

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة أمحمد بوقرة بومرداس

كلية الحقوق



مذكرة لنيل شهادة الماجستير في:

شعبة: الحقوق والعلوم السياسية

تخصص: عقود ومسؤولية

## الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص

تحت إشراف الأستاذة:

د/ أمازوز لطيفة

إعداد الطالبة:

سلامي ليندة

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة مولود معمري - تيزي وزو	أستاذة	أ/د صبايحي ربيعة
مشرفا	جامعة مولود معمري، تيزي وزو	أستاذة محاضرة "أ"	د/ أمازوز لطيفة
ممتحنا	جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس	أستاذة محاضرة "أ"	د/ جبارة نورة

تاريخ المناقشة: 2017/05/15

## كلمة شكر

الشكر للأول والآخر والظاهر والباطن لله سبحانه وتعالى الذي آتانا من العلم ما لم نكن نعلم، ومنحنا الصبر والعقل لا تمام هذا العمل

اعترافا بالود وتقديرا للامتنان، أتقدم بخالص شكري إلى المشرفة الفاضلة الدكتورة "أمازوز لطيفة" عن قبولها الاشراف على المذكرة، وسخائها بإرشاداتها وتوجيهاتها وبنصائحها القيمة

وإلى أعضاء اللجنة الموقرة لقبولها مناقشة هذا البحث

أشكر كل من ساعدني من قريب أو من بعيد في إعداد هذه المذكرة المتواضعة

## إهداء

الحمد لله كثيرا الذي قدرنا على انجاز هذا العمل المتواضع والذي أهديه إلى أول مدرسة لي في الحياة، إلى قدوتي في الصبر والجزاء دون انتظار جزاء، إلى أغلى جوهرة منحني اياها الرحمان، إلى من يعجز اللسان عن شكرها، إلى نبع الحب والحنان، إلى مصدر سعادتي، حبيبتي الغالية "أمي"

إلى من أشعرتني بالحب والأمان، وأعطاني الاستقرار، الذي غرس في نفسي حب العلم والنجاح، الذي لم يبخل علي بأي شيء، وكان لي رمز القدوة والعطاء، الذي أنار دربي، والذي لا أطمع إلا في رضاه ودعوته، والذي أعجز عن شكره

حبيب قلبي "أبي"

إلى إخوتي وأخواتي جعل الله سعيهم سعيًا مشكورًا وجزاهم جزاءً موفورًا

إلى جميع أساتذتي

إلى كل زملائي وزميلاتي في الدراسة والعمل

## قائمة المختصرات

التقنين المدني الجزائري	ت.م.ج
قانون العقوبات الجزائري	ق.ع.ج
التقنين التجاري الجزائري	ت.ت.ج
قانون الإجراءات المدنية والإدارية	ق.إ.م.إ
قانون الإجراءات الجزائية الجزائري	ق.إ.ج.ج
التقنين المدني الفرنسي	ت.م.ف
التقنين المدني المصري	ت.م.م
التقنين التجاري المصري	ت.ت.م
دون سنة نشر	د.س.ن
الصفحة	ص
جريدة رسمية	ج.ر

P

page

Op.cit

Ouvrage précédemment cité

N

Numéro

## مقدمة

يشكل النقل بمختلف أشكاله قطاعا استراتيجيا تراهن عليه جميع الدول للنهوض بمؤهلاتها الاقتصادية والاجتماعية، فأضحى النقل عصب الحياة في العصر الحديث وذلك لما يقدمه من خدمات وتسهيلات في مختلف مجالات الحياة.

فهو يساعد على الاتصال الاجتماعي بين أجزاء البلد، ومن هنا تبرز أهميته في إلغاء الفوارق الاجتماعية بين أبناء البلد، إضافة إلى أنه يساعد على انتقال ما يحدث من تطورات اجتماعية وثقافية بين مختلف البلدان، فهو يساهم في عملية التقدم والازدهار الحضري.

فلا غنى في الحياة اليومية في شتى المجالات الاجتماعية والاقتصادية والتجارية عن انتقال الأشخاص ونقل البضائع، فما من نشاط أو صفقة إلا وتدخل النقل فيها. فالإنسان سواء في أوقات عمله أو فراغه بحاجة إلى الانتقال من مكان لآخر، فالتاجر عند ممارسته لنشاطه التجاري يحتاج إلى النقل لاقتناء بضائعه، أو السفر من أجل عقد صفقات تجارية في اطار نشاطه.

وأهميته لا تقتصر على دوره في ميدان التجارة فحسب وإنما يمتد كذلك إلى نواحي الانتاج والتقدم. ونقل الاشخاص لا يقل أهمية عن نقل الأشياء إن لم يزد عليه، فعلاوة على أن له أهمية اقتصادية فإن اتصال تنفيذ هذا العقد بجسم الراكب وحياته جدير بحماية خاصة يهيئها له المشرع أولا انطلاقا من كون الانسان هو الأساس في البناء والتقدم وتطوير الحياة الاقتصادية والاجتماعية، وثانيهما لموقع النقل في خطط التنمية القومية.

وقد استغل الانسان كل الطرق والوسائل من أجل التنقل ابتداء من الحيوانات، وعلى هذا الاساس فإن أول شكل من أشكال التنقل تمثل في النقل البري وتم تنظيمه في العصور القديمة، ثم تلاه النقل النهري وبعده النقل البحري، وبعد ذلك عرف النقل الجوي الذي لم

يظهر إلا في فترة متأخرة وانتشر بصورة هائلة بعد الحرب العالمية الأولى. فقد تطورت وسائل النقل من الحيوانات وصولاً إلى الآلات التي اخترعها الإنسان عبر كل العصور والتي تفاوتت في سرعتها وطاقة استيعابها ومجالها.

انتشر النقل في المجال البري في النقل عبر الطرقات والنقل بالسكك الحديدية، وفي المجال النهري بالزوارق والقوارب، وفي المجال البحري عن طريق السفن، وفي المجال الجوي عن طريق الطائرات، كما تجاوز حدود الدولة الواحدة وعلى هذا الأساس ينقسم إلى نقل داخلي ونقل دولي.

ونظراً لأهمية موضوع النقل في الحياة اليومية، ظهرت ضرورة تنظيمه وتأطيره من خلال إنجاز الطرق والحرص على صيانتها، وتنظيم النقل الجماعي بمختلف أنواعه وتأطيره وبتنظيم حركة المرور وضبطها، ومن خلال تنظيم الأروقة الجوية.

ورغم كل الإيجابيات والفوائد التي عاد بها النقل على المجتمعات إلا أنه لا يمكن تجاهل عدد الوفيات والمصابين بعاهات متفاوتة الخطورة التي خلفها بمختلف وسائله، الأمر الذي تطلب تنظيمه القانوني في المجالين الداخلي والدولي. وقد جاء تنظيم النقل في المجال الدولي عن طريق إنشاء منظمات دولية خاصة بالنقل كالمنظمة الدولية للنقل الجوي (IATA)<sup>1</sup>، وهي عبارة عن منظمة دولية تجارية لشركات النقل الجوي والتي أنشأت في هافانا سنة 1945، وكذا المنظمة الدولية للنقل البحري (OMC)<sup>2</sup>، والتي تم إنشاؤها بتاريخ 1948. كذلك المنظمة الدولية للنقل البري (IRU)<sup>3</sup>، والتي أنشأت أيضاً سنة 1948. كما تم إبرام اتفاقيات في مختلف المجالات كاتفاقية وارسو سنة 1929 الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي، كذلك اتفاقية مونتريال المبرمة بتاريخ 1999/05/28 الخاصة بتوحيد بعض قواعد

<sup>1</sup> - International Air Transport Association .

<sup>2</sup> - L'organisation maritime consultative intergouvernementale .

<sup>3</sup> - International Road and Transport Union .

النقل الجوي الدولي. وتم إبرام اتفاقية بروكسل بتاريخ 1961/04/29 في المجال البحري والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا. أما في المجال البري فتوجد عدة اتفاقيات جهوية بين دول لها حدود برية مشتركة نذكر منها: الاتفاقية الخاصة بدول المغرب العربي المتعلقة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور، الموقع عليها في الجزائر بتاريخ 23 يوليو 1990، وكذلك الاتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة عبر السكك الحديدية (CIV) الموقع عليها في برن بتاريخ 1970/07/07. أما في المجال الداخلي فقد تم تنظيم النقل بموجب قوانين في مختلف مجالاته.

ففي المجال البري في النقل عبر الطرق فقد وجدت عدة قوانين منها القانون رقم 17/88<sup>1</sup>، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، والذي ألغي بموجب المادة 66 من قانون 13/01<sup>2</sup> المعدل والمتمم<sup>3</sup>. وبالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية فتم تنظيمه بموجب القانون رقم 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية<sup>4</sup>.

ولقد عرف المشرع الجزائري عقد النقل البري في نص المادة 36 ت. ت على أنه **اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين**. وطبقا لنص المادة 02/02 من القانون رقم 13/01 المعدل والمتمم، فعرفته على أنه **كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان**

<sup>1</sup> - قانون رقم 17/88 مؤرخ في 23 رمضان 1408 الموافق ل 10 ماي 1988، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 32.

<sup>2</sup> - قانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادي الاولى 1422 الموافق ل 07 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 44، صادرة في 2001/08/08.

<sup>3</sup> - قانون رقم 09/11 مؤرخ في 03 رجب 1423 الموافق ل 05 يونيو سنة 2011، ج ر عدد 32، صادرة في 08 يونيو 2011.

<sup>4</sup> - قانون رقم 35/90 مؤرخ في 08 جمادي الثانية 1411، الموافق ل 05 يونيو 1990، ج ر رقم 56، صادرة في 26 ديسمبر 1990.

لآخر عبر الطريق أو السكك الحديدية على متن مركبة ملائمة". ووفقا لهذا التعريف فإن النقل لا يكون سوى بمقابل، ويشمل النقل البري النقل عبر الطرقات، والنقل عبر السكك الحديدية.

ينترتب عن التأطير القانوني للنقل بمختلف مجالاته تنظيم العلاقة التي تربط الناقل والراكب. والنقل عقد يرتب التزامات على طرفيه فيتولى الناقل نقل الأشخاص أو الأشياء من مكان إلى آخر بالطريقة والوقت المحدد في العقد مقابل ثمن يتقاضاه من المسافر<sup>1</sup>.

ونتيجة للحوادث التي تسببت فيها وسائل النقل ولكثرة الضحايا، ونتيجة لتطور هذه الوسائل وانتشارها أصبح من غير المعقول تجاهل المتضررين من عملية النقل، فلحمائتهم أقر لهم الفقه، التشريع، والقضاء الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم من جراء تنفيذ عملية النقل على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية.

<sup>1</sup> - يرتب عقد نقل الأشخاص التزامات على كل من طرفيه، ويكون كل منهما مسؤولاً عن النهوض بهذه الالتزامات، والمسؤولية في هذه الحالة مسؤولية عقدية. فالمسافر يلتزم بدفع الأجرة المستحقة عن النقل، كما يلتزم باحترام تعليمات الناقل وتوجيهاته ومن ذلك التزام المسافر بموعد السفر والمكان المحدد له في أداة النقل، والامتناع عن إيذاء الراكب أو الإضرار بأداة النقل. وفي حالة ما إذا عدل الراكب عن النقل قبل مباشرته وجب عليه أن يخطر الناقل بعدوله قبل الموعد المعين لتنفيذ النقل. كما يلتزم بالحضور في الموعد المحدد للنقل وإلا استحققت عليه الأجرة كاملة، وإذا كان قد دفعها جاز له تنفيذ النقل في ميعاد لاحق .

وبالنسبة للناقل فإنه يلتزم بإجراء النقل في الميعاد المحدد، ومن ثم يلتزم بنقل الراكب وأمتعته إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل، أو الذي يقضي به العرف، كما يلتزم بمراعاة راحة المسافر وذلك بتخصيص مكان له في الدرجة المتفق عليها، وفي المكان المحدد له حسب الحجز على تذكرة السفر، وإذا تقاضى الناقل أجرا إضافيا مقابل مزيد من وسائل الراحة كان عليه أن يوفر للمسافر ما التزم به. كما يلتزم بالمحافظة على الأمتعة التي تسلم له، والالتزام الاساسي للناقل هو اىصال المسافر إلى المكان المتفق عليه سليما معافى .

- للتفصيل أكثر انظر/ عماد الشربيني، القانون التجاري الجديد لسنة 1999، الجزء الأول، الالتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002، ص ص 350 - 357. كذلك/ محمود مختار أحمد بريري، قانون المعاملات التجارية، الالتزامات والعقود التجارية، "الأحكام العامة - عقد نقل التكنولوجيا. عقد البيع التجاري - عقد الرهن التجاري - عقد الايداع في المستودعات العامة - عقد الوكالة التجارية - عقد السمسرة - عقد النقل" وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، د س ن، ص ص 346 - 352 .

رغم إقرار مسؤولية الناقل إلا أن عبء الإثبات الذي كان يقع على المتضرر أو ورثته كان يحول دون تعويضهم عن الأضرار التي أصابهم، بحيث كان يقع على المتضرر إثبات كل عناصر المسؤولية من خطأ، ضرر، وعلاقة سببية بينهما.

نظرا لتطور وسائل النقل كان من الصعب على المتضرر إثبات خطأ الناقل، وما كان يزيده إرهاقا هو اختلال التوازن في القدرات المالية بين الراكب المتضرر أو ورثته وشركات النقل الضخمة. وقد استمر الأمر على هذا الحال إلى غاية سنة 1911 أين أقر القضاء الفرنسي التزام جديد يقع على الناقل وهو إيصال الراكب إلى المكان المتفق عليه سليما معافى. وبالتالي أصبح ناقل الأشخاص ملزما بالإضافة إلى الالتزامات التي ذكرتها المادة 36 ت. ت. ج، بالتزام جديد بأن يحافظ على سلامتهم بإيصالهم سالمين من أي ضرر وهذا ما يعرف بالالتزام بضمان السلامة.

رغم الضمانات التي يمنحها الالتزام بضمان السلامة للمتضررين جراء حوادث النقل إلا أنه يطرح عدة تساؤلات حول تنظيمه القانوني، من حيث أساسه وطبيعته القانونية، وكذلك نطاق سريانه حتى تقوم مسؤولية الناقل، وكذلك الآثار المترتبة عن قيامه.

ومن هذا المنطلق نطرح الإشكالية التالية: ما هو مضمون التزام الناقل البري للأشخاص بضمان سلامة المسافرين، وما هي الآثار المترتبة عن الإخلال بأحكامه؟.

ولدراسة هذا الموضوع تم اتباع حسب ما تتطلبه خصوصية وطبيعة البحث العلمي على المنهج الاستقرائي والتحليلي وفقا لما تقتضيه النصوص القانونية المنظمة لهذا الالتزام، ومن خلال عرض مختلف الآراء الفقهية، وكذا ما توصل إليه القضاء في هذا المجال خصوصا القضاء الفرنسي.

وللإجابة على الإشكالية المطروحة، قمنا بتقسيم الموضوع إلى فصلين، وكل فصل إلى مبحثين، وذلك على النحو التالي:

الفصل الأول: مضمون الالتزام بضمان السلامة.

المبحث الأول: مفهوم الالتزام بضمان السلامة.

المبحث الثاني: النطاق القانوني للالتزام بضمان السلامة.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن اخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة.

المبحث الأول: قيام مسؤولية الناقل.

المبحث الثاني: التزام الناقل بالتعويض.

خاتمة.

# الفصل الأول

مضمون الإلتزام بضمان السلامة

الالتزام بضمان السلامة التزام حديث النشأة، نشأ على يد القضاء الفرنسي وتطور من خلال آراء الفقهاء واجتهادات القضاء، ولم يستقر القضاء الفرنسي على ترتيبه على عاتق ناقل الأشخاص إلا بعد تردد طويل ساير تطور أحكام المسؤولية المدنية العقدية منها والتقصيرية، منذ القرن التاسع عشر.

وتعد مسؤولية ناقل الأشخاص عن الإخلال بهذا الالتزام من أهم الآثار المترتبة على عقد النقل والتي حظيت بعناية العديد من الفقهاء وسأيرتها اجتهادات قضائية لا تقل أهمية، وهذا ما جعل أغلب التشريعات تركز اهتمامها على المسؤولية عند معالجة عقد النقل، ومن بينهم المشرع الجزائري الذي تناول هذه الأحكام في المواد من 62 إلى 68 من القانون التجاري.

