لكن يمكن مقاومته أو اجتنابه بعد أن وقع ، وهذا يعني أن عنصر عدم الدفع مستقل تمام الاستقلالية عن عنصر عدم التوقع ، لذلك لا تعتبر قوة القاهرة الحادث الذي يستحيل توقعه وفي الإمكان دفعه .

كما انه معيار موضوعي كما هو معمول به في عنصر عدم التوقع .²

3-سبب الحادث يكون خارجي :

¹ - عبد الحميد شواربي ، مرجع سابق ، ص 317 .

² - العريايوي نبيل صالح ، مرجع سابق ، ص ص 229 230 .

ويشترط في القوة القاهرة كسبب أجنبي يعفي الناقل من مسؤوليته أن تكون خارجية عن فعل الناقل ونشاطه ، فان الحادث الذي يمثل القوة القاهرة هو الحادث الذي لا يكون متصلاً بخطأ ينسب إلى الناقل ، وان يكون غير ممكن التوقع مستحيل الدفع ثم أن يكون خارجاً عن دائرة الناقل ، وقد كان الفقيه "اكسنير" أول من نادى بوجود توافر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل وهو يستلزم في هذا العنصر الخروج المادي عن منشآت الناقل.¹

فإذا وقع حادث قطار تبين أن سببه هو خروج العجلة عن السكة الحديدية فان هذا لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة ، لان العيب في القطار وكان بإمكان الناقل تفاديه بالتأكد من سلامة القطار ومراقبته جيداً قبيل الانطلاق ، أما في حالة سقوط صاعقة تؤدي إلى إتلاف السكة مما يتسبب في حادث فان ذلك يعد من قبيل القوة القاهرة الخارجية التي لا يمكن دفعها ولا يمكن توقعها .

فقد أقرت محكمة النقض الفرنسية في هذا الصدد بإعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية عن إصابة مسافر بشظايا الزجاج نتيجة سقوط شجرة على القطار مملوكة لأحد الخط الحديدية وتبعد عنه بـ 15 متراً واعتبر العاصفة البالغة العنف التي أدت إلى اقتلاع الشجرة حادثاً مفاجئاً يفي بالمسؤولية . وعلى هذا فانه متى كانت القوة القاهرة بكل شروطها سبباً لوقوع الضرر ، استأثرت وحدها في إحداثه دون أن تترك مجالاً لأي سبب آخر فالقوة القاهرة هنا تنفي العلاقة السببية بين فعل المسؤول والمضروب كالعاصفة فهي غير متوقعة ولا يمكن دفعها ولها صفة خارجية.²

ثانياً : خطأ المسافر :

قد يعفى الناقل من المسؤولية إذا تسبب المسافر وحده في وقوع الضرر ، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعها ومن أمثلته نزول المسافر من الجانب الأيسر من القطار ويتعرض لحادث من طرف قطار آخر أو صعوده إلى هنا نجد أن المضروب هو الذي قام بخطأ تجاه نفسه ، ولكي يعفى الناقل من المسؤولية وجب عليه إثبات خطأ المضروب، وان هذا الخطأ

¹ - مختار رحمانى محمد ، مرجع سابق ، ص 96 .

² - نفس المرجع ، ص ص 100 101 .

السبب الوحيد لوقوع الضرر ، كما أن نزول المسافرين من وسيلة النقل أثناء سيرها وتم إصابة المسافرين بأضرار هنا يعد خطأ المسافرين وهذا سبب من أسباب زوال المسؤولية عن الناقل .¹

وتطبيقا لهذا فقد قضت محكمة ليم فيل (lime ville) الفرنسية بتاريخ 1936/11/30 الذي جاء فيه " بان المسافر الذي يجتاز السكة الحديدية ولم يحترم اللوائح فتعرض لحادثة ، فان شركة السكك الحديدية رغم افتراض مسؤوليتها تعفى من المسؤولية لأنها اتخذت كل تدابير و إجراءات إعلام ، ويرجع هذا لسبب خطأ المسافرين في إهماله أو عدم اخذ احتياطاته .²

