

جامعة أمحمد بوقرة بومرداس

كلية الحقوق و العلوم السياسية



قسم القانون الخاص

المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري

مذكرة مقدّمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في القانون
تخصص قانون أعمال

إشراف الدكتور :

* عبد الرحيم مزعاش

اعداد الطالبتين :

* لعزالي هاجر

* حاوش أحلام

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة	الإسم و اللقب
رئيساً	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	ناجي زهرة
مشرفاً و مقررّاً	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	مزعاش عبد الرحيم
عضواً ممتحناً	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	حمداوي نورة

السنة الجامعية: 2021/2020



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى نبع الحب و الحنان إلى أعز من في الوجود

إلى من غايتي و مرادي رضاهم

إلى مساكن الأمان من دعائهم لي كان خير عنوان

أمي و أبي حفظكما الله

إلى زوجي سندي بعد أبي و قوتي ضلعي الثابت الذي لا يميل

إلى أشقاء الروح مني إخوتي

إلى مؤنساتي رفيقاتي صديقاتي و جميع زملائي

إلى كل طالب علم بكلية الحقوق أهدي هذا العمل العلمي المتواضع

هاجر

إهداء

أحمد الله حمداً كثيراً على توفيقه و عونه لإتمام هذا البحث

أهدي هذا العمل المتواضع

إلى الوالدين الكريمين اللذان أفنيا عمرهما لأجلي

حفظهما الله و أطال في عمرهما

و إلى إخوتي الأعزاء و جميع الأهل و الأقارب دون استثناء

إلى كل زملائي و زميلاتي في الدراسة

كما أهدي ثمرة جهدي لأستاذي الكريم :

مزعاش عبد الرحيم الذي تفضل بالإشراف على هذا العمل حفظه الله و أطال في

عمره

إلى كل أساتذة قسم القانون الخاص

أحلام

شكر و عرفان

قال رسول الله صلى الله عليه و سلم : " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

أول و آخر شكر للعلي القدير الذي هدانا لما فيه الخير و الصلاح

نتقدم بخالص التشكرات إلى الأستاذ القدير القدوة في طلب العلم و المشرف

على مذكرتنا الأستاذ الدكتور مزعاش عبد الرحيم و الذي لم يبخل علينا

بالنصيحة و الرأي السديد .

كما نشكر كل أعضاء اللجنة الموقرة لقبولهم مناقشة هذه المذكرة المتواضعة

و تحية شكر و تقدير و احترام إلى كل من علمنا حرفا.



مقدمة

يعتبر النقل من أهم الخدمات العمومية التي يحتاجها الإنسان في حياته اليومية و قد ظهر تلبية للحاجيات المتزايدة للإنسان في جميع الميادين ، و يعد النقل بمثابة الوعاء أو الوسطة في تنقل الإنسان من مكان لآخر ، و يعد كذلك أحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الإقتصادي في العصر الحديث ، الذي أصبحت فيه الحركة ضرورية ، لهذا اعتبر النقل أحد المعايير التي يقوم على ضوئها مدى تقدم الدول و نهوضها و بالتالي يعتبر أهم وسيلة من وسائل الإتصال في عصرنا الحالي .

يقسم مرفق النقل بالنظر إلى مجاله البيئي و وسيلته المستعملة إلى نقل بري و نقل بحري و نقل جوي .

النقل البري هو الذي يكون مجاله البيئي البر ، أي اليابسة و يكون عبر العربات أو السيارات و القطارات ، و يخضع لأحكام القانون التجاري كأصل عام .
يقسم مرفق النقل البري بالنظر إلى مجاله الجغرافي أي الإقليمي إلى نقل وطني أي داخلي ، و نقل دولي أي خارجي .

النقل الوطني البري هو النقل الذي يتم تنفيذ كل مراحله داخل إقليم الدولة الواحدة ، و يخضع إلى القانون الوطني كأصل عام ، أما النقل البري الدولي فهو الذي يتعدى تنفيذه إلى إقليم دولة أخرى . حيث يخضع إلى المعاهدات و الاتفاقيات و في حالة غيابهما يخضع لقواعد القانون الدولي الخاص لدولة القاضي الناصر في الدعوى التي نشأت عنه .
النقل البري يتم عادة بموجب عقد و هو عبارة عن اتفاق يلتزم الناقل مقابل أجر بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء أو شخص إلى مكان معين ، فالنقل البري قد يتعلق بالأشخاص و قد يتعلق بالأشياء ، و من هنا تتضح لنا أهمية الناقل و دوره الذي لا يقتصر على تحقيق منفعة تجارية خاصة هي الحصول على أجرة النقل ، بل يتعدى ذلك إلى تحقيق العديد من المصالح الخاصة و العامة نظرا إلى أن الدولة أصبحت تقوم بنفسها بدور الناقل أو تدخل نفسها شريكا حتى تضمن دقة و انتظام وسائل النقل ، أو تقوم بإنشاء شخص معنوي يقوم بعمليات النقل بوسائل القانون العام .

لا يوجد لعقد النقل البري تنظيم قانوني موحد بل عدة أنظمة تختلف باختلاف وسيلة النقل ، حيث يوجد نظام خاص لكل من النقل البري بواسطة المركبات و النقل بواسطة السكك الحديدية ، وتختلف أيضا بحسب محل النقل ،حيث يخضع نقل البضائع أو الأشياء لنظام يختلف عما يخضع له نقل الأشخاص أو الركاب .

لقد أصبح موضوع المسؤولية المدنية يتبوأ مركز الصدارة بين المسائل القانونية في العصر الحديث ، و أصبح يستأثر باهتمام الفقه و القضاء و التشريع الوضعي ، و السبب في ذلك انتشار الآلات الميكانيكية و الأدوات الكهربائية و تشعب وسائل النقل و المواصلات و بالتالي كثرت الحوادث التي تصيب عددا معتبرا من الضحايا ، فرغم التقدم التكنولوجي و ما يتخذ من احتياطات لمنع وقوع هذه الحوادث أو التقليل منها ، إلا أن ازدياد عدد الضحايا يعتبر ظاهرة لا يمكن اغفالها ، و من هنا تدخل المشرع الجزائري كغيره من التشريعات لحماية طائفة المضرورين من حوادث النقل .

و قد تناول القانون التجاري الأحكام المتعلقة بالنقل البري عموما في الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول ، ثم خص القانون عقد نقل الأشياء بالقسم الثاني مع عقد العمولة لنقل الأشياء ، و في القسم الثالث خصه لعقد نقل الأشخاص و عقود العمولة لنقل الأشخاص .

أهمية الموضوع :

إن النقل البري على اعتباره عقدا يعد ظاهرة لازمت البشرية منذ أمد طويل و امتد أثرها إلى سائر المجالات فللنقل أهمية في الحياة التجارية لأن تداول الثروات و البضائع يطبع على هذه الحياة الحيوية و النشاط ، كما أن أهمية النقل لا تقتصر على التجارة فقط بل تمتد إلى كل نواحي الانتاج و التقدم الاقتصادي و العلمي .

موضوع النقل البري له أهمية بالغة ذلك أن عملية نقل الأشخاص و تداول البضائع متصلة مباشرة بحياة و سلامة الأفراد لهذا أصبح من الضروري وضع قواعد بمقدورها تنظيم عقد نقل البضائع و الأشخاص ، تلزم الناقلين باتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على

الأشياء المنقولة و سلامة الركاب لذلك سوف نحصر دراستنا هذه في موضوع المسؤولية المدنية للناقل البري بالنسبة لنقل البضائع و الأشخاص .

أهداف الدراسة :

تهدف دراستنا إلى الوقوف على أهم الجوانب القانونية للموضوع و ذلك بدراسة الأحكام الموضوعية و الإجرائية لمسؤولية الناقل البري في نقل البضائع و الأشخاص لأنها تعد من أهم المواضيع المطروحة حاليا ، فموضوع مسؤولية الناقل لازال محل خلاف في الفقه و القانون فمن الضروري البحث في أحكامه لتوضيحها .

الدراسات السابقة :

- د. العريوي نبيل صالح ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2010

هذه الدراسة تناولت موضوع المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع و الأشخاص ، و هي نفس الدراسة التي سوف تخصص لنفس الموضوع .

كما أن هناك دراسات سابقة تناولت مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص فقط و مثال ذلك

- كناوي أمينة ، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص ، مذكرة ماستر في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة آكلي محند أولحاج ، البويرة ، 2012-2013

و كذلك من الدراسات السابقة ما تناول موضوع المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع مثل

- بوقادة عبد الكريم ، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها و نطاقها) ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الرابع.

أسباب اختيار الموضوع :

اخترنا الموضوع لأسباب ذاتية و أخرى موضوعية :

*الذاتية : الرغبة و البحث و التخصص في مجال قانون النقل الذي أدرجت دراسته حديثا على مستوى دراسات الماستر ، تخصص قانون الأعمال ، و اكتشاف مختلف جزئياته القانونية .

*الموضوعية : تكمن في أهمية هذا النوع من العقود إضافة إلى محدودية النصوص القانونية المنظمة له في القانون الجزائري ، و كذا قلة الدراسات المتخصصة له في الجزائر .

صعوبات الدراسة :

واجهتنا صعوبات في سعة و تشعب الموضوع ، إضافة إلى النقص الكبير في دراسات الباحثين الجزائريين المتخصصة في الموضوع ، و بالتالي قلة المراجع المتخصصة التي تتضمن الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البري للأشخاص و البضائع .

و من خلال ما تم ذكره تتمحور إشكالية الموضوع حول :

ما مدى تنظيم التشريع الجزائري لأحكام المسؤولية المدنية للناقل البري على نحو يحقق التوازن بين مصالح كل من الناقل البري من جهة و مستخدمي النقل البري من ركاب و شاحنين من جهة أخرى ؟

و هذا الإشكال الرئيسي يقودنا إلى إشكاليات فرعية و هي :

- 1-ما طبيعة مسؤولية الناقل البري ؟ و ما أساسها ؟
- 2-فيما يتمثل مجال تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص و البضائع ؟
- 3-إثبات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص و البضائع ؟ و ما هي حالات الإعفاء منها ؟
- 4-إجراءات رفع دعوى هذه المسؤولية ؟ و تقدير التعويض فيها ؟

المنهج المتبع :

اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي التحليلي من أجل وصف جوانب الموضوع ، و جمع المعلومات عنه و كذلك في تحليلنا للنصوص القانونية المنظمة له و الأحكام القضائية الفاصلة فيه ، كما اعتمدنا أيضا على المنهج المقارن للمقارنة بين النصوص القانونية المنظمة لعقد نقل الأشخاص و عقد نقل البضائع .

و لتحقيق الهدف المرجو من البحث ارتأينا اعتماد الخطة التالية :

لقد قسمنا موضوع المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري إلى فصلين

حيث

خصصنا الفصل الأول منه إلى النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري أين قسمنا الفصل إلى مبحثين ، و سنتناول في المبحث الأول أحكام مسؤولية الناقل البري ، أما المبحث الثاني فسنتناول فيه حالات المسؤولية المدنية للناقل البري .

والفصل الثاني خصصناه إلى الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية المدنية للناقل البري حيث قسمناه إلى مبحثين ، سنتناول في المبحث الأول طرق الإعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البري ، و في المبحث الثاني نتناول آليات التعويض عن الأضرار في المسؤولية المدنية للناقل البري .

الفصل الأول

النظام القانوني لمسؤولية الناقل
البري

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

يعتبر النقل البري وسيلة أساسية لتواصل الناس و تقريب المسافات ، و شريان الحياة الإقتصادية و عصب حركة تداول السلع و الخدمات و الذي بفضلها حققت الكثير من الدول تنميتها المستدامة¹، لكن و مع كثرة الأفراد في استخدام وسائل النقل كثرت الحوادث المتعلقة بالنقل و ازدياد عدد الضحايا أصبح ظاهرة لا يمكن إغفالها ، و المشرع الجزائري كغيره من التشريعات تدخل لحماية المتضررين من تلك الحوادث ، و بما أن النقل البري ينقسم إلى قسمين رئيسيين يتمثلان في النقل البري للأشخاص و النقل البري للبضائع أقر المشرع الجزائري بتحمل الناقل لنتائج الأضرار اللاحقة بالركاب أو البضائع²، و قيام مسؤوليته المدنية حيث أصبحت مسؤولية الناقل البري سواء للأشخاص أو البضائع من أهم تطبيقات المسؤولية المدنية³.

من خلال عملية النقل التي يقوم بها الناقل البري ستترتب عليه مسؤوليات، فالمسؤولية بصفة عامة هي جزاء الإخلال بالالتزام التعاقدي أو غير التعاقدي ، و حتى تقوم المسؤولية يجب أن تستوفي أركانها المشكلة من خطأ و ضرر و رابطة سببية .

و قد جرى الفقه على التمييز بين نوعين من المسؤولية المدنية بما أن الالتزامات الأصلية ينشأ بعضها من العقد و البعض الآخر من القانون ، فتعرف المسؤولية الناشئة

¹ عبد الكريم بوقادة ، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الرابع ، الجزائر ص 261

² نبيل صالح العرابوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2009-2010 ص 02

³ محمد بعجي ، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات ، أطروحة دكتوراه في الحقوق ، فرع القانون الخاص ، جامعة الجزائر 1- بن يوسف بن خدة ، 2008 ، ص 09

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

عن الإخلال بالتزام عقدي مسؤولية عقدية ، و المسؤولية المترتبة عن الإخلال بالتزام قانوني مسؤولية تقصيرية¹.

كما لا يوجد في عقد النقل البري تنظيم قانوني موحد بل عدة أنظمة تختلف باختلاف محل النقل فنقل الأشخاص أو الركاب يخضع لنظام يختلف عما يخضع له نقل البضائع أو الأشياء ، و يستوجب لمعرفة النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص أو البضائع التطرق إلى كل من طبيعة و أساس هاته المسؤولية ، أركانها و النطاق الزمني لها و منه قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين نتطرق في المبحث الأول إلى طبيعة و أساس المسؤولية المدنية للناقل البري و مجال تطبيقها ثم نتطرق في المبحث الثاني إلى حالات المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري .

المبحث الأول : أحكام مسؤولية الناقل البري

يعرف عقد النقل البري على أنه اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجر بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء أو شخص إلى مكان معين ، و يتضح من خلال هذا التعريف أن عقد النقل يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة و المرسل في نقل البضائع أو الركاب من جهة أخرى².

و النقل البري أنواع لا تخضع جميعها لذات القواعد، فالنقل البري الدولي تنظمه المعاهدات الدولية³ أما النقل البري الداخلي فيخضع لقانون الدولة التي تتم فيها عملية النقل ، حيث تناول المشرع التجاري تنظيم أحكام عقد النقل البري الفصل الرابع من الباب الرابع و الخاص بالعقود التجارية ، حيث عالج في هذا الفصل الأحكام العامة لعقد النقل

¹ سليمان مرقص ، الوافي في شرح القانون المدني في الإلتزامات ، الجزء الثاني في الفعل الضار و المسؤولية المدنية ، المنشورات الحقوقية ، الطبعة الخامسة ، بيروت ، 1988 ، ص 11

نبيل صالح العريايي ، مرجع سابق ، ص 20²

³ مثال ذلك : معاهدات برن بشأن النقل بالسكك الحديدية ، التي أبرمت في 14 أكتوبر 1890

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

في المواد من 36-38 من القانون التجاري¹، و أحكام نقل الأشياء في القسم الثاني من الفصل الرابع في المواد من 39-55 ، كما عالج المشرع التجاري أحكام عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشياء في المواد من 56-60 .

كما عالج المشرع التجاري أحكام نقل الأشخاص في القسم الثالث من الفصل الرابع من خلال المواد من 62-68 و عقد العمولة لنقل الأشخاص في المواد من 69-73 ، و الأحكام المشتركة في القسم الرابع من خلال المواد من 75-77 .

يرتب عقد النقل حقوقا و التزامات على عاتق الناقل باعتباره الذي يقوم الدور الأساسي في العقد ، فحماية المضرورين تستلزم إثبات مسؤولية الناقل البري مع تحديد الأساس القانوني لها و طبيعتها

و عليه سنتطرق في هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول منه طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البري ثم نتناول في المطلب الثاني مجال تطبيق أحكام المسؤولية المدنية للناقل البري .

المطلب الأول : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البري

يقع على عاتق الناقل البري التزام بتحقيق نتيجة معينة و إذا تخلفت هذه النتيجة قامت مسؤوليته ، و كما سبق و أن ذكرنا أن المسؤولية بصفة عامة هي جزاء للإخلال التزام قد يكون تعاقدية أو غير تعاقدية حيث أنه يجب لقيامها أن تتوافر أركانها من خطأ و ضرر و علاقة أو رابطة سببية².

¹ الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري، المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-02 الموافق ل 06 فبراير سنة 2005 ، الجريدة الرسمية ، العدد 11 .

² محمد مروفقة ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص ، مذكرة ماستر ، تخصص قانون المؤسسات الاقتصادية ، جامعة أحمد دراية ، أدرار ، 2018-2019 ، ص 18

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

لدراسة مسؤولية الناقل البري لابد من البحث في طبيعته هذه المسؤولية و الأساس الذي تقوم عليه موضحين ذلك إختلاف محل النقل ، سنتناول في مايلي طبيعة و أساس المسؤولية المدنية للناقل البري النسبة لنقل الركاب من جهة و بالنسبة لنقل البضائع من جهة أخرى.

الفرع الأول : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البري للركاب

إن أهم عنصر في عقد النقل البري للأشخاص هو مسؤولية الناقل إتجاه الراكب عما يصيبه من أضرار ، إذ من الأهمية طرح مسألة تكييف هذه المسؤولية خاصة بالنسبة للراكب ، و هذا ما تبناه المشرع الجزائري من خلال المواد من 62-68 في قانون التجارة الجزائري تحت عنوان عقد نقل الأشخاص.¹

أولاً : طبيعة مسؤولية الناقل البري للركاب

قد يصاب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل البري ، حيث يتوقف تعيين طبيعة المسؤولية التي يتعرض لها الناقل البري عن هذه الإصابة على تحديد مضمون العقد ، و هل يلقي على عاتقه إلزاما بالسلامة فتكون مسؤولية عقدية أو أن لا يتضمنه العقد فتكون بذلك مسؤولية تقصيرية .

¹ الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، الجريدة الرسمية ، العدد 78 ، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975 ، المعدل و المتمم بالقانون 05-10 مؤرخ في 20 يونيو 2005 ، الجريدة الرسمية ، العدد 44 ، الصادر بتاريخ 26 يونيو 2005 ، و المعدل و المتمم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 ، الجريدة الرسمية ، العدد 31 ، الصادرة بتاريخ 13 ماي 2007 .

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

1-المسؤولية العقدية في مجال نقل الأشخاص :

تكون المسؤولية العقدية في مجال النقل البري للأشخاص استنادا إلى عقد النقل مما يسهل على الراكب الحصول على التعويض على أساس أن الإثبات يقتصر على وجود الضرر و توافر عقد النقل بين المضرور و ين الناقل .

و بالتالي يمكن القول أنه لا جدوى من تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على الناقل البري لأنها أكثر مصلح للمضرور ، بوجود الالتزام التعاقدى على عاتق الناقل الذي هو ملزم بإيصال المسافر إلى المكان المرغوب فيه سالما ، و عدم تنفيذ هذا الإلتزام يترتب عنه المسؤولية العقدية .¹

2-المسؤولية التقصيرية في مجال نقل الأشخاص :

المسؤولية التقصيرية في مجال نقل الأشخاص ، هي مسؤولية يتعين فيها على الراكب المضرور إثبات خطأ الناقل ، و هي عملية صعبة من منطلق صعوبة إثبات خطأ الناقل عن حوادث النقل البري ، و بالتالي فهي تنشأ عن الإخلال بالالتزام قانوني مصدرها الفعل الضار الذي يترتب عليه القانون إلتزاما بالتعويض و هي مسألة معقدة يصعب فيها على المضرور الحصول على التعويض².

تقوم المسؤولية التقصيرية في مجال نقل الأشخاص عبر الطرقات أو بالسكك الحديدية ، إما على حراسة الأشياء طبقا للمادة 1384 من القانون المدني الفرنسي و التي تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري ، أو مسؤولية المتبوع على أعمال التابع طبق لنص المادة 136 من القانون المدني الجزائري ، و كذلك المادة 124 من القانون المتعلق بالمسؤولية عن الخطأ الشخصي .

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001 ص 171

² عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الإلتزام ، الواقعة القانونية ، العمل الغير مشروع ، شبه العقود و القانون ، الجزء الثاني ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الثانية ، بيروت 1998 ص 953

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

3-موقف المشرع الجزائري :

النظر إلى التشريع الجزائري فالمشرع لم يضع أي نصوص خاصة تحدد لنا طبيعة المسؤولية للناقل البري للركاب ، حيث يجب الرجوع إلى القواعد العامة لتحديد لها ، و بما أن عقد النقل هو عقد ملزم لجانبين ، يترتب إلزاما على عاتق طرفيه فإن إخلال أي منهما في إلزامه ينشأ عنه خطأ مصدره العقد حيث بذلك تقوم المسؤولية العقدية ، و لا يمكن الإدلاء بها إلا بعد وجود عقد بين الأطراف ، و أن يكون العقد صحيحا ، و أما إذا لم ينعقد العقد بعد ، و أن يتضرر أحد الطرفين فلا مجال لقيام المسؤولية العقدية .¹

4-موقف القضاء الجزائري :

لقد حسم القانون التجاري الجزائري موقف المشرع من الخلاف القائم في الفقه و التشريع المقارن حول تحديد طبيعة المسؤولية و ذلك بتنظيمه في المواد 62 - 63 - 64 - 67 و 68 من القانون التجاري ، و بالرجوع إلى المادتين 62 و 64 نجد أن المشرع قد ألقى على عاتق الناقل البري إلزاما بضمان سلامة الراكب أو المسافر و توصيله المكان المرغوب فيه المتفق عليه في عقد النقل ، كما أن آخر تطور وصل إليه الفقه و التشريع المقارن في كل من فرنسا و مصر أين كانت المسؤولية تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية ، ثم تطور ليستقر على أنها مسؤولية عقدية ، بعد أن قام الفقه و القضاء بإرساء دعائم مبدأ الإلتزام بضمان السلامة و هو الإلتزام بتحقيق نتيجة .

ذهب القضاء الجزائري إلى اعتبار أن مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية عقدية²، اعتمادا على القانون التجاري لا سيما المادة 62 منه ، و القانون رقم 90-35 و عوض المضرور على أساسها طبقا للمادة 176 من القانون المدني الجزائري.

¹ نبيل صالح العريايوي ، مرجع سابق ص 134

² حكم صادر عن محكمة روية م(جلس قضاء بومرداس) بتاريخ 08 ديسمبر 2004 ، رقم القضية 04/97 ، (غير منشور)

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

ثانيا : أساس مسؤولية الناقل البري

يقصد بأساس مسؤولية الناقل البري السبب الذي من أجله يضع المشرع عبئ تعويض الأضرار على عاتق الناقل ، فإذا اعتبرنا هذا الأساس هو الخطأ بحيث يستوجب على الراكب لكي يحصل على حقه في التعويض أن يثبت الضرر و العلاقة السببية إضافة إلى الخطأ .

1-نظرية الخطأ :

تأسست نظرية الخطأ على فكرة الخطأ ، من أشهر الفقهاء الذين أسسوا هذه النظرية "بلانبول ، ريبير و كابتان" حيث اعتبروا أن الخطأ ركن أساسي و لذلك اهتمت هذه النظرية بسلوك المسئول البري حيث لا يمكن أن تنشأ مسؤولية الناقل البري بدون خطأ ، أي أنه إذا أحدث شخص ضررا للغير فلا يكفي وقوع الضرر فقط ، بل يجب أن يكون الفعل الذي أتاها الشخص خطأ و ينتج عنه مساس بحق السلامة بالنسبة للأشخاص و يشكل مصدرا للمسائلة¹ .