فالمشرع الجزائري لم يتناول في هذه المواد تنظيم عقد نقل الأشخاص، وإنما اكتفى بتنظيم مسؤولية الناقل وإن كان قد أوردها تحت عنوان عقد نقل الأشخاص، وهي مواد لا تكفي للإحاطة بكل أحكام عقد النقل البري للأشخاص. وتقتضي دراسة هذا الموضوع التطرق إلى مسؤولية الناقل لإخلاله بالالتزام بضمان السلامة لما فيه من مساس بما هو أعز لدى الإنسان ألا وهو جسده، ولكن قبل ذلك يتعين علينا التعرف على التطور التاريخي لنشأة الالتزام بضمان السلامة، وكيف ظهر هذا الالتزام في مجال عقد النقل، وكذلك تحديد مفهومه بالتعرض إلى تعريفه وشروطه (المبحث الأول).

كما يتعين تحديد طبيعته القانونية والأساس الذي يبنى عليه. وإن كانت الدوافع الرامية إلى فرض هذا الالتزام على ناقل الأشخاص هي توفير أكبر قدر ممكن من الحماية للمسافر من خلال تيسير حصوله على التعويض، إلا أن حدود تطبيقه تبقى محل تساؤل (المبحث الثاني) وفي كل ذلك يتعين الوقوف على ما تبناه المشرع الجزائري والتشريعات المقارنة (الفرنسي، والمصري) من كل ذلك.

## المبحث الأول

### مفهوم الالتزام بضمان السلامة

للقوف على مفهوم الالتزام بضمان السلامة كفكرة قانونية حديثة النشأة يتعين التعرض إلى العوامل التي أدت إلى نشأته ومساهمة كل من الفقه والقضاء في تقريره في عقد النقل البري للأشخاص بالتعرض إلى نشأة وتطور هذا الالتزام (المطلب الأول)، كما يتعين التعرض إلى تعريفه من خلال ما ذهب إليه الفقهاء واجتهادات القضاء، وكذلك الشروط التي يتعين أن تتوفر للقول بقيام هذا الالتزام على عاتق الناقل البري للأشخاص (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### نشأة وتطور مبدأ الالتزام بضمان السلامة

يعد الالتزام بضمان السلامة من خلق القضاء بغية توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لجمهور المسافرين في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة، وتضاعفت مخاطرها، وهو الأمر الذي كان من العسير فيه على المضرورين إثبات خطأ الناقل أو إقامة الدليل عليه في حالات كثيرة، بل أن المسافرين كثيرا ما يعجزون عن معرفة الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث، وقد أرسى القضاء الفرنسي بمساندة الاتجاه الراجح في الفقه الفرنسي هذا الالتزام الذي لم يتقرر مرة واحدة، وإنما كان ثمرة كفاح وجهد متواصل عبر حوالي قرن من الزمن<sup>1</sup>.

وعليه سنقسم دراستها لهذا المطلب إلى فرعين كما يلي:

الفرع الأول: المسؤولية التقصيرية لناقل الأشخاص في عقد النقل البري.

الفرع الثاني: المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص في عقد النقل البري.

<sup>1</sup> محمود علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 03.

## الفرع الأول

## المسؤولية التقصيرية لناقل الأشخاص في عقد النقل البري

في بداية الأمر، كان التشريع الفرنسي خالياً من أي نص خاص بمسؤولية ناقل الأشخاص، على خلاف مسؤولية ناقل البضائع فنصت المادتين 1784 من ت. م. ف<sup>1</sup> والمادة 103 ت. ت. ف<sup>2</sup> على التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة المنقولة<sup>3</sup>. فكان الفقه القديم الذي ساد القضاء الفرنسي في منعطف القرن التاسع عشر وحتى أوائل القرن العشرين يرى أن المسؤولية عن الأضرار الجسدية الواقعة أثناء تنفيذ العقد هي مسؤولية تقصيرية تنطبق عليها المادة 1382 ت. م. ف، والتي تنص على أنه كل من تسبب بخطئه في إحداث ضرر للغير يجب عليه التعويض<sup>4</sup>.

وهذه المادة تنطبق على جميع الأفعال الضارة، وبالتالي يجب على كل مسافر تضرر أثناء عملية النقل إثبات خطأ الناقل والضرر الذي أصابه والعلاقة السببية بينهما<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>– Art 1784 du code civil Français stipule que «Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leurs sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'ils ont été perdus et avariés par cas fortuit ou force majeure».

<sup>2</sup>– Art 103 stipule que «Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure».

<sup>3</sup>– Barthélémy Mercadal, Droit des Transports Terrestres et aériens, Dalloz/Delta, 1996, p 386.

<sup>4</sup>– Art 1382 du code civil Français stipule que «Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer».

– تقابلها المادة 124 من ت. م. ج التي تنص: «كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض». أمر رقم 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007.

<sup>5</sup>– وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة، الطبعة الأولى، مصر، 2004، ص 12.

ولقد ظهر هذا الاتجاه واضحا في القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1984/11/10 المؤيد لحكم محكمة "Clermont Loise"، والذي جاء في حيثياته أنه لا يمكن تطبيق الأحكام الخاصة بناقل الأشياء أي المادة 1784 ت. م. ف على ناقل الأشخاص نظرا لحرية الحركة التي يتمتع بها المسافر أثناء النقل، والتي تحول دون تطبيق أحكام الالتزام بالسلامة في نقل الأشخاص، ويظل خاضعا لقواعد المسؤولية التصديرية الواردة في المادة 1382 ت. م. ف<sup>1</sup>.

بالرغم من أن المشرع الفرنسي نص في المادة 1784 ت. م على مسؤولية الناقل عن فقد الأشياء المسلمة إليه أو عطبها أثناء نقلها ما لم يثبت رجوع فقدها أو عطبها إلى حادث مفاجئ أو قوة قاهرة، فقد قصر هذا الالتزام على نقل الأشياء دون الأشخاص وهو الأمر الذي ظلت معه مسؤولية الناقل مسؤولية تصديرية<sup>2</sup>.

ونظرا لصعوبة أو استحالة إثبات الراكب المتضرر خطأ الناقل الذي كان يحول دون حصوله على التعويض، عمد رجال الفقه والقضاء، من أجل تخفيف عبء الإثبات على الراكب المصاب وتيسير حصوله على التعويض، وذلك من خلال فرض بعض الواجبات القانونية على كل من يستعمل الأشياء الخطرة التي يمكنها أن تحدث ضررا، فكان من واجب كل مستعمل لهذه الأشياء الخطرة أن يتخذ جميع الاحتياطات اللازمة من أجل الحفاظ على سلامة الراكب، وهذا ما تم فرضه على متعهدي النقل، خاصة شركات السكك الحديدية، إلا أن هذا الحل لم يخفف من عبء إثبات الراكب المتضرر بل أثقله بحيث أصبح ملزما بإثبات إخلال الناقل بهذه الالتزامات أيضا، كما تباينت الأحكام والقرارات القضائية لما كان يتمتع به القاضي من سلطة تقديرية في تقرير هذه الواجبات القانونية، وبالتالي تهتز الثقة لدى المتقاضين من هذا التقدير<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - نقلا عن/ مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، الجزائر، 2003، ص 42.

<sup>2</sup> - وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 13.

<sup>3</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، رسالة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل، كلية الحقوق والعلوم الادارية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2004/2003، ص 12.

كما حاول القضاء الفرنسي أيضا توسيع تفسير فكرة الخطأ، وذلك من خلال اعتماد قرائن الأحوال، فاعتبر أن بعض الحوادث تحمل في ذاتها الدليل على خطأ الناقل، ومن بين هذه القرائن حالة اصطدام قطارين أو سيارتين وكذا حالة سقوط أحد الركاب من باب سيارة النقل أو عربات القطار، غير أنه يؤخذ عن قرائن الأحوال أنها قرائن قضائية تخضع في تقديرها لقضاة الموضوع، وعليه فقد تباينت الأحكام والقرارات القضائية في هذا الشأن<sup>1</sup>.

نتيجة لفشل الوسائل السابقة التي اعتمدها الفقه والقضاء من أجل تخفيف عبء الإثبات وتيسير الحصول على التعويض، ذهب بعض الفقه إلى المنادة بتطبيق نص المادة 1384 ت. م. ف<sup>2</sup>، على حوادث النقل ليتمسك المسافر بقريئة المسؤولية التي تقرها المادة على حارس الأشياء غير الحية<sup>3</sup>، التي تقوم على أساس الخطأ المفترض في الحراسة، بحيث ذهبت محكمة النقض الفرنسية في بداية الأمر إلى اعتبار القريئة التي تقيمها هذه المادة بسيطة تقبل إثبات العكس، بأن يثبت الناقل انعدام الخطأ في الحراسة، ثم عدلت عن موقفها وقررت عدم سقوط هذه القريئة إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>4</sup>.

لقد قررت محكمة النقض الفرنسية أنه لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بنقل الأشياء، فالأشياء ثابتة غير متحركة، والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة، خلافا لناقل الأشخاص إذ يتمتع المسافر بحرية في الحركة تحول دون القول بالالتزام الناقل بضمان سلامته، وعليه فقد رفضت محكمة النقض تطبيق المادة 1384 ت. م. ف

<sup>1</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، المرجع السابق، ص ص 12، 13.

- وقد تأثر القضاء المصري بما جاء به القضاء الفرنسي وعمد إلى التوسع في فرض الواجبات القانونية على عاتق متعهدي النقل وأوجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة للوقاية من حوادث النقل كما لجأ في بعض أحكامه إلى استنباط قرائن الأحوال التي تصاحب ظروف الحادث واعتبرها دليلا على وقوع خطأ من جانب الناقل. - للمزيد من التفاصيل في هذا الموضوع، أنظر/ المرجع نفسه، هامش ص 13.

<sup>2</sup> - تقابلها المادة 138 ت. م. ج التي تنص: « كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى من هذه المسؤولية، الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة ».

<sup>3</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، المرجع نفسه، ص 14.

<sup>4</sup> - بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، الواقعة القانونية (الفعل غير المشروع، الإثراء بلا سبب والقانون)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 349.

في هذا الشأن. وعليه فقد نهج القضاء الفرنسي في مجمله نهج محكمة النقض الفرنسية فيما ذهبت إليه من أن مسؤولية ناقل الأشخاص تقصيرية<sup>1</sup>، وهو الأمر الذي يستوجب التزام المسافر بأن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي تسبب في إصابته حتى يقضي له بالتعويض، وعلى الناقل إذا أراد دفع المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي.

وبقي القضاء الفرنسي مترددا ولم يصل إلى حد تقرير وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص بشكل حاسم ومحدد<sup>2</sup>، فقد أنكر بعض الفقه هذا المبدأ واستندوا في ذلك أنه لا يوجد نص في العقد بهذا الالتزام ولا تتضمنه نية المتعاقدين، ولا يمكن القياس على نقل البضائع لكرامة الإنسان ثم أنه يكون من السهل على الناقل حتى ولو فرض عليه هذا الالتزام أن يتخلص منه<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني

### المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص في عقد النقل البري

نظرا لزيادة حوادث العمل وحوادث النقل من جهة وعجز قواعد المسؤولية التقصيرية عن توفير حماية كافية للمضرورين من جهة أخرى، اقترح بعض الفقه إدراج الالتزام بضمان السلامة في بعض العقود، وذلك بهدف منح ضحايا الحوادث الجسدية خاصة حوادث العمل والنقل التي كانت موضع اهتمام الشراح في تلك الفترة وسيلة تجنب تطبيق المادة 1382 ت. م. ف التي تستلزم إثبات الخطأ الشخصي لرب العمل أو للناقل من أجل الحصول على التعويض، إذ أن هذا الإثبات كان في الواقع عسير إن لم نقل مستحيلا انطلاقا من أن الحادث كان غالبا ما يترتب بسبب عيب في الآلة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - نقلا عن/ عبد الرحمان خليفاتي، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، الصادرة عن كلية الحقوق، جامعة الجزائر، العدد 2، 2007، ص 171 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ محمود علي عمران، المرجع السابق، ص 15 .

<sup>3</sup> - نقلا عن/ عبد الرحمن خليفاتي، المرجع نفسه، ص 172 .

<sup>4</sup> - عبد القادر أفضاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص 22 . كذلك أنظر/

- Corinne Mascala, accidents de gares : le « déraillement » de l'obligation de sécurité, Dalloz, 1991, p 80 .

اتجه جمهور الفقهاء منهم الفقيه "Marc Sauzet" في فرنسا، والفقيه "Saintellete" في بلجيكا<sup>1</sup> للقول أن عقد نقل الأشخاص ينشئ في ذمة الناقل إلى جانب الالتزام بتوصيل المسافر إلى جهة الوصول في الميعاد المحدد، التزاما بضمان سلامته أثناء السفر، يجب عليه بمقتضاه توصيله سليما إلى جهة الوصول، ويكون مخلا بهذا الالتزام إذا حدثت إصابة للمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل. ويلزم بالتعويض طبقا لقواعد المسؤولية العقدية التي لا يمكن التخلص منها إلا إذا أثبت أن تلك الإصابة ترجع إلى سبب لا يد له فيه<sup>2</sup>.

وقد ذهب هؤلاء الفقهاء إلى أن المادة 1784 ت. م. ف التي تلقي على عاتق الناقل التزاما بالحفاظ على الأشياء المنقولة، ما هي إلا تطبيق لهذه المبادئ العامة في المسؤولية التعاقدية، لذلك لم تكن هناك حاجة إلى إيراد نص مماثل في خصوص عقد نقل الأشخاص. فكما أن الناقل يلتزم بسلامة الأشياء المنقولة فإنه يلتزم من باب أولى بضمان سلامة المسافر، لأن حياة الأشخاص لا يمكن أن تكون في نظر المشرع أقل أهمية من سلامة الأشياء، فضلا عن أن المسافر، وهو الطرف الضعيف في عقد النقل يجد نفسه في موقف صعب تماما عندما يكلف بعبء إثبات خطأ الناقل ذلك غالبا لا توجد لديه الإمكانيات التي تمكنه من إثبات هذا الخطأ في مواجهة شركات النقل التي لها من القدرات المادية والفنية ما يفوق بكثير ما يتوفر منها لدى المسافر. أضف إلى ذلك أن حداثة عهد الإنسان بالآلات الميكانيكية آنذاك كان من شأنه أن يجعل إثبات الخطأ أمرا بالغ الصعوبة على المسافر<sup>3</sup>.

وتحت تأثير انتقادات الفقه لموقف محكمة النقض الفرنسية فيما ذهبت إليه، والتي اعتبرت مسؤولية ناقل الأشخاص تقصيرية، لم يمنع محكمة "Seine" التجارية من اتخاذ حكم مغاير في حكم صادر عنها بتاريخ 13/04/1885، إذ اعتبرت أن الناقل ملزم بمقتضى عقد النقل بإيصال المسافر سليما معافى إلى المكان المتفق عليه<sup>4</sup>. بهذا تضمن

<sup>1</sup> - نقلا عن/ عبد الرحمن خليفاتي، المرجع السابق، ص 173 .

<sup>2</sup> - Lyon Caen et Renault, Traité de droit Commercial, 5<sup>eme</sup> Edition, Paris, 1923, N°709 .

<sup>3</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص ص 25، 26 .

<sup>4</sup> - نقلا عن/ مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 43 .

حكمها أول إشارة إلى الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، ثم سايره في ذلك حكم آخر صادر عن محكمة "Pau" بتاريخ 1910/02/02، الذي قضت فيه أنه ليس من المستساغ أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة عن ناقل الأشياء، أي أخضعت مسؤولية ناقل الأشخاص لأحكام المادة 1784 ت. م. ف<sup>1</sup>.

ورغم هذين الحكمين فإن محكمة النقض الفرنسية بقيت متمسكة بموقفها السابق باعتبار مسؤولية الناقل تقصيرية، إلا أنها عدلت عن موقفها تحت ضغط الاتجاه الفقهي السابق، وكذلك الدور الذي لعبه النائب العام "Saraut" وهو أحد المدافعين عن الطرح التعاقدية، فقد أصدرت أشهر قرار بتاريخ 1911/11/21، أقرت فيه بمسؤولية الناقل العقدية عن الأضرار التي قد تصيب المسافر وذلك لإخلاله بضمان سلامة الراكب وبالتالي وصوله سليماً معافى إلى المكان المتفق عليه<sup>2</sup>.