وقد برز موقف القضاء الفرنسي في معالجته لمثل هذه الحالات من خلال حكم محكمة الاستئناف بباريس في 1934/10/29 أن شركة السكك الحديدية بتسليمها تذكرة السفر للمسافر فإنها تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان السلامة ، وهنا المسافر ليس معفى من اتخاذ الحيطة و الحذر لضمان سلامته فعليه التأكد قبل النزول من القطار أن نزوله دون أي خطر ، وبالتالي عدم الانتباه يشكل سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية ، ومنه فان الالتزام بضمان السلامة الذي كان التزاما من جانب واحد أصبح يلزم طرفي العقد .³

كما انه قد يكون هناك إعفاء جزئي لمسؤولية الناقل وهذا إذا حدث ضرر للمسافر ولم يكن بسبب فعله الوحيد وإنما قد ساهم معه الناقل في ذلك الضرر، فهذه الحالة لا تعطي للناقل حق دفع مسؤوليته لان فعل المتضرر لا ينفى المسؤولية عن الناقل إلا إذا استغرق الضرر بان كان السبب الوحيد في إحداثه .

واستنادا إلى ذلك فقد ذهب القضاء والفقهاء إلى أن الناقل لا يعفى من المسؤولية العقدية نهائيا عندما يجتمع خطأ الراكب المتضرر مع خطأ الناقل في التسبب في حدوث الضرر الواقع جراء ذلك ، فالناقل في هذه الحالة يظل مسؤولا عن الضرر بحسب أهمية واثر خطئه في الحادث .⁴

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 221 .

² - مختار رحمانى محمد ، مرجع سابق ، ص 103 .

³ - نفس المرجع .

⁴ - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 210

ووفقاً لهذه القاعدة فيلتزم الناقل بالتعويض بنسبة الخطأ الذي اشترك فيه ، ومنه يكون ملزم بدفع تعويض جزئي للمسافر يقدره القاضي بحسب أهمية واثـر هذا الخطأ الذي أدى إلى وقوع الحادث .¹

ثالثاً : خطأ الغير :

قد يصاب الراكب بضرر من طرف شخص أجنبي عن الناقل لا تربطه به أي علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف ، باعتبار أن الناقل يكون مسؤولاً عن أفعال تابعيه مسؤولية تعاقدية اتجاه الراكب ولكي يستطيع الناقل أن يتحلل من مسؤوليته عن الضرر الحاصل من الغير ، عليه أن يثبت أن هذا الخطأ غير متوقع وليس بإمكانه دفعه ، وانه هو السبب الوحيد للضرر الذي وقع.²

واشترط الفقه لفعل الغير حتى يكون سبباً لدفع مسؤولية الناقل ، أن لا يكون باستطاعته دفعه وكونه أيضاً السبب الوحيد في إحداث الضرر ، فإذا لم يستطع الناقل إثبات ذلك كان مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب ، ويقع عليه عبء إثباته .

ولقد كان الاجتهاد الفرنسي لا يأخذ بعين الاعتبار فعل الغير بصفة القوة القاهرة ليعفي الناقل من المسؤولية ، إلا انه عاد ووجب توفر هذه الصفة واستقر على ذلك على أساس أن الناقل إذا رأى الفعل الضار الصادر عن الغير وكان بإمكانه تقاديه ولم يفعل اعتبر مخطئاً ، ويكون خطاه شارك في إحداث الضرر ، وإذا تدخل الغير بفعله وحده في إحداث الضرر وكان الفعل غير متوقع وغير ممكن الدفع فالناقل يعفى إعفاء كلياً من المسؤولية .³

وقد أقرت محكمة النقض الفرنسية بعدم مسؤولية الناقل عن إصابة المسافرين بسبب خروج القطار عن الخط الحديدي ، بعد أن قام بتخريب هذا الخط رجال المقاومة أثناء الاحتلال ،

¹ - عبد الحميد شورابي ، مرجع سابق ، ص 409 .

² - عادل عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 211 .

³ - العريايوي نبيل صالح ، مرجع سابق ، ص 231 .