و طبقا لهذه النظرية يعتبر الناقل البري هو المدين في تنفيذ الإلتزام الناشئ عن العقد ، ومن واجبه تنفيذ الإلتزام ، فإذا لم يقم بذلك أصبح مرتكبا لخطأ تعاقدية ، بحيث لا يسأل الناقل البري عن الضرر الذي لحق بالراكب إلا عند إرتكابه الخطأ ، و يكون هذا الخطأ ثابت إذا كان ناتجا عن فعله الشخصي و يعتبر معترضا إذا كان السبب فعل الغير ، فعدم قيام الناقل البري بالإلتزامه هو خطأ من جانبه و تتحقق بذلك مسؤولية عن عدم تنفيذ إلتزامه ، و لا يمكن للناقل البري للأشخاص التخلص منها ، إلا إذا أثبت

¹ أمينة كناوي ، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون ، تخصص قانون خاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة آكلي محند أولحاج ، البويرة ، 2012-2013 ص 74

الفصل الأول :

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

إنعدام العلاقة السببية لأنها هي الأخرى ركن هام لقيام المسؤولية المدنية للناقل البري إذ بانتفائها تنتفي المسؤولية عن الناقل البري للأشخاص¹.

لكي يتمكن الراكب من الحصول على حقه في التعويض يجب عليه أن يثبت بأن الناقل البري للأشخاص لم ينفذ إلتزامه و أن ضررا قد أصابه من جراء ذلك ، و متى أثبت عدم تنفيذ الإلتزام و الضرر إستحق التعويض إلا إذا استطاع الناقل البري نفي العلاقة السببية بإثبات السبب الأجنبي .

و من خلال تقييم هذه النظرية نجد أن المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص و القائمة على الخطأ لم تعد تسير التطورات الحديثة التي تشهدها المجتمعات فكثرة الحوادث تجعل من الصعب الإعتماد على هذه النظرية لأنها غالبا ما تحرم بعض الأشخاص من حقهم لأنها بلا مادة²، و يؤسس الحكم على أن هذه النظرية تخلق بين المسؤولية المدنية و الجنائية التي شرطها الخطأ و جزائها العقاب ، إلى أن انفصلت المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجزائية ، و انفصل التعويض عن الجزاء ، حيث أصبح اشتراط الخطأ لتحقيق كل منهما أمرا غير مهم لذلك يجب أن يقوم التعويض على الضرر لا على الخطأ لأن الهدف من المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص هو إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر لا العقوبة ، إضافة إلى كثرة حوادث المرور و تنوع وسائل الإنتقال مما جعل مسألة اثبات الخطأ أمرا صعبا على الراكب ، هو الذي أرهق الراكب الذي أدى لعدم توازن بين أطراف العقد أي بين الناقل البري و بين الراكب³.

¹ نبيل صالح العريايي ، مرجع سابق ص 135.

² عادل علي عبد الله المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، (دون طبعة) ، عمان ، 1997 ، ص 97

³ سعد واصف ، التأمين من المسؤولية ، دراسة في عقد النقل البري ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1958 ، ص 112 ،

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

2- نظرية الضرر :

من رواد نظرية الضرر " لابي ، سالي ، جوسران و ديموج " حيث قاموا بانتقاد فكرة الخطأ على كأساس للمسؤولية التقصيرية و طرحوا بديلا آخر لها يتمثل في فكرة الضرر و تحمل تبعيته ، وبنظرهم يجب أن تقوم المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص على أساس الضرر ، و عليه أن يعرض الغير الذي يلحقه من ضرره ، حتى و لو كان سلوكا عاديا و لا ينطوي على أي خطأ ، و هذا طبقا لقاعدة الغرم بالغنم ، فعند نقل الناقل للأشخاص عليه أن يتحمل نتيجة تبعية أخطاره فيلتزم بدفع التعويض إلى كل من يتضرر خلال النقل ، و ذلك بغض النظر عما إذا كان ارتكب خطأ أم لم يصدر منه أي خطأ فالعبرة في إعتقادهم الضرر الذي لحق بالمتضرر و الذي يجب تعويضه¹. فمنطلق هذه النظرية أن مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص قائمة على عنصر الضرر و إعتبار العلاقة السببية مفترضة بين الناقل و الضرر الذي يصيب المسافر ، فالناقل في هذا المجال مسؤول عن كل ضرر يسببه ، سواء وقع الخطأ من جانبه أم لا ، و هذه النظرية قد خففت العبئ على المتضرر باستناده على عنصر الضرر وحده و لا يمكن الإعتماد على الخطأ كركن لأنه يؤدي إلى حرمان جزء كبير من الأشخاص من الحصول على التعويض².

3- نظرية الضمان :

لقد ذهب بعض الفقهاء و من بينهم الفقيهان "بيكارد و ستارك" إلى الإعتماد على فكرة الضمان كأساس لمسؤولية الناقل البري للأشخاص فرأوا أن المسؤولية المدنية تحقق

¹ أنس بن محمد بن عبد العزيز بن فريان ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، دراسة مقارنة ، بحث تكميلي لنيل شهادة الماجستير في السياسة الشرعية ، المعهد العالي للقضاء ، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية 2012-2013 ص132

² محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، دار الحادثة للطباعة و النشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، لبنان ، 1990 ، ص 110

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

وظيفتين ألا و هما الضمان و العقوبة الخاصة ، أي أن أساس المسؤولية مزدوج يتكون من الضمان و العقوبة الخاصة.

مفاد نظرية الضمان أن للشخص حقوق مقررة ، من بينها الحق في الإحتفاظ بحياته و بسلامة جسمه و الإستمتاع بجميع أمواله المادية و الأدبية ، و يطلق على هذه الحقوق تسمية الحق في السلامة و عندما يستعمل الغير حقه في الحرية فقد يصطدم بحق الآخرين في السلامة مما يستلزم تعيين الحد الفاصل بين كل من الحقين ، ويعتبر كل مساس بسلامة الأشخاص حاصلًا دون حق ، يستوجب مسؤولية فاعلة بغض النظر عن كل الإعتبارات الأخرى ، و هكذا تتحقق المسؤولية لمجرد المساس دون إذن بحقوق الغير و بغض النظر أيضا عن نفسية الفاعل حيث أن هناك وظيفتين لهذه المسؤولية¹. فوظيفة المسؤولية الأولى هي الضمان و تحقق بمجرد المساس بحق مضمون ، سواء وقع الخطأ من الناقل البري أم لم يقع ، أما بالنسبة للوظيفة الثانية و هي العقوبة الخاصة فإنها تتحقق متى ثبت وقوع خطأ من الناقل البري اتجاه الراكب ، و عندها لا تقتصر المسؤولية على ضمان حق المتضرر بل تؤدي إضافة إلى ذلك وظيفة أخرى و هي معاقبة المخطأ عقابا خاصا بتسديد مسؤوليته المبنية على ضمان الحقوق و زيادة إلتزامه بالتعويض عن طريق إلتزامه بمبلغ إضافي على سبيل العقوبة ، و في ذلك يقول "ستارك" -صاحب النظرية- أن الخطأ الذي يوجب توقيع العقوبة الخاصة بهدف منع الأضرار و الأخطاء.. هو الخطأ الثابت و المتميز ، أو الخطأ الملموم في السلوك ، فمتى قلنا أنه ما كان يج على الناقل أن يفعل طلك ، بل يكفي أن يثبت للقاضي أن الناقل ارتكب إهمالا أو سلوكه كان عن عدم الحيطة بل يكفي أن يكون الخطأ يسيرا لتوقيع العقوبة الخاصة².

و فيما يخص المسؤولية التعاقدية التي تربط مسؤولية الناقل البري بالركاب و التي هي طبيعة عقد النقل ، يعتبر "ستارك" أن الناقل يلتزم بضمان ما وعد به ، ويجب تحديد

¹ علي فيلاي ، الإلتزامات ، الفعل المستحق للتعويض ، دار موفم للنشر ، الطبعة الثانية ، الجزائر 2007 ، ص 160

² د.سعد واصف، مرجع سابق، ص 110

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

مضمون هذا الضمان و أساس هذا الضمان هو الرابطة القانونية التي تربط الناقل البري بالراكب و التي أنشأتها الإرادة التعاقدية .¹

إذا أتينا إلى تقييم هذه النظرية فنجد أنها لا تسلم هي الأخرى من الإنتقادات التي تقول بأن هذه النظرية جمعت بين أساسين للمسؤولية المدنية للناقل البري بالنسبة للأشخاص و هما الضمان و الجزاء ، و هذا لا يمكن أن يتفق مع نصوص القانون و لا مع الواقع ، لأن التعويض يقدر على أساس جسامه الضرر التي تلحق بالراكب في علاقته التعاقدية مع الناقل ، كما أن أصحاب هذه النظرية يرجحون إلى الأخذ بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية للناقل البري ، لأن المتضرر الراكب لن يحصل على التعويض الكامل إلا في حالة إثبات الخطأ ، هذا ما يجعل هذه النظرية تقع في تناقض على اعتبار أنها قامت على نظرية الخطأ ، و بالتالي لا يمكن الأخذ بهذه النظرية عند تقدير المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص عن الأضرار التي تلحق بالراكب في حين اعتبرت فيه المسؤولية المدنية للناقل البري ليست جبرا للضرر و هي بهذه تكون بعيدة عن العقوبة² .

4-موقف المشرع الجزائري من النظريات :

كان للنظريات التي أخذت بها المحاكم الفرنسية أثر كبير على التشريعات الحديثة، حيث تخلصت من فكرة الجرم و شبه الجرم ، و أصبحت تتناول أحكام المسؤولية التقصيرية تحت عناوين جديدة كالأعمال غير المباحة أو الفعل الضار أو العمل غير المشروع، أو العمل المستحق التعويض بدل الجرم و شبه الجرم و هذا ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية.

تقضي نظرية الضمان أن كل مساس بسلامة الأشخاص حاصلًا دون حق يستوجب مسؤولية فاعلة بغض النظر عن كل الاعتبارات الأخرى، و تنص المادة 62 من القانون

¹ نبيل صالح العريايوي ، مرجع سابق ، ص 146

² المرجع نفسه ، ص 147

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

التجاري على أنه " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين و أن يوصله إلى الوجهة المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد" فكل مساس بسلامة هذا المسافر تترتب عليه مسؤولية الناقل¹.

المشرع الجزائري لم يترك مجالا للنقاش خاصة حول المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص عن حوادث المرور، و ذلك عن طريق تخصيص أحكام خاصة لها ، على غرار الأمر 15-74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن حوادث المرور فالتأمين شجع الكثير من الضحايا على المطالبة بحقوقهم في تعويض الأضرار التي أصابتهم و لو كانت بسيطة، و هذا ما زاد في إتساع مجال المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص عن طريق تحريف بعض مبادئها الرئيسية كالتخلي عن الخطأ بإعتباره مساسا للمسؤولية و إعتماها بقوة القانون بالنسبة للأضرار التي تسببها الأشياء².

الفرع الثاني : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البري للبضائع

إن عقد النقل البري هو إتفاق يلتزم الناقل بموجبه أن يقوم بنقل البضاعة إلى جهة معينة ، و في الميعاد المحدد ، و يعتبر ضامن لسلامة هذه البضاعة و عدم التأخير في تسليمها كضمان ذو طبيعة تعاقدية تولدت عن عقد النقل ، و عليه تنثر إشكالية تحديد طبيعة هذه المسؤولية³، و هذا ما تبناه المشرع الجزائري في المواد من 47 و ما بعدها من القانون التجاري الجزائري ، و من خلال هذا سنتطرق لطبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع ثم إلى أساسها .

¹ د. عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 110

² علي فيلاي ، مرجع سابق ، ص 41

³ عبد الكريم بوقادة ، مرجع سابق ، ص 264

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

أولاً : طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع

لقيام مسؤولية الناقل البري للبضائع يستوجب تكوين عقد نقل صحيح تتوفر فيه كل الأركان الموضوعية العامة المتمثلة في رضا المتعاقدين على المسائل الجوهرية فيه ، و محل للعقد ممكن و معين و سبب مشروع للعقد ، و في غياب عقد النقل تتغير طبيعة المسؤولية من مسؤولية عقدية إلى مسؤولية من نوع آخر خاضعة لقواعد أخرى ، و على هذا الاعتبار تعتبر مسؤولية الناقل البري مسؤولية عقدية تقوم على أساس الإخلال بالالتزام الذي ألقاه عليه عقد النقل و ليس هناك ما يبرر على أنها مسؤولية تقصيرية.¹

و يرى البعض إلى أنه يمكن أن تتحول المسؤولية من مسؤولية عقدية إلى مسؤولية تقصيرية وهذا في حالة الغش و الخطأ الجسيم² ، غير أن الدكتور السنهاوري على خلاف ذلك حيث يقول في هذا الشأن أن المدين مسؤول عن الضرر الذي أحدثه حتى و لو كان غير متوقع حدوثه لأنه خطؤه إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد ، فإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل هذه المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين فهذا المقدار يفترض افتراضاً معقولاً أن المدين قد ارتضاه و يكون هذا الافتراض شرط إتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية و يقصرها على مقدار الضرر المتوقع ، و لكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالتي غش المدين و خطؤه الجسيم أصبح المدين في هاتين الحالتين ملزماً بالتعويض عن كل الضرر متوقعا كان أو غير متوقع ، لأنه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الإتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية.³

¹ رشيد الواحد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2013 ، ص 14

² لطيف جبر كومانى ، مسؤولية الناقل البحري ، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع ، (دون طبعة) ، عمان 2001 ، ص 31

³ عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق ، ص 771

ثانياً أساس مسؤولية الناقل البري للبضائع

بالرجوع إلى التشريع الجزائري لم يعطى نص صريح على طبيعة مسؤولية الناقل و لكن يمكن استنتاجها من خلال نص المادة 47 من القانون التجاري تحت القسم الثاني الفقرة الأولى ، المتعلق بعقد نقل الأشياء التي تجعل من مسؤولية الناقل البري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزام عقد النقل البري و إلقاء مسؤولية سلامة البضاعة و وصولها في الميعاد المحدد إلى المرسل إليه ، و هذا لكون عقد النقل يفرض إلزاماً جوهرياً على الناقل و هو توصيل البضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي إستلمها من المرسل ، و تقوم مسؤوليته على أساس المسؤولية العقدية و يكون الخطأ مفترض و لا يمكن نفي المسؤولية إلا بإثبات الخطأ الأجنبي أو القوة القاهرة أو خطأ المرسل إليه حيث يعتبر الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يحدث للبضاعة بمجرد تسلمه لها حيث لا يفرض عقد النقل إلزامات فقط على الناقل بل أيضاً على المرسل و المرسل إليه حيث تتمثل أهم إلزامات المرسل و المرسل إليه في إعداد البضاعة للنقل مع تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة أو بيانات المرسل مع دفع أجرة الناقل و مصروفاته¹.

المطلب الثاني : مجال تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البري

لتحديد مجال تطبيق الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البري في نقل البضائع و الأشخاص لابد من التطرق إلى الأركان التي تقوم عليها المسؤولية المدنية و هي نفس الأركان بالنسبة لنقل البضائع أو الأشخاص و بما أن عقد النقل يمر بمراحل عديدة و مختلفة تستوجب تحديد مسؤولية الناقل بدقة فلا بد من معرفة سريراً هذه المسؤولية و وقت انتهائها .

¹ عبد الكريم بوقادة ، مرجع سابق ن ص 265

الفرع الأول : أركان قيام مسؤولية الناقل البري

يتبين من خلال المادة 124 من القانون المدني الجزائري¹ أن المسؤولية عن العمل الشخصي هي تلك التي تترتب على عمل يصدر من المسؤول نفسه أن المسؤولية التقصيرية كالمسؤولية العقدية أركانها ثلاثة و هي الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بينهما كما يتبين أن أساس هذه المسؤولية هو الخطأ الواجب الإثبات ، و على المضرور إثباته فإذا أثبت الخطأ و تترتب عليه ضرر للغير فإن مرتكبه يلتزم بالتعويض للغير عن هذا الضرر و للقاضي الأساس حق تقدير قيام الخطأ ، كما له حق تقدير إنتفائه ، غير أنه يخضع لرقابة المحكمة العليا في عملية تكييفه القانوني ، و الأركان هي :

أولاً : الخطأ : هو أساس المسؤولية المدنية حيث يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيامها ، فقد اتفقت جميع التقنيات العرية على شرط وجوده باختلاف تعبيراتها عنه أما تعريف الخطأ فقد اختلف الفقهاء حول وضع تعريف موحد له ، فهناك م يأخذ بالنظرية التقليدية للخطأ و الجزء الآخر يأخذ بنظرية تحمل التبعية .

بالنسبة للخطأ في المسؤولية التقصيرية فقد استقر كل من الفقه و القضاء على أن الخطأ هو إخلال بالتزام قانوني أي الانحراف عن السلوك المألوف للشخص العادي².

أما الخطأ في المسؤولية العقدية فيتمثل في الإخفاق في تنفيذ العقد وفق ما اشتمل عليه من بود بغض النظر إذا كان هذا الإخفاق جزئياً أو كلياً ، كون هذه الأخيرة وليدة العقد و يتبع تكييف الخطأ و تعيين مداه وفق ظروف التعاقد ما اتفق عليه أطراف العقد كالتزام الناقل بنقل البضاعة من مكان لآخر و تختلف طبيعة الخطأ باختلاف طبيعة

¹ الأمر رقم 74-15 الصادر بتاريخ 30 يناير سنة 1974 ، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن حوادث المرور ، الجريدة الرسمية ، العدد 15 ، 1974.

² بهاء بهيج شكري ، التأمين البحري في التشريع و التطبيق ، دار الثقافة و الشر و التوزيع ، (دون طبعة) ، عمان ، 2009 ، ص 97 ،

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

الإلتزام الذي يتضمنه العقد ، بينما إذا كان هذا الإلتزام إلتزام ببذل عناية أو إلتزام بتحقيق غاية أو نتيجة¹.

و بملاحظة نصوص القانون الجزائري في وضعه لأحكام المسؤولية التقصيرية في المواد 124-140 قانون مدني جزائري ، و المسؤولية العقدية في المواد 172-176 من القانون المدني الجزائري ، تجد أنه جعل من الخطأ أساسا لقيام المسؤولية المدنية و هذا بصفة عامة دون إعطائه لتعريف الخطأ نظرا لصعوبة تحديد مدلول الخطأ تاركا ذلك لإجتهادات الفقه و القضاء .

ثانيا : الضرر : هو الركن الثاني في المسؤولية المدنية فإذا لم ينشأ ضرر فلا قيام لمسؤولية تقصيرية كانت أو عقدية ، و لقد عرف الفقه الضرر على أنه الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو مصلحة مشروعة ، و على العموم يمثل الضرر الخسارة المادية أو المعنوية التي تلحق بالشخص نتيجة التعدي على حق من حقوقه المحمية قانونا و المشروعة².

و الضرر نوعين :

1-الضرر المادي : هو الخسارة المادية التي تلحق بالمضرور نتيجة المساس بحق من حقوقه أو مصلحته المشروعة³.

و قد عرفه الأستاذ محمد صبري السعدي على أنه " الإخلال بمصلحة المضرور ذات القيمة المالية " و الأستاذ بلحاج العربي على أنه " ما يصيب الشخص في جسمه أو في ماله فيتمثل في الخسارة المالية التي تترتب على المساس بحق أو بمصلحة سواء كان الحق ماليا أو غير مالي " .

¹ المرجع نفسه ، ص 98

² علي فيلالي ، مرجع سابق ، ص 289

³ بلحاج العربي ، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة الخامسة ، الجزائر ، 2008 ، ص 145

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

2-الضرر المعنوي : و هو الذي يتمثل في التعدي على حق من الحقوق أو المصالح الغير المالية ، فيمس الجاب المعنوي أو الجاب العاطفي .
و قد أورد المشرع في المادة 182 مكرر في القانون المدني الجزائري " يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة"
و قد إجتمع الفقه على أن الجانب المعنوي هو كل ضرر يصيب الشخص في سمعته أو شرفه أو شعوره أو عاطفته دون أن يسبب له خسارة مالية أو إقتصادية¹.
و يشترط في الضرر في المسؤولية المدنية أن يكون الضرر محققا و تجسد في الواقع و مباشر أي قد ينتج عن الخطأ ضرر أو عدة أضرار متسلسلة و مترابطة ببعضها البعض و للقاضي السلطة التقديرية في تحديد مصدر الضرر إذ يشترط في التعويض أن يكون الضرر مباشرا عن الخطأ أو الفعل الضار و شخصا بأن يمس الضرر بحق أو مصلحة شخصية عملا بالقاعدة " لا دعوى بدون مصلحة " و أخيرا لم يعرض بعد أي لم يستفيد المتضرر من تعويض عن نفس الخسارة من شخص آخر².

3-العلاقة السببية : هي الركن الثالث للمسؤولية فبعد تحقق كل من شرطي الخطأ أو الفعل الضار و كذا الضرر ، لا بد من توافر شرط العلاقة السببية لقيام المسؤولية و يقصد بها العلاقة الرابطة بين الخطأ و الضرر وهي شرط أساسي لتحديد مسؤولية المتسبب في الضرر ، و المقصود بهذا أن يكون الفعل الضار الذي صدر من الفاعل هو السبب المباشر و الوحيد في نشوء الضرر و لعل النص القانوني للمادة 124 من القانون المدني الجزائري تعطينا صورة واضحة عن العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر حيث ألزمت أن يكون فعل الشخص قد أنشأ ضررا للغير.

¹ علي فيلاي ، نفس المرجع ، ص 290

² المرجع نفسه ، ص 303

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

و تقوم العلاقة السببية على نظريتين هما :

• نظرية تكافؤ الأسباب للفقهاء الألماني "فون بوري" و مفادها أنه يجب الأخذ بكل الأسباب التي إشتراك في نشوء الضرر ، و من ثم يعد كل فعل ساهم في نشوء ضرر تسبب في حدوثه .

• نظرية السبب المنتج للفقهاء الألماني "فون كريس" و هي التي أخذ بها المشرع الجزائري و نجد تطبيق هذه النظرية في المادة 126 معدلة من القانون المدني الجزائري و مفادها عند تداخل عدة أسباب في حدوث ضرر واحد فإنه لتحديد العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر فإنه يتم اللجوء إلى تحديد سبب الفعل المنتج للضرر و ذلك بإحتمال حدوث الضرر طبقا لسير الأمور سيرا عاديا ¹.

و تثبت العلاقة السببية في القواعد العامة كأصل أن عبء الإثبات يقع على عاتق المضرور عملا بقاعدة " البينة على من إدعى " مبدئيا في حالة عدم وجود قرائن قانونية و استثناءا يمكن أن تفرض العلاقة السببية بإفتراض الخطأ إذ يعفى المتضرر في هذه الحالة من إقامة دليل على توفر الضرر فبافتراض الخطأ تقتض الرابطة السببية .

و تتفى العلاقة السببية بالقوة القاهرة و خطأ المضرور و خطأ الغير و نجد ذلك في نص المادة 127 قانون مدني جزائري " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا بد له فيه كحادث مفاجئ أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك" ².

¹ بلحاج العربي ، مرجع سابق ، ص 170.

² المرجع نفسه ، ص 170-171

الفرع الثاني : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري

مسؤولية الناقل البري مسؤولية عقدية تترتب إذا أخل بالتزاماته و أهمها الإلتزام بضمان السلامة لذلك تحدد هذه المسؤولية بحدود تنفيذ عقد النقل ، فالمادة 64 من القانون التجاري تضي على أنه " تترتب مسؤولية الاقل ازاء المسافر ابتداء من تكفله به" و هنا لابد من معرفة الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية الناقل و الوقت الذي تنتهي فيه لذلك تحدد المسؤولية بحدود تنفيذ عقد النقل ، و تختلف مسألة سريان مسؤولية الناقل من حيث الزمان باختلاف محل النقل و كذلك باختلاف وسيلة النقل¹ و من خلال هذا سنتطرق أولاً إلى النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري بالنسبة للأشخاص ثم البضائع .