وتتلخص وقائع الدعوى في أن راكبا يدعى زيدي حميدة بن محمد تعرض لإصابة في قدمه على متن إحدى سفن الشركة العامة للملاحة عابرة المحيط الأطلسي من تونس إلى بون، وذلك اثر سقوط خزان وضع في السفينة بطريقة سيئة، فقام المضرور برفع دعوى ضد الشركة للمطالبة بالتعويض أمام محكمة الجزائر فدفعت الشركة بعدم اختصاص المحكمة تأسيساً على وجود شرط في عقد النقل يجعل الاختصاص المحلي لمحكمة مارسيليا، فقضت المحكمة برفض هذا الدفع وأسست قضائها على قواعد المسؤولية التقصيرية، ولا محل إذن للتمسك بالعقد بين المسافر والشركة الناقلة، وإثر الفصل في الطعن أمام محكمة النقض الفرنسية نقضت الحكم وقضت بأن عقد النقل المبرم بين المسافر والناقل هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل والمسافر الذي أصيب بضرر أثناء عملية النقل، فلا يؤسس دعواه على الفعل الضار بل يؤسس على عقد النقل

<sup>1</sup> - العريايي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص 98.

<sup>2</sup> - Cour de cassation, chambre civil, audience publique du 21 novembre 1911 .

( انظر الملحق رقم 01 ) [www.legifrance.gouv.f](http://www.legifrance.gouv.f)

- الرجوع كذلك إلى/ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص ص 27، 28 . كذلك/ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 16 .

المبرم بينه وبين الناقل. كما أضافت عبارة أصبحت متداولة في الأحكام والقرارات القضائية وهي أن " الناقل لا يلتزم فقط بإيصال المسافر إلى المكان المتفق عليه بل عليه أن يوصله إليه سالما معافى".<sup>1</sup>

ومنذ هذا القرار توحد واستقر القضاء الفرنسي على وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص<sup>2</sup>، وأصبحت الأحكام والقرارات القضائية تؤسس على المادة 1147 ت. م. ف الخاصة بالمسؤولية العقدية. والتي مفادها أن المدين بالالتزام العقدي لا يستطيع التخلص من المسؤولية الناجمة عن عدم التنفيذ، أو التأخر فيه، إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>3</sup>.

ولقد اكتسحت قاعدة الالتزام بضمان السلامة كل مجالات النقل رغم نشأتها عند النظر في قضية تتعلق بالنقل البحري بل وامتدت إلى مجالات أخرى<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - « Que l'obligation du contrat comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination ». René Rodière, traité générale de droit maritime, affrètements et transports, tome3, acconage, consignage, transit, transports successifs et combinés, transport de passagers, remorquage, Dalloz, paris, 1970, p. 269.

<sup>2</sup> - لقد كرست محكمة النقض الفرنسية مبدأ الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري في قضية « Mestelan » الصادر بشأنها حكم بتاريخ 1913/01/27. للمزيد من التفاصيل أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 28.

<sup>3</sup> - Art 1147 du code civil Français stipule que «Le débiteur est condamné, s'il y a lieu au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'inexécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part ».

- للمزيد من التفاصيل في هذا الموضوع أنظر/ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والخارجي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص 18.

<sup>4</sup> - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية الجزائرية، العدد الثاني، 2001، ص 74.

- بحسب نشأة الالتزام بضمان السلامة، ينصب هذا الالتزام على عقود تقديم الخدمات، منها عقد النقل، عقد النزول في فندق، عقد العلاج الطبي....، وكان هذا المجال هو الرحم الذي ولد وانطلق منه الالتزام بضمان السلامة، فاعترف القضاء بوجود هذا الالتزام في العقود الشبيهة بعقد النقل، وعقود النقل بوسائل غير مألوفة مثل ألعاب الملاهي،

وفقد حسم القانون التجاري الجزائري موقف المشرع من الخلاف القائم في الفقه والتشريع المقارن، من مسألة تحديد طبيعة المسؤولية عن حوادث نقل الأشخاص براء، وذلك بتنظيمه لعقد نقل الأشخاص في المواد 62، 63، 64، 68 من التقنين التجاري. وبالرجوع الى نص المادتين 62، 64 منه يتبين أن المشرع ألقى على عاتق الناقل البري التزاما بضمان سلامة المسافر وتوصيله سليما معافى إلى المكان المقصود المتفق عليه في عقد النقل. وبذلك فإن المشرع الجزائري أخذ بآخر تطور وصل اليه الفقه والتشريع المقارن سيما في كل من فرنسا ومصر، أين كانت المسؤولية تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية، ثم تطور ليستقر على جعلها مسؤولية عقدية بعد أن قام الفقه والقضاء الفرنسي بإرساء دعائم مبدأ الالتزام بضمان السلامة.

تنص المادة 62 ت. ت. ج على أنه « يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد». وتنص المادة 63 من القانون نفسه على أنه « يجوز إعفاء الناقل

والكراسي المعلقة والتزلق على الجليد، والنزهات عن طريق الخيل. ولم يتلق القضاء هذا الالتزام بنفس الطريقة في كل الحالات لأنه طبقا للأحوال، وبالنظر خاصة لدور المضرور اختلفت طبيعة هذا الالتزام في اعتباره التزام ببذل عناية او التزام بتحقيق نتيجة، أو التزام مخفف بتحقيق نتيجة او التزام مشدد ببذل عناية. غير أن نطاق الالتزام بضمان السلامة لم يعد مقتصرًا على طائفة عقود الخدمات إنما امتد ايضا ليشمل عقود تقديم الأموال. وفي هذا المجال لم يكن من المتوقع ان يظهر فيها الالتزام بضمان سلامة الاشخاص المستفيدين منها. ورغم ذلك اعترفت محكمة النقض الفرنسية بوجود الالتزام بضمان السلامة في عقد البيع بمقتضى حكمين صادرين عنها في عامي 1989، 1991. كما ان هذا الالتزام أصبح التزاما قانونيا بمقتضى تقنين الاستهلاك والقانون الصادر بتاريخ 19 ماي 1998 بخصوص المسؤولية عن فعل المنتجات المعيبة . للتفصيل أكثر انظر/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات ، مصر، 2010، ص ص 31، 32 .

- إن وجود الالتزام بضمان السلامة الجسدية لم يقتصر فقط على المسؤولية العقدية، بل انتقل ايضا الى كافة صور المسؤولية التعويضية من مسؤولية تقصيرية، الى مسؤولية الدولة، وأخيرا الى مجال المسؤولية الدولية. للتفصيل أكثر انظر/ رشى مصطفى محمد أبو الغيظ، التزام السلامة لنزلاء الفنادق والقرى السياحية، دار المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، 2007، ص 321 .

من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر»<sup>1</sup>.

من خلال نص المادتين المذكورتين اعلاه، نستنتج ان المشرع نص صراحة على العقد والالتزامات العقدية، فهو تعبير صريح على المسؤولية العقدية التي تقع على عاتق الناقل بإيصال المسافر الى الجهة المتفق عليها سليما معافى. كما ان المحكمة العليا أقرت هذا المبدأ في قرار صادر عنها بتاريخ 1983/03/30 الذي جاء في حيثياته: «إذا كان من السائد فقها وقضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص، الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر، وحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الالتزام»<sup>2</sup>.

## المطلب الثاني

### تعريف الالتزام بضمان السلامة وشروط قيامه

تعد مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن اخلاله بالالتزام بضمان السلامة، من بين الموضوعات التي نالت عناية كثير من الفقهاء، لأن غالبية المنازعات في مجال النقل تدور حول هذه المسألة، هذا ما جعل أغلبية التشريعات تتولى تنظيم عقد النقل بنصوص قانونية تركز أكثر على جانب المسؤولية، وذلك من أجل ارساء قواعد ومبادئ تحكمها بشكل متكامل يخدم مصلحة الراكب، ويضمن له الحماية الكافية اذا ما تعرض لضرر أثناء تنفيذ عملية النقل. ولم يهتم الفقه كثيرا بتعريف الالتزام بضمان السلامة، بقدر اهتمامهم بشروطه وطبيعته، ومع ذلك فقد سعى الى ايجاد تعريف له وذلك بالنظر الى خصائص وشروط معينة يتمتع بها هذا الالتزام .

<sup>1</sup> - أمر رقم 75-59 مؤرخ في 1975/09/96، المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101، مؤرخة في 1975/12/19، معدل ومنتم.

<sup>2</sup> - قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 1983/03/30، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1983، ص 42، (أنظر الملحق رقم 02) .

إن تناول فكرة الالتزام بضمان السلامة تقتضي منا التطرق الى تعريف هذا الالتزام، والوصول الى التعريف المقترح له ( الفرع الاول )، وكذلك يتعين تبين شروطه للقول بوجود هذا الالتزام من عدمه ( الفرع الثاني ) .

### الفرع الأول

#### تعريف الالتزام بضمان السلامة

عادة لا يعتمد المشرع إلى تعريف المفاهيم ويترك ذلك للفقهاء والقضاء، فنص المشرع الجزائري على الالتزام بضمان السلامة في نص المادة 62 ت. ت. ج، السالفة الذكر. وما يلاحظ أن المشرع نص على الالتزام بضمان السلامة دون تعريفه، وعليه حاول جانب من الفقه تناول هذا الالتزام وتحديد تعريف له، بالنظر الى شروطه، كما عرفه البعض الآخر بالنظر الى ذاتيته.

#### أولاً- بالنظر إلى شروطه:

يذهب جانب من الفقه للقول أن الالتزام بضمان السلامة يقتضي توافر عدد من الشروط وهي أن يلجأ أحد المتعاقدين للمتعاقد الآخر من أجل الحصول على منتج أو خدمة معينة، وأن يوجد خطر يهدد المتعاقد طالب هذه الخدمة أو المنتج، وأخيراً أن يكون المتعاقد الملتزم بتقديم الخدمة أو المنتج مهنياً محترفاً<sup>1</sup>.

عرفه فريق آخر من الفقه على أنه: « الالتزام الذي يقع على عاتق أحد المتعاقدين، الذي هو مهني محترف، في مواجهة المتعاقد الآخر متلقي الإنتاج أو الخدمة، بضمان ما يهدده من مخاطر الإصابة الجسدية أثناء تنفيذ الالتزامات التعاقدية الناشئة عن العقد<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - نقلا عن/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق ، ص 17 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق الجامعة المستنصرية، العدد السابع، 2010، ص ص 95، 96.

غير أن تعريف الالتزام بالنظر إلى الشروط المتطلبة لوجود لا يلقى الضوء على المقصود بالسلامة التي يلتزم بها المدين، لذلك فإنه لتعريف الالتزام بضمان السلامة يقتضي التعرض لماهية هذا الالتزام في ذاتيته، وليس شرطا أو أثرا له<sup>1</sup>.

**ثانيا- بالنظر إلى ذاتيته ( طبيعته ):**

إن النظر إلى ذات الالتزام بالسلامة يقتضي التعرض للمقصود بفكرة السلامة في ذاتها، ثم محتوى الالتزام بالسلامة.

**1- فكرة السلامة في ذاتها:**

تقتضي فكرة السلامة أن يمارس بها المدين سيطرة فعلية على كل العناصر التي يمكن أن تسبب ضررا للدائن بها، ويعني ذلك أن تكون هذه العناصر داخلة في إطار العقد الذي يربط الدائن بالمدين.

**أ- ضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر:**

يركز الفقه في تحليله للالتزام بضمان السلامة على طبيعة هذا الالتزام ( التزام ببذل عناية، أو التزام بتحقيق نتيجة) أكثر من التركيز على محل هذا الالتزام، وترجع الصعوبة في التحليل ربما إلى عدم دقة مصطلح السلامة، ويرجع هذا بدوره أحيانا إلى أن محل السلامة هو الآخر يفتقر للوضوح<sup>2</sup>. فعرفه جانب من الفقه بالنظر إلى طبيعته بأنه: « التزام بتحقيق نتيجة، ولا يستطيع المدين به التخلص من المسؤولية العقدية الناشئة عن الإخلال به إلا بإثبات السبب الأجنبي»<sup>3</sup>.

ويقصد بالسلامة الحالة التي يكون فيها الكيان الجسدي، والصحي للمتعاقد، محفوظا من أي اعتداء يسببه له تنفيذ الالتزامات التعاقدية في الاتفاق المبرم بين هذا الأخير وبين مهني ومحترف، فالناقل يلتزم بأن يوصل المسافر سالما معافى إلى الجهة

<sup>1</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 17 .

<sup>2</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 212 .

<sup>3</sup> - نقلا عن/ أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، المرجع السابق، ص 96 .

التي يقصدها، ويشمل هذا الالتزام من اللحظة التي يركب فيها هذا المسافر السيارة أو القطار أو غير ذلك من وسائل النقل إلى لحظة نزوله منها .

والسلامة بهذا المعنى، مفهوم أحادي لا يحتمل التدرج أو التنوع، فعندما تكون السلامة هي محل الالتزام كما يقول بعض الفقهاء، فلا يمكن التعبير عنها بطريقة وسط، فاللتنفيذ لا يحتمل الزيادة أو النقص، فالسلامة غير قابلة للتجزئة. ومن أجل الوفاء بها فيجب أن تغطي السلامة كل مدة تنفيذ الالتزامات المتولدة عن العقد الذي أنشأها، وأن تكون مطلقة لا يشوبها نقص، ولا تعترضها حادثة<sup>1</sup> .

ويقصد بمحل السلامة أن يسيطر المدين على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر، وهذا يعني السيطرة على سلوك الأشخاص أو على الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، والسيطرة يقصد بها التأثير الكامل، أي توجيه ورقابة يمارسان بواسطة المدين بالسلامة على هذا السلوك، وتلك الأشياء بطريقة أن استخدامهما في تنفيذ الالتزامات لا يقدم أي ضرر لصحة الدائن، أو لتكامله الجسدي<sup>2</sup> .

ويتوسع القضاء في مفهوم السيطرة الفعلية للأشخاص والأشياء، غير أن المهم في هذا الصدد أن السيطرة الفعلية على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر للدائن في الالتزام، تقتضي أن تنتمي هذه العناصر إلى العقد المبرم بين الدائن وبين المهني المحترف، وليست خارجة عنه<sup>3</sup> .

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

ينبع شرط انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد، من حقيقة أن العقد عبارة عن دائرة مغلقة على عاقيه، يتبادلان فيه أداءات مختلفة، وأن هذا العقد يجب أن لا يعرض الدائن إلى خطر أكثر مما يتعرض له الغير<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 212، 213. كذلك/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 21، 22 .

<sup>2</sup> - أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، المرجع السابق، ص 96 .

<sup>3</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع نفسه، ص 213 .

<sup>4</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع نفسه، ص 23 .

## 2- محتوى الالتزام بضمان السلامة :

يقع على المتعاقد أو المهني المدين بالالتزام بالسلامة التزامه بتوقع الحادث الذي يمكن أن يخل بسلامة المتعاقد الآخر، ويلتزم أيضا بأن يتصرف من أجل منع حدوثه من الأصل أو على الأقل تجنب آثاره.

## أ- الالتزام بضرورة توقع الحادث الضار:

من أجل توقع الحادث الضار يقوم المدين بالالتزام بضمان السلامة بتخيل الحادث المستقبلي، الذي يمكن أن يترتب عليه ضرر بالمتعاقد معه، وبتقدير مدى احتمالية وقوع هذا الحادث. ومن أجل الوفاء بالتزامه بضمان السلامة كالتزام بتحقيق نتيجة، يجب عليه أن يتوقع كل الحوادث التي تعترض التنفيذ العادي والصحيح للعقد، والتي يمكن أن تولد أضرار جسدية للمتعاقد الآخر، فقد رفض القضاء بصفة دائمة للسبب الأجنبي كوسيلة لاستبعاد مسؤولية المدين وذلك لكون الحادث كان محتملا، فكون الحادث متوقعا يقدم دائما كنتيجة منطقية لا يستطيع أن يتخلص منها المدين إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>1</sup>.

فإذا كان عدم التوقع ميزة من مميزات السبب الأجنبي الذي يدفع مسؤولية المدين، فإنه يكون مخلا بالتزامه في حالة ما إذا كان الحادث الضار متوقعا ومحتمل الوقوع. وتطبيقا لذلك فلم تعتبر محكمة النقض الفرنسية قوة قاهرة سقوط الصخور على شريط السكك الحديدية، والذي أدى إلى خروج القطار عنه لأن تهاليل الأتربة من الجسر كما ثبت لقاضي الموضوع يدل على قدمه، الأمر الذي يجعل سقوط الصخور منه أمرا متوقعا. ويمثل هذا الاتجاه قضاء مستقرا لمحكمة النقض الفرنسية<sup>2</sup>، وهو نفس الاتجاه الذي أخذ به المشرع الجزائري في قرار صادر عن المجلس الأعلى، الغرفة المدنية، بتاريخ 1983/03/30<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 215 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 26 .