وكذلك في حالة إصابة راكب سيارة نتيجة توقف السائق فجأة لتفادي الاصطدام بدراجة تسيير أمامه غير منتظمة السير .¹

ولم ينص القانون التجاري الجزائري على فعل الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته تجاه الراكب واكتفت المادة 63 بذكر القوة القاهرة وخطا المسافر ، فالمشرع بذلك قد الحق فعل الغير بالقوة القاهرة لتشابه شروط قيام هذه الأخيرة فتكون سببا لنفي المسؤولية على الناقل ، في حين أن المشرع الجزائري قد نص على فعل الغير في القانون المدني كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية سواء الناشئة عن الأعمال الشخصية في نص المادة 127 ق م ، أو الناشئة عن حراسة الأشياء في نص المادة 138 ق م .

الفرع الثاني : الأسباب الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية :

لقد منح المشرع للناقل عدة وسائل قانونية يدفع بها مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالراكب ، إلا انه قد لا يكتفي بهذه الوسائل ، وإنما قد يسلك طريقا آخر من اجل إدراج شروط أو اتفاقات تهدر مسؤوليته وتخول له الإعفاء من المسؤولية الملقاة على عاتقه ، وفي هذا الخصوص يثور تساؤل في حالة إدراج الناقل هذا الشرط في سند النقل وبعد ذلك ارتكب خطأ، سواء كان مثبتا أو مفترضا فما حكم ذلك الشرط ؟ وهل كل شرط يدرجه الناقل يعفيه من المسؤولية الملقاة على عاتقه ؟ .²

أولا : بطلان كل شرط يعفي الناقل من المسؤولية عما يلحق المسافرين من أضرار بدنية :

إن حرية التعاقد تقف عند حدود السلامة الجسدية للإنسان ، هذه السلامة التي تجعل من كل اتفاق يقضي بالإعفاء من المسؤولية اتفاقا باطلا ، فشرط الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية العقدية في نطاق الالتزام بضمان السلامة يكون باطلا بطلانا مطلق ولا قيمة له لتعلقها بالنظام العام ، فالسلامة الجسدية لا يمكن أن تكون محلا لمثل هذه الاتفاقات.³

¹ - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 199 .

² - كناوي أمينة ، مرجع سابق ، ص 104 .

³ - وجدي عبد الواحد علي ، مرجع سابق ، ص 135 .

وتطبيقا لذلك نص المشرع الجزائري في نص المادة 65 ق ت ج على انه :

"يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين ."

ويتضح من نص المادة أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر بموجب عقد النقل ، وعليه لا يجوز للناقل اشتراط إعفاءه من هذه المسؤولية سواء كان مقدار هذا الإعفاء كليا أو جزئيا .

كما نجد أن المشرع الجزائري قد أورد نفس الحكم في نص المادة 71 ق ت ج والتي تخص الوكيل بالعمولة بحيث نصت المادة على انه :

" يعد باطلا كل اشتراط بإعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر "

والحكمة من إدراج المشرع لشروط الإعفاء من المسؤولية ، أنها تؤدي إلى انعدام وتعطيل التزام ضمان سلامة الراكب بدنيا طول فترة تنفيذ عقد النقل ، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة لا يعفيه منه سوى إثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر .¹

كما أن قانون التجارة المصري قد حسم هذه المسألة بالنص على بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تلحق بكيان الراكب وذلك في نص المادة 264 فقرة الأولى والتي نصت على أن :

" يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ، ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان ."²

ثانيا : الشروط المعفية والمحددة للمسؤولية :

¹ - العرياوي نبيل صالح ، مرجع سابق ، ص 234 .

² - شريف احمد الطباخ ، مرجع سابق ، ص 104 .

لقد استثنى المشرع من الشروط التي لا يجوز فيها الإعفاء من المسؤولية فيما يتعلق بنقل الأشخاص ، الحالة المتعلقة بشرط الإعفاء من المسؤولية عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تصيب المسافرين ، بشرط إن تكون مدرجة في سند النقل،¹ وهو ما نصت عليه المادة 66 من القانون التجاري الجزائري :

" يجوز للناقل ، استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها ومبلغ للمسافر ، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفائه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر ."

وفي هذا السياق اختلف الفقه في إدراج شروط تحدد مسؤولية الناقل أو تعفيه منها عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء عملية النقل وانقسم والى اتجاهين .