أولاً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

تختلف مسألة سريان مسؤولية الناقل البري من حيث الزمان باختلاف وسيلة النقل فهناك النقل بالسيارات و هنالك النقل بالسكك الحديدية ، ففي النقل بالسيارات يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر و إيصاله إلى الجهة المقصودة في عقد النقل ، لكن قبل البدء في عملية تنفيذ عقد النقل قد يحدث أن يصاب المسافر بأضرار ، و لا يكون للناقل أي صلة بالمسافر خلال هذه المدة ، و إنما يبدأ هذا الإلتزام مع إلتزامات الناقل الأخرى . و هناك عدة أمثلة تطرح في هذا المجال فقد يحدث أن يكون الشخص المسافر ينتظر سيارة أجرة أو حافلة ، و أثناء صعوده إلى هذه الوسيلة يتعرض لضرر أو في حالة نزوله من الحافلة فهل هذا الضرر الذي يحدث للمسافر تتحقق فيه مسؤولية الناقل أم لا ؟ وإن تحققت فما نوع هذه المسؤولية ؟

يذهب أغلب الفقه و القضاء إلى أن مسؤولية الناقل إتجاه الراكب تبدأ من الوقت الذي يصعد فيه الراكب إلى السيارة ، يشترط أن يكون هناك إتصال مادي بين وسيلة النقل و الراكب ، و ينتهي عقد النقل غي الوقت الذي ينتهي فيه ضمان الناقل لسلامة الراكب ،

¹ نبيل صالح العريايي ، مرجع سابق ، ص 193-194

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

ويشترط في ذلك الإنقطاع المادي بين الراكب و واسطة النقل ، و وقوفه على الأرض بقديمه سالما .

و على حسب ماجرى العمل به القضاء على أن الناقل يعد مسؤولا تعاقديا إتجاه الراكب عن كل ضرر يصيبه منذ اتصاله ماديا بالسيارة و تنتهي بانقطاع الصلة .
و بالنسبة للمشرع الجزائري فلم يحدد بشكل دقيق بدء و انتهاء المسؤولية و اكتفى بالنص في المادة 64 من القانون التجاري "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به" ، فيسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر ابتداء من تكلفه به حتى نزوله من وسيلة النقل و تركه مكان الوصول ، و إذا ما حصل له أضرار كالتأخير تتحدد مسؤولية الناقل بحدود تنفيذ العقد ، و فيما يخص القل بالسكك الحديدية فيسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر منذ دخول هذا الأخير إلى الرصيف المعد لوقوف القطار ،على خلاف النقل بالسيارات الذي يبدأ منذ صعود الراكب السيارة و ينتهي بخروج المسافر من الرصيف المعد لوقوف القطار أو نزوله من السيارة¹.

ثانيا : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع

كون عملية النقل تمر بعدة مراحل متعاقبة من حيث الفترة الزمنية من وقت استلام البضاعة من المرسل إلى الشخص و من ثم نقلها إلى غاية تفرغها و استلامها من طرف المرسل إليه ، وحسب المادة 47 من القانون التجاري الجزائري تبدأ مسؤولية الناقل من وقت تسليم البضاعة للناقل و وضعها تحت حراسته حيث نصت نفس المادة "يعد الناقل مسؤولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها"

أي أن مسؤولية الناقل تبدأ حتى قبل انطلاق عملية النقل حيث يقع الناقل منذ تسلمه البضاعة تحت حكم حارس الشيء و ليس من وقت إنعقاد عقد النقل حيث أكدت عليه

¹ شتواح العياشي ، عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق ، جامعة قسنطينة ، 2004-2005 ، ص80

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 20/01/1982¹ الملف رقم 21286 بأن مسؤولية الناقل تخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني الجزائري ، حيث نصت المادة في فقرتها الأولى على أنه " كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الإستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء"

و قد يتفق في عقد النقل على أن تظل حراسة البضاعة طوال فترة تنفيذ عقد النقل تحت يد المرسل أو المرسل إليه ، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا أثبت غش الناقل أو خطئه الجسيم أو غش أو خطأ أحد تابعيه لإنقضاء أساس مسؤوليته .

و تنتهي في الأصل مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو كل من أوكلت له مهمة إستلام البضاعة و معاينتها ، و بذلك تنتهي مسؤوليته كون هذه الأخيرة هي وليدة العقد و أساسها إخلال بالتزام يتمثل في تحقيق الغاية المتمثلة في تسليم البضاعة في نفس الحالة التي سلمت له فيها ، و لا تنتهي مسؤولية الناقل بمجرد تفريغه للبضاعة في المكان المحدد في العقد بل تنتهي بعد إنتهاء المرسل إليه من معاينة البضاعة و موافقة كمية البضاعة وزنا و عددا لما هو محدد في العقد².

¹ قرار صادر عن المحكمة العليا ، بتاريخ 20/01/1982 الملف رقم 21286 ، المجلة القضائية ، العدد 2، 1989 ص 15.

² عبد الكريم بوقادة ، مرجع سابق ص 267-268

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

المبحث الثاني : حالات المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري

إن التزام الناقل الجوهري في عقد نقل البضائع هو تغيير مكان البضائع من نقطة القيام إلى نقطة الوصول ، و هو التزام بتحقيق نتيجة ، تتمثل في وصول البضائع كاملة و سليمة و في الميعاد المتفق عليه .

أما عقد نقل الأشخاص فهو يتم بين الراكب و الناقل ، و يرتب عليهما التزامات متقابلة أهمها بالنسبة للراكب ، دفع الأجرة ، و هو التزام أساسي وإلا اعتبر النقل مجانياً أما ما يرتبه العقد من التزامات على الناقل فأهمها ضمان سلامة المسافر و إيصاله إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد ¹.

لقد حدد المشرع الجزائري حالات تنشأ فيها مسؤولية الناقل البري عند إخلاله بالالتزامات حيث تختلف هذه الحالات بين الناقل البري للأشخاص و بين الناقل البري للبضائع .

الناقل البري للأشخاص ملزم بضمان سلامة المسافر من كل ضرر قد يتعرض له أثناء تنفيذ العقد ، كما يسأل عن هلاك و تلف الأمتعة أو ضياعها ²، بحيث أن الناقل البري للبضائع مسؤول عن سلامة البضاعة أثناء نقله لها ، فإذا أصابها ضرر كان مسؤولاً عنه بتعويض صاحبها عن الخسائر التي تلحقه ، و الأضرار في مجال نقل البضائع يمكن أن تكون ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ³.

ومن خلال ما سبق ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب خصصنا المطلب الأول لدراسة حالات المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص و المطلب الثاني

¹ نبيل صالح العرياوي ، مرجع سابق ، ص 187

² أمينة كناوي ، مرجع سابق ، ص 88

³ فاتح سعادة ، عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري ، مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة المسيلة ، 2013-2014 ، ص 69

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

لحالات المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع أما المطلب الثالث فرأينا تخصيصه لحالة التأخير فيما يخص نقل البضائع و الأشخاص نظرا لأهمية هذه الحالة .

المطلب الأول : حالات المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص

تحتل مسؤولية الناقل الصادرة بين موضوعات النقل ، نظرا لما لها من أهمية بالغة في العمل ، و لما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء ، و لما كان الالتزام الرئيسي للناقل في عقد نقل البضائع هو نقل البضاعة ، و تسليمها إلى المرسل إليه سليمة و في الميعاد المحدد ، فإنه يكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيبها .

أما في عقد نقل الأشخاص فإن الناقل يقع على عاتقه التزاما بضمان سلامة الراكب ، بمعنى أن يكون ملزما بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها سليما ، و هذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية ، فإذا أصيب الراكب فإنه يكفي لهذا الراكب أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل ليعتبر إثباتا لعدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه ، فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل ¹.

تنص المادة 64 من القانون التجاري الجزائري على أنه " تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء م تكلفه به " و م خلال هذه المادة يتضح لنا أن الناقل يكون مسؤولا على جميع الأضرار التي تصيب المسافر سواء كانت أضرارا مادية كالتى تصيب الأمتعة أو أضرارا معنوية كالوفاة ...

يسأل الناقل البري عن أي ضرر يصيب الراكب أو يلحق التلف بأمتعته أثناء النقل ، و تكون مسؤوليته عقدية ناشئة عن العقد الناتج بينه و بين الراكب ، فيضمن الناقل البري سلامة الأشخاص أثناء تنفيذ عملية النقل ، و لكن هناك حالات تكون مسؤولية الناقل البري تقصيرية مثل الحالة التي يصاب فيها الراكب بسبب نزوله في الإتجاه الغير المخصص للنزول و عدم اتباعه تعليمات الناقل البري .

¹ نبيل صالح العرياوي ، مرجع سابق ، ص 188

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى فرعين خصصنا الأول إلى مسؤولية الناقل البري عن الأضرار التي تصيب المسافرين ثم نتطرق إلى مسؤولية الناقل البري عن الأضرار التي تصيب الأمتعة في الفرع الثاني .

الفرع الأول : مسؤولية الناقل البري عن الأضرار التي تصيب المسافرين

إن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء النقل سواء كانت أضراراً بدنية أو غير بدنية ، حيث أن للضرر نوعان ، فهناك ضرر مادي و آخر معنوي ، الضرر المادي هو الذي يمس بسلامة الجسم و تترتب من جرائه خسارة مالية للمتضرر و التي تتمثل في نفقات العلاج ، أما الضرر المعنوي فهو الذي يصيب الشخص في عاطفته و شعوره ، و بالتالي إذا أصيب المسافر بأي ضرر استوجب هذا الضرر تعويضاً بغض النظر عن وجود خطأ من جاب الناقل أو عدمه¹.

تضمنت المادة 62 من القانون التجاري على أن الناقل يضمن سلامة المسافر أثناء عملية النقل ، وفي حالة إخلال الناقل بالتزام السلامة يترتب عنه تعرض المسافر إلى أضرار ومن أبرز هذه الأضرار التي يمكن أن يتعرض لها هي :

أولاً : وفاة المسافر

إن المسؤولية العقدية تنقضي بوفاة المسافر ، فإذا قتل المسافر في الحادث أثناء النقل لا يحق للورثة الرجوع على الناقل بسبب الأضرار المادية أو الأدبية التي لحقتهم شخصياً إلا بمقتضى المسؤولية التقصيرية ، إذ لا يربطهم بالناقل أي عقد ، لذلك حرص القضاء -حين كانت المسؤولية التقصيرية عاجزة عن حماية المصاب- على أن يجنبهم الإلتجاء إلى المسؤولية التقصيرية ، و ذلك بإفترض أنهم مستفيدون في اشتراط لمصلحة الغير ، عقده المسافر المتوفي مع الناقل حين أبرم عقد النقل ، و هو إفترض لا يتفق مع الحقيقة ، إذ لا يجول في ذهن المسافرين عادة أنه سيلقى حتفه أثناء السفر ، فيشترط لمصلحة ورثته ، لذلك تعرض هذا الافتراض لنقد كبير من قبل الفقهاء و لا شك أن الأمر قد

¹ سميحة القليوبي ، شرح العقود التجارية ، دار النهضة العربية ، الطبعة الثالثة ، القاهرة ، 2000 ، ص593

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

أصبح لا يحتاج إلى هذا التحايل ، بعد أن أصبحت المسؤولية التقصيرية عن حراسة الأشياء تلقي بعبء الإثبات على عاتق الناقل فتتشابه بذلك في النتائج مع المسؤولية العقدية¹ .

كما نصت المادة 08 من الأمر 15/74 على أن " كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها ، و إن لم تكن للضحية صفة الغير اتجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث .

ثانيا : إصابة المسافر

من واجب الناقل إيصال المسافر سالما معافى إلى المكان المتفق عليه ، حيث يسأل الناقل عن الأضرار الجسمانية التي تصيب الراكب لأنه يكون قد أخل بأحكام المادة 62 من القانون التجاري الجزائري المذكورة سابقا.

من أمثلة إصابة المسافر حادث إنقلاب السيارة أو اصطدامها مع سيارة أخرى أو اصطدامها بحائط أو أي جسم آخر ، ما يؤدي إلى جرح أحد أعضاء جسم الراكب كأن تكون الإصابة في رأسه و يحدث له نزيف من جراء ذلك الحادث .

بمجرد حدوث ضرر للراكب أثناء تنفيذ عملية النقل البري تترتب مسؤولية الناقل العقدية ، بما أن الناقل ملزم بالمحافظة على سلامة الراكب ، فإن لم يصل إلى المكان المحدد و المتفق عليه سليما معافى ، يكون عقد النقل البري غير منفذ بالنسبة للألتزام بالسلامة .

و هنا في إصابة المسافر يختلف مقدار التعويض حسب الإصابة و أثرها على الراكب ، كما يلتزم الناقل البري بتعويض المسافر المصاب عن المدة التي يعجز فيها عن العمل ، و هذا ما اهتمت به القوانين الجزائرية ، فحسب المادة 71 من قانون الطيران المدني و التي تقابلها المادة 842 من القانون البحري و التي لا يوجد ما يقابلها في

¹ علي البارودي ، العقود و عمليات البنوك التجارية ، دار المطبوعات الجامعية ، وفقا لأحكام قانون التجارة رقم : 1999/17 ، الإسكندرية ، 2001 ، ص 244

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

القانون التجاري " يعد الناقل بواسطة الطائرة مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن الوفاة و الجروح أو كل ضرر جسماني يحدث لشخص منقول بشرط أن الواقعة التي تسبب الضرر قد حدثت على متن الطائرة أو خلال كل عملية من عمليات الركوب أو النزول " .

و قد إتفق الفقه و القضاء على تعويض المسافر عند إصابته بأضرار جسمانية ، و هذا ما أكدته المادة 08 من الأمر 15/74 السالف الذكر و المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار .

ثالثاً : مرض المسافر

قد يصاب المسافر بمرض أثناء تنقله و قيامه بتنفيذ العقد فيكون بذلك الناقل مسؤولاً عن صحة المسافر، فعليه إتخاذ كافة الإحتياطات اللازمة من أجل المحافظة على سلامة الراكب من كل أذى أو ضرر يعاني منه المسافر و هو في الطريق إلى مكان الوصول¹ كما تجدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل تنقطع بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل بصفة مؤقتة ، كما في حالة تغيير القطارات أو ترك وسيلة النقل في إحدى المحطات لقضاء حاجة ، فلا يكون الناقل مسؤولاً على أساس الإلتزام بضمان سلامة المسافر على الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الانقطاع ، و العبرة من هذا هي انقطاع الاتصال الفعلي للمسافر بوسيلة النقل مهما كانت مدته ، لا بمجرد توقف وسيلة النقل في الطريق إذا كان المسافر لم يغادرها في ذلك الوقت².

¹ مصطفى كمال طه ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 2006 ، ص 403

² عزيز العكيلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، الأعمال التجارية ، المتجر ، العقود التجارية ، الجزء الأول ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، عمان ، 2008 ، ص 97

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل البري عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

*الأمتعة اليدوية : يقصد بها تلك الأمتعة أو الأشياء التي يحتفظ بها المسافر ، و لا يسلمها للناقل و تسمى كذلك بالأمتعة الغير مسجلة ، و هذا الراكب لا يدفع عنها أجرة لكونها خفيفة و سهلة الحمل ¹.

و لقد ذهب غالبية الفقه بأنه لا يمكن مسائلة الناقل عن هلاك أو تلف هذه الأمتعة ، لأنه نكون قد تعسفنا في استنباط مايسمى بالشروط أو الإرادة الضمنية للمتعاقدين ، فهنا لا يوجد أي ارتباط بين الناقل و الراكب على نقل هذه الأمتعة .

و بمقتضى هذا الرأي فإن الناقل يكون خاضعا للمسؤولية التقصيرية عن الأمتعة اليدوية ، و التي بموجبه يجب إثبات خطأ الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة من أجل الحصول على التعويض .

و لا يسأل الناقل عما يصيب هذه الأمتعة من أضرار أيا كانت طبيعتها و هو ما نصت عليه المادة 67 من القانون التجاري " .ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد و التي يحافظ عليها المسافر .."

و بالتالي فالناقل غير مسؤول تعاقديا عن ضياع الأمتعة اليدوية ، و لكن عند تعرض الراكب لضرر نتيجة هلاك أو تلف أمتعته ، فعليه أن يرجع السبب في ذلك إلى فعل الناقل من أجل الحصول على التعويض .

على أن مسؤولية الناقل تنعقد إذا أثبت الراكب خطأ أو تقصير من قبل الناقل أو أحد تابعيه ، كما يسأل الراكب عن الأضرار التي تلحق الناقل أو أحد تابعيه أو الغير بسبب الأمتعة أو الحيوانات التي ينقلها معه ، و يحتفظ بحراستها ، و مثال ذلك أن تسبب الأمتعة أضرارا بباقي الركاب إذا كانت تحتوي على مواد خطيرة أو مضررة بالصحة ².

¹ عادل عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 163

² سميحة القليوبي ، مرجع سابق ، ص 525

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

*الأمثلة المسجلة : يقصد بها تلك الأمثلة التي يسلمها المسافر للناقل قبل المباشرة بعملية النقل و يستلم الراكب تذكرة خاصة بهاته الأمثلة و وزنها الطبيعي .

و يعتبر الناقل ملزما بالمحافظة على هذه الأمثلة بناء على عقد النقل ، و يعتبر الناقل في هذه الحالة مسؤولا عن هذه الأمثلة مسؤولية تعاقدية ، و هذا الالتزام هو جزء من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد نقل الأشخاص ، فهو ليس عقد مستقل للأمثلة لأن الراكب يقدم أجرة مقابل تسليم الأمثلة .

و يكون ذلك خاصة في حالات النقل ذات المسافات الطويلة و في هذه الحالة يعد الناقل مسؤولا عما سلم إليه من أمثلة للراكب وفقا لأحكام المسؤولية في عقد نقل الأشياء ، و هذا استنادا لأحكام المواد 46 - 47 - 48 و من 52 إلى 61 من القانون التجاري الجزائري .

يمكن كذلك ذكر أن الناقل يقع على عاتقه التزام بتوفير المكان و الراحة المتفق عليها في عقد النقل ، و في حالة إخلاله بهذا الالتزام تترتب عليه مسؤولية تعاقدية ، لأنه من مصلحة المسافر الجلوس في المكان الذي يوفر له الراحة ، حيث يتم تحديدها مع الإمتيازات الأخرى بالإتفاق مع الناقل ، و حرمان الراكب من هذه الامتيازات ينتج عنه مسألة الناقل¹.

و في حالة عدم جلوس الراكب في المكان المتفق عليه أو وجوده في درجة أدنى من الدرجة المتعاقد عليها فإن الناقل يكون مسؤولا عن ذلك و تترتب المسؤولية التعاقدية و كان على المشرع الجزائري أن ينص في القانون التجاري على مسؤولية الناقل في حالة إخلاله بالالتزام توفير المكان و الراحة ، و ذلك بعدم تمكين المسافر من الحصول على المكان المتفق المتعاقد عليه .

¹ نبيل صالح العريايوي ، مرجع سابق ، ص 211

المطلب الثاني : حالات المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع

التزام الناقل الجوهري هو تغيير مكان البضائع من نقطة القيام إلى نقطة الوصول ،
و هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضاعة كاملة و سليمة في الميعاد .¹

تنص المادة 47 من القانون التجاري على أنه " يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه
الأشياء المراد نقلها ، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها " .

كما قررت المادة 25 من نظام المحكمة التجارية مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف
البضاعة حيث نصت على أن " يضمن أمين النقل كل من ضاع أو تلف من الأشياء
المرسلة بعد وصولها إليه ، ما لم يكن في قائمة الإرسالية شرط أن يدفع عنه الضمان أو
كان التلف و الضياع يعجز عن دفعه " .

تعتبر حالات مسؤولية الناقل البري للبضائع من أهم المواضيع التي تثير مشاكل
عملية فيما يتعلق بتنفيذ عقد النقل ، و تنص المادة 47 من القانون التجاري الجزائري
على أنه " يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو
الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها " ، فعلى الناقل البري للبضائع الإلتزام بتسليم
البضاعة بحالة سليمة ، فإذا هلك أو أصابها أي تلف أو ضياع كان مسؤولاً عن ذلك .
يتضح لنا من خلال المادة 47 من القانون التجاري السالفة الذكر أنه هنالك ثلاثة
حالات لمسؤولية الناقل البري للبضائع و المتمثلة في :

1- هلاك البضاعة.

2- تلف البضاعة.

3- ضياع البضاعة.

¹ عبد الفتاح مراد ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، (دون مدينة النشر) ، طبقاً لأحكام القانون رقم : 17
/1999 ، دون سنة النشر ، ص 182

الفرع الأول : هلاك البضاعة

يقصد بهلاك البضاعة انعدام أي قيمة مالية للبضائع أي تحطيمها أو ضياعها الكلي¹ مما يؤدي إلى إستحالة تسليمها لصاحب الحق فيها ، و عدم صلاحيتها للغاية المقصودة منها و مثال ذلك سقوط الأمطار على شحنة من السكر و ذوبانه نتيجة عدم تغليفه بالشادر البلاستيكية الحامي له من الأمطار².

يكون الناقل البري للبضاعة مسؤولاً عن تلف الأشياء المنقولة إذا هلك أثناء عملية النقل كأن تحرق الأشياء أو تفقد أو تسرق ، و يكون الناقل مسؤولاً سواءً كان الهلاك كلياً أو جزئياً للبضاعة ، حيث يكون الهلاك الكلي للبضاعة عندما لا يتمكن الناقل من تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسليمها أو عدم إثبات وجودها في مكان محدد يمكن استرداده منها ، مثل أن تحترق البضاعة أو تفقد أو تسرق ، أما الهلاك الجزئي فهو فقدان جزء من البضاعة عند التسليم ، أي النقص في البضاعة و لا يثير إثبات الهلاك عادة صعوبة في العمل لأن الناقل يحرص غالباً على أخذ إيصال باستلام البضاعة موقعة من المرسل إليه ليستند إليه في الإثبات عند الحاجة ، و لكن الناقل لا يسأل عن نقص الطريق و هو النقص العادي اليسير في البضاعة و الذي لا بد من فقده إما بسبب طبيعة البضاعة أو ظروف النقل ، كتبخر السوائل و جفاف الفاكهة و نقص وزنها تبعاً لذلك ، و يحدد العرف هذا النقص بحسب نوع البضاعة و ظروف الرحلة³.

¹ حسن المصري ، العقود التجارية في القانون الكويتي و المصري المقارن ، (دون دار النشر) ، الطبعة الأولى ، (دون مدينة النشر) ، 1989-1990 ، ص 321

² محمود محمد عابنة ، أحكام عقد النقل البحري ، النقل البري ، النقل الجوي ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، 2015 ، (دون بلد النشر) ، ص 250

³ محمد حسن الجبر ، العقود التجارية و عمليات البنوك في المملكة العربية السعودية ، دار النشر العلمي و المطابع ، الطبعة الثانية ، جامعة الملك سعود ، 1997 ، ص 166

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

كما يكون الشيء محل النقل في حكم الهلاك الكلي إذا لم يسلمه الناقل البري أو يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال ثلاثين يوماً من إنقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل البري العادي في النقل ، إذا وجد في الظروف نفسها و لم يعين ميعاد للتسليم¹ .

يقدر قاضي الموضوع عجز الطريق حسب العرف و العلاقات التجارية السائدة ، و إذا كان هلاك البضاعة كبيراً فإن الناقل يسأل عن تعويض الضرر كله ، و ليس له أن يطالب بخصم نسبة منه في مقابل عجز الطريق ، و يتم إثبات الهلاك الجزئي بالمقارنة بين ما هو ثابت في مستند النقل الذي يثبت وزن البضاعة أو كميتها أو عدد الطرود التي تتألف منها ، و ما قام الناقل بتسليمه من البضاعة ، و إذا كان مستند النقل مشتملاً على تحفظات جائزة قانوناً أثبتتها الناقل حين استلم البضاعة ، فقد وجبت مراعاة ذلك عند المقارنة .

كما يمكن أن يكون الهلاك فعلياً أو حكماً ، فالهلاك الفعلي هو فناء البضاعة سواء كان كلياً أو جزئياً أما الهلاك الحكمي فيتحقق في حالتين :

* الحالة الأولى : إذا لحق البضاعة المنقولة قدر كبير من الأضرار ، بحيث لا يستطيع المرسل إليه استخدامها أو تسويقها في الغرض الذي أعدت له ، مثال ذلك إذا احترقت البضاعة مما أدى إلى فقدانها لخصائصها الأصلية .

* الحالة الثانية : فقد البضاعة بصفة نهائية كما في حالة السرقة ، و هذه الحالة تعتبر كالهلاك الكلي² .