<sup>3</sup> - وقد جاء في حيثيات هذا القرار ما يلي: « ناقل المسافرين يضمن سلامة المسافر، ولا يجوز إعفائه من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر سببه قوة قاهرة، أو خطأ المسافر، وأنه لم يمكن توقعه، ولا يمكن تقاديه، وأن رجوع المسافر إلى عربات القطار بعد النزول منها أمر متوقع ويمكن تقاديه عن طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة

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

يفرض توقع الحادث الضار على المدين بالالتزام بضمان السلامة واجبا بالتصرف حيال ذلك باتخاذ كل الاحتياطات والإجراءات اللازمة لمنع وقوع الحادث الضار. ويسود القضاء الفرنسي اتجاهان متميزان فالمدين يجب أن يتجنب وقوع الحادث نفسه، وإذا لم يستطع ذلك فعليه على الأقل أن يقاوم الآثار الضارة لهذا الحادث.

إن توقع المدين بالالتزام بالسلامة وجود تهديد يمس أمن وسلامة المتعاقد الآخر، يفرض عليه ضرورة اتخاذ إجراء فعال لمنع هذا التهديد. وتطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم صادر عنها بتاريخ 1997/10/21، بمسؤولية SNCF<sup>1</sup>، عن جرح أحد المسافرين، مؤكدة أن الحادثة كان من الممكن تجنبها، بوضع نظام مناسب يمنع فتح الأبواب أثناء سير القطار. ففي هذه القضية أشارت محكمة النقض إلى عدم استيفاء أحد عناصر الالتزام بالسلامة وهو المتعلق بمنع حصول الحادث الضار، و حددت المحكمة للمدين مضمون الاحتياطات التي كان يجب عليه اتخاذها من أجل تنفيذ التزامه بضمان السلامة تنفيذا صحيحا<sup>2</sup>.

وإذا لم يكن في وسع المدين تجنب وقوع الحادث الضار فعلى الأقل يجب عليه أن يتخذ من الإجراءات ما يمنع حصول الضرر أو ما يخفف من الآثار الضارة للحادث بالنسبة للمتعاقد الآخر. وفي هذا الخصوص لوحظ تشدد القضاء في اعتبار الحادث الضار غير متوقع، أو غير ممكن الدفع. بعبارة أخرى يرفض القضاء دائما اعتبار

الذي عليه أن لا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار»، قرار منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد الأول، سنة 1989، ص 42. ( أنظر الملحق رقم 02).

- يتبين من هذا القرار أن الناقل لم يوف بالتزامه بضمان السلامة، من خلال عدم قدرته على السيطرة على كل العناصر المتوقعة، والتي من شأنها إلحاق الضرر بالمشافر، وهذا من خلال العبارة الواردة في القرار " أن حارس المحطة كان عليه أن لا يعطي إشارة انطلاق القطار"، وهو ما يؤكد على عدم سيطرته على مصادر الخطر، ولم يقدر عواقب ما ينجم عن ذلك لأنه لو توقع الخطر، كان بإمكانه أن يتقاده، وإنما بإهمال منه أضر بسلامة المشافر.

<sup>1</sup>- SNCF : société nationale du chemin de France .

<sup>2</sup>- نقلا عن/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 27.

الحوادث الضارة بالسلامة الجسدية للمتعاقد غير ممكنة الدفع، الأمر الذي يؤكد معه القضاء بعدم وفاء المدين بالتزامه بضمان سلامة المتعاقد معه<sup>1</sup>.

وعلى ضوء ما سبق يذهب البعض الى تعريف الالتزام بضمان السلامة كما يلي: «الالتزام بضمان السلامة، يتمثل في سيطرة المدين على الأشخاص، وعلى الأشياء التي تثير الضرر الجسدي، وتنفيذه بطريقة كاملة يستلزم خطوة مزدوجة: توقع الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها الدائن، والتصرف حيال هذه الأخطار إما بمنع وقوعها أو التقليل من آثارها»<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### شروط الالتزام بضمان السلامة

الالتزام بضمان السلامة وإن كان يترتب عن العقد، إلا أن أثره لا ينتج إلا بتوافر شروط عامة تتوفر في أي عقد من العقود، وشروط خاصة يجب توافرها في عقد النقل البري الذي هو موضوع دراستنا، وسنتطرق الى تبيان هذه الشروط فيما يلي:

#### أولاً- الشروط العامة:

أجمع الفقه على أنه على الرغم من اختلاف وتنوع العلاقات في العقود، إذ شتان ما بين علاقة الناقل بالراكب، وعلاقة الطبيب بالمريض، وعلاقة الفندق بالنزيل... إلا أنه هناك ثلاث شروط يجب تحققها لقيام الالتزام بالسلامة في أي عقد من العقود، ويسميتها البعض بالسّمات المشتركة للالتزام بضمان السلامة<sup>3</sup>، وتتمثل فيما يلي:

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 218.

<sup>2</sup> - « L'obligation de sécurité consiste à exercer la maîtrise des personnes et des choses susceptibles de provoquer un dommage corporel ; sa parfaite exécution postule l'accomplissement d'une double démarche : prévoir les dangers auxquels le créancier peut être exposé et agir dans le dessein de tenir ceux-ci en échec ».

- نقلا عن/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 28.

<sup>3</sup> - نقلا عن/ رشا مصطفى محمد أبو الغيط، المرجع السابق، ص 324، 325.

## 1- وجود خطر يهدد الدائن في سلامته الجسدية:

لسلامة جسد الانسان قدسية، فإذا سلم شخص جسده لآخر وائتمنه على أعلى ما يملك، فإنه ينتظر منه ضمانا خاصا، يصطبغ بصبغة القدسية التي تتسم بها هذه الوديعة الحية<sup>1</sup>. إذ ان مناط قيام الالتزام بضمان السلامة يكمن في وجود الخطر الذي يهدد أحد المتعاقدين. فالمسافر الذي يقوم برحلة ما من خلال متعهد النقل، والعامل الذي يقوم بعمله في المصنع تحت إشراف ورقابة وتبعية رب العمل، والمريض الذي يضع جسده تحت تصرف الطبيب ليجري له عملية جراحية، والمتدرب الذي يتعلم رياضة ما... ففي تلك العقود وغيرها من صور الالتزام بالسلامة يبدو جليا احتمالات الإصابة بالمخاطر، وهو ما يدعو للتدخل من أجل إخضاع الناقل في عقد النقل، والطبيب في العقد الطبي، والمدرّب في العقد الرياضي، ورب العمل في عقد العمل، للالتزام بضمان سلامة الطرف الآخر في العقد لاحتمالات الإصابة في سلامته الجسدية<sup>2</sup>.

## 2- فقدان أحد العاقدين لقدرته على ممارسة خيارات تحقيق سلامته وانتقال تلك القدرة للمتعاقد الآخر:

لا يكفي لوجود الالتزام بضمان السلامة مجرد تعرض جسد أحد المتعاقدين لخطر ما، بل يشترط بالإضافة الى ذلك أن يخضع أحد المتعاقدين مؤقتا للآخر، حيث يعتمد عليه اعتمادا كلياً يفقده قدرته على ممارسة خيارات تحقيق سلامته الجسدية.

بمقتضى هذا الشرط يكون أمر الحفاظ على السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين موكولا للمتعاقد الآخر، ذلك ان العقود المقترنة بضمان السلامة تكون فيها شخصية المدين بالالتزام بضمان السلامة محل اعتبار، فالدائن يضع ثقته ويسلم نفسه للمحافظة عليها الى المدين، أي أن الدائن يكون خاضعا للمدين<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 229.

<sup>2</sup> رشا مصطفى محمد أبو الغيظ، المرجع السابق، ص ص 225، 226.

<sup>3</sup> أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، المرجع السابق، ص 106.

## 3- أن يكون المدين بضمان السلامة مهنيًا محترفًا:

إذا كان يشترط أن يكون أمر الحفاظ على سلامة أحد طرفي العقد موكولا للطرف الآخر فهذا يعني أن هذا الأخير يكون عادة مهنيًا وهو ما يبرر خضوع الطرف الدائن بهذا الالتزام خضوعًا تامًا له. ولعل المظهر الرئيسي لمهنة المدين هو الخبرة التي يكتسبها في أدائه لنشاطه فذلك هو الذي يرتفع به إلى درجة رفيعة من المستوى الفني، وهو ما يبرر التشدد في مسؤوليته في حالة إخلاله بمقتضيات أصول مهنته. وتكمن العلة في فرض الالتزام بضمان السلامة على المهنيين في أن الجمهور يقدم على التعامل مع هذا الشخص دون حذر، اعتمادًا على ما لديه من خبرة ودراية بأصول مهنته. ومن ثم كان طبيعيًا أن يراعي المهني هذا الاعتبار فلا يقدم على ممارسة مهنة ما إلا إذا كان محيطًا بالأصول العلمية والخبرات الفنية التي تمكنه من ممارستها على أكمل وجه، فإذا اخل بما افترض فيه من ثقة، كان عليه أن يتحمل نتائج ذلك<sup>1</sup>.

وفضلاً عن ذلك فإنه لما كانت الأعباء المالية الكبيرة التي يوجبها الالتزام بضمان السلامة لا يمكن تغطيتها إلا عن طريق التأمين، فإنه من المنطقي ألا يفرض هذا الالتزام إلا على المهنيين، فهم وحدهم اللذين يملكون القدرة المالية التي تمكنهم من تحمل أعباء مسؤوليتهم عن طريق التأمين<sup>2</sup>.

## ثانياً - الشروط الخاصة:

يلزم لقيام التزام الناقل بضمان سلامة المسافر، أن يكون بينهما عقد نقل صحيح، وأن يقوم المسافر بدفع أجره النقل، فإذا تخلف هذان الشرطان فإن الناقل يسقط عنه الالتزام بضمان السلامة، على أن تخلف هذا الالتزام لا يمنع من قيام مسؤولية الناقل على الصعيد التقصيري<sup>3</sup>، وسنتطرق لدراسة الشرطين فيما يلي:

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، 235.

<sup>2</sup> - أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، المرجع السابق، ص 107.

<sup>3</sup> - محمود التلي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص 232.

## 1- وجود عقد نقل:

إن الالتزام التعاقدي بضمان السلامة يفرض وجود علاقة عقدية بين الناقل والمسافر، فمصدر هذا الالتزام هو عقد النقل<sup>1</sup>.

فموضوع نقل الأشخاص هو أن يتم نقل شخص على قيد الحياة، أما نقل جثة المتوفي فلا يعد نقلاً للأشخاص وإنما نقلاً للأشياء<sup>2</sup>، والعنصر الأساسي في النقل هو تغيير المكان "Déplacement" حيث تكون نقطة الوصول "Arrivée" مختلفة عن نقطة القيام "Départ". فالنقل لا يتحقق إلا بإيصال الشخص من مكان آخر<sup>3</sup>، فإذا انعدم النقل من مكان إلى آخر فلا نكون بصدد عقد نقل بالمعنى الدقيق، كما هو الحال في عقد ألعاب الملاهي، وهو الذي يبرم بين مستغل ألعاب الملاهي والزبون، فإذا ركب الزبون وسيلة من هذه الوسائل ولو كانت على شكل مركبة، فإنه لا يعد راكباً بموجب عقد النقل، لأنه لا يهدف إلى الانتقال من مكان إلى آخر، وإنما يهدف إلى التسلية فقط، كذلك الحال في عملية القطار، وهي القيام بجر مركبة معطلة إلى مكان معين مستخدماً في ذلك

<sup>1</sup> - ينشأ عقد النقل البري للأشخاص بمجرد توافق إرادتي طرفي العقد، أي بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، فلا يحتاج إلى أي إجراء شكلي آخر، بل ينعقد إذا توافرت شروط الانعقاد من رضا ومحل وسبب، إضافة إلى تسليم تذكرة النقل والتي لا تعتبر شرطاً للانعقاد. أنظر/ عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2006، ص ص 14، 15. كذلك أنظر/

- Courtin patrick et Deneau muriel, droit et droit de tourisme, Bréal édition, Paris, 1993, p 223, 224.

- ويكون الناقل في حالة إيجاب عام ودائم، وينعقد العقد فور قبول الراكب، فيكفي أن يعلن الراكب عن رغبته في السفر بالشروط التي أعلنها الناقل على الجمهور فينعقد العقد، دون أن يكون للناقل الرجوع في إيجابه أو تعديل الشروط السابق إعلانها بواسطته. للتفصيل أكثر أنظر/ حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري، البحري، الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص ص 72، 73 .

<sup>2</sup> - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 80. كذلك/ محمود علي عمران، المرجع السابق، ص 198.

<sup>3</sup> - René Rodière, droit des transports terrestres et aériens, Paris, 5 édition, Dalloz, 1990, p 396.

وسيلة أخرى كمركبة مقابل أجر، في هذه الحالة لا يعد قائد المركبة القاطرة ناقلا حيث يتم هنا إبرام عقد آخر هو عقد القطر<sup>1</sup>.

ويشترط كذلك أن يكون النقل هو الغرض الأساسي من العقد فإذا ما تم النقل ضمن عمليات أخرى، وفقد استقلاله، وأصبحت عملية النقل تابعة بالنسبة لهذه العمليات كانت العبرة بالعمليات الأصلية، لذلك لا يوجد عقد نقل في حالة دروس تعليم قيادة السيارات، كما لا يعد عقد نقل قيام صاحب الفندق بنقل نزيل إلى المطار لأنه ليس هو الغرض الأساسي من العقد، وكذلك الحال إذا تم النقل تنفيذا لعقد العمل فهنا تطبق أحكام عقد العمل<sup>2</sup>.

وقد يتم إبرام عقد النقل عن طريق وسيط يسمى الوكيل بالعمولة للنقل<sup>3</sup>، وهو ما تناوله المشرع الجزائري في المواد من 69 إلى 73 ت. ت. ج<sup>4</sup>، تحت عنوان عقود العمولة لنقل الأشخاص<sup>5</sup>، وذلك على غرار بعض التشريعات التي تناولت أحكام عقد الوكالة بالعمولة للنقل بنصوص صريحة منها القانون التجاري المصري والقانون التجاري العراقي والكويتي<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص ص 4، 5 . كذلك أنظر/

- Courtin patrick et Deneau muriel , Op, Cit, p 223.

<sup>2</sup> - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 60. كذلك/ عبد القادر أقصاصي، المرجع نفسه، ص 6 .

<sup>3</sup> - يعرف عقد الوكالة بالعمولة للنقل بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بأن يبرم باسمه و لحساب موكله عقدا لنقل أشياء أو أشخاص وأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، أما إذا قام الوكيل بالعمولة بالنقل بوسائله الخاصة اعتبر ناقلا و تسري عليه أحكام عقد النقل. نقلا عن/ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 437.

<sup>4</sup> - أمر رقم 75-59 مؤرخ في 1975/09/96، المتضمن القانون التجاري، معدل ومتمم .

<sup>5</sup> - يلاحظ أن المشرع الجزائري وقع في تناقض، وذلك عندما عرف عقد النقل في المادة 36 ت، ت بما يلي: «عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن، بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين»، فعبارة أن يتولى بنفسه، يفهم منها أن عملية النقل يقوم بها الناقل فقط، في حين نجده قد خص مواد تتعلق بقيام الوكيل بالعمولة لعملية النقل .

<sup>6</sup> - تنص المادة 277 ت. ت. م على ما يلي: « يضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة الراكب أو الشيء موضوع النقل ويقع باطلا كل اتفاق على غير ذلك». نقلا عن/ عبد الحميد الشواربي، المرجع نفسه، ص 444 .

- وتنص المادة 2/308 من قانون التجارة العراقي على ما يلي: « يعتبر الوكيل بالعمولة مسؤولا عن ضمان سلامة الراكب ولهذا الأخير حق إقامة الدعوى ضد الأول أو ضد الناقل مباشرة للمطالبة بالتعويض عن الأضرار استنادا إلى

فقد يصادف أن لا يتعاقد الراكب مباشرة مع الناقل، بل يلجأ إلى وكيل بالعمولة للنقل، فيقوم هذا الأخير بالتعاقد مع ناقل باسمه ولحساب موكله أي الراكب<sup>1</sup>.

إن عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص هو العقد الذي يلتزم بموجبه الوكيل بأن يتعاقد مع ناقل على نقل الأشخاص إلى جهة معينة، وذلك مقابل عمولة يتقاضاها من الموكل<sup>2</sup>، وهكذا يتضح بأن الوكيل بالعمولة يرتبط بعقدين، الأول هو عقد الوكالة بالعمولة الذي يتم إبرامه بين الوكيل والأصيل، والثاني هو العقد الذي يربط الوكيل بالغير، حيث يقوم الأول بالعمل باسمه لحساب موكله، ولا يظهر فيه اسم هذا الأخير<sup>3</sup>.