يرى أصحاب الاتجاه الأول انه يجوز للناقل بالاتفاق مع المسافر وضع شروط يكون القصد منها إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها ، ولو تعلق الأمر بإضرار جسدية إلا أنهم قصرُوا هذا الإعفاء على الأخطاء اليسيرة الناتجة عن فعل الناقل دون الأخطاء الجسيمة أو الغش² ، كما أنهم قد برروا موقفهم على أن المسافرين عندما ارتضى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدى فلا بد أن شروط العقد قد منحتة مزايا مقابل هذا الإعفاء ، وان شروط الإعفاء المتعلقة بجسم الإنسان لا تخالف النظام العام لان هذا الإعفاء لا يسمح بالمساس بحياة الغير أو صحته ، وإنما يقتصر أثره على إلغاء الحق في التعويض الناشئ عن هذا الضرر، فمحل اتفاق الإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة ليس جسم الإنسان أو الحقوق اللصيقة بالشخص .³

ويرى أصحاب الاتجاه الثاني بان أي شرط يدرجه الناقل يقضي باعفائه من المسؤولية التعاقدية عن الضرر الذي يصيب المسافرين في جسمه يعد شرطا باطلا بطلانا مطلقا ، ذلك انه لا يمكن أن تكون حياة الإنسان رهنا لتوقعات مستقبلية غير مضمونة ، وليس من العدل أن

¹ - كناوي أمينة ، مرجع سابق، ص 105 .

² - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 216 .

³ - عبد القادر أقصاصي ، مرجع سابق ، ص 459 .

تكون موضوعا لاتفاقات خاصة ، وان مثل هذا الاتفاق يؤدي إلى التقصير والإهمال والتهاون من طرف الناقل تجاه من ينقلهم، بحيث أن كل ما يتعلق بكيان المسافر الشخصي لا بد أن يكون أكثر صرامة ، ذلك أن المصلحة العامة تقتضي بذل أقصى قدر من اليقظة والانتباه إزاء المسافر وجميع الحقوق اللصيقة به ، ومن ثم لا يجوز أن يظل بغير جزاء أي مساس بشخصه أو أدنى اعتداء يقع على حق منها مهما كان الذي أدى إليه يسيرا فيقع باطلا كل اتفاق يعفي أو يخفف من المساس بسلامته .¹

¹ - عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص ص 217 218 .

الخاتمة

ينشأ الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص في ذمة الناقل ولمصلحة المسافر أثناء عملية النقل باعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل ، حيث يجب على الناقل إيصال المسافر إلى الجهة المتفق عليها سالما معافى .

ويكمن الهدف من تقرير الالتزام بضمان السلامة في حق الناقل، إنما كان لتوفير أكبر حماية للمسافر الذي يقع ضحية حادث عند تنفيذ عملية النقل باعتباره الطرف الضعيف ولا يكون ذلك إلا باعفائه من عبء إثبات خطأ الناقل لصعوبته خاصة أمام تطور وسائل النقل فمتى ثبت وقوع الحادث كان الناقل مخلا بالتزامه بمجرد إصابة المسافر وعندئذ تقوم مسؤوليته العقدية التي لا يمكن دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي.

نص المشرع الجزائري على الالتزام بضمان السلامة في المادة 62 ق.ت.ج والتي جاءت بصيغة الأمر ، مما يجعلها قاعدة آمرة لا يمكن الاتفاق على مخالفتها، وفي تحديد الطبيعة القانونية لهذا الالتزام ظهر اتجاهين هناك من يقول أن هذا الالتزام يكون ببذل عناية وهناك من يقول انه بتحقيق نتيجة وهذا الرأي الراجح بحيث يجب على الناقل تحقيق نتيجة وهي إيصال المسافر سالما معافى إلى المكان المتفق عليه.

كما أن المشرع الجزائري وضع نظام خاص بالتعويض عن الضرر الجسماني عن حوادث المرور وهذا بموجب الأمر رقم 15/74، المتعلق بالزامية التامين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 .

ولدفع مسؤولية الناقل عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة عليه إثبات أن الإصابة كانت نتيجة لسبب أجنبي كالقوة القاهرة ، أو خطأ المسافر ، وهذا ما جاء به المشرع الجزائري في نص المادة 63 من القانون التجاري : " يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط إن يثبت ذلك أن ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر " .

بحيث يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته وهذا بإثبات السبب الأجنبي، وهي القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، وفعل الغير، وخطا المتضرر نفسه المسافر حيث جاء في نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري: "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

وفي الأخير إن الالتزام بضمان السلامة وإن كان يحقق الحماية للمسافرين إلا أن المشرع الجزائري لم يواكب تطور نظام المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل البري للأشخاص خاصة مع التطور التكنولوجي والصناعي التي نشهده في الوقت الحالي، وبهذا نجد انه لا تتحقق الحماية الكافية واللازمة للمسافرين.

ومن خلال دراستنا نقترح بعض النقاط والتي ستكون في ما يلي :

- وجب على المشرع وضع قوانين يجب أن تكون أكثر تفصيلا وتوسيع نطاقها في مجال ضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص.
- وفي نطاق تهاون الناقل في نقل المسافرين وجب على المشرع تشديد العقوبات على الناقل المتهاون في خدمة المسافر مثلا السياقة واستعمال الهاتف النقال أو كذلك التجاوز السريع المؤدي للحوادث بنسبة كبيرة .. الخ .
- وجب على المشرع تعديل نص المادة 63 ق.ت.ج وذلك بإضافة خطأ الغير كسبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، مثلما فعل في المادة 127 من القانون المدني.
- وجوب وضع معايير خاصة تخصص للنقل، وهذا من خلال مراقبة جودة ونوعية الوسيلة التي يتم بواسطتها النقل من خلال كل ما تقدمه من الراحة والحماية الكافية للمسافر خاصة وأننا نلاحظ في السنوات الأخيرة على أن هناك بعض وسائل النقل لا تتوفر على المعايير الكافية لحماية المسافر.

قائمة المصادر و المراجع

أولا : الكتب :

- 1- أنور سلطان ، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2007 .
- 2- إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر، 1980 .
- 3- السعدي محمد صبري ، شرح القانون المدني الجزائري ، النظرية العامة للالتزام ، الجزء الأول ، ط 1 ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2007 .
- 4- حمد الله محمد حمد الله ، الوكيل بالعمولة للنقل ، دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر، 1992 .
- 5- سليمان مرقص ، موجز أصول الالتزامات ، مطبعة لجنة البيان العربي ، القاهرة ، 1961.
- 6- سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001 .
- 7- سوزان علي حسن ، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والخارجي والدولي ومتعدد الوسائط ، دار منشأة المعارف للنشر والتوزيع ، الإسكندرية ، مصر، 1999 .
- 8- شريف احمد الطباخ ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر، 2005 .
- 9- صحراوي أحمد ، مجمع النصوص المتعلقة بحوادث السير والتعويض عنها ، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر، 2012 .
- 10- صقر نبيل ، حوادث المرور ، نسا وفقها وتطبيقا ، دون طبعة ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2012 .
- 11- عابد فايد عبد الفتاح فايد ، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في قواعد حماية المستهلك ، دراسة مقارنة ، دار الكتب القانونية ، دار شتات للنشر والبرمجيات ، مصر ، 2010 .
- 12- عادل علي عبد الله المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1997 .

- 13- عبد الحميد شواربي، الالتزامات وعقود التجارة وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، الفقه، القضاء، التشريع، الجزء الثاني، دار منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر، 2002 .
- 14- عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الالتزام بوجه عام ، الإثبات آثار الالتزام ، ج 2 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1968 .
- 15- عبد القادر أقصاصي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة) ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2010 .
- 16- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، الجزء الأول ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، سنة 1999 .
- 17- عبد الوهاب عرفة ، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية (عقدية - تقصيرية) ، وأحكام النقض الصادرة فيها ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2005 .
- 18- عدلي أمير خالد ، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2006 .
- 19- عزيز العكلي ، شرح القانون التجاري ، الجزء الأول ، الأعمال التجارية ، التجار ، المتجر ، العقود التجارية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2005 .
- 20- علي البارودي ومحمد فريد ألعريني ، القانون التجاري ، العقود التجارية ، عمليات البنوك ، الجزء الثاني ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2000 .
- 21- علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري ، الطبعة 6 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 .
- 22- علي فيلاي ، الالتزامات ، النظرية العامة للعقد ، موفم للنشر ، الجزائر ، 2008 .
- 23- قداة خليل احمد حسن ، الوجيز في شرح القانون المدني ، الجزء الأول ، مصادر الالتزام ، ط 1 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 .
- 24- محمد علي عمران ، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1980 .
- 25- محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي حوادث الطيران ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2002 .