¹ عبد الفضيل محمد أحمد ، العقود التجارية ، عقد النقل ، دار الفكر و القانون ، الطبعة الأولى ، المنصورة ، 2010 ، ص 207

² سارة صابي ، عقد نقل البضائع ، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع القانون الخاص ، جامعة الجزائر 1- بن عكنون ، 2010-2011 ، ص 119

الفرع الثاني : تلف البضاعة

تلف البضاعة يعني تعرضها لهلاك جزئي مما يؤدي إلى الإنقاص من قيمتها ، سواء كان ذلك في الوزن أو العدد إلا أنها تشوبها نوع من التلف أو عيب فيها كوصول شحنة من الزهور الذابلة .¹

و التلف أيضا عيب يلحق البضاعة و ليس مجرد سوء حالتها عند وصولها غلاى المرسل إليه ، و من أمثلة ذلك الكسر و الصدأ الذي يحول دون الإنتفاع بالبضاعة أو وصول بعض السلع كالحبوب مبتلة ، أو فاكهة متعفنة ، حيث يتضح العيب بالنظر إلى البضاعة حين تسليمها للناقل البري ، و لذلك يتعين على المرسل إليه ألا يتسلم البضاعة إلا بعد إثبات تحفظاته عليها ، موضحا للناقل البري ما لحقها من تلف ، و إلا تمسك الأخير بعد تسليمه البضاعة بأن التلف حدث بعد التسليم ، و في هذه الحالة يصعب على المرسل إليه إثبات أن التلف وقع خلال عملية النقل ، و لنفس السبب تبدوا أهمية التحفظات التي يثبتها الناقل البري في وثيقة النقل إذا تسلم البضاعة من المرسل إليه معيبة أو مغلفة أو معبأة في أوعية سيئة لا تكفي لحفظ البضائع ، فللناقل حينئذ التمسك في مواجهة المرسل إليه عند الرجوع عليه بسبب تلف البضاعة بعدم مسؤوليته مدلا على ذلك بتحفظاته في سبيل النقل البري ، فإذا كان الناقل قد تسلم البضاعة دون أن يبدي أي تحفظ يتعلق بحالتها ، فيفترض أنه قد استلمها بحالة جيدة ، و بالتالي يقع عليه التزام بتسليمها بتلك الحالة الجيدة ، أما إذا قدم الناقل البري تحفظات تتعلق بحالة البضاعة فيفترض أن التلف كان سابقاً على استلامه لها ، و لهذا يقع على المرسل إليه إثبات أن التلف قد حصل و البضاعة كانت موجودة عند النقل ، و في حالة ما إذا كان التحفظ قدمه الناقل يتعلق بسوء تغليف البضاعة ، كان على المرسل أو المرسل إليه أن يثبت أن التلف الذي أصاب البضاعة لم ينشئ بسبب هذا التغليف و مثال ذلك في التلف الكلي أو

¹ عبد الكريم بوقادة ، مرجع سابق ، ص 263

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

الجزئي شاحنة تحمل عصير الطماطم في صهريج و إثر سوء التخزين تلفت البضاعة و لو أن البضاعة لم تنقص وزناً و عدداً إلا أن البضاعة لم تعد صالحة للإستهلاك .

الفرع الثالث : ضياع البضاعة

يقصد بضياع البضاعة فقدانها أو تلاشيها و عدم التأكد من مصيرها ، و قد يكون ضياع البضاعة ضياعاً جزئياً كما قد يكون ضياعاً كلياً ، و يكون الضياع جزئياً عند عدم استلام المرسل إليه لكمية البضاعة المرسله المبينة في العقد وزناً و عدداً ، أما الضياع الكلي فيكون مثلاً في إحتراق البضاعة أو سرقتها كلياً مما يجعل إستحالة تسليمها للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه ، و يعتبر في حكم الهلاك الكلي تجاوز الميعاد المتفق عليه في العقد بمدة معقولة¹.

حيث أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ : 1984/06/06 أن " ضياع الطرد الوحيد المسلم للناقل يعد ضياعاً كلياً " كما بينت في قرارها الصادر بتاريخ 1973/01/05 بأنه " يوجد ضياع جزئي للبضاعة عندما يسترجع المرسل إليه جزءاً من البضاعة ، حتى و لو كانت البضاعة عملياً من دون قيمة " ².

و يمكن إثبات الضياع بسهولة بواسطة مستند النقل ، لأن الناقل البري يلتزم بأن يسلم للمرسل إليه نفس كمية البضاعة المنقولة المبينة في مستند النقل ، فإذا لم يسلمه شيئاً أو سلمه كمية أقل من التي استلمها من المرسل تحققت مسؤوليته ، و لذلك يحرص الناقل البري على أن يسترد مستند النقل موقعا عليه بما يفيد حصول التسليم ، و على العموم يقع على الناقل البري عبء إثبات أنه سلم البضاعة جميعها إلى المرسل إليه .

¹ نبيل صالح العرابوي ، نفس المرجع ، ص 189

² قرار صادر عن محكمة النقض الفرنسية ، بتاريخ : 1984/06/06 ، المأخوذ من المرجع ، نبيل صالح العرابوي

المطلب الثالث : المسؤولية المدنية للناقل البري في حالة التأخير

يقع على الناقل البري الإلتزام بتسليم البضاعة أو إيصال الأشخاص في الوقت المعين و المكان المحدد حيث غالبا ما يكون الميعاد موجودا و محدداً في تذكرة النقل في نقل الأشخاص و بالتالي يمكن تحديد مدة التأخير، ثم إن تأخر الناقل عن هذا الوقت قد يسبب أضرارا كبيرة.

و لهذا خصصنا هذا المطلب لدراسة مسؤولية الناقل البري في حالة التأخير و قسمنا المطلب إلى فرعين حيث سنتناول في الفرع الأول حالة التأخير في وصول الأشخاص ثم نتناول في الفرع الثاني حالة التأخير في وصول البضاعة.

الفرع الأول : التأخير في وصول الأشخاص

إن الناقل البري ملزم بإيصال المسافرين في حدود الوقت المناسب ، و ذلك حسب ما جاء في المادة 62 من القانون التجاري " يجب على نقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين و أن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد " إضافة إلى أن الناقل البري ملزم بإعلام المسافرين بالآجال و الوتيرة و التوقيت .

بمعنى أن التأخير يحدث في حالة عدم وصول الراكب إلى المكان المقصود في الموعد المتفق عليه ، و يرتب التأخير أثر على الراكب لأنه من شأنه أن يعرقل على الراكب فرصة لإنجاز الأعمال الوظيفية و التجارية التي يقصدها ¹.

و حسب قرارات محكمة النقض الفرنسية 1975/07/15 و 1983/03/02² فإن الناقل البري مسؤول عن التأخير إلا إذا تحققت الشروط التالية :

¹ نبيل صالح العرابوي ، مرجع سابق ، ص 212

² قرار صادر عن محكمة النقض الفرنسية ، بتاريخ : 1975/07/15 و 1983/03/02 المأخوذ من المرجع René Rodiere et Barthè Leny , MER CADAL .Droit des Transperts – terrestres et aériens – 5 EDDITION DALLOZ , 1990, p 350

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

1- أن يحدد الناقل وقت الوصول كالقطار و الحافلة ، أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول مسبقا كسيارة الأجرة ، و يحدث التأخير في الوصول بالمقارنة مع الوقت المتفق عليه .

2- أن يكون سبب التأخير راجع إلى عدم إلتزام الناقل البري ، و إذا أراد الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية يجب عليه أن يثبت سبب التأخير ، أي القوة القاهرة أو فعل الغير ، أو من طرف المسافر نفسه .

3- أن التأخير الذي تسبب فيه الناقل البري سبب ضرراً للمسافر ، و هنا على المسافر إثبات هذا الضرر كأنه فوت فرصة الترشح لمسابقة، أو عقد صفقة ، علماً أن التأخير المقصود هو التأخير الواقع في مكان الوصول النهائي ، لا على مستوى محطات التوقف .

و يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير الذي أصاب المسافر من جراء عملية النقل ، و يجب على المسافر إثبات حصول ضرر من جراء التأخير لأنه لا وجود لمسؤولية مدنية بغير ضرر .

كما يحق للناقل البري دفع المسؤولية إذا كان الضرر الحاصل من التأخير بسبب أجنبي خارج عن إرادته ، كتدخل من السلطات من أجل إيقاف النقل أو حدوث إضطرابات جوية .

و بالرجوع إلى المشرع الجزائري لم ينص صراحة على مسؤولية الناقل في حالة التأخير ، و اكتفى بالنص على واجب الناقل في إيصال الراكب إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد ، لكن في حالة إخلاله هذا الإلتزام يكون الناقل مسؤولاً عن هذا التأخير.

الفرع الثاني : التأخير في وصول البضاعة

يقصد بالتأخير وصول البضاعة بعد الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي ، و لقيام مسؤولية الناقل عن التأخير في وصول البضاعة وجب على المتضرر أن يثبت أن التأخير سبب له ضرر ، حيث يتم إثبات التأخير بإثبات تاريخ استلام الناقل للبضاعة كما هو محدد في تذكرة النقل و إيصال البضاعة إلى الجهة المقصودة ، أما إذا لم يكن هناك مدة أو اتفاق معين للنقل و يسأل الناقل عن تأخره في نقل البضاعة فيكون ذلك من تقدير قاضي الموضوع .

إذا كانت مسؤولية الناقل عقدية مصدرها عقد النقل فإنها رغم ذلك لا تبدأ من وقت إبرام العقد بل من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل ، و هذا ما جعل البعض يذهب إلى القول بأن عقد النقل هو عقد عيني لا ينعقد إلا بتسليم البضاعة للناقل ، حيث تنتهي مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه ¹.

فلا يمكن مساءلة الناقل إلا على أساس المسؤولية العقدية ، لأن خطأه ينشأ عن الإخلال بالتزام تعاقدى تحمله بمقتضى عقد النقل ، فلا تصح مسألتة على أساس المسؤولية التقصيرية و هي تقوم على الإخلال بالتزام فرضه القانون ².

و عند نقل البضائع و عدم وصولها في الميعاد ، لا يمكن القطع في المراحل الأولى بين ما إذا كان عدم التسليم في الميعاد سبب هلاك البضائع أم بسبب مجرد التأخير في الوصول أو التسليم لذلك نص التقنين التجاري على أن البضائع التي لا يسلمها الناقل البري للمرسل إليه ، أو يخطره بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوما من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم ، تعتبر البضائع في حكم الهالكة ، و في حالة عدم تعيين ميعاد للتسليم ، تحسب المدة المذكورة من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل إذا وجد في نفس الظروف ، فالناقل يسأل عن التأخير إذا وصلت البضاعة بعد

¹ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 216-217

² نبيل صالح العرابوي ، مرجع سابق ، ص 191

الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري

الميعاد المتفق عليه للوصول ، و قد يكون الاتفاق صريحاً أو مستقداً ضمناً من جداول الرحلات المنتظمة لمركبة النقل ، كذلك يسأل الناقل البري إذا تجاوزت الميعاد الذي يستغرقه الناقل البري العادي في الظروف المماثلة ، و ذلك في الغرض الذي لم يتفق فيه على ميعاد وصول البضائع .

و يكون الناقل مسؤولاً عن عدم وصول الأشياء في ميعادها المتفق عليه أو الميعاد الذي يقضي به العرف .¹

¹ المرجع نفسه ، ص 212

خلاصة الفصل الأول:

تطرقنا في الفصل الأول من موضوع المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري إلى النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري ، فتحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص كان محل تساؤل طرحناه في مقدمة المذكرة ، و قد أوضحنا أن عقد النقل يتم بين الناقل و المرسل في نقل البضائع و بين الناقل و الراكب في نقل الأشخاص ، و خلصنا بأن مسؤولية الناقل في عقد البضائع هي مسؤولية عقدية ، إذن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول الأشياء المنقولة سليمة إلى المرسل إليه ، و هو التزام بتحقيق نتيجة أو بتحقيق غاية ، و ليس التزاما ببذل عناية .

كما بينا أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب و هو التزام بتحقيق غاية ، حيث أوضحنا النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري سواء كان ذلك عن نقل البضائع أو الأشخاص ، ثم ذكرنا بالتفصيل الحالات التي يكون الناقل البري فيها مسؤولا ، ففي نقل الأشخاص يكون الناقل البري مسؤولا عن الأضرار التي تصيب أو تلحق بالمسافر في حالة وفاته أو إصابته الجسمانية أو مرضه أو حتى الأضرار التي تلحق أمتعته ، و كذلك حالة التأخير في وصول الراكب إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد و التي تعتبر ضررا يكون الناقل مسؤولا عنه ، و في نقل البضائع يكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تصيب البضائع في حالات الهلاك و التلف و ضياع البضاعة ، و كذلك التأخير في وصولها إلى المكان المتفق عليه .

الفصل الثاني

الآثار المترتبة عن قيام
المسؤولية المدنية للناقل البري

الفصل الثاني : الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية المدنية للناقل البري

إن مسؤولية الناقل البري العقدية هي مسؤولية ناتجة عن عقد النقل البري ، حيث يسأل الناقل عن الأضرار التي يتسبب بها هو أو أحد تابعيه ، و ذلك في إصابة المسافر أو البضائع المنقولة ، حيث يهدف التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البري إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب على الأضرار التي تلحق بهم و بين مصالح الناقلين في تمكينهم من تحديد مسؤولياتهم تشجيعا للإستثمارات في مجال النقل و حتى لا تؤدي قيمة التعويضات المطلقة التي يحكم بها على إثر الحوادث إلى إعاقاة الإستثمار و تطوره ¹.

نص القانون التجاري على أنه لا يجوز للناقل نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي ، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه ، هذا في عقد نقل البضائع و فيما يخص عقد نقل الأشخاص فيعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت القوة القاهرة أو خطأ الغير أو فعل المسافر .

كما أجاز المشرع التجاري للمرسل أو المرسل إليه ، أو الراكب رد إدعاء الناقل البري بأن الضرر يجد مصدره في أحد تطبيقات السبب الأجنبي .

حاول المشرع الجزائري تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة المرسل أو المرسل إليه بتخفيف عبئ تلك الدعاوى على عاتق الناقل ، فأورد المشرع بعض الأحكام الخاصة تتمثل في تزويد الناقل بدفع بعدم القبول في حالات معينة ، و في تقرير مدة تقادم قصيرة للدعوى .

أما في عقد نقل الأشخاص إذا ما تحققت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب ، كما سبق ذكره عند التعرض لحالات المسؤولية ، و لم يستطع الناقل دفع مسؤوليته بأحد أسباب الدفع فإنه يصبح لزاما عليه أن يدفع تعويض للراكب عما لحقه من

¹ محمد مروفة ، مرجع سابق ، ص 40

ضرر و سواء كان هذا الضرر ناتجا عن إصابة بدنية أو كان سببه التأخير في الوصول ، أو بسبب الهلاك أو تلف الأمتعة التي كانت مع الراكب .

و هذه القواعد الخاصة هي التي تستقل بها دعوى المسؤولية على الناقل و فيما عداها تخضع هذه الدعاوى للقواعد العامة سواء فيما يتعلق بالمحكمة و صفة المدعى و المدعى عليه و الإثبات¹.

و من هذا المنطلق سنتناول من خلال هذا الفصل الآثار المترتبة عن قيام مسؤولية الناقل البري ، و الذي قسمناه إلى مبحثين نتطرق في الأول إلى طرق الإعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري ، و نتطرق في المبحث الثاني إلى آليات التعويض عن الأضرار في المسؤولية المدنية للناقل البري .

المبحث الأول : طرق الإعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري

مسؤولية الناقل البري هي مسؤولية عقدية تستند إلى عقد النقل ، ناتجة عن إخلاله بالتزامه الناشئ عنه ، فهو يلتزم في نقل البضائع بتسليم البضاعة للمرسل إليه و هو إلزام بتحقيق نتيجة ، و لا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت القوة القاهرة أو عيب البضاعة أو خطأ المرسل ، و هذه المسؤولية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه ، دون الحاجة إلى إثبات الخطأ أو الإهمال في جانبه و تنفى مسؤولية الناقل متى أثبتت إحدى حالات الإعفاء .

و في نقل الأشخاص نصت المادة 63 من القانون التجاري على انه يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير، بشرط أن يثبت الناقل أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر ، فالواضح من خلال نص هذه المادة أن حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية تتمثل في القوة القاهرة أو خطأ الراكب و هو ما يتفق مع طبيعة المسؤولية مادامت مسؤولية تعاقدية و

¹ نبيل صالح العرياوي ، مرجع سابق ، ص 214

على إعتبار أن إلتزام الناقل بسلامة الراكب هو إلتزام بنتيجة لا بوسيلة ، فالراكب يكون ملزماً بإثبات الضرر الذي أصابه أثناء عملية النقل¹ .

و سنتاول في هذا المبحث حالات إعفاء الناقل البري للبضائع من المسؤولية المدنية أولاً ثم نتطرق إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص عبر الطرق.

المطلب الأول : حالات إعفاء الناقل البري للبضائع

إن من الأمور التي يتفق عليها الناقل البري و المرسل في عقد النقل هي وصول البضاعة إلى المرسل عليه في نفس الحالة التي استلمها من المرسل ، حيث يكون أثناء عملية النقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف أو تأخير يحصل للبضاعة² ، أو أي ضرر يصيبها ، إلا أن مسؤولية الناقل البري للبضائع لا تثار في الحالات التي يكون فيها ضرر للبضاعة أو المتضرر ، إذ يمكن إعفائه من المسؤولية كلياً أو جزئياً بقوة القانون ، حيث أبقى المشرع الجزائري الناقل البري للبضائع في بعض الحالات من المسؤولية حسب المادة 48 من القانون التجاري و التي تنص على أنه " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزامه أو الإخلال أو التأخير فيها ، و ذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب إلى المرسل أو المرسل إليه " .

مسؤولية الناقل البري مسؤولية عقدية يلتزم بموجبها بتحقيق غاية أو نتيجة ، تتمثل في تسليم البضاعة كاملة و سليمة للمرسل إليه و تتحقق مسؤوليته بإثبات عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه دون حاجة لإثبات الخطأ من جانبه ، و مع ذلك فإن الناقل البري

¹ محمد دمانة ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، في القانون الخاص ، جامعة

أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2010- 2011 ، ص 181

² نبيل صالح العرياوي ، مرجع سابق ، ص 201

يستطيع دفع مسؤوليته إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة .

و منه يتضح لنا و من خلال نص المادة 48 أن الإعفاءات القانونية المقررة للناقل البري للبضائع هي :

1-القوة القاهرة .

2-العيب الذاتي في البضاعة .

3-خطأ المرسل أو المرسل إليه .

الفرع الأول : القوة القاهرة

القوة القاهرة هي عقبة تجعل من الإلتزام مستحيلا ، و قد تنشأ نتيجة فعل الإنسان فلإرادة الإنسان شأن في حدوثها¹، و مثال ذلك الحروب و الثورات و الإضرابات و الأوامر الإدارية بالإستيلاء على وسائل النقل ، و إغلاق الطرق ...

كما قد لا يكون لإرادة الإنسان شأن في حدوث القوة القاهرة ، و مثال ذلك العواصف و الزلازل و البراكين و الفيضانات و السيول و ما شاكل ذلك من حوادث طبيعية ، أو سرقة البضاعة بالإكراه رغم توفير النقل للحراسة الكافية لها و تسمى هذه الحوادث بالحوادث الجبرية التي تلحق بالقوة القاهرة ، و قد أراد بعض الفقهاء أن يفرق بين القوة القاهرة الحادث الجبري ، إلا أن الإتجاه الحديث في الفقه أكد عدم التمييز بين التعبيرين .

إن مالك الشيء يتحمل نتائج ما يصيبه من هلاك أو تلف نتيجة القوة القاهرة ، و هو ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 48 من القانون التجاري المذكورة سابقاً ، فحتى

¹ عز الدين الديناصورى و عبد الحميد الشواربى ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء ، (دون ذكر دار النشر) ، الطبعة السابعة ، (دون بلد النشر)، 2002 ، ص 1454

لا تنتفي مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف الشيء المنقول بسبب القوة القاهرة لابد من توافر شروط معينة و هي أنه " يستحيل ردها و لا يمكن توقعها " متى توافرت القوة القاهرة بشروطها و أحدثت بالشيء المنقول هلاك أو تلف أو تسببت في التأخير في الوصول فهنا تنتفي مسؤولية الناقل¹ . و للقوة القاهرة آثار تتمثل فيما إذا كانت القوة القاهرة أو الحادث الفجائي هو السبب الوحيد في وقوع الضرر انعدمت العلاقة السببية و لا تتحقق المسؤولية كما سبق . كما قد يكون أثر القوة القاهرة أو الحادث الفجائي الإعفاء من تنفيذ الالتزام ، بل وقف تنفيذه حتى يزول الحادث ، فيبقى الالتزام موقوفاً على أن يعود واجب التنفيذ بعد زوال الحادث .

هذا و يجوز للطرفين أن يعدلا باتفاقهما من أثر القوة القاهرة و يترتب على ذلك أنه لا يجوز لهما أن يتفقا على القوة القاهرة أو الحادث الفجائي ليخلي المدين من التزامه أو أن يتفقا على عدم إخلاء المدين من التزامه عند وقوع حادث معين كالإضراب أو الحرب.²

و لكن يلاحظ أن الضغط الشديد الناتج عن كثرة البضائع المنقولة بصورة طارئة لا يعتبر من قبل القوة القاهرة في حالة التأخير لأنه يجب على الناقل متى كان محتكراً أن يكون مستعداً لمواجهة مثل هذا الطارئ ، إما إذا كان الناقل البري غير محتكر فيجب عليه أن لا يقبل عمليات النقل إلا في حدود إمكانياته .

الفرع الثاني : العيب الذاتي في البضاعة المنقولة

تنتفي كذلك مسؤولية الناقل البري في حالة وجود عيب ذاتي في البضاعة المنقولة مثل أن تتلف البضاعة بالبرودة أو الرطوبة أو الحرارة أو كأن يكون الضرر ناتجا

¹ عبد الفتاح مراد ، مرجع سابق ، ص 307

² عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق ، ص 999

عن بضاعة أخرى خطيرة لم يعلن صاحبها عن طبيعتها و لم يكن في وسع الناقل البري إثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها راجع إلى عيب داخلي في البضاعة أو طبيعة فيها ، كما لو كانت حيوانات مريضة و نفقت أثناء النقل ، أو سوائل تتبخر أو تتخمر بفعل الحرارة أو كأن تكون مواد قابلة للاشتعال الذاتي كالفحم أو فاكهة تتعرض للتعفن ، كذلك قد تتلف بعض البضائع لأنها لا تتحمل الانتظار لمدة طويلة كالمدة اللازمة لعملية النقل البري مثل بعض أنواع الخضروات و الفاكهة .

يقع على عاتق الناقل البري عبء الإثبات أن الهلاك أو التلف كان بسبب الغيوب الذاتية حتى لو كان قد تسلمها من المرسل دون تحفظ ، ذلك أن قبول الناقل البري دون تحفظ و بغير الاستفسار عن عيوبها ليس مفاده قبول تحمل مسؤولية الضرر ، و لا مسؤولية عليه إذا تمكن من إثبات العيب الذاتي في البضاعة و إنه سبب حدوث الهلاك أو التلف .

كما أنه لا يعفى الناقل من المسؤولية في كل الحالات التي يكون فيها عيب في البضاعة ، فإذا كان العيب ظاهراً وقت الشحن و لم ينتبه المرسل لذلك ليتخذ التدابير اللازمة ، فإنه يسأل الناقل البري بقدر الضرر الذي نتج عن عدم التنبيه ، و يكون دفعه بموجب إعفائه من المسؤولية غير مقبول على أساس وجود عيب ذاتي في البضاعة ، فقد تؤدي العيوب الخفية للبضائع إلى إلحاق ضرر بغيرها من البضائع المشحونة في نفس وسيلة النقل البري¹.