وقد يكون هذا الوكيل فردا أو شركة تحتترف أعمال الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص، والتي تسمى وكالة السياحة والسفر، وتقوم هذه الوكالة بالتعاقد باسمها، مع مؤسسة للنقل، لحساب المسافرين، وقد يكون دورها حجز مقعد في أداة النقل فقط، أو قد يتوسع هذا الدور فيشمل تأمين عملية النقل مع حجز الأماكن في الفنادق، وكذلك واجبات الطعام<sup>4</sup>، فإذا اقتصر دور الوكالة على مجرد حجز مكان للمسافر فلا يسأل حينئذ عن أفعال الناقل<sup>5</sup>.

عقد النقل ويجب في هذه الحالة إدخال الوكيل بالعمولة للنقل طرفا في الدعوى». نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقداي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 49.

<sup>1</sup> - طبقا للقواعد العامة يبرم الوكيل العادي العقود باسم موكله لكن الوكيل بالعمولة للنقل يبرمها باسمه، كما أنه يسأل عن تنفيذ عقد النقل واما يحدث للراكب من أضرار بدنية ومادية خلافا للوكالة العامة التي لا يعتبر فيها الوكيل مسؤولا عن ضمان تنفيذ أي عقد يبرمه ما لم يتم الاتفاق على ذلك أو بناء على نص في القانون أو كان مما يقضي به عرف الجهة التي يمارس فيها نشاطه. أنظر/ عادل علي عبد الله المقداي، المرجع نفسه، ص 50.

<sup>2</sup> - قمار ليلي الدياز، الروابط القانونية بين وكالات السياحة والسفر وعمالها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2004، ص 31.

<sup>3</sup> - إلا أن هذا لا يمنع من أن يكون الغير على بينة من اسم الموكل، مالم يكن معرفته باسمه تلحق ضررا بالموكل، وهذا ما نضمه المشرع المصري دون المشرع الجزائري بموجب نص المادة 173 من قانون التجارة المصري الجديد، رقم 17 لسنة 1999.

<sup>4</sup> - عادل علي عبد الله المقداي، المرجع السابق، ص 45 .

<sup>5</sup> - محمد الهامل جبرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل في التشريع الجزائري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014، ص 31.

وتكون وكالة السياحة ناقلا إذا تم النقل بوسائل مملوكة لها<sup>1</sup>، أو تم النقل بوسائل مستأجرة من طرفها<sup>2</sup> وكان لها حق الإشراف والرقابة على وسيلة النقل وعلى قائد المركبة<sup>3</sup>، ولا تقوم وكالة السياحة بنفسها دائما بعملية نقل عملائها بل قد تتعاقد مع الغير للقيام بذلك، وفي هذا الفرض لا تعد وكالة السياحة ناقلا، ومع ذلك إذا أغفلت الإشارة إلى اسم الناقل الحقيقي، وأغفلت الإشارة إلى أنها لا تملك ولا تستأجر وسيلة النقل فإنها تكون قد ظهرت في نظر عملائها بمظهر الناقل ومن ثم تعد ناقلا في هذه الحالة أخذا بنظرية الأوضاع الظاهرة<sup>4</sup>.

ويترتب على اعتبار وكالة السياحة والأسفار وكيل بالعمولة للنقل عند إبرامها عقود نقل باسمها ولحساب المسافرين، التزامها بالنتيجة النهائية للنقل أي إتمام عملية النقل، كما تلتزم بضمان سلامة الراكب كالتزام بتحقيق نتيجة<sup>5</sup>.

## 2- دفع الأجرة:

لا يكفي لقيام التزام الناقل بضمان السلامة وجود عقد بين الناقل والمسافر، بل يلزم أن يكون النقل تم بمقابل، فعقد النقل البري للأشخاص من عقود المعاوضة والذي يحصل فيه كل من المتعاقدين على مقابل ما يقدمه، حيث يلتزم المسافر فيه بدفع ثمن

<sup>1</sup> يجوز لوكالة السفر والسياحة أن تقوم بتنفيذ الرحلة بوسائلها الخاصة وهو نشاط مسموح به في ظل القانون رقم 99/06 المحدد للقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار في نص المادة 4 منه: « تتمثل الخدمات المرتبطة بنشاط وكالة السياحة والأسفار على وجه الخصوص ما يلي: النقل السياحي وبيع كل أنواع تذاكر النقل حسب الشروط والتنظيم المعمول بهما لدى مؤسسات النقل » .

<sup>2</sup> طبقا لنص المادة 36 من ت. ت. ج فإن المشرع الجزائري لم يشترط أن يكون الناقل مالكا لوسائل النقل، فصفة الناقل تثبت للشخص سواء أكان مالكا لأداة النقل أم مستأجرا لها وهذا ما نصت عليه المادة الرابعة من قانون 99/06 المذكور أعلاه .

<sup>3</sup> وقد حكم بمسؤولية وكالة السياحة كناقل في رحلة إلى جنوب مراكش بالمغرب وذلك عن الإصابة التي تعرض لها العملاء في السيارة التي كانت تنقلهم، وقد رفضت المحكمة ادعاء الوكالة المدعى عليها بأنها نقلت عملائها بواسطة مركبة وسائق يتبعان شركة مغربية طالما أن الوكالة المذكورة كان لها كامل الإشراف والرقابة على قائد المركبة. نقلا عن/عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 15 .

<sup>4</sup> عبد القادر أقصاصي، المرجع نفسه، ص 16 .

<sup>5</sup> بتول صراوة عبادي، العقد السياحي، دراسة قانونية مقارنة ، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2014 ، ص

النقل مقابل نقله إلى المكان المقصود من قبل الناقل وذلك طبقا لنص المادة 36 ت. ت. ج<sup>1</sup>.

والأصل في تحديد ثمن النقل أن يكون بصفة رضائية بين الناقل والمسافر، لكنه في الواقع محدد عن طريق التنظيم<sup>2</sup>، ولا مجال لإرادة الأطراف في ذلك مما دفع ببعض إلى القول أنه طالما أن المسافر ملزم بدفع مبلغ تذكرة السفر بدون مناقشة سعرها فيكون العقد بمثابة عقد إذعان<sup>3</sup>.

وعادة تحدد الأجرة بأسعار معلنة مسبقا وغالبا ما تكون موجودة ولا يقبل الناقل مناقشتها فعلى الراكب أن يقبلها ضمن شروط الناقل وتدفع مقدما قبل السفر أو أثناء تسليم التذكرة<sup>4</sup>، ولا يشترط في الأجرة أن تكون مبلغا نقديا فيجوز أن تأخذ شكل التزام الراكب بإطعام الناقل أو توفير ملجأ له لينام فيه<sup>5</sup>. ويشترط كذلك في المقابل أن لا يكون تافها أو صوريا إذ يعد في حكم عدم تقديم المقابل وتسري عليه أحكام النقل المجاني<sup>6</sup>

<sup>1</sup>- تنص المادة 36 ت. ت. ج على ما يلي: «عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين»، يعاب على تعريف المشرع الجزائري لعقد النقل في هذه المادة أنه استخدم مصطلح الثمن كمقابل في عقد النقل، وكان من المستحسن استخدام مصطلح الأجرة وهذا ما نص عليه المشرع في موضع آخر في نص المادة 18 من القانون رقم 17/88 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، والتي تنص على ما يلي: «يعد نقلا عموميا كل نقل يتم مقابل أجرة ولحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض». نقلا عن/ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 3.

<sup>2</sup>- تنص المادة 12 من قانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه على ما يلي: «تشكل تعريفات النقل العمومي للأشخاص أو البضائع عنصرا أساسيا للاستفادة من وسيلة النقل وضبط سوق النقل البري، ويمكن تحديد تعريفات النقل البري بالنسبة للخدمات الاستراتيجية أو ذات الخصوصية عن طريق التنظيم».

<sup>3</sup>- زرقط سفيان، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010، ص 27.

<sup>4</sup>- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص 315.

<sup>5</sup>- محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 41.

<sup>6</sup>- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 13.

وإذا انتفت الأجرة انتفى عقد النقل كما لو تسلل أحد الأشخاص إلى واسطة النقل، أو كمن يستعمل تذكرة سفر انتهت مدة صلاحيتها، أو الراكب الذي يستمر في وسيلة النقل عمداً أو سهواً إلى ما بعد الجهة التي تخولها له تذكرته<sup>1</sup>.

ولا يلزم بدفع الأجرة مقدماً إلا إذا اقتضت اللوائح ذلك، لأنه هنا ينبغي التمييز بين عدم دفع الأجرة وهنا ينتفي عقد النقل لانقضاء أحد أركانه، وبين ميعاد دفع الأجرة والذي قد تحدده اللوائح كما هو الشأن في النقل بالسكك الحديدية، أو الميترو، وقد يتحدد هذا الميعاد باتفاق المتعاقدين، وقد يجري العرف على الوفاء بالأجرة في ميعاد معين، كما هو الحال في النقل بسيارات الأجرة في المواقع حيث يلتزم الراكب بالوفاء بها في محطة الوصول<sup>2</sup>، أو بمجرد الركوب كما هو معمول به في النقل بواسطة الحافلات<sup>3</sup>.

ففي إطار النقل بالسكك الحديدية تدفع الأجرة مقدماً قبل الصعود إلى القطار كما يلتزم المسافر بالركوب في الدرجة التي دفع قيمة تسعيرتها، فإذا ركب في درجة أعلى من تسعيرة التذكرة هنا عليه دفع الفارق وهذا ما نصت عليه المادة 33 من قانون 35/90<sup>4</sup>، فإذا قطع المسافر مسافة تزيد عن تلك التي تم التعاقد عليها تجعل المسافر ملزماً بدفع ثمن وتسعيرة المسافة الزائدة التي قطعها<sup>5</sup>، علاوة على ذلك فإنه يعد مرتكب لمخالفة طبقاً لنص المادة 40 قانون 35/90<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، (البيع التجاري، الرهن التجاري، الوكالة بالعمولة، السمسرة، النقل، الحسابات المصرفية، الودائع المصرفية، الاعتمادات المصرفية، العمليات على الصكوك المتداولة) "دراسة مقارنة"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2006، ص 108. كذلك/ عماد الشرييني، المرجع السابق، ص 358. كذلك أنظر/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 13.

<sup>2</sup> عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 8.

<sup>3</sup> محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 41.

<sup>4</sup> تنص المادة 33 من القانون رقم 35/90 الخاص بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية على ما يلي: «لا يجوز للمسافرين الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة سفر، عندما يقبض ثمن التذاكر في المحطات أو المواقع أو نقط الوقوف...».

<sup>5</sup> عدلي أمير خالد، المرجع نفسه، ص 36.

<sup>6</sup> تنص المادة 40 من القانون رقم 35/90 المذكور أعلاه على ما يلي: «يعاقب على المخالفات لأحكام المواد من 32 إلى 37 من هذا القانون بغرامة مالية من 200 إلى 2000 دج دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات».

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يشترط أن تدفع الأجرة من الراكب مباشرة، وإنما قد تدفع بطريق غير مباشر إلى الناقل كما هو الحال عند نقل الأطفال مع ذويهم دون مقابل<sup>1</sup>، فيسري على هذا النقل في هذه الحالة ما يسري على النقل بمقابل ما دام أن ذويهم ارتبطوا بعقد نقل صحيح مع الناقل، كذلك الحال بالنسبة لنقل العسكريين ورجال الشرطة إعمالاً للعقد المبرم بين الناقل من جهة والإدارة من جهة أخرى، فالامتياز المقرر لهم بعدم دفع الأجرة يعد من قبيل الحق المقرر للسلطة العامة في مواجهة الناقل، ولا يكون الإعفاء من الأجرة إلا أمراً ظاهرياً<sup>2</sup>.

وحتى في حالة امتناع المسافر عن دفع أجرة النقل، فلا يسقط التزام الناقل بضمان سلامته كون أن امتناع أحد الطرفين عن تنفيذ التزامه لا يكون سبباً في إعفاء الطرف الآخر من عدم تنفيذ الالتزام الملقى على عاتقه<sup>3</sup>، فيمكن للناقل لاستيفاء أجرة النقل أن يقوم بحبس أمتعة المسافر على نفقته وذلك لحين وفائه بقيمة الأجرة، والمصاريف المستحقة بسبب النقل<sup>4</sup> طبقاً لنص المادة 200 ت. م. ج<sup>5</sup>، كما يحق له بيع الأمتعة لاستيفاء مبلغ الدين أو لتقاضي هلاك المحجوزات بأمر قضائي، إما عن طريق البيع بالمزاد العلني، أو بسعر السوق طبقاً للمادتين 201، 971 ت. م. ج والمادة 3/54 ت.

<sup>1</sup> غالباً ما تحدد شركات النقل سناً معينة يخضع بموجبها الراكب لدفع الأجرة عند صعوده إلى واسطة النقل، فالناقل وإن لم يستوف في الظاهر أجرة عنهم إلا أن هذه الأجرة تعتبر مدفوعة و تدخل ضمن أجرة نقل ذويهم الكبار، و الشركة لا تقوم بنقل الطفل إلا بمناسبة نقل الشخص الذي يصحبه لذا يعد هذا النقل معاوضة. للتفصيل أكثر انظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 44.

<sup>2</sup> عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 07. كذلك/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 42.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 108.

<sup>4</sup> محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 352.

<sup>5</sup> تنص المادة 200 ت. م. ج على ما يلي: " لكل من التزم بأداء شيء، أن يتمتع عن الوفاء به، ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباطاً بالتزام المدين. أو ما دام الدائن لم يقيم بتقديم تامين كاف للوفاء بالتزامه هذا. ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محرزه، إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة، فإن له أن يتمتع عن رد هذا الشيء حتى يستوفي ما هو مستحق له، إلا أن يكون الالتزام بالرد ناشئاً عن عمل غير مشروع".

ت. ج<sup>1</sup>، أما في حالة انعدام الأمتعة يقوم الناقل برفع دعوى قضائية طبقاً للقواعد العامة للمطالبة بمبلغ الدين على أساس الإخلال بالمسؤولية العقدية<sup>2</sup>.

فإذا كان عقد النقل صحيحاً بأن تحقق عنصراه (النقل والأجرة) كان الناقل مدنياً للراكب بضمان سلامته أياً كانت وسيلة النقل المستعملة التي يتم بها تنفيذ عقد النقل.

وطالما أن عقد النقل يعد عملاً تجارياً بطبيعته بالنسبة للناقل، فإنه يمكن إثباته في مواجهته بجميع طرق الإثبات، عملاً بمبدأ حرية الإثبات في الأعمال التجارية، أما بالنسبة للراكب فقد يعد تجارياً بالتبعية إذا كان تاجراً وتعلق بشؤون تجارته، وقد يعد مدنياً. فإذا كان تجارياً جاز إثباته بطرق الإثبات كافة، وإذا كان مدنياً فلا يجوز إثباته في مواجهته إلا بدليل كتابي. ومع ذلك إذا كانت تعليمات الناقل تتطلب الحصول على تذكرة النقل قبل الدخول إلى واسطة النقل، يتعين هنا على الراكب الحصول عليها، وبالتالي تعد هذه التذكرة أداة إثبات هذا العقد<sup>3</sup>.

وفي حالة ما إذا عجز الراكب عن تقديم تذكرة النقل، فلا يمكن القطع بعدم وجود عقد نقل ومن ثم حرمانه من الرجوع على الناقل بالتعويض في حالة إصابته، لذلك فإنه الأقرب إلى تحقيق الأهداف التي من أجلها فرض القضاء بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل وهي تيسير حصول المصاب على تعويض ما أصابه من ضرر التساهل مع

<sup>1</sup> - تنص المادة 201 ت. م. ج على ما يلي: "... وإذا كان الشيء المحبوس يخشى عليه الهلاك أو التلف، فللحاسب أن يحصل على إذن من القضاء في بيعه، وفقاً للأحكام المنصوص عليها في المادة 971، وينتقل الحق في الحبس من الشيء إلى ثمنه".

- تنص المادة 971 ت. م. ج على ما يلي: "إذا كان الشيء مهدداً بالهلاك أو التلف أو نقص القيمة، بحيث يخشى أن يصبح غير كافٍ لضمان حق الدائن ولم يطلب الراهن رده إليه مقابل شيء آخر يقدم بدله، جاز للدائن أو للراهن أن يطلب من القاضي الترخيص له في بيعه بالمزاد العلني أو بسعره في السوق. ويفصل القاضي في أمر إيداع الثمن عند الترخيص في البيع، وينتقل حق الدائن في هذه الحالة من الشيء إلى الثمن".