- 26- محمد وحيد محمد علي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 2001 .
- 27- محمود ألتلي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1989 .
- 28- محمود جمال الدين زكي ، مشكلات المسؤولية المدنية ، الجزء الأول ، مطبعة جامعة القاهرة ، مصر ، 1978 .
- 29- مختار رحمانى محمد ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء ، الطبعة الأولى ، دار هومه ، الجزائر ، 2003 .
- 30- مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى، بيروت ، لبنان ، ، 2006 .
- 31- مصطفى كمال طه ، العقود التجارية ، دار الفكر الإسكندرية ، مصر ، 2005 .
- 32- منذر الفضل ، الوسيط في شرح القانون المدني ، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية العربية والأجنبية ، آراء فقهاء وأحكام القضاء ، ط 1 ، العراق ، 2006 .
- 33- هاني دويدار ، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2014 .
- 34- وجدي عبد الواحد علي ، التعويض عن الإخلال بالالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر ، شركة ناس للطباعة ، مصر ، 2004 .

ثانيا : الرسائل والمذكرات :

- 1- العرابوي نبيل صالح ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري ، رسالة نيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم سياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2010 .
- 2- كناوي أمينة ، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص ، مذكرة ماستر ، تخصص عقود ومسؤولية ، كلية الحقوق والعلوم سياسية ، جامعة أكلي محمد الحاج ، البويرة ، سنة 2012-2013 .
- 3- مروفقة محمد ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص ، مذكرة ماستر تخصص قانون مؤسسات الاقتصادية ، كلية الحقوق والعلوم سياسية ، جامعة احمد دراية ، إدرار ، السنة الجامعية 2018 2019 .

4- نعباب سمية، فيل إيمان ،الالتزام بالسلامة في عقد النقل الجوي للأشخاص ، مذكرة نيل شهادة الماستر ،كلية الحقوق والعلوم سياسية بودواو ، قسم قانون خاص ، السنة الجامعية 2018 2019 .

ثالثا : المقالات :

1- أمل كاظم سعود ، محمد علي صاحب ، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية ، مجلة الانبار للعلوم القانونية والسياسية ، كلية الحقوق جامعة المستنصرية ، العدد 7 ، 2010 .

2- زهير سعيد طه ، مسؤولية الناقل المجاني في نقل بالسيارات للأشخاص ، مقال منشور بمجلة القانون المقارن ، جامعة بغداد ، العدد العاشر ، 1979.

3- مكيد نعيمة ، التعويض عن الأضرار الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص ، دراسات قانونية ، الجزائر ، العدد 16 ، 2013.

4- مواقي بناني احمد ، الالتزام بضمان السلامة ، المفهوم ، المضمون ، أساس المسؤولية ، مجلة المفكر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، العدد العاشر ، 2014 .

رابعا : القوانين و الأوامر والمراسيم :

1-الأمر رقم 58/75 ، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 ، المتضمن القانون المدني ، المعدل والمتمم ، ج ر عدد 78 ، سنة 2007 .

2- الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون 20/15 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015، ج. ر عدد 71، مؤرخة في 2015/12/30 .

3- الأمر رقم 15/74 ، مؤرخ في 30 جانفي 1974 ، المتعلق بالزامية التامين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 15 .

4- قانون رقم 31/88 ، مؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق ل 19 يوليو سنة 1988 ، يعدل ويتمم الأمر رقم 15/74 ، المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 ، ج ر عدد 29 ، المؤرخة في 20 يوليو 1988 .

5-القانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 7 غشت سنة 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ج.ر عدد 44 ، المؤرخة في 8 غشت سنة 2001.

6-القانون 09/11 مؤرخ في 3 رجب عام 1492 الموافق ل 5 يونيو 2011 المعدل والمتمم للقانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 ، ج.ر عدد 32 ، المؤرخة في 8 يونيو سنة 2011 .