الفرع الثالث : خطأ المرسل أو المرسل إليه

يعفي خطأ المرسل أو المرسل إليه الناقل البري من المسؤولية المدنية لنقل البضاعة عن الهلاك أو التلف أو التأخير ، إذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة ، و من أمثلة خطأ المرسل عدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تغليفها ، و عدم قيام المرسل بتنبيه الناقل

¹ عبد الحميد الشواربي ، مرجع سابق ، ص 272

البري إلى الخصوصيات غير الظاهرة أو الخطيرة للبضاعة محل النقل ، و كذلك قد يرتكب المرسل خطأ في شحن البضاعة ...

و من أمثلة خطأ المرسل إليه تأخره في استلام البضاعة السريعة التلف بالرغم من إخطاره بوصولها في الموعد المناسب أين أدى تأخير المرسل إليه إلى تلفها ¹.

و لكن قد يساهم خطأ الناقل البري مع أحد الأسباب السالفة الذكر في إحداث الضرر ، و في هذه الحالة لا يعفى الناقل كلياً من المسؤولية ، أو يتحمل قدراً من المسؤولية و هو ما يعادل مقدار ما أسهم به من خطئه في تحقيق الضرر ، و مثال ذلك أن تهطل أمطار غير عادية فتتلف البضاعة التي لم يعتني الناقل البري لها بتغطيتها أصلاً بالغطاء الواقي من الأمطار المعتادة أو أن تكون البضاعة سيئة التغليف ، أو وضعها الناقل البري في المكان الغير مناسب مما أدى إلى إتلافها كلياً ، بينما كانت لا تتلف إلا جزئياً إذا وضعت في المكان المناسب ، ففي هذه الأحوال تكون المسؤولية المدنية للناقل البري للبضاعة جزئية ، و يقدر قاضي الموضوع نسبة مساهمة كل من تسبب في إحداث الضرر و يحدد على أساس هذه النسبة مبلغ التعويض الذي يتحمله الناقل ².

و هذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 19/11/1996 بقولها " إجتماع خطأ المرسل و خطأ الناقل في إحداث تلف الآلة الميكانيكية المنقولة لا يمنع قضاة الموضوع من تقدير جسامه الخطأ من كل منهما " لا يسأل الناقل متى أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئ عن خطأ المرسل كذلك في حالة تعمد المرسل إعطاء بيانات غير صحيحة عن نوع البضاعة و

¹ Philippe Le Tourneau et Loic cadiet , **Droit des courtats** éd : DALLOZ PARIS / DELTA – beyrouth, 1996 , p 516

² سعيد الجدار ، **عقد البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 1999/01** ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، (دون سنة النشر) ، ص 119

³ قرار صادر عن محكمة النقض الفرنسية ، بتاريخ : 19/10/1996 ، منقول من شتواح العياشي ، مرجع سابق ، ص 88

طبيعتها و بالتالي لا يتمكن الناقل البري من اتخاذ الإحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة ، أو عدم الإحكام في حزم البضاعة أو سوء تغليفها ، أو أن يقوم المرسل بالشحن و الرص و لكنه لا يتبع الأحوال الفنية الواجب مراعاتها ، أو أن يشترط نقل البضائع على سيارات مفتوحة بالرغم من توقع هطول الأمطار أو أن تصدر البضاعة باعتبارها من المهربات ، أو أن يكون المرسل من المهريين المعروفين مما يؤدي إلى تشدد موظفي الجمارك في تفتيش البضاعة و فض أوعيتها فيتأخر تسليمها¹ .

و بالتالي فجميع الحالات المذكورة سابقاً ترفع المسؤولية عن الناقل البري للبضائع شريطة أن يثبت إحدى هذه الحالات و أن الهلاك أو التلف أو النقص في البضاعة يرجع سببه إلى إحداها ، فعبد الإثبات يقع على الناقل البري للبضائع .

المطلب الثاني : حالات إعفاء الناقل البري للأشخاص عبر الطرق

مسؤولية الناقل البري التعاقدية تنشأ عن إخلاله بأحد الإلتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل و الذي ينشأ عنه حصول ضرر للراكب أثناء تنفيذه للعقد ، كأن يتأخر وصول المسافر عن مواعده المحدد ، فعلى إعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية فيكفي أن يثبت المسافر وقوع الضرر، فيطالب بتعويضه عن هذا الضرر، لكن الناقل يمكن أن يواجه الراكب بأسباب يستهدف منها إعفائه من هذه المسؤولية أو تحرره من أعبائها كلياً أو جزئياً ، فيكون له أن ينازع الراكب و يحتج عن طريق أسباب دفع المسؤولية ، حيث تولى القانون تحديد هذه الأسباب بشكل صريح و مباشر بنصوص مقيدة ، و منه تتمثل هذه الأسباب في :

1- القوة القاهرة .

2- خطأ المسافر .

3- فعل الغير .

¹ محمد حسن الجبر ، مرجع سابق ، ص 170

الفرع الأول : القوة القاهرة

لم يعرف المشرع الجزائري في القانون المدني القوة القاهرة أو الحدث المفاجئ و إنما أشار إليها كسبب أجنبي يعفي من المسؤولية .

حاول بعض الفقه التمييز بين القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ و اختلفوا في ذلك أين قال البعض أن القوة القاهرة هي أمر خارجي غير متصل بنشاط المدعي عليه كالعاصفة و الزلزال¹ ، أما الحادث المفاجئ فيحدث من أمر داخلي متصل بنشاطك المدعى عليه ، كخروج قطار من قضبان السكة الحديدية .

و قال البعض الآخر من الفقهاء بأن القوة القاهرة يستحيل دفعها إستحالة مطلقة ، أما الحادث المفاجئ فيستحيل دفعه إستحالة نسبية² .

عندما تعرض المشرع الجزائري إلى السبب الأجنبي كوسيلة من وسائل الإعفاء من المسؤولية بصفة عامة و من المسؤولية التقصيرية بصفة خاصة ، لم يستهدف من وراء اللفظين المختلفين لغة إلا نتيجة واحدة و هي أن كلا منهما يعتبر سببا معفيا متى توافرت الشروط اللازمة في السبب الأجنبي ، فالمقصود بالقوة القاهرة قوة و شدة الحادث الذي تسبب في الضرر ، في حين أن الحادث المفاجئ لا يقصد به سوى فجائية الحادث الذي يؤدي بالشيء إلى إحداث الضرر ، أما من حيث الآثار القانونية فهي واحدة بل أكثر من ذلك فجميع الآراء التي قيلت في شأن التفرقة بينهما تقتصر فقط على المعنى و اللفظ دون الأثر و النتيجة³ .

و مهما كان الأمر ، حتى نكون أمام قوة قاهرة تنفي مسؤولية الناقل البري لابد من توافرها على العناصر الثلاث الآتية :

¹ إدريس فاضلي ، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، (دون سنة النشر) ، ص 169

² علي فيلاي ، مرجع سابق ، ص 332

³ محمد صبري السعيد ، النظرية العامة للإلتزامات ، القسم الأول ، مصادر الإلتزام ، الكتاب الثاني ، المسؤولية التقصيرية ، العمل النافع في القانون المدني الجزائري ، دار الكتاب الحديث ، الجزائر ، 2003 ، ص 177

أ- **عدم إمكانية التوقع** : يجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب الشخص العادي فقط بل من جانب أشد الناس حيطة و يقظة ، فمعيار عدم التوقع معيار موضوعي لا ذاتي¹ ، لا يكتفي فيه بالشخص العادي ، و يجب أن يكون عدم التوقع مطلقاً لا نسبياً ، فإذا تمكن توقع الحادث و حتى لو استحاله دفعه لا نكون بصدد قوة قاهرة أو حادث مفاجئ ، و بالتالي لا يمكن إعتبارها سبباً معفياً من المسؤولية و المعيار الموضوعي ينظر إليه وقت وقوع الحادث في المسؤولية التقصيرية و وقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية .

ب- **عدم إمكانية الدفع** : لا يكفي في الحادث إعتباره قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أن يكون مستحيل التوقع فقط ، بل يجب أيضاً أن يكون مستحيل الدفع ، لأن عنصر عدم إمكانية الدفع مستقل تماماً عن عنصر عدم إمكانية التوقع ، فقد يكون الحادث متوقعاً لكن لا يمكن دفعه ، فلا يمكن إعتباره قوة قاهرة أو حادث مفاجئ ، و كذلك لا تعتبر قوة قاهرة أو حادث مفاجئ إذا كان من المستحيل توقعه و بالإمكان دفعه .
أما فيما يخص معيار عدم إمكانية الدفع فإنه يأخذ نفس المعيار المعمول به في عنصر عدم إمكانية التوقع أي المعيار الموضوعي² .

ج- **إستحالة الدفع** : بمعنى أن يكون الحادث غير متوقع لكن لا يمكن مقاومته أو إجتنابه عند وقوعه ، و هذا يعني أن عنصر عدم إمكانية الدفع مستقل تمام الاستقلالية عن عنصر عدم إمكانية التوقع ، فإن أمكن دفعه فإنه لا يعد من قبل القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ حتى لو استحاله توقعه³ .

¹ فتيحة يوسف المولودة عماري ، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن الاشياء غير الحية ، رسالة دكتوراه ، الجزائر 2004-2005 ، ص 83

² إدريس فاضلي ، مرجع سابق ، ص 177

³ علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة السادسة ، الجزائر ، 2005 ، ص 75

و من أمثلة استحالة الدفع ، إصابة مسافر في أحد القطارات بسبب سقوط شجرة على نافذة القطار و إصابة المسافر بالزجاج من قبل الحادث المفاجئ الذي ينفي مسؤولية شركة السكك الحديدية .

الفرع الثاني : خطأ المسافر

يمكن للناقل البري إعفاء مسؤوليته متى أثبت أن الضرر الناشئ كان بسبب فعل المسافر نفسه ، كما أن خطأ المسافر نفسه لا يعفي الناقل كلية من المسؤولية إلا إذا توافرت فيه شروط السبب الأجنبي أي عدم إمكانية التوقع و استحالة دفعه ، بالإضافة إلى رجوع الإصابة إلى فعل المسافر وحده¹ .

و قد بلورت بعض الأحكام الفرنسية فعل المسافر في التزام خاص يقع على عاتقه و يقابله التزام الناقل بضمان السلامة ، فقررت أن المسافر ملزم بأن يساهم في سلامته الشخصية obligation de veilles à sa propre sécurité ذلك أن هاذين الالتزامين المتقابلين على عاتق المسافر و على عاتق الناقل يتضافران معاً من أجل تحقيق نتيجة واحدة هي وصول المسافر سليماً و معافى ، فلا يجوز أن يسأل الناقل البري عن الضرر الذي يصيب المسافر إذا كان هذا الأخير يستطيع أن يتجنبه بقليل من الحرص² .

حيث أن الناقل البري يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر بنسبة الخطأ الذي وقع منه و مثال ذلك أن يلقي المسافر بنفسه من العربة أثناء السير فيموت أو يصاب بجروح ، أو ينزل المسافر من القطار من الجانب الآخر فيدهسه قطار آخر .

¹ نبيل صالح العريايوي ، مرجع سابق ، ص 232

² علي البارودي ، مرجع سابق ، ص 247

و يلاحظ أنه لا يجوز الرجوع إلى الناقل البري بالمسؤولية العقدية إلا إذا أبرم عقد النقل بين الناقل و المسافرين على التفصيل المتقدم ، و من ثم فلا محل للرجوع على الناقل البري بالمسؤولية العقدية إذا لم يوجد مثل هذا العقد كما إذا تسلل المسافر إلى العربة بغير علم الناقل أو تجاوز المسافر محطة الوصول المبينة في تذكرته ، فقد استقر الرأي على أن المسؤولية العقدية لا تبدأ من وقت إبرام العقد بين الناقل البري و المسافرين ، و إنما من الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ العقد ، و هذا التنفيذ يبدأ في النقل بالسكك الحديدية من وقت دخول المسافر بناءً على تذكرة السفر إلى المكان المخصص للمسافرين الحاملين للتذاكر

المشروع الجزائري أخذ بخطأ المسافر كسبب يستطيع الناقل البري فيه دفع المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن ذلك الخطأ¹ .

الفرع الثالث : فعل الغير

خطأ الغير هو الفعل الذي يقع من الغير ، تتوفر فيه شروط القوة القاهرة أي لا يمكن توقعه أو دفعه ، و أن يكون هذا الخطأ هو السبب الوحيد في إحداث الضرر ، كما إذا اعتدى مسافر على مسافر آخر أثناء النقل أو ألقي به من القطار أو كانت الإصابة بسبب مواد حارقة كان يحملها راكب آخر² .

و يقصد بالغير هنا ، الشخص الذي يعفي الناقل البري من المسؤولية و لا علاقة له بالناقل ، و صدر منه الفعل الضار إما بذمته و إما بصورة مشتركة مع فعل الشيء .

¹ محمد حسن الجبر ، مرجع سابق ، ص 205

² أحمد محمد محرز ، العقود التجارية ، نظام الإفلاس ، دار الكتب القانونية ، (دون طبعة) ، مصر ، 2003 ، ص 91

باصطلاح الغير لا يشمل الأشخاص الذين يكون الناقل مسؤولاً عنهم ، و إنما الأجانب عنه ، أي الغير هو كل شخص غير المتضرر نفسه ، و غير حارس الشيء (الناقل) و غير كل شخص مسؤول عنه الناقل¹ .

و لقد كان الاجتهاد الفرنسي لا يأخذ بعين الاعتبار وصف فعل الغير بصفة القوة القاهرة ، ليعفي الناقل البري من المسؤولية ، إلا أنه عاد و أوجب توفر هذه الصفة و استقر على ذلك على أساس أن الناقل البري إذا رأى الفعل الضار الصادر عن الغير و كان بإمكانه تفاديه و لم يفعل اعتبر مخطئاً ، و يكون خطئه شارك في إحداث الضرر² .

و عليه إذا تدخل الغير بفعله وحده في إحداث الضرر كان الفعل غير متوقع و غير ممكن الدفع ، فالناقل البري يعفى إعفاءً كلياً من المسؤولية ، أما إذا تدخل الغير بفعله جزئياً فقط إلى جانب فعل الناقل فإن هذا الأخير لا يعفي من المسؤولية التي تكون مجزأة بينهما ، و يستطيع المضرور المطالبة بحقه في التعويض كله ممن ساهم في إحداث الضرر شريطة ألا يجمع بين تعويضين ، على أن يرجع من دفع التعويض كله على شركائه³ .

و بالرجوع إلى القانون المدني الجزائري ، نجد أن المشرع الجزائري نص على خطأ الغير في المادتين 138 و 127 منه ، إلا أنه لم يعتبر في المادة 63 من القانون التجاري الجزائري خطأ الغير سبباً من أسباب نفي المسؤولية ، حيث اقتصر فقط على القوة القاهرة و خطأ المسافرين ، و هذا يعني أن خطأ الغير لا يعتد به في مجال النقل لدفع المسؤولية ، و ربما يكون هذا سهواً من المشرع عليه تداركه حتى يكون هناك تناسق بين

¹ يوسف نجم جبران ، القانون و الجرم و شبه الجرم ، النظرية العامة للموجبات ، مصادر الموجبات ، ديوان المطبوعات الجامعية ، منشورات عويدات ، الطبعة الثانية ، بيروت ، 1989 ، ص 211

² مصطفى العوجي ، القانون المدني ، المسؤولية المدنية ، الجزء الثاني ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الثانية ، بيروت ، 2004 ، ص 609

³ محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 234-235

نصوص القانون المدني و نصوص القانون التجاري خاصة أن هذا الأخير هو قانون خاص و القاعدة تقول أن الخاص يقيد العام .

و بتفحصنا للاجتهادات القضائية نلاحظ أن القضاة يعملون بالقانون المدني باعتباره الشريعة العامة و يعتبرون خطأ الغير سبب من أسباب دفع المسؤولية .

و المشرع الجزائري كغيره اشترط في خطأ الغير توافره على عناصر القوة القاهرة أي عدم التوقع و استحالة الدفع من خلال المادة 02/138 من القانون المدني الجزائري و أما إذا كان من الممكن توقعه أو دفعه فلا يعفي الناقل من المسؤولية .

و في هذا الصدد بالنسبة للقضاء الجزائري قضت محكمة وهران بتاريخ 1965/05/16 بأن انفجار قنبلة في قطار وضعها الثوار أثناء حرب التحرير الجزائرية واقعة تتصف بعدم إمكان التوقع ، و انتقد هذا الحكم على أساس أن الحادثة كانت في ظروف متوقعة يمكن دفعها¹ .

و المبدأ العام يقضي بأن سلامة الإنسان و كيانه الشخصي لا يجوز أن يكون موضوعاً لاتفاقات خاصة لمنافاة النظام العام .

المطلب الثالث : الإعفاء أو التحديد الإتفاقي من المسؤولية

على غرار أسباب دفع مسؤولية الناقل البري بقوة القانون ، هناك ما يسمى بالإعفاء الإتفاقي من المسؤولية ، فحسب المادة 52 من القانون التجاري و التي تنص على أنه "فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل و المطابق للقوانين و الأنظمة الجاري العمل بها و المبلغ لعلم المرسل ، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه :

¹ محمد مختار رحمانى ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة) ، في ضوء الفقه و القضاء ، دار هومة ، (دون طبعة) ، الجزائر، 2003 ، ص 109-110

1-تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً .

2-إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير .

3-يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف ."

إن مسؤولية الناقل العقدية صعبة و خاصة أن عبء الإثبات يقع عليه ، لذلك فقد حاول الناقلون منذ وقت طويل التخلص من هذه المسؤولية أو تحديدها و ذلك بوضع شروط اتفاقية في عقد النقل¹ .

و لقد وقع جدال فقهي حول صحة هذه الشروط على أساس مخالفتها للنظام العام و الآداب العامة ، حيث أنها تؤدي إلى تعزيز موقف الطرف القوي في العقد و الذي هو الناقل على حساب الطرف الضعيف و هو الشاحن ، على أن الرأي الأرجح فقهاً و قضاءً هو الاعتراف بصحة هذه الشروط على أساس المبدأ القانوني الذي يبيح حرية التعاقد و يؤكد مبدأ سلطان الإرادة .

ثار النقاش في فرنسا حول صحة شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل ، فكان القضاء الفرنسي أول الأمر يقضي ببطالان هذه الشروط لمخالفتها النظام العام ، حيث أنه من شأن هذه الشروط إعفاء الناقل من المسؤولية و هو الطرف القوي في العقد ، إضافة إلى أن هذه الشروط تؤدي إلى تشجيع الناقل على التهاون و الإهمال في النقل ، اعتماداً على عدم مسؤوليته فتضيع البضائع على صاحبها أو تتلف دون مقابل² .

حيث أن المرسل يجد نفسه في هذه الحالة مضطراً لقبول هذه الشروط و ذلك حتى يستطيع نقل البضاعة ، لكن القضاء الفرنسي عدل من رأيه و أقر بصحة هذه الشروط

¹ عبد الفتاح مراد ، مرجع سابق ، ص 367

² مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 218

إلا أنه جعل أثرها يقتصر على نقل عبء الإثبات من عاتق الناقل إلى المرسل أو المرسل إليه.

إلا أنه من شأن تطبيق هذه الشروط الإصطدام بصعوبات جمة في التطبيق ، ففي عقد النقل تكون البضائع في يد الناقل طيلة عقد النقل ، فإنه يتعذر على المرسل أو المرسل إليه معرفة سبب وقوع الحادث و بالتالي يصعب عليه إثبات خطأ الناقل ، مما يؤدي إلى إعفائه من المسؤولية¹ .

و قد تناول المشرع الجزائري مسألة الإتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في المادة 52 من القانون التجاري و السالفة الذكر ، و تطبيقا لهذا النص فإنه يجوز للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن الخطأ اليسير و ليس الغش أو الخطأ الجسيم (ماعدا الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم المرتكب منه أو من من مستخدمه).

كان الإتجاه السابق في عقد النقل يذهب إلى عدم إعفاء الناقل من المسؤولية ، كما كان الناقلون يلجؤون إلى وضع شروط في عقد النقل ، و الذي بموجبه يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك الكلي أو الجزئي للبضاعة ، و هذا الشرط كان يمثل تعسفا للشاحنين و يضطرون للقبول به لحاجتهم إلى نقل بضائعهم ، الأمر الذي أثار جدالا في الفقه و القضاء حول صحة مثل هذا الشرط في عقود تعتبر من عقود الإذعان² .

الفرع الأول : الشروط الإتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل البري

إن الشرط الذي يتضمن تحديداً لمسؤولية الناقل البري هو شرط صحيح ، و تحديد المسؤولية إما أن يكون بوضع حد أقصى لمقدار ما يقدمه الناقل كتعويض أو من قيمة الضرر الحاصل ، أو قد يكون تعيينها بمبلغ ثابت و محدد .

¹ نبيل صالح العريايي ، مرجع سابق ص 221

² فوزي محمد سامي ، شرح القانون التجاري ، الجزء الأول ، (دون دار النشر ، دون طبعة ، دون سنة النشر) ، ص 258

و لكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل التزم الناقل بالتعويض عن الضرر الحقيقي دون زيادة ، و قد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ لكل وحدة من البضاعة المنقولة فلا يلتزم الناقل بأكثر منه و لو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوزها¹.

كما قد يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من الضرر الحقيقي كنصف أو ثلث هذا الضرر ، و يلتزم بداية بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدود الذي يلتزم به الناقل ، و هو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 52 من القانون التجاري . و لا يكون شرط تحديد المسؤولية صحيحا إلا إذا كان جديا و مكتوبا في وثيقة النقل و إلا اعتبر كأن لم يكن ، و الحكمة من ذلك هي تبصير المرسل بهذا الشرط لكي يلجأ إلى كتابة عقد التأمين على بضاعته ، إذا علم أن قيمة التعويض المتحصل عليها لا تتناسب مع قيمة البضاعة².

على أن الشرط المحدد للمسؤولية لا يصح في حالة ما إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ مقصود أو غش أو عن خطأ جسيم من جانب الناقل .

الفرع الثاني : الشروط الإتفاقية التي تعفي الناقل البري من المسؤولية

ثار التساؤل حول مدى صحة الشروط التي قد يتضمنها عقد النقل و التي تهدف إلى إعفاء الناقل كليا من المسؤولية الناتجة عن الضرر الذي يحدث عند تنفيذ عقد النقل و بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة الأخطاء غير الجسيمة ، إلا أنه لا يعفى الناقل كلية من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة في حالة فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة³.

و إذا كان من الممكن إعفاء الناقل من ضرر التأخير حسب المادة 52 من القانون التجاري ، فإنه لا يمكن إعفاءه من ضرر ناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف و

¹ علي البارودي ، مرجع سابق ، ص 217

² نبيل صالح العريايوي ، مرجع سابق ، ص 223

³ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 219

إذا وجد في العقد شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية فيعد الشرط باطلا و يبقى العقد صحيحا .

و لقد أخذت بعض التشريعات الحديثة بصحة شرط الإعفاء من المسؤولية ، ومنها المشرع الجزائري ، و وفقا للمادة 52 من القانون التجاري يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية بالشروط التالية :

* أن يكون الشرط كتابيا ، سواء كان ذلك في سند النقل أو في رسالة النقل و لا يمكن التوسع في تفسير هذا الشرط لأنه من ضمن الإستثناء الذي يعفي من المسؤولية .
* أن يكون مبلغا للمرسل ، و لم يشترط القانون موافقة المرسل الصريحة ، و إنما فقط تبليغه بهذا الشرط ، فالتبليغ مع عدم الاعتراض يعد موافقة منه ، و في حالة الاعتراض لا يعتد به .

* أن يرد الاشتراط على ضرر التأخير أو تحديد المسؤولية ، فيجوز الاتفاق على الاعفاء من الاضرار الناتجة عن تأخير البضاعة ، سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة و منه تلك الاضرار الناتجة عن التأخير مثل التلف .

* أن لا يكون الشرط مخالفا للقانون أو النظام العام .

* أن لا يكون الضرر ناتجا عن الخطأ المتعمد أو الخطأ الجسيم .

و يقع باطلا كل شرط يقتضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه¹.