- تنص المادة 3/54 ت. ت. ج على ما يلي: "... ويجوز الأمر ببيعها تسديداً لنفقات النقل وغيرها من النفقات التي سبق صرفها، ويقرر الحكم منح ثمن المبيع لمن قام بتسبيق تلك المصاريف من الأطراف".

<sup>2</sup> - زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 30.

<sup>3</sup> - عزيز العكيلي، الوجيز في شرح القانون التجاري، ( الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، الشركات التجارية، الأوراق التجارية)، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية، ودار الثقافة، عمان، الأردن، 2000، ص 114. كذلك/ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 76.

الراكب في طرق الاثبات والسماح له بإثبات فقد التذكرة بكافة طرف الإثبات، خاصة أن الواقعة الأخيرة واقعة مادية يجوز اثباتها بكل الطرق بما فيها القرائن<sup>1</sup>، وهذا لا يتعارض مع ما تنص عليه اللوائح والتنظيمات التي تشترط دفع الأجرة وتسليم التذكرة من أجل الصعود إلى عربات السكك الحديدية، لأنها في الأصل نصوص تنظيمية تخص المسائل الإدارية فقط، بل وقرينة لمصلحة المسافر على وجود عقد نقل فإذا أنكر الناقل وجود هذا العقد تعين عليه إثبات ذلك<sup>2</sup>.

وقد ثار جدال فقهي بشأن حاملي تذاكر الرصيف لتوديع قريب أو صديق على رصيف المحطة أو لاستقبال شخص على رصيف محطة الوصول إن كانوا يستفيدون من الالتزام بضمان سلامتهم .

فقد أنكر بعض الفقه الصفة التعاقدية على العلاقة الناشئة عن شراء تذكرة الرصيف كالفقيهين "Esmein" و "Paul"، ف شراء هذه التذكرة لا يعدو أن يكون سوى مجرد إجراء تنظيمي يقصد به تجنب الزحام داخل المحطات<sup>3</sup>، في حين ذهب البعض الآخر ومنهم الفقيه "Koering" إلى أن صاحب تذكرة الرصيف يرتبط مع الناقل بعلاقة

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 10.

<sup>2</sup> - محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، مصر، 1978، ص 290. كذلك أنظر/محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 43. ونقلا عنه في الصفحة 43، 44 قرار محكمة النقض الفرنسية والذي جاء فيه ما يلي: " أن شركة النقل بالسكك الحديدية لا تستطيع للتخلص من نتائج الحادثة الضارة التي وقعت للمسافر وقت نزوله من القطار، أن تنكر وجود عقد نقل أبرم مع المصاب، ما دام الثابت لدى قضاة الموضوع أنه لم يحرر محضر ضده لمخالفته نظام السكك الحديدية بركوبه دون سند نقل"، وبهذا أقامت قرينة لمصلحة المسافر الذي يتعرض لحادث ولا يقدم تذكرة نقل، إذ أن وجوده في وسيلة النقل دليل على وجود علاقة عقدية بينه وبين الناقل ويقع إثبات عكس ذلك على هذا الأخير.

- وقد سارت المحكمة العليا في الاتجاه نفسه في قرار صادر عنها بتاريخ 1994/04/20، ملف رقم 111358، (غير منشور)، جاء في حيثياته: " أن الضحية التي سقطت على السكة الحديدية عند نزولها قبل التوقف التام أو بعد انطلاق القطار في السير، تعد الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولة عنها مدنيا، وأن الخطأ ثابت في حقها، وعليه فإن مزاعمها بتحصيل الضحية مسؤولية الحادث طبقا للمادة 1/138 ت. م غير وارد لأنها لم تثبت ذلك كما أنها لم تثبت أن الضحية عند سقوطها لم تكن بحوزتها تذكرة السفر عند ركوبها القطار وسقوطها منه، وعليه فإن قضاة الموضوع بتحميلهم الشركة مسؤولية الحادث طبقا للمادة 1/138 ت. م، وقضائهم عليها بالتعويض فإنهم طبقوا القانون تطبيقا سليما". ( أنظر الملحق رقم 03 ) .

<sup>3</sup> - نقلا عن/ محمد الهامل جيرون، المرجع نفسه، ص 8.

عقدية، وقد اختلف أصحاب هذا الرأي في مدى استعادته من ضمان السلامة من عدمه، فالبعض منهم أجاب بالإيجاب باعتبار أنهما يتعرضان لنفس الأخطار لتواجههما على رصيف المحطة، لذلك ينبغي أن يقوم لمصلحة حامل تذكرة الرصيف التزام بضمان سلامته على عاتق الناقل<sup>1</sup>.

وقد ذهب البعض الآخر من هذا الاتجاه الى انكار قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، وأن هذا الأخير لا يكون مسؤولاً في حالة إصابة حائر تذكرة الرصيف بضرر إلا وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية<sup>2</sup>

كما ثار تساؤل عن قيام الالتزام بضمان السلامة في حالة ما إذا تنازل أحد المسافرين عن تذكرته لمسافر آخر. القاعدة العامة أن شخص المسافر ليس له محل اعتبار في عقد النقل، فالأصل في ذلك أن التذكرة غير شخصية، فهي تمنح لكل من يطلبها، وهذا يعني أنه في الحالات التي يجوز فيها التنازل على البطاقة لشخص آخر كان هذا الأخير دائماً بالالتزام بضمان سلامته في مواجهه الناقل. لكن الناقل قد يعطي تخفيضاً أو مزايا شخصية يراعي فيها اعتبار صفة معينة، عندئذ لا يجوز التنازل عنها إلا لمن له هذه الصفة، وقد تعطى التذكرة باسم شخص معين على وجه الخصوص كالأشتراك، عندئذ يمنع التنازل عنها لأي شخص آخر، وعليه فإن المتنازل له لا يستفيد من التزام الناقل بضمان سلامته لعدم وجود عقد نقل بينهما، وهو ما نص عليه المشرع المصري في نص المادة 260 ت. ت<sup>3</sup>.

تجدر الإشارة أنه قد يتم نقل المسافر من مكان لآخر بعلم من الطرفين دون أن يتحصل الناقل على مقابل نقدي، وإنما قد يحصل على مقابل من نوع آخر وقد لا يحصل

<sup>1</sup> - نقلا عن/ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص ص 19، 20 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 294.

<sup>3</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 397. كذلك/ محمود مختار أحمد بريوي، المرجع السابق، ص 351. كذلك/ عماد الشربيني، المرجع السابق، ص 349.

- تنص المادة 260 ت. ت. م على ما يلي: " يجوز النزول عن بطاقة النقل قبل مباشرته، إلا إذا كانت البطاقة باسم الراكب وروعي في اعطائها له اعتبارات شخصية".

- يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يورد نص مماثل في التقنين التجاري، وعليه يتعين الرجوع في ذلك للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

على أي مقابل، وهنا نكون أمام صورة أخرى من النقل وهو النقل المجاني ( Transport gratuit ) .

ولا يقصد بالمجانبة انعدام المقابل من أي نوع كما يوحي المدلول اللفظي للكلمة، وإنما تعني انعدام المقابل النقدي، ولكن قد يتوفر مقابل من نوع آخر، وقد لا يتوفر فهي مجانية مالية بالمعنى الواسع.

وقد فرق القضاء الفرنسي في نطاق النقل المجاني بالمعنى الواسع بين النقل الذي يتم بمقابل غير نقدي، كأن تكون للناقل مصلحة في عملية النقل وهو ما اصطلح على تسميته بالنقل القائم على مصلحة للناقل، وذلك النقل الذي يقوم به الناقل دون حصوله على أي مقابل من أي نوع وهو الذي اصطلح على تسميته بالنقل مجاملة، والذي يستنتج منه بالضرورة في الحالة الأخيرة معنى آخر للمجانبة وهي المجانية بالمعنى الضيق، وعليه فإن النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة يكونان معا وجهين لصورة واحدة هي النقل المجاني<sup>1</sup>.

إن فكرة المقابل أيا كان قدره ومن يتقاضاه يعد معيارا في تحديد طبيعة النقل فيما إذا كان قد تم لمصلحة الناقل أم أنه كان مجاملة، فمصلحة الناقل وليست مصلحة المتضرر هي معيار التفرقة بين صورتَي النقل المجاني وعليه فإن النقل للمصلحة المشتركة لا يؤثر على مصلحة الناقل<sup>2</sup>.

النقل المصلحي هو ذلك النقل الذي يتم مقابل ميزة أو خدمة قابلة للتقدير المالي يحصل عليها الناقل. والنقل في هذه الحالة لا يكون مقصودا في حد ذاته وإنما جرى لغاية أخرى القصد منها تحقيق مصلحة، والمصلحة التي يحققها هذا النقل إما أن تكون

<sup>1</sup> - طالبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دراسة قضائية مقارنة، مجموعة رسائل الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، د. س. ن، ص 15.

- هناك من الفقه الفرنسي من عارض التفرقة بين النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة في نطاق النقل الجوي ومن أقوى أنصار هذا الاتجاه الأستاذ شوفو الذي قال أنه لا محل للتفرقة بينهما وأن النقل المجاني يشملهما معا، وقد أثار هذا الاتجاه اقتناع لدى المحاكم. للتفصيل أكثر انظر/ المرجع نفسه، ص 27.

<sup>2</sup> - محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 33.

للناقل وحده أو لمصلحة الناقل والراكب المشتركة<sup>1</sup>، كما أنه قد يتم النقل مقابل خدمة يسديها المسافر للناقل كركوب المضرور السيارة بهدف إرشاد الناقل إلى الطريق<sup>2</sup>. ويشترط أن تكون مصلحة الناقل التي يحققها من النقل مصلحة مالية أو ذات صفة مالية<sup>3</sup>.

ومن أمثلة النقل القائم على مصلحة للناقل أن يقوم شخص بنقل صديق في سيارته على أن يتولى هذا الأخير القيادة عنه في حالة تعبه. فمصلحة الناقل المتمثلة في الاستراحة من التعب تجعل النقل قائما على مصلحة للناقل، وهذا النوع من النقل قد تكون فيه المصلحة مادية أو أدبية، محققة أو محتملة، ولكن يشترط أن تكون مشروعة، ويتم تقرير المصلحة في جانب الناقل عند بدء عملية النقل<sup>4</sup>.

وقد اختلف الفقه في تحديد طبيعة هذا النوع من النقل فمنهم من اتجه إلى اعتبار هذا النوع من النقل لا يختلف عن النقل الذي يتم نظير أجره تدفع نقدا وبالتالي فهو عقد نقل يسأل فيه الناقل المصلي كما يسأل في النقل معاوضة فيخضع فيه الناقل للمسؤولية العقدية ومنه فإنه يقع عليه التزام بتأمين السلامة للراكب. ويعتبر الأستاذ "بيناتار" من أقوى أنصار هذا الاتجاه حين قال أن النقل القائم على مصلحة للناقل يتضمن عقدا ملزما لجانب واحد، لأن التزامات الطرفين فيه ليست متبادلة، وقال أن هذا العقد له طبيعة مختلفة لأنه يعتبر مجانيا بالنسبة للمسافر بينما هو بعوض بالنسبة للناقل<sup>5</sup>.

وقد ذهب اتجاه آخر من الفقه إلى انكار وجود عقد نقل وحثهم في ذلك أن الناقل لا يجبر قانونا على تنفيذ النقل لانتهاء نية التعاقد، وعليه فإن الناقل يخضع للمسؤولية التقصيرية التي تتطلب إثبات الخطأ، أما إذا حصل الضرر بتدخل أداة النقل فتكون مسؤولية الناقل مفترضة طبقا للقواعد العامة عن حراسة الأشياء<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 36 .

<sup>2</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 416 .

<sup>3</sup> - عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 37 .

<sup>4</sup> - نقلا عن/ عبد الحميد الشواربي، المرجع نفسه، ص 415 .

<sup>5</sup> - نقلا عن/ طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص ص 79، 81 .

<sup>6</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص ص 37، 38 .

وقد ظل الغموض والتردد يكتنف أحكام القضاء الفرنسي بجميع درجاته فبعضها تقر بوجود عقد في العلاقة بين الراكب والناقل الذي تم النقل لمصلحته، يلزم الناقل بتوصيل المسافر سالما معافى إلى جهة الوصول، وأخرى تعتبر نقلا بعوض من غير إضفاء وصف العقد عليه أين كان تدخل محكمة النقض الفرنسية جوهريا رغم الموقف المحتشم بسبب الغموض الذي ظل يشوبه حتى صدور حكم الدائرة المشتركة بتاريخ 1968/12/20 أين قررت المسؤولية التقصيرية للناقل<sup>1</sup>.

وقد صدرت بعض الأحكام أخضعت فيها مسؤولية الناقل المصلي إلى قواعد المسؤولية المفترضة عن الخطأ في حراسة الأشياء المنصوص عنها في المادة 1/1384 من التقنين المدني الفرنسي، وقد استقر القضاء بعد ذلك على اعتبار هذا النقل الذي فيه مصلحة للناقل كما لو تم بعوض مالي وتقرير وجود العقد، وبالتالي إخضاع الناقل فيه للمسؤولية التعاقدية<sup>2</sup>. فالنقل القائم على مصلحة للناقل يقترب من النقل بعوض لوجود المقابل المتمثل في مصلحة الناقل، الأمر الذي جعل القضاء يقول بالعقد والمسؤولية العقدية فيه<sup>3</sup>.

أما النقل مجاملة هو النقل الذي ينطوي على نية المجاملة أو التفضل من جانب الناقل أي يكون القصد منه المجاملة البحتة (Pure courtoise) والعمل الخيري

(de complaisance) ويتسم هذا النقل بأنه لا مقابل فيه يتقاضاه الناقل لا ظاهريا ولا من ناحية الواقع، كما أنه يتميز بعدم وجود المصلحة فيه أي أنه مجرد من الفائدة المالية ولم يكن النقل تابعا لعقد معاوضة آخر، والمثال التقليدي لهذا النوع من النقل هو أن يصطحب شخص صديقا له للنزهة معه في سيارته أو لتوصيلة إلى مكان معلوم<sup>4</sup>، وهو

<sup>1</sup> - نقلا عن/ محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص ص 34، 35 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 39 .

<sup>3</sup> - في نظر الدكتور طلبية وهبة خطاب أن النقل لمصلحة الناقل لا يتضمن أي عقد مهما كانت التسمية التي تطلق عليه. للتفصيل أكثر انظر/ طلبية وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 87 وما بعدها.

<sup>4</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 53 .

ما يعرف بالأتوستوب، وقد لا تكون له أي صلة سابقة به، ويتم النقل في هذه الحالة على سبيل المجاملة دون أي مقابل بناء على عرض الناقل أو طلب من الراكب<sup>1</sup>.

وغالبا ما تكون في هذا النوع من النقل وجود مصلحة إلا أن هذه المصلحة معنوية بحتة ووجودها لا يتعارض مع طبيعته كونه نقل مجاني، فالصديق الذي يعرض على صديقه نزهة في سيارته لا شك أن الغرض هو لتوطيد العلاقة<sup>2</sup>.

وتأسيسا على ما سبق فيمكن تعريف النقل مجاملة بأنه عبارة عن قيام شخص بنقل شخص آخر طواعية باستخدام إحدى وسائل النقل، دون أن تكون لديه نية الحصول على أجر نقدي ولم تكن له مصلحة في النقل، فهو النقل الذي يتم على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناقل<sup>3</sup>.

وقد اختلف الفقه في تكييف العلاقة بين الناقل والمسافر في هذا النوع من النقل فمنهم من أخضعه لقواعد المسؤولية التعاقدية وجعل الناقل مسؤولا بمجرد ثبوت حدوث ضرر للراكب ويمثل هذا الاتجاه الأستاذين "Lalou" و "Savatier"، ومنهم من يجعل الناقل مسؤولا مسؤولية تقصيرية مناطها ثبوت صدور خطأ من الناقل، منهم الفقيه "Roger"، وقد انقسم هذا الاتجاه الأخير إلى رأيين فمنهم من يشترط الخطأ الجسيم ومنهم من لا يفرق بين الخطأ اليسير والجسيم. وفريق آخر جعل مسؤولية الناقل مفترضة أساسها الخطأ في حراسة الأشياء ولا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي، وقد نادى بهذا الرأي الفقيهان "Esmein" و "Jossrand"<sup>4</sup>.

وقد ذهب الرأي الراجح في الفقه للقول بانتفاء العلاقة التعاقدية في النقل المجاني ولا وجود فيه لعقد ولو مسمى، لأن الناقل الذي يعرض أو يقبل تأدية خدمة بنية المجاملة أو بدافع المروءة لا تتصرف البتة إرادته إلى ترتيب أي أثر قانوني على عرضه أو قبوله، ومن ثم فإنه في حالة إصابة الراكب في هذا النوع من النقل، فإن الناقل يكون مسؤولا

<sup>1</sup> - نقلا عن/ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 417 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 55 .