7-القانون رقم 35/90 مؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411،الموافق ل25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ، المعدل والمتمم ، ج.ر عدد 56 ، المؤرخة في 26 ديسمبر 1990 .

8-المرسوم التنفيذي رقم 391/90 ، مؤرخ في 01 ديسمبر 1990 ، يتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي ، ج.ر عدد 54 .

خامسا : الأحكام والقرارات القضائية :

1- قرار الغرفة المدنية بالمجلس الأعلى الصادر بتاريخ 1983/03/30 ، ملف رقم 29، 271 قرار منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا ، عدد 01 ، 1989 .

2-قرار صادر عن المحكمة العليا ، الغرفة المدنية بتاريخ 1982/01/20 ملف رقم 21286 ، مجلة قضائية 1989 ، العدد الثاني .

3-قرار المحكمة العليا الصادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 30 مارس 1983 ، في الملف رقم 27429 ، المنشورة بالمجلة القضائية بسنة 1989 ، العدد الأول .

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

قائمة المختصرات

مقدمة :.....	(أ-ت)
الفصل الأول : ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص ...	06
المبحث الأول: مفهوم الالتزام بضمان السلامة.....	07
المطلب الأول: تعريف الالتزام بضمان السلامة.....	07
الفرع الأول : تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه.....	07
الفرع الثاني : تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى طبيعته.....	09
المطلب الثاني : شروط الالتزام بضمان السلامة.....	13
الفرع الأول : وجود عقد نقل الأشخاص	13
الفرع الثاني : دفع الأجرة.....	17
المبحث الثاني : أحكام الالتزام بضمان السلامة	24
المطلب الأول : الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة.....	24
الفرع الأول : الالتزام بضمان السلامة التزام ببذل عناية	24
الفرع الثاني : الالتزام بضمان السلامة التزام بتحقيق نتيجة.....	26
المطلب الثاني : الأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة.....	29
الفرع الأول : الالتزام بضمان السلامة من الإرادة الضمنية للمتعاقد.....	30
الفرع الثاني : الالتزام بضمان السلامة من مستلزمات العقد	31
خلاصة الفصل الأول :.....	35
الفصل الثاني : الآثار المترتبة عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة في	
عقد النقل البري للأشخاص.....	36
المبحث الأول : دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص	37
المطلب الأول : أطراف دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص.....	37
الفرع الأول : المدعي	37
الفرع الثاني : المدعى عليه.....	43

44	المطلب الثاني : شروط قيام دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص.....
45	الفرع الأول : الخطأ العقدي.....
46	الفرع الثاني : الضرر العقدي.....
48	الفرع الثالث : العلاقة السببية.....
50	المبحث الثاني : انقضاء مسؤولية الناقل والإعفاء منها.....
50	المطلب الأول : التعويض كجزاء في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص ..
51	الفرع الأول : أنواع التعويض.....
53	الفرع الثاني : تقدير التعويض.....
59	المطلب الثاني : إعفاء الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه
59	الفرع الأول : الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية.....
65	الفرع الثاني : الأسباب الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية.....
69	الخاتمة :
71	قائمة المصادر والمراجع :
76	فهرس المحتويات :

المخلص

ينشا الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص في ذمة الناقل ولمصلحة المسافرين أثناء عملية النقل باعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل ، حيث يجب على الناقل إيصال المسافرين إلى الجهة المتفق عليها سالما معافى، فإذا لحقه أثناء تنفيذ عملية النقل ضرر أو ترتب على ذلك وفاته فان الناقل يكون قد اخل بالتزامه العقدي ألا وهو الالتزام بضمان سلامة المسافرين ، فنقوم مسؤولية الناقل والتي لا يستطيع دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي .

Summary

The obligation to ensure safety in the land transport contract for persons in the custody of the carrier and for the benefit of the passenger during the transfer process shall be established as the weak party in the transport contract, where the carrier must deliver the passenger to the agreed entity safely. If he or she is injured during the execution of the transfer, the carrier has breached its contract obligation, namely, the obligation to ensure the safety of the passenger, and the responsibility of the carrier, which he can only pay, establishes the foreign cause.