¹ نبيل صالح العرياوي، مرجع سابق ، ص 226-227

المبحث الثاني : آليات التعويض عن الأضرار في المسؤولية المدنية للناقل البري

قد تتعرض الأشخاص أو البضائع المنقولة خلال عملية النقل البري إلى أضرار تفقد لها قيمتها جزئياً أو كلياً على أساس الضرر تقوم مسؤولية الناقل البري اتجاه أصحاب البضائع ، حيث يهدف التأمين من المسؤولية إلى تغطية الخسائر المادية التي تترتب عن مسؤولية المؤمن له بسبب تحقق الخطر و إلحاق الضرر بالغير و الذي يكون فيها مسؤولاً قانوناً ، حيث يمتد ضمان المؤمن في حدود التزامات الناقل .

كما يتضمن عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري مجموعة من الأخطار التي على المؤمن أن يضمنها ، منها من هي مكتسبة للناقل البري بقوة القانون و منها من هي مضمونة بموجب الاتفاق ، و عند تحقق الخطر و وقوع الضرر للبضاعة ينشأ دين في ذمة الناقل البري اتجاه المرسل أو المرسل إليه أو المضرور ، فيقرر حق لمن له الصفة و المصلحة في طلب التعويض من الناقل البري .

و متى تثبت مسؤولية الناقل البري يكون للمضرور اقتضاء التعويض ففي حالة قيام مسؤولية الناقل العقدية فإن الحق في المطالبة أو رفع الدعوى يثبت للمرسل أو المرسل إليه أو المضرور ، لأن لكل متضرر الحق في مباشرة الدعوى و ذلك لجبر ما لحقه من ضرر ، حيث يقوم هذا الأخير بكافة الإجراءات القضائية اللازمة ضمن مدتها القانونية و أمام المحكمة المختصة للمطالبة بحقه .

هذا و قد حاول المشرع الجزائري تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة المرسل أو المرسل إليه بتخفيف عبئ تلك الدعاوى على عاتق الناقل ، فأورد المشرع

بعض الأحكام الخاصة و التي تتمثل في تزويد الناقل بدفع بعدم القبول في حالات معينة و في تقرير مدة تقادم قصيرة للدعوى¹ .

و فيما يخص عقد نقل الأشخاص إذا ما تحققت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب ، كما سبق ذكره عند التعرض لحالات المسؤولية ، و لم يستطع الناقل دفع مسؤوليته بأحد أسباب الدفع فإنه يصبح لزاماً عليه أن يدفع تعويض للراكب عما لحقه من ضرر و سواء كان هذا الضرر ناتجاً عن إصابة بدنية أو كان سببه التأخير في الوصول أو بسبب الهلاك أو تلف الأمتعة التي كانت مع الراكب .

هذه القواعد الخاصة هي قواعد تستقل بها دعوى المسؤولية على الناقل و فيما عداها تخضع هذه الدعاوى للقواعد العامة سواء فيما يتعلق بالمحكمة و صفة المدعى و المدعى عليه و الإثبات

و سنتعرض من خلال هذا المبحث إلى آليات التعويض عن الأضرار في المسؤولية المدنية ، حيث ارتأينا تقسيم المبحث إلى مطلبين نتناول في الأول موضوع التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل البري و نتناول في المطلب الثاني دعوى المسؤولية المدنية .

المطلب الأول : التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل البري

التأمين هو نظام حديث العهد و قد عرف أولاً في البلاد الأوروبية أواخر القرون الوسطى و أول مجال ظهر فيه هو النقل البحري ، و كان ذلك راجعاً إلى التطور التجاري بين مدن إيطاليا و البلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط .

أما التأمين البري فهو أحدث عهداً من التأمين البحري ، حيث يعتبر ظاهرة حضارية يعود سبب ظهورها إلى رغبة الفرد في حماية نفسه مما يحيط به من أخطار قد

¹ المرجع نفسه ، ص 212-213

تلتحق به أو بماله في حالة وقوع أضرار ، و نتيجة التقدم التقني لآلات النقل ازدادت تلك الأخطار بصورة مذهلة ، فتحوّلت الرغبة في الحماية إلى حاجة ملحة ¹.

كما أن هناك عدة تعريفات فقهية للتأمين إلا أن المشرع الجزائري عرفه من خلال المادة 619 من القانون المدني على أنه " عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن " .

كما عرفه بعض الفقه بأنه " عقد بمقتضاه يتحمل المؤمن على عاتقه طائفة من الأخطار محتملة الوقوع يرغب المؤمن له أن لا يتحملها منفردا مقابل أن يدفع هذا الأخير قسطاً أو اشتراكاً محدداً " و هذا بحسب الرأي الأول أما الرأي الثاني للفقه فقد عرف التأمين على أنه " عملية فنية تزاولها هيئات منظمة ، مهامها جمع أكبر عدد من المخاطر المتشابهة و يتحمل المؤمن عن طريق المقاصة أعباء هذه المخاطر وفقاً لقوانين الإحصاء ، و بذلك يتحمل المؤمن له أو من يعينه في حالة تحقق الخطر المؤمن منه علة تعويض مالي " ².

فالتأمين من الناحية القانونية هو إصدار تعهد بدفع مبلغ من المال لشخص آخر ، و هو ضمان في مواجهة الخطر و ذلك بالحصول على الخسائر من مبلغ يتم تحصيله من الأشخاص أو الدفعات التي يقدمها أشخاص عديدون .

¹ عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 266

² جديدي معراج ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة الخامسة ، الجزائر ، (دون سنة النشر) ، ص12

كما أن المؤمن هي شركة التأمين حيث تتعاقد مع عدد كبير من المؤمن لهم ، و تتقاضى من كل منهم مقابل التأمين ، لأن شركة التأمين تحسب مقابل التأمين على أساس عملية فنية قائمة على أساس إحصائيات و احتمالات وقوع الخطر¹ .

الفرع الأول : صور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل البري

يعد عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري على البضائع و الأشخاص عبر الطرق البرية وفق الشروط المحددة في العقد ، كما يغطي الأضرار و الخسائر المادية اللاحقة بالبضائع و الأشخاص أثناء نقلها ، حيث ترك المشرع الحرية للمؤمن و المؤمن له (الناقل) في إدراج أخطار إضافية تحت سقف الضمان و هي الأخطار التي هي مكتسبة بقوة القانون بالنسبة للناقل البري و التي يضمنها المؤمن و هناك من الضمانات الإضافية التي تستوجب الإتفاق على تغطيتها صراحة في العقد مقابل قسط إضافي أو أكبر و عليه هناك نوعين من العقود ، عقد التأمين المحدد الأخطار و عقد التأمين الشامل الأخطار² .

أولاً : عقد التأمين من المسؤولية محددة الأخطار

هذا النوع من العقود هو عقد يشمل في محتواه بعض الأخطار التي يتم تحديدها إتفاقاً دون أخرى و ضمانات مقرر قانوناً و مكتسبة للناقل ، و في هذا النوع من العقود يلتزم المؤمن بضمان و تعويض كافة الأضرار اللاحقة بالبضائع بعد عملية الشحن و قبل

¹ عبد الرزاق بن خروف ، أنواع التأمينات البرية في القانون الجزائري ، (دون دار النشر ، دون طبعة ، دون بلدالنشر ، دون سنة النشر) ، ص 45

² عبد القادريويغوب ، تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم 2017-2018 ، ص 68

عملية التفريغ¹ ، و أثناء الرحلة فقط حيث أن شركة التأمين تضمن مسؤولية الناقل في حالة تحقق الخطر المتفق عليه ، و الأضرار التي يضمنها عقد التأمين المحدد من مسؤولية الناقل البري للبضائع هي الأضرار :

1-التي تصيب البضاعة نتيجة تصادم أو تحطم أو انقلاب أو سقوط المركبة أو المقطورة أو البضائع .

2-تصادم المركبة أو مقطورتها بمركبة أخرى أو اصطدامها بجسم ثابت ، مثال ذلك اصطدام مركبة الناقل البري بجدار أو عمود كهربائي أدى إلى إصابة البضاعة بضرر .

3-التي تصيب البضاعة المنقولة نتيجة حريق أو انفجار .

4-التي تصيب البضاعة نتيجة انهيار السدود أو الطريق أو سقوط أي مبنى أو عمارة أو جسر .

5-التي تصيب البضاعة نتيجة سقوط الحجارة أو الأشجار .

6-التي تصيب البضاعة نتيجة انكسار محاورها أو هياكل المركبة .

7-التي تصيب البضاعة نتيجة سقوط المركبة في واد أو بحر أو نهر أو بحيرة .

8-التي تصيب البضاعة نتيجة البرق أو الفياضانات أو الزلازل أو البراكين .

المؤمن يضمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤوليتها إلى الناقل إثر وقوع حادث مضمون .

كما يضمن عقد التأمين المحدد السرقة و لكن بشروط :

¹ يمينة شهاب ، محاضرات في قانون التأمين أقيمت على طلبة الماستر ، مقياس تأمين النقل ، كلية الحقوق الجزائر -

- أن تكون السرقة ناتجة عن حادث تصادم المركبة أو المقطورة بمركبة أخرى أة انقلابها أو تصادمها بجسم ثابت .

- أن تكون السرقة باستعمال السلاح و العنف .

- السرقة الكلية للبضائع أو الشاحنة أو المركبة حيث يشترط تواجد كسر¹ .

و بالرجوع إلى عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع ، نجد في جميع عقود شركات التأمين تأشيرة تمنح من طرف وزارة المالية تحدد بموجبها الشروط العامة التي يجب أن تتوفر في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع ، و محتوى هذه الشروط هي حقوق و واجبات مقررة لكل طرفي العقد ، و كما سلف ذكره من أخطار و ضمانات مقررة قانوناً أضافت التأشيرة الوزارية² ضمانات أخرى ترقى إلى حد الضمانات المكتسبة .

و من هذه الضمانات نذكر ما يلي :

1-يضمن المؤمن المصاريف المعقولة و الهدف منها تجنب الخسارة الكلية أو الجزئية للبضائع في حالة الضرورة ، و من الأمثلة على ذلك قيام الناقل بإصلاحات ضرورية إثر تعرض وسيلة النقل لعطب أثناء عملية النقل و هذا تفادياً لهلاك البضاعة المنقولة أو تلفها .

2-يضمن المؤمن دفاع المؤمن له الناقل في الدعاوي الودية و الإدارية و القضائية المرفوعة ضده بسبب خطر مضمون .

¹ المرجع نفسه ، ص 69-70

² تأشيرة visa n° 21 /MF/DGT/DASS de 17/03/1998 الصادرة عن وزارة المالية و الخاصة بتحديد الشروط العامة لعقد تأمين مسؤولية الناقل البري للبضائع التابع للشركة الجزائرية للتأمينات CAAT ، أنظر الملحق رقم

3-يضمن المؤمن الأضرار اللاحقة بالبضاعة و التي تكون تحت حراسة الناقل البري و في المخزن لمدة 8 أيام .

4-يضمن المؤمن هلاك البضاعة الناتجة عن عطب غير متوقع يؤدي إلى توقف أجهزة التبريد ، و الذي ليس بسبب إهمال الناقل أو عدم قيامه بالصيانة .

5-يمتد ضمان المؤمن في حدود الإقليم الجزائري بالنسبة لعمليات نقل البضائع البرية .

ثانياً : عقد التأمين من المسؤولية شامل الأخطار

عقد التأمين الشامل هو تلك التأمينات الإضافية التي يختارها الناقل البري و التي تضاف إلى عقد التأمين المحدد بمحض إرادته ، يتفق مع المؤمن عليها مع زيادة القسط .

يتميز هذا النوع من العقود من التأمين المحدد الأخطار ، في أنه يضمن أيضاً الأضرار التي تلحق بالبضائع و الأشخاص خلال عملية النقل و الشحن أو التفريغ و التي هي مستثناة من الضمان في العقد المحدد الأخطار ، و من خصائص عقد التأمين الشامل من مسؤولية الناقل البري للبضائع أنه يشمل في محتواه جميع الضمانات الإتفاقية فإذا نقص ضمان واحد يعتبر حينئذ عقد تأمين محدد الأخطار¹ .

الفرع الثاني : إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل البري

إن التأمينات الإلزامية بمثابة حماية قانونية و اجتماعية لجميع ضحايا الحوادث بحيث أنها تضمن لهم تعويضاً عن الأضرار التي تلحقهم بسبب مسؤولية المؤمن له ، فالتأمين من المسؤولية نشأ على هامش القانون ثم عاد و دخل حظيرة القانون و لم يلبث أن أصبح إجبارياً بنص القانون ، و هذا اعتراف تشريعي كامل بمزاياه و فوائده و ضرورته² .

¹ يمينة شهاب ، مرجع سابق ، ص71

² نبيل صالح العرياوي، مرجع سابق ، ص 428

يجب على الناقل البري الحصول على رخصة لاستغلال و ممارسة نشاطات النقل البري سواءً عن طريق سيارات الأجرة أو الحافلة أو المركبات ، و قد نص على هذه الشروط المرسوم التنفيذي رقم 415/04¹ ، حيث نصت المادة 03 منه على أنه " تخضع ممارسة نشاطات الأشخاص و البضائع عبر الطرقات لرخصة مسبقة يسلمها مدير النقل في الولاية المختص إقليمياً و فيما يخص خدمات النقل العمومي عبر الطرقات ذات المنفعة الوطنية ، تكون الموافقة المسبقة للوزير المكلف بالنقل مطلوبة "

و من حق المسافرين أن يرفض التعاقد و السفر مع ناقل بري غير مؤمن ، كما أن عدم التأمين في حد ذاته يعتبر خرقاً للقانون و يعاقب عليه بموجب القانون 09-11 بعقوبات جزائية من المادة 62 إلى غاية المادة 64 منه².

و نظام التأمين من مسؤولية الناقل البري ازدهر بصفة خاصة منذ سنة 1911 بعد صدور حكم النقض الشهير في 1911/11/21 الذي شدد المسؤولية على عاتق الناقل البري فيما يتعلق بنقل الأشخاص إذا اعتبر أنه في ذمة الناقل البري التزام ضمني تعاقدى بسلامة الأشخاص و أسس هذا الحكم قضاءه على أن عقد النقل من عقود حسن النية³ ، و هذا الالتزام مفترض أنه يدخل في نية المتعاقدين ضمناً ، و تلزم المادة 166 من الأمر المتعلق بالتأمينات الناقلين العموميين عن طريق البر أن يؤمنوا من مسؤوليتهم المدنية عن الأضرار التي يتعرض لها الأشخاص أو البضائع التي ينقلونها سواءً عبر الطرق أو عبر السكك الحديدية .

¹ المرسوم التنفيذي رقم 415/04 المؤرخ في 08 ذو القعدة عام 1425 الموافق ل 20 ديسمبر 2004 ، يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص و البضائع عبر الطرقات ، الجريدة الرسمية ، العدد 82 المؤرخ في 22 ديسمبر 2004

² القانون رقم 09-11 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 7 غشت سنة 2001 ، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه ، الجريدة الرسمية ، العدد 32 ، الصادر في 2011

³ جديدي معراج ، مرجع سابق ، ص 80

أما بالنسبة للسكك الحديدية فإن المادة 03 من الأمر 15-74¹ تنص على عدم سريان إلزامية التأمين بالنسبة للسكك الحديدية كما أن المادة 02 من نفس الأمر تنص بأن الدولة تؤمن نفسها بنفسها ، و بالتالي فإن المؤسسة العمومية للنقل بالسكك الحديدية هي التي تعوض في حالة قيام حادث قطار تسبب في أضرار المسافرين أو الغير² . و مما سبق فإن المشرع الجزائري قد سعى إلى إلزامية التأمين على السيارات و الحافلات من أجل تعويض ضحايا الحوادث المرورية عن كافة الأضرار التي تلحقهم سواء كانت مادية أو معنوية .

المطلب الثاني : دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري

لكل متضرر الحق في مباشرة الدعوى ، و ذلك لجبر ما لحقه من ضرر ، و لصاحب الحق في عقد النقل البري القيام بكافة الإجراءات القضائية اللازمة ضمن مدتها القانونية و أمام المحكمة المختصة للمطالبة بحقه .

و لدراسة موضوع دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري ، قسمنا المطلب إلى أربعة فروع نتناول في الأول الاختصاص القضائي ثم كيفية رفع الدعوى ثانيا و تقدير التعويض ثالثاً ثم تقادم و سقوط الدعوى في الفرع الرابع .

الفرع الأول : الإختصاص القضائي

تخضع دعوى المسؤولية على الناقل البري للبضائع و الأشخاص إلى دعاوي المسؤولية التعاقدية فالاختصاص القضائي نوعان :

¹ الأمر 15/74 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق ل 30 يناير 1974 المتضمن إلزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار ، المعدل و المتمم بالقانون 31/88 المؤرخ في 05 ذي الحجة 1408 الموافق ل 19 يوليو 1988 ، الجريدة الرسمية ، العدد 29 المؤرخ في 20 يوليو 1988

² فادية بوعلي ، عقد النقل البري عن نقل الأشخاص مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء ، الجزائر ، 2003-2004 ، ص 27-28

أولاً: الاختصاص النوعي

في الاختصاص النوعي تتولى المحكمة الابتدائية الفصل في دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل البري ، باعتبارها صاحبة للولاية العامة للفصل في منازعات القانون الخاص ، و هذا ما يستفاد من نص المادة 01 من قانون الإجراءات المدنية و التي تنص على " ...المحاكم هي الجهات القضائية الخاصة بالقانون العام .

و هي تفصل في جميع القضايا المدنية و التجارية أو دعاوى الشركات التي تختص بها محلياً ... "

و يلاحظ أنه إذا كان المدعى على الناقل البري تاجراً فيرفع دعواه أمام القسم التجاري، أما إذا كان غير تاجر فله الخيار بين رفعها أمام القسم المدني أو القسم التجاري.¹

ثانياً : الإختصاص المحلي

للمدعى على الناقل الخيار بين رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع دائرة إختصاصها موطن الناقل البري أو المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها مكان التسليم الفعلي للبضاعة ، و هذا ما نصت عليه المادة 09 من قانون الإجراءات المدنية بقولها " يجوز أن يرفع الطلب إلى المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه ، أو مسكنه و إما إلى الجهة القضائية المذكورة أدناه ...

و في الدعاوى التجارية ، غير الإفلاس و التسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة إختصاصها الوعد و تسليم البضاعة ، أو الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة إختصاصها "

¹ صالح فرحة زواوي ، الكامل في القانون التجاري الجزائري ، الجزء الأول ، ابن خلدون للنشر و التوزيع ، الطبعة الثانية ، وهران ، 2003 ، ص 146

و يجوز للأطراف الإتفاق على تحديد جهة قضائية تتولى الفصل في المنازعات المتعلقة بعقد النقل البري ، و يتضح أن القاعدة العامة أن ترفع الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع أو الركاب أمام المحكمة المختصة وفقاً لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية. و لما كانت الدعوى الناشئة عن عقد النقل البضائع تجارية فيجب تطبيق أحكام المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، و التي حددت الاختصاص في المواد التجارية لمحكمة المدعى عليه ، أو الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة إختصاصها .

و بالنسبة للناقل الأجنبي فإنه عملاً بأحكام المادتين 41 و 42 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية فإنه يجوز رفع الدعوى عليه أمام المحاكم الجزائرية إذا كان عقد النقل قد أبرم في الجزائر ، أو أن تكون الشركة أجنبية لها فرع في الجزائر .

الفرع الثاني : أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري

ترفع دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع من قبل المرسل أو المرسل إليه ضد الناقل البري ، أما في عقد نقل الأشخاص فإن دعوى المسؤولية هي الدعوى التي يقيمها الراكب المضروب من جراء الحادث الذي وقع له أثناء عملية النقل ، و أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري هم :

المدعي :

يكون المدعي في عقد نقل البضائع إما المرسل أو المرسل إليه أي من قد يلحقه الضرر منهما ، ذلك أن الناقل ملزم بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ، و يقوم المرسل إليه باستلام البضاعة موضوع النقل أين له الحق في فحصها قبل تسلمها¹ .

و بمجرد تسلم المرسل إليه لوثيقة النقل يكون له حق التمسك في مواجهة الناقل بكل الحقوق الناشئة عن عقد النقل ، و في مقابل ذلك ينتهي حقه عندما يبدأ المرسل إليه بتسليمه الأشياء أو وثيقة النقل ، أما في حالة الضرر فإنه يكون للمرسل إليه أو المرسل

¹ د. حسن المصري ، مرجع سابق ، ص 346

رفع الدعوى على الناقل للمطالبة بالتعويض ، و لا يلتزم الناقل بدفع التعويض إلا مرة واحدة .

و فيما يخص عقد نقل الأشخاص فيكون المدعي أو صاحب الحق في رفع الدعوى هو المسافر أي الشخص المتضرر أثناء عملية النقل ، و يمكن رفع الدعوى من نائب المتضرر ، إذا كان هذا الأخير قاصرا أو مجنونا ، فبإمكان من ينوب عنه لرفع الدعوى كالأولي و الوصي القيم¹ ، و باعتبار أن المسافر هو المتعاقد مع الناقل فله الحق في كل الأحوال التي يصاب فيها بضرر أن يقيم دعوى المسؤولية ضد الناقل البري للمطالبة بالتعويض و هو ما نصت عليه المادة 73 من القانون التجاري الجزائري .

كما يمكن أن تقام الدعوى من قبل شخص آخر يكون نائبا عن المتضرر و هذه الدعوى جائزة مادام النائب يستند في دعواه للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه و هو -النائب- لعدم وجود علاقة عقدية بينه و بين الناقل.²

أ- الدعاوى التي تقام من قبل أقرباء المسافرين :

عند وفاة المسافر يحق لورثته المطالبة بحق مورثهم ، كما يمكنهم المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم نتيجة الوفاة ، حيث أنه يختلف الفقه بشأن حق الورثة في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم و لكن كان يجب عليهم إثبات خطأ الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية لعدم وجود عقد بينهم و بين الناقل ، لكن الإستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية من شأنه إرهاب الورثة في إثبات خطأ الناقل لأنه أمر صعب لذلك أعطي الحق للورثة في الرجوع على الناقل بقواعد المسؤولية العقدية على أساس أن العقد يتضمن إشتراطاً ضمناً لمصلحة الغير³ .

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

² عادل علي عبد الله المقدادي ، مرجع سابق ، ص 301

³ المطيري وضحة فلاح ، مرجع سابق ، ص 238

و بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه قد اعتمد على أساس المسؤولية الموضوعية ، و ذلك من خلال إدراجه لنصوص خاصة تحدد نظام التعويض عن الأضرار التي يصاب بها المسافرين .

ب- الدعاوى التي تقام من قبل المعالين من غير الورثة :

وفاة المسافرين لا تجعل للورثة فقط الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار ، بل يحق لغير الورثة من الأشخاص الذين كان يعيلهم المتوفي في حياته المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقهم ، و هذا الضرر يتمثل في حرمانهم من النفقة التي كان يقدمها المسافر المتوفي ، و قد أعطى المشرع الجزائري الحق في التعويض لذوي الحقوق الناجم عن الأضرار الجسمانية التي تنجم عن حوادث المرور .

و نجد أن المشرع الجزائري قد نص صراحة في المادة 08 من القانون المدني " ينصرف العقد إلى المتعاقدين و الخلف 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 .

و في حالة تعدد المتضررين بالخطأ الذي وقع من المدعى عليه و يكون كل متضرر قد أصابه ضرر مستقل عن الضرر الذي أصاب الآخر ، فيكون لكل متضرر الحق في رفع دعوى شخصية مستقلة يرفعها بإسمه لأنه لا يوجد تضامن ما بين المتضررين فيقدر القاضي التعويض لكل منهم على حدى ¹.

1-المدعى عليه :

المدعى عليه هو الناقل الذي ينقل الركاب المتضررين أو البضاعة التي تعرضت للضرر ، ففي عقد نقل البضائع يكون مسؤولاً من وقت تسلمه البضاعة المراد نقلها عن

¹ مقدم سعيد ، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي ، (دون دار النشر ، دون طبعة) الجزائر ، 1992 ، ص 132

ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها حسب المادة 47 من القانون التجاري ، و في حالة وفاة الناقل فإن الدعوى ترفع في هذه الحالة على من يخلفونه في حدود ما آل إليهم من التركة .