<sup>3</sup> - نقلا عن/ طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 51 .

<sup>4</sup> - للتفصيل أكثر أنظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 55-64 .

أمامه ليس لأنه أخل بالتزام عقدي بنقله، ولكن لأن سلوكه يعد خطأ تقصيرياً، ومن ثم تكون مسؤولية الناقل تجاهه مسؤولية تقصيرية<sup>1</sup>.

وقد حسمت محكمة النقض الفرنسية ما أثير من جدل حول وجود عقد نقل في النقل مجاملة في حكم لها جاء فيه أنه ما دام قد ثبت أن النقل الذي وقع الحادث خلاله كان قد تم بهدف نزهة الناقل وصديقه الراكب فإن قضاء الموضوع يستطيع حيث لا توجد للناقل مصلحة مالية في عملية النقل أن يستنتج أن هذا النقل قد تم على سبيل المجاملة البحتة ومن ثم فلا يوجد عقد نقل<sup>2</sup>.

أما بالنسبة للقضاء الجزائري فإنه طبق نص المادة 138 ت. م. ج<sup>3</sup> دون تمييز بين النقل بالمجان أو بالمقابل وذلك في قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 1982/01/20<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - نقلا عن/ محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص ص 113، 114.

<sup>2</sup> - نقلا عن/ طلبه وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 104 .

<sup>3</sup> - تنص المادة 138 ت. م. ج على ما يلي: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى من هذه المسؤولية، الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

<sup>4</sup> - قرار صادر عن المحكمة العليا الغرفة المدنية بتاريخ 1982/01/20 ملف رقم 21286، مجلة قضائية 1989، العدد الثاني، ص 20، والذي جاء فيه: " متى نص القانون على أن كل من تولى حراسة شيء اعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء، فإن الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل لا يكون إلا بثبوت الاستثناءات المنصوص عليها بالمادة 138 ق.م. دون التمييز بين النقل بالمجان أو بالمقابل لإطلاق المادة المذكورة التي أصبحت لا تقبل التفرقة القديمة مما يجعل النعي على ذلك غير جدير بالقبول".

## المبحث الثاني

### النطاق القانوني للالتزام بضمان السلامة

إذا كان إجماع الفقه والقضاء قد انعقد على ضرورة وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، فإن هذا الإجماع يتلاشى إذا تعلق الأمر بتحديد الطبيعة القانونية لهذا الالتزام، إذ تعددت في ذلك آراء الفقهاء، وتتنوع أحكام القضاء، ولم يكن البحث في أساس الالتزام أحسن حظاً، فلعدم وجود نص قانوني يقرر الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، دفع الفقه الى وضع عدة أسس لهذا الالتزام، فحاول بعضهم تفسير الارادة المشتركة للمتعاقدين لتبرير هذا الالتزام، في حين ذهب البعض الآخر الى اعتبار هذا الالتزام من مستلزمات العقد (المطلب الأول).

ولا تنشأ مسؤولية الناقل تجاه المسافر إلا إذا أصيب هذا الأخير بضرر أثناء تنفيذ العقد نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة، ولا تسري مسؤوليته منذ تكوين العقد، وإنما تكون مقيدة بمدة تنفيذه. وهذه المدة تبتدئ منذ اللحظة التي تتم فيها مباشرة تنفيذ العقد حتى اللحظة التي ينتهي فيها هذا التنفيذ. وتختلف فترة تنفيذ العقد باختلاف وسيلة النقل فيما إذا كانت من وسائل النقل عبر الطرق، أم عبر السكك الحديدية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة والأساس الذي تبنى عليه

رغم إجماع التشريعات والفقهاء على وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص إلا أنه وقع خلاف بينهم حول الطبيعة القانونية لهذا الالتزام أو تحديد مضمونه، فمنهم من يعتبره التزام ببذل عناية، في حين اعتبره جانب آخر التزاماً بتحقيق نتيجة ولكل أسانيده وأدلته في ذلك. كما أن الخلاف قائم بينهم حول أساس هذا الالتزام

والدافع الى تقريره، وتبعاً لذلك سوف نقوم بعرض الآراء الفقهية ومناقشتها لبيان مدى صحة كل منها ومطابقتها للواقع.

وعليه سنقسم دراستها لهذا المطلب الى فرعين كما يلي:

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة.

الفرع الثاني: الأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة.

## الفرع الأول

### الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة

لا يكفي التسليم بقيام مسؤولية الناقل العقدية عند إخلاله بالالتزام بضمان سلامة المسافرين، بل يجب تحديد طبيعته القانونية، وتبعاً لذلك تحديد المكلف بعبء الإثبات في دعوى التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمشافر عند تعرضه لإصابة أثناء تنفيذ العقد .

ولتحديد طبيعة الالتزام بضمان السلامة يجب التمييز بين نوعين من الالتزامات، فهناك التزام بتحقيق نتيجة، والالتزام ببذل عناية<sup>1</sup>، وهو التقسيم الذي أخذ به المشرع

<sup>1</sup> - الالتزام بتحقيق نتيجة أو الالتزام بتحقيق غاية: هو التزام يتعهد المدين بمقتضاه بتحقيق نتيجة أو غاية محددة، وما لم تتحقق هذه النتيجة يكون المدين مسؤولاً أمام الدائن لكونه لم يحم بتفويض التزامه، حيث يفترض خطأه ومن ثم تقوم مسؤوليته لمجرد أن الغاية المنتظرة لم تتحقق .

- الالتزام ببذل عناية أو الالتزام بوسيلة: هو التزام يتعهد المدين ببذل جهد وعناية للوصول إلى الغرض سواء تحقق هذا الغرض أم لم يتحقق، ويتمثل محل الالتزام بعناية في الجهد أو العناية التي بذلها المدين في تنفيذ التزامه، أما النتيجة التي ترمي إلى تحقيقها هذه الجهود فهي خارجة عن الالتزام في حد ذاته، فيتحمل المدين في هذا الالتزام التزاماً عاماً بالحيلة والحذر في تنفيذ التزامه، ويجب أن يكون هذا المقدار من الجهد أو العناية المبدولة مماثلاً للجهد الذي يبذله الرجل العادي. للتفصيل أكثر أنظر/ علي فيلالي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008، ص 27، 28 .

- إن التفرقة بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية تجد مجالها في المسؤولية التعاقدية، ولما كانت الالتزامات التعاقدية تنقسم من حيث المحل إلى التزام بعمل والتزام بالامتناع عن عمل والتزام بإعطاء فإن التفرقة لا تنطبق على كل نوع من هذه الالتزامات الثلاثة، فالالتزام بالامتناع عن عمل والالتزام بإعطاء يكونان دائماً التزامات بتحقيق نتيجة، أما الالتزامات بعمل فهي التي تنطبق عليها التفرقة السابقة، ومن بين هذه الالتزامات الالتزام بضمان السلامة في عقود أداء الخدمات. للتفصيل أكثر أنظر/ عبد القادر أفضاصي، المرجع السابق، ص 243 .

الجزائري في عدة مواد من التقنين المدني منها المواد 171، 172، 576، 607<sup>1</sup>. ففي الالتزام بتحقيق نتيجة يكفي للدائن إثبات واقعة عدم تحقيق النتيجة المنتظرة كلياً أو جزئياً حتى تقوم مسؤولية المدين، ولا يدرأ المسؤولية عنه إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، أما الالتزام ببذل عناية فعلى الدائن إثبات تقصير المدين أو سلوكه الخاطيء<sup>2</sup> الذي كان السبب في الضرر الذي أصابه، فلا يكفي مجرد تحقق الضرر وإنما يلزم إثبات خطأ المدين وعلاقة السببية بينهما، ذلك أن المدين هنا يلتزم ببذل العناية والحرص اللازم من أجل تحقيقها<sup>3</sup>.

وقد اهتم الفقه والقضاء بتحديد الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، فمنهم من يعتبره التزاما ببذل عناية (obligation de moyen)، و منهم من اعتبره التزاما بتحقيق نتيجة (obligation de résultat).

#### أولاً- الالتزام بضمان السلامة التزام ببذل عناية (التزام بوسيلة):

ذهب بعض الفقهاء الفرنسيين من بينهم "Denoit" et "Savatier" إلى القول أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر في عقد النقل البري للأشخاص محله مجرد بذل عناية<sup>4</sup>، وهي اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب المساس بالمسافر أثناء نقله،

<sup>1</sup> - راجع المواد 171، 172، 576، 607 ت. م. ج .

<sup>2</sup> - اعتبر الفقه الحديث منهم "rené demogue" أن إثبات الخطأ العقدي مرتبط بالالتزام إذا ما كان الالتزام بتحقيق نتيجة أو بذل عناية، فعدم تحقيق النتيجة في الالتزام بتحقيق نتيجة يعتبر خطأ عقدي ويفترض وجوده، ويبقى على الدائن إثبات وجود العقد لتقوم مسؤولية المدين، أما في الالتزام ببذل عناية فالدائن يثبت عدم مطابقة تصرفات المدين مع تصرفات الرجل العادي الحريص على شؤون عائلته. الرجوع إلى/

- Alex well et Francois terré, Droit civil, Les Obligations, dalloz, 4ième édition, Paris, 1986, p 400 .

<sup>3</sup> - عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق، ص 243 .

<sup>4</sup> - نقلا عن/ محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 23 .

ويترتب على ذلك تحمل هذا الأخير عبء إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية<sup>1</sup>، فمتى وقع الضرر أمكن للناقل أن يتحلل من مسؤوليته بإثبات قيامه بما يفرض عليه القانون تأسيساً على عدم إرهاب كاهل الناقل بتحملة المسؤولية لوحده<sup>2</sup>.

ويترتب على القول أن الالتزام بضمان السلامة التزام ببذل عناية أن أثره لا يقتصر فقط على إلزام المضرور بتقديم الدليل على خطأ المدين بل أيضاً حرمانه من إمكانية رفع دعواه على أساس المادة 1/1384 ت. م. ف (المقابلة للمادة 138 ت. م. ج)، ذلك أن مبدأ عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين يمنع المتعاقد المضرور من التواجد في المجال التقصيري ومن الاستناد بشكل خاص على النظام المفيد للمسؤولية عن حراسة الأشياء عندما يكون الضرر ناشئ عن عدم تنفيذ التزام عقدي<sup>3</sup>.

على خلاف ذلك فإذا كان المضرور من الغير فإنه يستطيع أن يتمسك بالمادة 1384 من التقنين المذكور أعلاه، والتي تمكنه من الحصول على التعويض دون ما حاجة إلى إثبات خطأ المسؤول، ومن ثم فإنه يعامل بصورة أفضل من المسافر المتضرر المتعاقد مع الناقل، فالالتزام بضمان السلامة بوسيلة لا يضيف شيئاً للمضرور الذي يجب عليه في كل الأحوال أن يقيم الدليل على خطأ الناقل<sup>4</sup>.

وقد ذهب محكمة النقض الفرنسية في العديد من أحكامها إلى أن الالتزام بضمان السلامة التزام ببذل عناية، وقد بررت ذلك بأن هذا الالتزام ينطوي على ميزة لصالح

<sup>1</sup> - بن قريش نعيمة، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2014، ص 34. كذلك/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 47. كذلك أنظر/ محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 239.

<sup>2</sup> - محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 24 .

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 107 .

<sup>4</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 277 .

المدين والتي تتمثل في إقامة قدر معقول من التوازن في العلاقة بينه وبين الدائن المضرور<sup>1</sup>.

إن الأخذ بهذا الرأي لا يحقق ما كافح الفقه والقضاء لتحقيقه، وهو توفير أكبر قدر ممكن من الاطمئنان للطرف الضعيف، كما أنه يوجب على الدائن إثبات خطأ المدين والذي يتعذر عليه في غالب الأحيان القيام به، لذلك تراجع القضاء عن موقفه وذهب إلى القول أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة وهو منع وقوع الحادث<sup>2</sup>.

### ثانياً - الالتزام بضمان السلامة التزام بتحقيق نتيجة :

ذهب الرأي الراجح في الفقه الفرنسي والمصري إلى القول أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يكون التزاماً بتحقيق نتيجة، فسلامة المسافر في عقد النقل تكون لازمة، ويترتب على ذلك أن الناقل ملزم بنقل المسافر إلى المكان المتفق عليه سالماً معافى<sup>3</sup>، فسلامة الراكب في النقل البري تكاد تكون مؤكدة، والاحتمال فيها شبه معدوم بحيث يسمح وقوع الإصابة بافتراض خطأ الناقل<sup>4</sup>.

وبالتالي يكفي إصابة المسافر بأي ضرر أثناء عملية النقل لقيام مسؤولية الناقل وبالتالي التزامه بالتعويض دون حاجة إلى إثبات خطئه ولا يعفيه منها إثباته لبذله العناية

<sup>1</sup> - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 61.

<sup>2</sup> - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 34 .

<sup>3</sup> - رشا مصطفى محمد أبو الغيظ، المرجع السابق، ص 330، 331. كذلك/ عزيز العكلي، المرجع السابق، ص 116. كذلك أنظر/

- Barthélemy Mercadal, Op. Cit, p 389 .

<sup>4</sup> - محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 242.

اللازمة، واتخاذ الحيطة والحذر، بل عليه إثبات السبب الأجنبي<sup>1</sup>. وهو ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في قرار صادر عنها بتاريخ 11/02/2015<sup>2</sup>.

وعليه لا يكون الحكم ببراءة الناقل أو تابعه من جنحة الإصابة أو القتل الخطأ غير العمدي الذي تصدره المحكمة الجنائية تأسيساً على انعدام خطأ المتهم ذا أثر على دعوى التعويض أمام المحكمة المدنية لإخلال الناقل بالتزامه بالسلامة الناشئ عن عقد النقل، وقرينة المسؤولية التي يلقيها على عاتقه، كما تقوم مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن سقوط المسافرين من باب عربة القطار، وذلك لعجزها عن تحديد الظروف التي أدت إلى فتح باب العربة، وكذلك عن إصابة مسافر أثناء وقوعه على رصيف المحطة بزجاجة قذفت عليه من قطار سريع مار بها لعجزها عن إثبات رجوع الحادثة إلى فعل الغير أو على وجه الدقة فعل مسافر آخر<sup>3</sup>.

ولا شك أن هذا الرأي يستقيم والمنطق القانوني السليم، فمن حق الشخص المنقول أن يفترض وهو يبرم عقد النقل أن الناقل قد التزم بنقله وإيصاله إلى محل الوصول بتوفير وسائل الراحة والسلامة له<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عماد الشرييني، المرجع السابق، ص 356. كذلك/ خليفي مريم، المرجع السابق، ص 52. كذلك أنظر /  
- Courtin patrick et Deneau muriel , Op, Cit, p 225.

<sup>2</sup> - Cour de cassation, cinquième chambre civil, audience publique, 11 février 2015, N de pourvoi 13/02220, publier sur site internet, legifrance. gov .fr

- وجاء في حيثيات القرار ما يلي:

- « ...dans le cadre du contrat de voyage était conclu un contrat de transport, FRAM prenant en charge ses clients au cour de leur séjour pour tous les transports et visite, il s'ensuit une obligation de sécurité de transporteur qui est une obligation de résultat renforcée ... ».

<sup>3</sup> - نقلا عن/ بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 35 .

<sup>4</sup> - ضحى محمد سعيد النعمان، المسؤولية المدنية لمتعهدي السفر والسياحة، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2014، ص 105 .

يرى الدكتور محمود جمال الدين زكي أن الالتزام العقدي بالسلامة لا تكون له أهمية إلا إذا كان محله تحقيق نتيجة، حين يقيم وقوع الحادثة على ما ينعته القضاء الفرنسي بقريئة المسؤولية الواردة بنص المادة 1/1147 ت. م. ف، على عاتق المتعاقد المدين به، والتي لا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات رجوع الحادثة إلى سبب أجنبي عنه<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### الأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة

توصلنا إلى أن مسؤولية ناقل الأشخاص عن الأضرار التي تصيب المسافرين تخضع للمسؤولية العقدية والتي تركز على التزامه بضمان سلامة المسافرين، ولعدم وجود نص قانوني يقرر هذا الالتزام في حق الناقل لا بد تبعا لذلك التطرق إلى المبررات التي دفعت القضاء إلى تكريس هذا الالتزام في العقود، خاصة عقد النقل، وهو ما يسمى بالأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة.

وقد تباينت الآراء الفقهية في ذلك، وانقسمت إلى اتجاهين، الأول ذو نزعة شخصية يقوم على تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين، والثاني ذو نزعة موضوعية تستند إلى مستلزمات العقد.