كما يكون الحق في رفع الدعوى للمتضرر ، و يستدعي ذلك أن يكون هو المرسل أو المرسل إليه ، فيستمد حقه في رفع الدعوى مباشرة من عقد النقل ذاته ، أما المرسل إليه فله الحق أيضا بالقانون على أساس الحق المباشر المستمد من عقد النقل .

و قد يتعدد الناقلين ، فإذا كانت عملية النقل قائمة تحت مسؤولية ناقل واحد فلا صعوبة ، ولكن تثار الصعوبة عند تعدد الناقلين و هو ما جاءت به المادة 49 من القانون التجاري على أنه " إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته ، كان لكل منهم مسؤولا بالتضامن مع الآخرين كل منهم بنسبة ما يستحقه من أجره النقل "

و على هذا الأساس فإن المرسل أو المرسل إليه له الحق في رفع الدعوى على الناقل الأول و الأخير ، فضلا على أن هؤلاء الناقلين يكونون مسؤولين بالتضامن فيما بينهم عن مجموع النقل فيما لو قام كل منهم بإتمام النقل .

و الحكمة التي توخاها المشرع الجزائري من إقراره للتضامن بين الناقلين هي حماية المضرورين من خطر إفسار أحد الناقلين أو إفلاسه .

أما في عقد نقل الأشخاص فالمدعى عليه-الناقل- و الذي لا تقام الدعوى ضده إلا عند إخلاله بالتزاماته المفروضة عليه بموجب العقد ، فبمجرد حصول الضرر للمسافر أي المدعى ، يكون الناقل مسؤولاً عن ذلك الضرر كما يكون مسؤولا اتجاه الورثة في حالة وفاة المسافر ، و لا يقصد بالناقل المدعى عليه أن يكون السائق دائما ، فقد يكون المدعى عليه المؤسسة أو شركة النقل بإعتبارها الطرف الذي تعاقد مع الراكب .

و لقد واجه المشرع الجزائري الحالة التي يكون فيها الناقل معسراً و جعل التأمين إلزامياً عن حوادث السيارات و ذلك بنص المادة 01 من الأمر 15/74 ، و تعتبر شركة التأمين هي المسؤولة عن التعويض الناتج عن حوادث السيارات التي تؤدي إلى الإصابة الجسمانية للأشخاص سواء كانوا من الركاب أو من الغير¹ .

الفرع الثالث : تقدير التعويض

تقدر قيمة التعويض بقيمة الضرر الواقع على المسافر أو على البضائع جراء عدم قيام الناقل البري بتنفيذ التزامه ، و هذا ما يؤدي إلى تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد حسب ما يلي :

1-تقدير قيمة التعويض في البضائع :

متى تثبت مسؤولية الناقل فإنه يلتزم بتعويض المضرور عما لحقه من خسارة و ما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالتزامه أو لتأخره في الوفاء به ، ما لم ينص العقد أو القانون على طريقة معينة لتقدير مبلغ التعويض طبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 182 من القانون المدني ، و لما كانت مسؤولية الناقل من قبل المسؤولية التعاقدية ، فإنه لا يسأل إلا عن تعويض الضرر المتوقع وقت التعاقد ، إلا إذا أثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل ، فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض كل الضرر سواء كان متوقفاً وقت التعاقد أو لم يكن متوقفاً .

لو نقلت بضاعة ثمينة في طرود على أنها بضاعة عادية ، فلا يسأل الناقل في حالة ضياعها أو نقص هذه البضائع لأنه لم يكن يتوقع ذلك ، ما لم يكن المرسل قد لفت

¹ نبيل صالح العريايوي، مرجع سابق، ص 318-319

نظره إلى نوع البضاعة ، إذ يكون الضرر متوقعا في هذه الحالة ، و ما لم يكن الناقل قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً¹.

تقدر المحكمة التعويض في حالة ضياع البضاعة أو هلاكها على أساس القيمة الحقيقية للبضاعة وقت وصولها في مكان الوصول ، و لكن قد تكون هذه القيمة مذكورة في العقد ، ففي هذه الحالة لا تكون حجة على الناقل البري الذي يكون له الحق في مناقشتها و إثبات أن قيمة البضاعة أقل من القيمة الواردة في مستند النقل بكافة طرق الإثبات ، أما إذا لم تكن مذكورة فإن المحكمة تقدر هذه القيمة و لها أن تستعين في ذلك برأي الخبراء ، و البيانات المدونة في مستند النقل .

أما في حالة تلف البضاعة فالمحكمة تقدر التعويض على أساس الفرق بين قيمة البضاعة التالفة في مكان الوصول و قيمتها فيما لو وصلت سليمة² .

و في حالة تأخر الناقل البري عن توصيل البضاعة في الموعد المتفق عليه أو الميعاد المعقول حسب العرف ، و للمحكمة الحرية في تقدير التعويض آخذة بعين الاعتبار كل الظروف والملابسة ، كما هو الحال مثلاً إذا تأخر الناقل عن توصيل بضاعة عن التاريخ المحدد من قبل المرسل ، حيث كان المرسل يرغب في تسليم البضاعة للمرسل إليه في ذلك التاريخ ، حتى يتمكن المرسل إليه من بيع البضاعة في مناسبة كالعيد مثلاً ، فعلى المحكمة أن تضع في عين الاعتبار ذلك عند تقدير التعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير ، و لا يجوز للمضرور في حالة الضياع الكلي أن يجمع بين التعويض عن هذا الضياع ، و التعويض عن التأخير مراعاة لمصلحة الناقل حتى لا يثرس المضرور على حسابه ، و بالتالي فالمضرور مخير بين التعويض الكلي فقط أو التعويض عن التأخير فقط و لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتعويض عن التأخير في

¹ سميحة القليوبي ، شرح القانون التجاري المصري ، دار النهضة العربية ، الطبعة الثالثة ، القاهرة ، 2000 ، ص

² علي حسن يونس ، العقود التجارية ، دار الفكر العربي ، (دون طبعة) ، القاهرة ، 1970 ، ص 339

حالة الضياع الجزئي إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم يضيع ، و لا يجوز أن يزيد التعويض الذي تقتضي به على ما يستحق في حالة الضياع الكلي للبضاعة .
و يجوز لطالب التعويض أن يتخلى للناقل البري عن البضاعة مقابل الحصول على تعويض يقدر على أساس ضياع البضاعة كلياً في حالة التلف أو التأخر في وصول البضاعة ، بحيث لم تعد صالحة للغرض منها و تثبت مسؤولية الناقل عن التلف و التأخير¹.

2-تقدير التعويض عن الأضرار التي تصيب الأشخاص :

يقدر التعويض بقيمة الضرر الواقع على المسافر المتضرر جراء عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه أو التأخير في التنفيذ .

أ- تقدير قيمة التعويض عن الأضرار البدنية

يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية تعاقدية عن تعويض الراكب عن الإصابة التي تعرض لها أثناء عملية النقل البري ، و التي أدت إلى إحداث جروح به و التعويض يشمل الضرر المباشر المتوقع و غير المتوقع ، كما يعوض الراكب عما لحقه من خسارة و ما فاتته من كسب و يشمل هذا التعويض مصاريف العلاج و منها أجهزة الأطباء و المستشفى و ثمن الدواء ، و كذلك المصاريف و الرسوم و أتعاب المحاماة التي أنفقها الراكب عند إقامته للدعوى ضد الناقل ، حيث يرجع تقدير التعويض في الأصل لسلطة القاضي بناءً على مجموعة من المعطيات و الظروف ، و ما منحه القانون ، و كيف يتم احتساب المبالغ المستحقة للضحايا ، و سنعرض هذه النماذج كما تضمنها القانون 31/88 المتعلق بحساب التعويضات :

* حالة العجز الكلي المؤقت : يعوض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس 100 % من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية ، و يتم احتساب التعويض على أساس الدخل الشهري للضحية ، و إذا كان بدون عمل فيحسب على أساس الأجر

¹ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق، ص 574

الوطني الأدنى المضمون (SNMG) بحيث يتحصل المصاب على تعويض مساوي لمقدار الأجر أو الدخل الوطني في الأيام أو الشهور أو السنوات التي يكون فيها عاطلاً عن العمل .

*المصاريف الطبية و العلاجية : يتم دفع المصاريف الصيدلانية بكاملها و تشمل هذه المصاريف على :

- مصاريف الإقامة في المستشفى .
- مصاريف طبية و صيدلانية .
- مصاريف الأجهزة و التبديل .
- مصاريف سيارة الإسعاف .
- مصاريف النقل و الذهاب إلى الطبيب .

* حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي : يتم حساب ذلك على أساس النقطة الإستدلالية المقابلة للدخل السنوي للضحية ، و تضرب هذه النقطة في نسبة العجز فيحصل الضحية على التعويض ، و إذا كان الضحية بدون عمل فيحسب الدخل السنوي على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون عند وقوع الحادث .

* التعويض عن الضرر الإجمالي : يتم حساب التعويض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر و ذلك بموجب خبرة طبية .

* ضرر التألم : يتم التعويض عنه بموجب خبرة طبية و يصنف هذا الضرر على نصفين، ضرر التألم المتوسط حيث يعادل مبلغه مرتين المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث ، و ضرر التألم الهام و الذي يعادل مبلغ أربع مرات من المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث¹ .

¹ نبيل صالح العريايوي ، مرجع سابق ، ص 483 و ما يليها

ب- تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير

و تقدر قيمة التعويض الخاصة بأضرار التأخير طبقاً للمواد 131-176-182 من القانون المدني .

و هنا يكون مقدار تقدير التعويض على حسب ما لحق الدائن من ضرر و مافاته من كسب ، مثلاً تأخر التاجر المتنقل عن إبرام صفقة تجارية و كان السبب في التأخير عدم إلزام الناقل البري في إيصال التاجر في الميعاد المحدد ، هنا على الناقل تعويض التاجر المتضرر ، و يتوجب على الناقل البري توجيه إعدار قبل مباشرة الدعوى المدنية ، لأننا بصدد مسؤولية عقدية .

كما أنه تقوم شركات النقل عموماً بتحديد سقف للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير ما لم يثبت تدليس أو خطأ جسيم للناقل ، هذا داخل إقليم الدولة .

ج- تقدير قيمة التعويض عن تلف أو هلاك الأمتعة

يكون الناقل مسؤولاً عن ائمة المسافر بما فيها أمتعة المسافر التي يحتفظ بها لديه طالما أن الضرر حدث أثناء النقل ، و بمعنى آخر جعل من مسؤولية الناقل البري مسؤولية مفترضة و تعد مسؤولية الناقل قائمة من جميع الأضرار و جميع الأمتعة غير المسجلة ، و سواء كانت الأضرار ناتجة عن الضياع أو التلف ، بشرط أن يكون الضرر قد حدث في وسيلة النقل .

نقل الأمتعة يخضع لأحكام القواعد المتعلقة بنقل البضائع حيث تنص المادة 68 من القانون التجاري على أنه " يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46-47-48 و من 52 إلى 61 " ، و من خلال هذه المادة يتضح أن نقل الأمتعة تطبق عليها المواد المتعلقة بنقل البضائع ، و يكون التعويض حسب قيمة الأمتعة المسجلة في حالة ضياعها أو تلفها .

و لكن غالباً ما لا يعلن المسافر عن قيمة البضائع و هنا يظهر جليا صعوبة التعويض لعدم معرفة مضمون هذه الأمتعة ، و حسب وجهة نظرنا فإن تقدير التعويض يخضع لسلطة القاضي التقديرية ، و ذلك بتقدير حجم الأمتعة و قيمتها و الغرض من السفر و قيمة التذكرة ¹.

د- تقدير التعويض عن وفاة المسافر

استقر الفقه و القضاء على اعتبار حالة الوفاة ضرراً مادياً يستوجب تعويض المصاب عنه ، و هذا الحق ينتقل من بعد وفاة المسافر إلى ورثته ، فإذا توفي المسافر في حادث أثناء عملية النقل البري ، جاز لزوجته و أقاربه أن يطالبوا الناقل البري بتعويض الضرر المادي و الضرر الأدبي الذي أصابهم جراء الوفاة ، و مسؤولية الناقل البري عن تعويض أقارب المسافر ليست مسؤولية عقدية مبناها عقد النقل إذ لم يكونوا طرفاً فيه ، بل هي مسؤولية تقصيرية ².

على غرار القضاء الجزائري حرص القضاء الفرنسي على التيسير لأقارب لأقارب المسافرين فقد أجاز لهم الرجوع على أساس المسؤولية العقدية دون حاجة إلى إثبات الخطأ ، و استند في ذلك إلى أن عقد النقل ينطوي على اشتراط ضمني لمصلحة الغير إذ يفترض أن الراكب قد اشترط تعويضاً لمصلحة زوجته و أولاده ، و أبويه في حالة وفاته ، و بذلك يكون الناقل البري ملتزماً اتجاه الراكب و تجاه أقاربه في نفس الوقت بضمان سلامة الراكب ، و قد انتقد هذا القضاء من قبل الفقه ، إذ أن ذلك الإشتراط المقول بقيامه إنما هو ضرب من الخيال لا وجود له في إرادة المسافر و لا في إرادة الناقل .

¹ المرجع نفسه ، ص 478

² مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 109

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

الفرع الرابع : تقادم و سقوط دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري

لم تقتصر حماية القانون للناقل على إحاطة الدفع بعد قبول الدعوى بل عمد المشرع رعاية منه لمصلحة الناقل إلى تقصير مدة تقادم دعوى المسؤولية و هذه المدة هي التي تقام خلالها الدعوى بحيث أن الأمر يختلف بالنسبة لعقد النقل البري للبضائع و النقل البري للأشخاص .

أولاً : تقادم دعوى المسؤولية للناقل البري

1-الدفع بالتقادم في دعوى المسؤولية المدنية للنقل البري للبضائع

تنص المادة 61 من القانون التجاري على أنه " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد نقل العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة ، و تسري هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداءً من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول و في جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه.

و تحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر و لا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول¹

يلاحظ أن المشرع قد نص على مدة تقادم قصيرة بمرورها لا يجوز رفع الدعوى على الناقل ، و السبب في ذلك أن المشرع قد حرص على أن لا تبقى هذه الدعوى

¹ محمد السيد الفقي ، القانون التجاري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، لبنان ، 2005 ، ص 99

مدة طويلة ، فهو يهدف من وراء ذلك إلى تصفية دعاوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل قبل أن يمضي وقت طويل تضيق فيه معالم الإثبات .

و يسري التقادم من خلال هذه المادة على الدعاوى الموجهة ضد الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل ، أي دعاوى المسؤولية بسبب ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها ، كما لم يحدد المسرع إذا كان التقادم المنصوص عليه في المادة 61 السابقة إذا كانت لا تخضع له الدعاوى المبينة على الغش أو الخطأ العمدي للناقل ، مثل اعتماد الناقل على طرق إحتيالية على المرسل إليه من أجل تضيق فرصة مقاضاته خلال مدة التقادم .

كما يمكن الإشارة إلى وجوب توافر شرطين للعمل بأحكام التقادم القصير المقرر بنص المادة 61 أن تكون الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البري من جهة ، و من جهة أخرى أن يكون الطرف الذي يتمسك بالتقادم القصير حسن النية .

فكل ما يصدر عن الناقل البري من أعمال التلف العمدي لا يشملها النص لأن الناقل هنا لا يكون جديرا برعاية المشرع، كما لو تحايل الناقل على المرسل إليه من أجل تقويت مدة التقادم أو تلف البضاعة أو سرقتها هو أو عماله¹.

حيث يسري التقادم الذي نصت عليه المادة 61 السابقة الذكر ، على جميع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل و الناشئة عن عقد النقل البري من جهة ، و من جهة أخرى أن يكون الطرف الذي يتمسك بالتقادم القصير حسن النية .

فكل ما يصدر عن الناقل البري من أعمال التلف العمدي لا يشملها النص لأن الناقل هنا لا يكون جديرا برعاية المشرع ، كما لو تحايل الناقل على المرسل إليه من أجل تقويت مدة التقادم أو تلف البضاعة أو سرقتها هو أو عماله¹.

¹ المرجع نفسه ، ص 99

حيث يسري التقادم الذي نصت عليه المادة 61 السابقة الذكر على جميع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل ، و لا يطبق عليها الدفع بعدم القبول الذي نصت عليه المادة 55 من القانون التجاري ، لأن نطاق تطبيق أحكام التقادم أوسع مما يشمل الدفع بعدم القبول ، فلا مجال للحديث عن تقادم دعوى المسؤولية ، و كما رأينا أن الدفع بعدم القبول يقتصر على حالة تلف البضاعة و الهلاك الجزئي ، في حين أن التقادم ينصرف إلى دعوى المسؤولية التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على أساس ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها².

2-الدفع بتقادم دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص

تنص المادة 74 من القانون التجاري على أنه " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي مدة ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه ، و تحدد المهلة التي ترفع خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر و لا تسري هذه المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول " من خلال هذه المادة يتضح أن مدة التقادم هي ثلاث سنوات ، على الراكب في حالة تعرضه لأضرار بدنية أو في حالة وفاته أثناء تنفيذ عقد النقل البري و أصيب أو توفي نتيجة خطأ الناقل البري ، أن يرفع دعوى التعويض ضده في ثلاثة سنوات . و بعد مضي هذه المدة فإنه يجوز للناقل البري أن يتمسك بانقضاء الدعوى بالتقادم ، و تخضع للتقادم القصير جميع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل البري للأشخاص بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير ، لعموم نص المادة 74 من القانون التجاري .

¹ د. هاني محمد دويدان ، الوجيز في العقود التجارية و العمليات المصرفية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، (دون طبعة) الاسكندرية ، 2003 ، ص 181

² نبيل صالح العرياوي ، مرجع سابق ، ص 357

في عقد نقل الأشخاص لا يوجد نص في القانون التجاري ينص على الدفع بدعوى المسؤولية لأنه لا يتلائم مع الحوادث و الأضرار التي تصيب الراكب باستثناء الضرر الذي تتعرض له أمتعته لأنها تأخذ حكم نقل البضائع و ذلك طبقاً لما تقضي به المادة 68 من القانون التجاري .

حيث أنه يجوز للوكيل بالعمولة إقامة دعوى الرجوع على المسؤول عن الضرر ، إلا أن المشرع منح حقاً مباشراً للإقامة الدعاوى على كل من الوكيل و الناقل البري ، على الرغم من أنهما لم يتعاقدا ، و ذلك طبقاً لنص المادة 73 من القانون التجاري التي تنص على أنه " يجوز للمسافر أن يرفع مباشرة على الناقل دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب عدم تنفيذ عقد النقل أو الإخلال بتنفيذه أو التأخر فيه ، و يكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها و يجوز للناقل البري أن يرفع مباشرة على المسافر دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب تنفيذ عقد النقل ، و يكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها "

الدفع بالتقادم هو وسيلة دفاع يلجأ إليها الخصوم للوصول إلى انقضاء الإلتزام و ذلك على عكس الدفوع الشكلية التي تواجه موضوع الحق المدعى به ، بل تستهدف التصريح بعدم صحة الإجراءات أو انقضائها أو وقفها .

و الدفع بالتقادم هو دفع موضوعي يجوز إبدائه في أية حالة كانت عليها الدعوى و لو لأول مرة في جهة الإستئناف ¹.

وقضت الفقرة الثانية من المادة 321 من القانون المدني على أنه يجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى و لو أمام المحكمة الاستئنافية ، و معنى ذلك أنه يمكن للشخص الذي لم يدفع بالتقادم أمام المحكمة سواء لعدم علمه أن يتمسك به لأول مرة أمام محكمة الاستئناف .

¹ المرجع نفسه ، ص 358

ثانياً : سقوط دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري

و فيما يخص سقوط دعوى المسؤولية للناقل البري ، فقد حرص المشرع أثناء تنظيمه لأحكام عقد النقل البري في القانون التجاري الجزائري على مصلحة الأطراف ، فقد عمل على تحقيق مصلحة المرسل أو المرسل إليه و ذلك بإفترض الخطأ في جانب الناقل البري ، و لم يكتف المشرع بذلك بل فتح السبيل أمام الناقل لدفع مسؤوليته إذا توافرت شروط معينة ، و هدف المشرع من تحديد مدة قصيرة تسقط بمضيها مسؤولية الناقل ، و لدراسة مسألة سقوط دعوى المسؤولية يجب أولاً أن نشرح سقوطها بالدفع بعدم القبول ، ثم نشرح سقوط الدعوى بالتقادم .

1-سقوط دعوى المسؤولية بالدفع بعدم القبول

نصت على هذا الإجراء المادة 55 من القانون التجاري ، حيث يتضح من خلال هذه المادة أن للناقل البري أن يدفع أمام القضاء بعدم قبول الدعوى التي يرفعها عليه المرسل أو المرسل إليه أو ممثل أحدهما إذا توافرت الشروط التالية :

- أن يستلم المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص للعمل لحساب أحدهما البضاعة المنقولة استلاماً فعلياً ، بحيث يتمكن من الكشف عليها و فحصها و التحقق من حالتها و مقدارها طبقاً لما هو مبين في مستند النقل البري ، فلا يكفي مجرد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو توقيعه على مستند النقل باستلام دون أن يستلمها فعلاً¹ .

- يجب أن يكون موضوع النزاع بين الناقل و المرسل أو المرسل إليه متعلقاً بالتلف أو الضياع الجزئي ، لأنه في هاتين الحالتين يمكن أن تصل البضاعة المنقولة إلى المرسل أو المرسل إليه ، إما في حالة الضياع الكلي فلا تصل البضائع المنقولة و بالتالي لا مجال لاشتراط شرط الاستلام لأنه مستحيل بسبب ضياع البضاعة و لذلك يكون استخدام

¹ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 193

الدفع بعدم قبول الدعوى في حالة النزاع بسبب الضياع الجزئي أو التلف فقط ، بينما تخضع الدعوى المؤسسة على الضياع الكلي أو التأخير للتقادم¹ .

- أن لا يحتج المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام دون حساب أيام العطل ، فقد أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1992/05/12 بأن " الإحتجاج المرسل في اليوم الرابع لتسليم الموالي ليوم عطلة مقبول² .

و يتم الإحتجاج بإخطار غير قضائي أو رسالة موصى عليها توجه إلى الناقل البري و تحتوي احتجاج المرسل أو المرسل إليه أو التلف الذي لحق بالبضاعة المنقولة ، و يكون الاحتجاج صحيحا في أي شكل كان ، و يشترط أن يتم في المهلة المحددة ، و يتم اثبات ذلك بالإشعار الخاص باستلام الناقل للاحتجاج ، و هدف المشرع من عدم اشتراط شكل معين يتم فيه الاحتجاج ، هو تمكين المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما ، من إتمام الإحتجاج في المدة القصيرة التي حددها ، أما إذا قام المرسل أو المرسل إليه بالاحتجاج في المدة المحددة فلا يقبل من الناقل الدفع بعدم قبول الدعوى .

أخيرا يلاحظ أن الدفع بعدم القبول دفع موضوعي و من النظام العام ، يجوز إيدأؤه في أية حالة تكون عليها الدعوى و لو لأول مرة أمام الجهة الاستئنافية .

و لا يجوز للناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى برغم توافر شروطه في حالتين الحالة الأولى إذا أثبت أن الضياع الجزئي أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو تابعيه .

¹ أحمد محرز ، مرجع سابق ، ص 234

² Philippe Le Tourneau et Loic ، O.P.C.I.T ، p 11

و الحالة الثانية إذا أثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الضياع الجزئي أو التلف¹.

2- سقوط دعوى المسؤولية بالتقادم :

تنص المادة 61 من القانون التجاري على مايلي " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة ، و تسرس هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع ابتداءً من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول و في جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول ، و في جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه . و تحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر ، و لا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول "

من خلال هذا النص يتبين أن المشرع أخضع جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع للتقادم السنوي ، سواء كانت الدعاوى التي يرفعها الناقل على المرسل أو المرسل إليه ، و يطالب فيها بدفع أجرة النقل أو المصروفات الملحقة بها أو الدعاوى التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على الناقل بسبب تلف أو ضياع البضائع المنقولة ، أو تأخير في توصيلها عن الميعاد المتفق عليه ، و عليه فمدة سنة تنطبق على جميع الدعاوى الناشئة عن العقد سواء رفضها الناقل أو المرسل أو المرسل إليه .

و قد أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1988/11/22¹ بقولها " إن التقادم السنوي لا يطبق على دعاوى المسؤولية الناشئة عن الأضرار الحاصلة قبل استلام الناقل البضاعة أو بعد تسليمها للمرسل إليه "

¹ عبد الحميد الشواربي ، مرجع سابق ، ص 327

و قد حدد المشرع طريقة حساب مدة سنة ، ففرق بين أمرين ، الأول يتمثل في حالة ضياع البضائع ضياعا كليا ، فتحسب مدة السنة ابتداءً من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة المنقولة ، بمعنى آخر ابتداءً من اليوم المتفق عليه أو الذي حدده القانون للتسليم .

أما الأمر الثاني ، فيتمثل في حالة تلف البضائع المنقولة أو تأخر الناقل البري في توصيلها في الموعد المحدد و المتفق عليه ، أو في حالة كل مطالبة أخرى لها علاقة بتنفيذ العقد كالمطالبة بدفع الأجرة و المصروفات ، ففي هذه الحالة تحسب مدة سنة من تاريخ تسليم الناقل للبضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو من تاريخ عرضها على المرسل إليه .

و إذا قام المدعى برفع دعوى ضد المسؤول في عقد النقل البري ، فيجب عليه الإستمرار فيها ، و لا يتركها للسقوط ، فإن لم يحددها خلال ثلاثة أشهر من وقت رفعها ، سقط حقه بعد انقضاء هذه الفترة.

أما بالنسبة للأشخاص فقد نصت المادة 74 من القانون التجاري الجزائري على أن دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأشخاص ، سواء كان التعويض عن الأضرار البدنية أو الوفاة أو التأخير ، تتقادم بمرور ثلاثة سنوات من تاريخ وقوع الحادث أو الإخلال بالالتزام .

و حق الرجوع المقرر للمدعى عليه مهلته محددة بثلاثة أشهر من تاريخ رفع الدعوى على المكفول .

¹ قرار صادر عن محكمة النقض الفرنسية ، بتاريخ : 1988/10/22 ، مأخوذ من المرجع : Brathemy marcadal , droit des transports , terrestres et aériens éd : DALLOZ-PARIS / DELTA – Beyrouth , 2000 , p 37

كما تضيف المادة 76 من القانون التجاري أنه يسقط الحق في دعوى التعويض طبقاً للمادة 74 و لا يحق للدائن أن يتمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل ، كما تجدر الإشارة إلى أن المادة 77 نصت أيضا أن المواعيد محددة في المواد 76 - 75 - 74 تعتبر من النظام العام و لا يجوز مخالفتها¹ .

¹ فادية بوعلي، مرجع سابق ، ص 51

خلاصة الفصل الثاني :

تطرقنا في الفصل الثاني لموضوع المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري إلى الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية المدنية للناقل البري ، و فيه أوضحنا طرق الإعفاء من المسؤولية المدنية للناقل حيث أنه يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه في عقد نقل البضائع ، كما أنه لا يجوز الإتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو حتى تخفيف مسؤوليته عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة ، و لا يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي ، القوة القاهرة ، أو الحادث المفاجئ أو خطأ المسافر أو فعل الغير ، هذا في عقد نقل الأشخاص ، أما في عقد نقل البضائع ، فبالإضافة إلى السبب الأجنبي يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته بإثبات خطأ المرسل أو وجود عيب ذاتي في البضاعة .

ثم تطرقنا إلى آليات التعويض عن الأضرار في المسؤولية المدنية للناقل البري ، و منه تعرضنا إلى التأمين عن المسؤولية المدنية ، صوره و إلزاميته لأن الهدف من وراء التأمين هو حماية المضرور في عقد النقل ، و منه أوضحنا كيف يباشر المضرور دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض .



الخاتمة

خاتمة:

عقد النقل من العقود التجارية التي تتم بين الناقل و الراكب في عقد نقل الأشخاص ،
و بين الناقل و المرسل في عقد نقل البضائع .

توصلنا إلى أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة
الراكب بمعنى أن يكون ملزماً بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها سالماً و هذا الالتزام هو
التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ العقد
فيعتبر هذا منه إثبات لعد قيام الناقل بالتزاماته فتقوم مسؤولية الناقل على هذا الضرر بغير
حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من قبل الناقل ، كما وجدنا أن الالتزام بضمان سلامة المسافرين
هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة تقع على عاتق الناقل هي وصول المسافر سليماً معافى إلى
جهة الوصول ، و قد قن المشرع الجزائري هذا المبدأ في القانون التجاري في نص المادة
62 منه .

أما عقد نقل البضائع فمسؤولية الناقل فيه مسؤولية عقدية و بالتالي فعقد النقل يلقي
على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه ، و هذا
الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة أو تحقيق غاية و ليس التزاماً ببذل عناية فإذا تلفت هذه
الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك حدث أثناء تنفيذ العقد ، و لا
ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الهلاك أو التأخير ناشئ عن قوة قاهرة أو
عيب ذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه .

و فيما يخص إعفاء الناقل البري من المسؤولية فإنه يقع باطلاً كل شرط يقضي
بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه في عقد نقل البضائع ،
كما أنه لا يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو حتى تخفيف مسؤوليته عن
الإخلال بالتزام بضمان السلامة .

و رأينا أنه لا يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي ، قوة قاهرة أو حدث مفاجئ أو خطأ المسافر أو فعل الغير ، و هذا ما يتعلق بنقل الأشخاص ، أما نقل البضائع فإضافة إلى السبب الأجنبي يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته بإثبات خطأ المرسل أو وجود عيب ذاتي في البضاعة .

و حسب المادة 61 و المادة 74 من القانون التجاري الجزائري ، فمدة التقادم في دعوى المسؤولية الناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه في عقد نقل البضائع هي مدة سنة واحدة تبدأ من يوم تسليمه الشيء ، كما تتقادم دعوى التعويض الناشئة عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر بمضي ثلاث سنوات من تاريخ الوفاة أو حصول ضرر ، و بالتالي تعتبر مدة التقادم في عقد النقل البري مدة قصيرة جدا تتنافى مع إجراءات الحصول على التعويض و تتنافى كذلك مع دواعي إنشاء مبدأ الالتزام بضمان السلامة .

تدخل المشرع الجزائري للتقليل من ظاهرة حوادث المرور و ذلك من خلال النصوص القانونية التي أصدرها ، و كان آخرها الأمر 03/09 المتعلق بتنظيم النقل البري و تسييره ، إلا أنه لم يلقى اهتماما بعقد النقل البري و مسؤولية الناقل بمعنى وجود فراغ تشريعي خطير في مواد القانون التجاري و خاصة تنظيم عقد النقل البري .

و نتيجة لازدياد حوادث المرور و تزايد عدد المضرورين جراء تلك الحوادث أوجد المشرع الجزائري التأمين الإلزامي و ذلك من خلال نص المادة الأولى من الأمر 15/74 و المادتين 165 و 166 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، حيث أن الهدف من هذا التأمين هو حماية المضرورين ، حيث أن المشرع فرق بين الراكب و الغير المضرورين و وفر حماية تأمينية للأضرار الجسدية أو الوفاة التي يتعرض لها كل شخص من جراء حوادث المرور ، فأى ضرر يتسبب فيه المؤمن له اتجاه الغير يرتب لهذا الأخير حق مباشر اتجاه شركة التأمين ، نظراً إلى أن عقد التأمين هو عقد يتم بين المؤمن و شركة التأمين و بين المؤمن له " طالب التأمين " الذي غالبا ما يكون مالك وسيلة النقل ، و هذا

الحق المباشر اتجاه شركة التأمين يتمثل في الدعوى المباشرة حيث يستطيع أن يطالب شركة التأمين بالتعويض مباشرة بعد ثبوت مسؤولية المؤمن له أو سائق المركبة .

استنتجنا أن المسؤولية المدنية أصبحت لا تأسس في جميع الحالات على الخطأ ، فهناك أنظمة أخرى أكثر مرونة من بينها نظام تأمين المسؤولية أين أصبح المضرور يباشر الدعوى المباشرة في مواجهة المؤمن مما يؤدي إلى تلاشي دور المسؤول و بالتالي فالمسؤولية المدنية تتلاشى بفعل التطور و انتشار نظام التأمين طالما أن المسؤولية أصبحت موضوع تأمين ، و أصبح واضحا بالنسبة لحوادث المرور و النقل بأن التأمين هو أكثر الأنظمة مرونة و سهولة في مجال التعويض مقارنة بنظام المسؤولية .

و من خلال هذه الدراسة نقترح ما يلي :

1-يتوجب على المشرع الجزائري أن يدخل تعديلات على قواعد القانون التجاري فيما يخص عقد النقل البري ، و وضع أحكام صريحة و مفصلة خاصة بعقد النقل كما فعلت العديد من التشريعات .

2-ضرورة أن يتضمن القانون التجاري الجزائري مواد توضح مفهوم القوة القاهرة في عقد النقل البري و ذلك حتى لا يعفى الناقل من المسؤولية بمجرد إثباته السبب الأجنبي ، لأن القوة القاهرة تكون في حالة انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن المسار أو حوادث ترجع إلى أدوات أو آلات يستعملها الناقل البري في تنفيذ العقد .

3-يتوجب على المشرع الجزائري إدراج مواد خاصة لتحديث طريقة التعويض، ففي عقد نقل الأشخاص عليه أن يحدد كيفية تقدير التعويض عن الأضرار البدنية و أضرار التأخير و كذلك أضرار تلف أمتعة المسافرين من أجل جبر الضرر الذي يلحق بالمشافر ، و في عقد نقل البضائع يجب تحديد كيفية تقدير قيمة التعويض في حالة هلاك البضاعة أو تلفها و إذا لم يكن الشيء معين القيمة ، و كذلك إذا كانت قيمة الشيء مبينة في وثيقة النقل .

4- وجوب إلزام شركات التأمين بدفع التعويض في أسرع وقت ضمانا لحماية ضحايا حوادث المرور .

و في الختام يمكن القول أن الإشكالات المتعلقة بعقد النقل البري و مسؤولية الناقل تعتبر كثيرة و متجددة و ذلك تبعا لأهمية النقل و كثرته و استمراري ، و نظرا لذلك فإنه على المشرع ملازمة و مزامنة هذه الأحداث و استتباط الأحكام القانونية التي يمكن أن تتجر عنها، إضافة إلى الأحكام القضائية المتعلقة بهذا الموضوع سواء على المستوى الوطني أو الدولي .

تمت بعون الله و حفظه



الملاحق

ملحق رقم 01 : عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع

الشركة الجزائرية للتأمينات
COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES

Visa M.F. N° 21 du 17/03//1998

CAAT

POLICE D'ASSURANCE
RESPONSABILITE CIVILE CONTRACTUELLE
DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES
PAR VOIE TERRESTRE
R.C VOITURIER

CONDITIONS GENERALES

REL. CG. 25



قائمة المراجع والمصادر

قائمة المراجع والمصادر :

أولاً : باللغة العربية

1- الكتب :

أ- الكتب العامة :

1- أحمد محرز، العقود التجارية ، نظام الإفلاس ، دار الكتب القانونية ، مصر
2003 .

2- إدريس فاضلي ، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري ،
ديوان المطبوعات ، الجزائر .

3- السعيد مقدم ، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي ، الجزائر، 1992.

4- بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء
الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة الخامسة ، الجزائر ، 2008.

5- بهاء بهيج شكري ، التأمين البحري في التشريع و التطبيق ، دار الثقافة و
النشر و التوزيع ، عمان ، 2009 .

6- جديدي معراج ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات
الجامعية ، الطبعة الخامسة ، الجزائر .

7- حسن المصري ، العقود التجارية في القانون الكويتي و المصري و المقارن
الطبعة الأولى 1989-1990.

8- سليمان مرقص ، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات ، الجزء الثاني في
الفعل الضار و المسؤولية المدنية ، المنشورات الحقوقية ، الطبعة الخامسة ، بيروت
، 1988 .

- 9-سميحة القليوني ، شرح القانون التجاري المصري ، دار النهضة العربية ، الطبعة الثالثة ، مصر ، 2000 .
- 10- سميحة القليوني ، شرح العقود التجارية ، دار النهضة العربية ، الطبعة الثالثة ، مصر ، 1987 .
- 11- سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجزائرية ، الجزائر ، 2001 . صالح فرحة زراوي ، الكامل في القانون التجاري الجزائري ، الجزء الأول ، ابن خلدون للنشر و التوزيع ، الطبعة الثانية ، وهران ، 2003 .
- 12- صالح فرحة زراوي ، الكامل في القانون التجاري الجزائري ، الجزء الأول ، ابن خلدون للنشر و التوزيع ، الطبعة الثانية ، وهران ، 2003 .
- 13- علي البارودي ، العقود و عمليات البنوك التجارية وفقا لأحكام قانون التجارة رقم : 1999/17 ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، 2001 .
- 14- عبد الحميد الشواربي ، الالتزامات و العقود التجارية لقانون التجارة رقم : 1999/17 ، منشأة المعارف ، الاسكندرية .
- 15- عبد الفتاح مراد ، شرح قانون التجارة الجديد ، وفقا لقانون التجارة رقم : 1999/17 .
- 16- عز الدين الديناصورى و عبد الحميد الشواربي ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء ، الطبعة السابعة ، 2002 .
- 17- علي حسن يونس ، العقود التجارية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1970 .
- 18- عزيز العكيلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، الأعمال التجارية ، المتجر ، العقود التجارية ، الجزء الأول ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، عمان ، 2008 .

- 19- علي فيلاي ، الالتزامات ، الفعل المستحق للتعويض ، دار موفم للنشر ، الطبعة الثالثة ، الجزائر ، 2014 .
- 20- عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الالتزام ، الواقعة القانونية ، العمل الغير مشروع ، شبه العقود و القانون ، الجزء الثاني ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الثانية ، بيروت ، 1998 .
- 21- علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة السادسة ، الجزائر ، 2005 .
- 22- عبد الفضيل محمد أحمد ، العقود التجارية ، عقد النقل ، دار الفكر و القانون ، الطبعة الأولى ، 2010 .
- 23- فوزي محمد سامي ، شرح القانون التجاري ، الأعمال التجارية ، التاجر ، المتجر ، العقود التجارية ، الجزء الأول .
- 24- لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، الاصدار الاول ، عمان ، 2001 .
- 25- محمد صبري السعيد ، النظرية العامة للالتزامات ، القسم الأول ، مصادر الالتزام ، الكتاب الثاني ، المسؤولية التقصيرية ، العمل النافع في القانون المدني الجزائري ، دار الكتاب الحديث ، الجزائر ، 2003 .
- 26- محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، دار الحداثة للطباعة و النشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، 1990 .
- 27- محمد السيد الفقي ، القانون التجاري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الاولى ، لبنان ، 2005 .
- 28- مصطفى العوجي ، القانون المدني ، المسؤولية المدنية ، الجزء الثاني ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الثانية ، بيروت ، 2004 .

29- مصطفى كمال طه ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، 2000 .

30- محمد مختار رحمانى ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، في ضوء الفقه و القضاء ، دار هومة ، الجزائر ، 2003 .

31- محمود محمد عابنة ، أحكام عقد النقل البحري ، النقل البري ، النقل الجوي ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، 2015 .

32- محمد حسن الجبر ، العقود التجارية و عمليات البنوك في المملكة العربية السعودية ، دار الثقافة العلمي و المطابع ، الطبعة الثانية ، جامعة الملك سعود ، 1997 .

33- هاني محمد دويدان ، الوجيز في العقود التجارية و العمليات المصرفية دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، 2003 .

34- يوسف نجم جبران ، القانون و الجرم و شبه الجرم ، النظرية العامة للموجبات ، مصادر الموجبات ، ديوان المطبوعات الجامعية ، منشورات عويدات ، بيروت ، 1989 .

ب- الكتب الخاصة :

1- سعيد الجراد ، عقد البضائع في القانون التجاري الجديد رقم : 1999/01 ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية .

2- عادل على عبد الله المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 1997 .

3- عبد الرزاق بن خروف ، أنواع التأمينات البرية في القانون الجزائري .

2- المقالات :

- 1- عبد الكريم بوقادة ، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع ،
المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الرابع ، الجزائر .

3- المذكرات و الأطروحات العلمية :

أ- رسائل و أطروحات الدكتوراه :

- 1- أنس بن محمد بن عبد العزيز بن فريان ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص
الدراسة المقارنة ، بحث تكميلي لنيل شهادة الماجستير في السياسة الشرعية ، المعهد
العالي للقضاء ، جامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية ، 2012-2013 .
- 2- سعد واصف ، التأمين من المسؤولية ، دراسة في عقد النقل البري ، رسالة دكتوراه
كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1958 .
- 3- فتيحة يوسف المولود عماري ، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن
الأشياء غير الحية ، رسالة دكتوراه ، الجزائر ، 2004-2005 .
- 4- محمد دمانة ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في
القانون الخاص ، جامعة ابي بكر بلقايد ، الجزائر ، 2010-2011 .
- 5- محمد بعجي ، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات ، أطروحة دكتوراه في
الحقوق ، فرع القانون خاص ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر-1 بن يوسف بن خدة
، 2007-2008 .
- 6- نبيل صالح العرابوي ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في
القانون الجزائري ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و
العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2010 .

ب- مذكرات الماجستير :

- 1-المطيري وضحة فلاح ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل المركبات ، مذكرة ماجستير ، فرع قانون خاص ، جامعة الشرق الأوسط ، عمان ، 2011 .
- 2-سارة صابي ، عقد نقل البضائع ، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع القانون الخاص ، جامعة الجزائر -1- ، 2010 .
- 3-شتواح العياشي ، عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة قسنطينة ، 2004-2005 .
- 4-رشيد الواحد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2013 .

ج-مذكرات الماستر :

- 1-أمنية كناوي ، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص ، مذكرة ماستر في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة آكلي محند اولحاج ، البويرة ، 2012-2013 .
- 2-عبد القادر بويعقوب ، تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم، 2017-2018 .
- 3-فادية بوعلي ، عقد النقل البري عن نقل الأشخاص ، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء ، الجزائر ، 2003-2004 .

- 4- فاتح سعادة ، عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري ، مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص قانون الأعمال ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة المسيلة ، الجزائر ، 2013-2014 .
- 5-محمد مروفقة ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص ، مذكرة ماستر ، جامعة أحمد دراية أدرار ، 2018-2019 .

4- المداخلات العلمية :

- 1-يمينة شهاب ، محاضرات في قانون التأمين أُلقيت على طلبة الماستر ، في مقياس تأمين النقل ، كلية الحقوق ، الجزائر-1 ، 2016-2017 .

5- النصوص القانونية :

أ- النصوص التشريعية :

- 1-الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني الجزائري ، الجريدة الرسمية ، العدد 78 ، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975 ، المعدل و المتمم بالقانون 05-10 مؤرخ في 20 يونيو 2005 ، الجريدة الرسمية ، العدد 44 ، الصادر بتاريخ 26 يونيو 2005 ، و المعدل و المتمم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 ، الجريدة الرسمية ، العدد 3 ، الصادرة بتاريخ 13 ماي 2007 .

- 2-الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن للقانون التجاري ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-02 الموافق ل 06 فبراير سنة 2005 ، الجريدة الرسمية ، العدد 11 .

- 3-الأمر رقم 15-74 الصادر بتاريخ 30 يناير لسنة 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن حوادث المرور ، الجريدة الرسمية ، العدد 1 ، سنة 1974 .
- 4-القانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق ل 25 فبراير سنة 2008 ، يتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية .
- 5-القانون رقم 09-11 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422 الموافق ل 07 غشت سنة 2001 ، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه ، الجريدة الرسمية ، العدد 32 الصادر في سنة 2011.

ب-النصوص التنظيمية :

- 1-المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 08 ذو القعدة عام 1425 الموافق ل 20 ديسمبر 2004 ، يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص و البضائع عبر الطرقات ، الجريدة الرسمية ، العدد 8 ، المؤرخ في 22 ديسمبر 2004 .

-2

6-الأحكام القضائية :

- 1-حكم صادر عن محكمة روية ، مجلس قضاء بومرداس ، بتاريخ 08 ديسمبر 2004 ، رقم القضية 04-97 ، (غير منشور) .

ثانيا : باللغة الفرنسية

- 1-Philippe le tourneau et Loic cadiet : droit des contrats , èd :
DALLOZ – Paris / DELTA . Beyroth 1996 .
- 2-Renè Rodiere Barthè Leny , MER CADAL . Droit des Transprts
,terrestres et aèriens –5 EDDITION DALLOZ , 1990

الفهرس

الفهرس

العنوان	الصفحة
مقدمة.....	02.....
الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري	08.....
المبحث الأول : أحكام مسؤولية الناقل البري	09.....
المطلب الأول : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البري	10.....
الفرع الأول : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البري للركاب	11.....
أولا : طبيعة مسؤولية الناقل البري للركاب	11.....
ثانياً : أساس مسؤولية الناقل البري للركاب	14.....
الفرع الثاني : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البري للبضائع	19.....
أولا : طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع	20.....
ثانيا : أساس مسؤولية الناقل البري للبضائع	21.....
المطلب الثاني : مجال تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البري	21.....
الفرع الأول : أركان قيام مسؤولية الناقل البري	22.....
الفرع الثاني : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري	26.....
أولا : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص	26.....
ثانيا : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع	27.....
المبحث الثاني : حالات المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري	29.....

الفهرس

- المطلب الأول : المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص30
- الفرع الأول : مسؤولية الناقل البري عن الأضرار التي تصيب المسافرين31
- أولا : وفاة المسافرين31
- ثانيا : إصابة المسافرين.....32
- ثالثا : مرض المسافرين.....33
- الفرع الثاني : مسؤولية الناقل البري عن الأضرار التي تصيب الأمتعة34
- المطلب الثاني : المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع.....36
- الفرع الأول : هلاك البضاعة37
- الفرع الثاني : تلف البضاعة39
- الفرع الثالث : ضياع البضاعة40
- المطلب الثالث : المسؤولية المدنية للناقل البري في حالة التأخير41
- الفرع الأول : التأخير في وصول الأشخاص41
- الفرع الثاني : التأخير في وصول البضاعة43
- خلاصة الفصل الأول.....45
- الفصل الثاني : الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية المدنية للناقل البري46
- المبحث الأول : طرق الإعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع الجزائري..47
- المطلب الأول : حالات إعفاء الناقل البري للبضائع48

الفهرس

49.....	الفرع الأول : القوة القاهرة
50.....	الفرع الثاني : العيب الذاتي في البضاعة المنقولة.
51.....	الفرع الثالث : خطأ المرسل أو المرسل إليه
53.....	المطلب الثاني : حالات إعفاء الناقل البري للأشخاص عبر الطرق.
54.....	الفرع الأول : القوة القاهرة
56.....	الفرع الثاني : خطأ المسافر
57.....	الفرع الثالث : فعل الغير
59.....	المطلب الثالث : الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية المدنية للناقل البري.
61.....	الفرع الأول : الشروط الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل البري
62.....	الفرع الثاني : الشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل البري من المسؤولية
64...	المبحث الثاني : آليات التعويض عن الأضرار في المسؤولية المدنية للناقل البري...
65.....	المطلب الأول : التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل البري
67.....	الفرع الأول : صور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل البري.
67.....	أولاً : عقد التأمين من المسؤولية محدد الأخطار
70.....	ثانياً : عقد التأمين من المسؤولية شامل الأخطار
70.....	الفرع الثاني : الزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل البري.
72.....	المطلب الثاني : دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري.

الفهرس

72.....	الفرع الأول : الاختصاص القضائي
73.....	أولا : الاختصاص النوعي
73.....	ثانيا : الاختصاص المحلي
74.....	الفرع الثاني : أطراف دعوى المسؤولية
78.....	الفرع الثالث : تقدير التعويض
84.....	الفرع الرابع : تقادم و سقوط دعوى المسؤولية
93.....	خلاصة الفصل
96.....	الخاتمة
100.....	الملاحق
102.....	قائمة المراجع