### أولا- الإرادة الضمنية للمتعاقد:

حاول بعض الفقه تفسير الإرادة المشتركة للمتعاقدين لتبرير الالتزام بضمان السلامة في بعض العقود، وحسب رأيهم إذا كانت الإرادة غير صريحة الدلالة يبحث القاضي عن الصلة بين سلامة أحد المتعاقدين والالتزام الرئيسي الملقى على عاتق المدين، فإذا قامت الصلة بينهما نشأ الالتزام بضمان السلامة على عاتق أحدهما لمصلحة الآخر، أما إذا

<sup>1</sup> - رشا مصطفى محمد أبو الغيظ، المرجع السابق، ص 333.

انقطعت الصلة بين الالتزام بضمان السلامة والالتزام الرئيسي تعذر القول بقيام الالتزام بضمان السلامة<sup>1</sup>، فإذا كانت إرادة المتعاقدين ضمنية لم تعبر بصورة صريحة عن الالتزام بضمان السلامة فإنه يتم تفسير العقد بالبحث عن الإرادة المفترضة للطرفين، ثم ربط الالتزام بضمان السلامة بالعقد<sup>2</sup>.

وفي إطار القانون الفرنسي يمكن أن نطبق نص المادة 1156 ت. م. ف<sup>3</sup>، كأساس للالتزام العقدي بضمان السلامة، والتي تنص على أنه يجب الرجوع إلى النية المشتركة للمتعاقدين للبحث فيها عن إرادة محتملة والتي تمثل أساس هذا الالتزام<sup>4</sup>.

إن نظرية الإرادة الضمنية للمتعاقدين كأساس قانوني للالتزام بضمان السلامة قد تعرضت لانتقادات من قبل الفقه، لأنها تقوم على التحكم والتخمين في تفسير إرادة المتعاقدين على نحو لا يصادف الواقع، وأنه يحتوي على جانب كبير من التحكم في البحث بكل الوسائل عن إخراج التزام إرادي غير معبر عنه، فلا يمكن افتراض أن المدين قد قصد الالتزام بضمان السلامة خاصة عندما يكون الالتزام بتحقيق نتيجة وحتى مع افتراض أن المضرور عدّ أنه دائنًا بهذا الالتزام، فمن غير المعقول أن تكون إرادتا الطرفين متطابقتين حول هذا الأمر<sup>5</sup>، كما أن الالتزام بضمان السلامة قد أنشئ من قبل القضاء للحد من مبدأ سلطان الإرادة، ذلك أن القضاء يوسع من مضمون العقد ليزيد على الالتزامات التي لم يتطرق إليها المتعاقدان بإرادتهما المشتركة الصريحة أو الضمنية .

<sup>1</sup> - نقلا عن/ أمل كاظم سعود ، محمد علي صاحب، المرجع السابق، ص 116 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ عبد القادر أقصاوي، المرجع السابق، ص 281 .

<sup>3</sup> - Art 1156 de code civil Français stipule que «on doit dans les conventions rechercher quelle a été la commune intention des parties contractantes, plutôt que s'arrêter au sens littéral des termes ».

<sup>4</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 44.

<sup>5</sup> - عبد القادر أقصاوي، المرجع نفسه، ص 282 .

هذه النظرية تؤدي إلى نتائج غير عملية يترتب عليها أن نطاق العقد يقتصر على ما يتفق عليه المتعاقدان فقط، ولا يجوز أن يحدد أو يشمل أموراً لم ترد بالإرادة، لأنه توجد التزامات تبعية لم تنصرف إليها إرادة المتعاقدين، فبدون هذه الالتزامات لا يتحقق الغرض المقصود من العقد أو تخل المصلحة التي من أجلها أقدم الطرفين على إبرام العقد<sup>1</sup>.

### ثانياً - الالتزام بضمان السلامة من مستلزمات العقد:

إن ميلاد الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل سنة 1911 يؤكد السلطة التي يتمتع بها القضاء الفرنسي في إنشاء الالتزامات التي كان الأفراد بلا أدنى شك لا يتخلون عنها عند لحظة إبرام العقد، ولم يتوقف الأمر عند عقد النقل بل انتقل هذا الالتزام إلى بقية العقود الأخرى، مما أدى بالفقه إلى البحث عن تفسير وتبرير من النصوص القانونية لهذا التوسع في الالتزامات التعاقدية، وهنا بدت المادة 1135 ت. م. ف<sup>2</sup> كأساس واضح لهذا التوسع والمرونة العقدية<sup>3</sup>، والتي تقابلها المادة 107 ت. م. ج، والمادة 148 ت. م. م.<sup>4</sup>.

يشير البعض أن بعض العقود تتضمن إلى جانب الالتزامات الأساسية التزامات أخرى إضافية تقتضيها طبيعة كل عقد فهي من مستلزماته، ولا يحتاج وجودها أن يتم النص عليها في العقد أو في القانون، وأهم هذه الالتزامات الإضافية هو الالتزام بالسلامة،

<sup>1</sup> - أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، المرجع السابق، ص 116، 117 .

<sup>2</sup> - Art 1135 du code civil Français stipule que «Les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature ».

<sup>3</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 42 .

<sup>4</sup> - تنص المادة 107 ت. م. ج على ما يلي: " يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه و بحسن نية. ولا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب، بل يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفقاً للقانون والعرف والعدالة، بحسب طبيعة الالتزام... " .

الذي يجب الاعتراف بوجوده في بعض العقود التي ينطوي تنفيذها على مخاطر تهدد المتعاقد في سلامة جسده، أو في أملاكه<sup>1</sup>. فالناقل لا يلتزم فقط بنقل شخص من مكان إلى مكان آخر بل يلتزم بنقله سليماً معافى، وليس مصاباً أو جثة هادمة<sup>2</sup>

يرى أنصار هذا الاتجاه أن نص المادة 1135 ت. م. ف، يشير إلى أن الالتزام بضمان السلامة يرجع إلى اعتبارات العدالة، فهذا النص يجيز للقاضي أن يكمل العقد بأن يضيف إليه التزامات غير معبر عنها من قبل الأطراف<sup>3</sup>، فيعتبر هذا الالتزام من مستلزمات العقد، وللقاضي أن يقرر من الالتزامات التعاقدية ما تقتضيه طبيعة العقد وفقاً للقانون والعرف والعدالة، وأن يراعي في ذلك الوضع الاجتماعي وتحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة، وعلى القاضي تقدير إضافة التزام ثانوي إلى مضمون العقد لتنظيم العلاقات التعاقدية<sup>4</sup>، بل أن أفضل تطبيق لسلطة القاضي في تفعيل العقد هو الالتزام بضمان السلامة الذي يفرض على أحد طرفيه حماية الطرف الآخر، و هذا بدوره يحقق العدالة والتناسق في العلاقات الاجتماعية<sup>5</sup>.

فالقانون نظام اجتماعي يهدف إلى حماية الفرد، ويحقق التوازن بين المصالح المختلفة، ومن ثم يجب على القاضي أو يتوسع بالتفسير مقرراً ما إذا كان في إضافة

<sup>1</sup> بدر حامد الملا، الالتزام بسلامة المضرور الجسدية من الأضرار التي تسببها المنتجات، أطروحة مقدمة لكلية الدراسات لاستيفاء متطلبات درجة الماجستير في القانون الخاص، الكويت، 2004، ص 11.

<sup>2</sup> محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 138.

<sup>3</sup> نقلاً عن/ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 282 .

<sup>4</sup> يرى الفقه أن القضاء عندما فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الناقل فإنه صاغ هذا الالتزام في عبارة أصبحت تجري مجرى الأمثال، وهي أن لا يلتزم الناقل فقط بتوصيل المسافر إلى جهة الوصول المتفق عليها، بل يجب عليه أيضاً توصيله إلى هذه الجهة سليماً معافى، ولما كان الالتزام بالنقل في عقد النقل هو التزام جوهري فإن الالتزام بضمان السلامة يصبح هو الآخر التزاماً جوهرياً، لأن الإخلال بهذا الأخير يعتبر إخلالاً بالالتزام بالنقل ذاته، وضياح للهدف منه. نقلاً عن/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 46.

<sup>5</sup> أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، المرجع السابق، ص 119.

التزام ثانوي أو آخر إلى مضمون العقد تنظيم أفضل للعلاقات بين طرفيه. وجدير بالذكر أن المشرع الفرنسي بنصه على هذا المبدأ الذي يتسم بالمطاطية فإنه قد أغنى المشرع عن النص عن الكثير من الأحكام فضلا عن ما قد يحدث في المستقبل من أمور لم تكن في ذهن المشرع لحظة التشريع<sup>1</sup>.

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

من هنا أصبحت العدالة في مصاف مصادر الالتزامات التعاقدية المستقلة عن الإرادة المعبر عنها، وذلك عن طريق إدماجها بمعرفة القاضي في العقد، فإذا كان هناك من تقوية للمضمون الإلزامي للعقد فهي تقوية قانونية والتي تستحق إعطاء الالتزامات المدمجة في العقد أساسا موضوعيا مستمد من اعتبارات العدل والعدالة التعاقدية<sup>3</sup>، وليس بإقامتها على إرادات مفترضة والتي لا تكون دائما متطابقة<sup>4</sup>.

إن نص المادة 1135 ت. م. ف، يتبنى مفهوما ماديا للعقد، وبالتالي يمثل تبريرا لهذا التضخم للقوة الملزمة للعقد، فالحقيقة أن العقد ليس له فقط منفعة اقتصادية، تلك

<sup>1</sup> - بدر حامد الملا، المرجع السابق، ص 12.

<sup>2</sup> - محمود التلي، المرجع السابق، ص 232.

<sup>3</sup> - le recoure à l'article 1135 de code civil dans ces différentes espèces confirme la volonté de la cour de cassation de renforcer le contenu obligatoire du contrat en s'inspirant de considération « d'équité objective » .

- نقلا عن/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، هامش ص 43 .

<sup>4</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 283 .

المنفعة التي تدفع الأفراد إلى التعاقد وبالتالي تمثل سبب العقد، بل أن له منفعة اجتماعية تتعدى ما تتجه إليه إرادة الأفراد، فالعقد الذي يحمل أحد المتعاقدين التزاما بضمان السلامة يكرس بالتالي هذا المفهوم الوظيفي للعقد، وعليه فإنه عندما يدخل شخص في علاقة عقدية فإنه لن يلتزم فقط بالأداء المتفق عليه، بل سيصبح مسؤولا أيضا عن النتائج الضارة التي ستولد أثناء تنفيذ هذا الأداء، كل ذلك بما يضمن التنفيذ الحسن لهذا الأخير، وبهذا تطور العقد من مفهوم شخصي مرتبط بمنفعة الأفراد، إلى مفهوم موضوعي<sup>1</sup> مرتبط بما هو نافع وعادل<sup>2</sup>.

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

هذا الأمر كان في غياب نص قانوني صريح يقرر الالتزام بضمان السلامة، لذلك حاول الفقه والقضاء القفز على النصوص القانونية من أجل إيجاد أساس قانوني، لكن بعد تبني التشريعات له أصبح الالتزام بضمان السلامة يجد أساسه القانوني في النصوص المنظمة له، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 62 ت. ت.

<sup>1</sup>– L'orsqu'il s'agit de qualifier, les juges du fond doivent prendre en considération, non pas les éléments subjectifs du contrat, mais uniquement les éléments objectifs de ce dernier, c'est – à – dire qu'ils ne doivent pas s'arrêter à la domination que les parties ont donné au contrat, mais au contraire s'attacher aux obligations, ainci qu'à l'ordre que les parties leur ont conféré » .

– نقلا عن/ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، هامش ص 41 .

<sup>2</sup>– عابد فايد عبد الفتاح فايد ، المرجع نفسه، ص ص 44، 45 .

<sup>3</sup>– عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 283.

## المطلب الثاني

## مجال سريان الالتزام بضمان السلامة

لا يكفي لقيام مسؤولية الناقل العقدية لإخلاله بالالتزام بضمان السلامة بمجرد تضرر المسافر بل تشترط علاقة سببية بين الحادث والضرر، وتظهر هذه العلاقة في المجال الزمني لمسؤولية الناقل، أي الفترة الزمنية التي يمتد خلالها تنفيذ العقد<sup>1</sup>، وبالتالي لا يبدأ الالتزام بالسلامة من وقت إبرام العقد بتسليم الراكب تذكرة النقل كونها قد تصرف مقدما وإنما يبدأ مع تنفيذ العقد<sup>2</sup>.

وقد أثار مسألة تحديد بدء سريان عقد النقل ونهايته من حيث الزمان صعوبة كبيرة، والذي يرتبط ارتباطا وثيقا بوسيلة النقل التي ركبها المسافر إذا كانت من وسائل النقل عبر الطرق أو عبر السكك الحديدية، إذ انه يترتب عن مسألة تحديد النطاق الزمني لهذا الالتزام أهمية كبيرة تتمثل في تحديد الوقت الذي يستغرقه تنفيذ عقد النقل، والذي يبقى خلاله الناقل ملتزما بضمان السلامة، كما يتعين على المسافر أن يثبت أن إصابته وقعت في هذا النطاق حتى يستفيد من هذا الالتزام.

وبغرض الوقوف على مسؤولية الناقل عند حدوث أي ضرر للمسافر خلال تنفيذ العقد يتعين بالضرورة التعرض إلى المعيار المعتمد عليه من طرف الفقه والقضاء الفرنسي، خصوصا في تحديد بداية ونهاية تنفيذ عملية النقل .

وعليه سنقسم دراستها لهذا المطلب الى ثلاث فروع كما يلي:

الفرع الأول: سريان الالتزام بضمان السلامة في النقل عبر الطرق.

الفرع الثاني: سريان الالتزام بضمان السلامة في النقل عبر السكك الحديدية.

<sup>1</sup> - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 147.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 108. كذلك/ عماد الشرييني، المرجع السابق، ص 358.

الفرع الثالث: سريان الالتزام بضمان السلامة في فترة انقطاع النقل .

### الفرع الأول

#### في مجال النقل عبر الطرق

يرى غالبية الفقهاء أن ضمان سلامة المسافر يبدأ عادة خلال الفترة التي ترتبط بتنفيذ عملية النقل في حدّ ذاتها، أي من اللحظة التي يهيم فيها المسافر بالصعود إلى وسيلة النقل في مكان الانطلاق وتنتهي بنزوله منها في مكان الوصول، وهذا يعني أنه لا يشترط لبدء المسؤولية دخول الراكب إلى المركبة وجلسه في المكان المخصص له<sup>1</sup>.

هذا وأجمع الفقهاء على أن الوقت الذي ينتهي فيه ضمان الناقل لسلامة المسافر، هو الوقت الذي ينزل فيه الراكب من السيارة، وهو وقت انتهاء تنفيذ عقد النقل بشرط انقطاع الصلة بين الراكب وواسطة النقل ووقوفه على الأرض بقدميه سالما، فإذا ما حصل ضرر للراكب أثناء نزوله، كما لو أصيب في يده بإصابة خطيرة بأن قفلت باب العربة فحسبت يده بين مفاصل الباب يكون الناقل مسؤولا، كذلك في حالة تعرض الراكب لضرر نتيجة تحرك الناقل بسيارته بسرعة قبل أن يتأكد من إتمام نزول المسافرين من السيارة. وبناء على ذلك يجب على الناقل أن يتأكد من إتمام نزول الراكب من السيارة، فإذا كان النزول غير تام يعتبر الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يصيب الراكب<sup>2</sup>.

بينما اتجه القضاء الفرنسي للقول أن بداية مسؤولية الناقل تبدأ من لحظة حضور المسافر في المكان والوقت المتفق عليه، وتنتهي مسؤوليته بعد خروجه من محطة الوصول في خلال مدة مناسبة بعد نزوله من واسطة النقل. فإذا حدث الضرر بعد النزول وخارج الوقت المناسب للخروج، فلا يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب، فلا يكون مسؤولا

<sup>1</sup> - نقلا عن/ محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 47 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 130. كذلك/ ضحى محمد سعيد النعمان، المرجع السابق، ص 112.

عن الضرر الذي يحصل لأي منهم، ويقدر قاضي الموضوع الوقت المناسب وظروف الحادث<sup>1</sup>.

هذا وقد استقر القضاء الفرنسي لاحقا على أن وقت شروع الراكب في الصعود إلى واسطة النقل في أي موضع فيها، هو الوقت الذي تسري فيه مسؤولية الناقل اتجاه الراكب، بشرط أن يكون هناك اتصال بين الراكب وواسطة النقل وبصرف النظر عن كون الراكب لم يدفع الأجرة بعد، كما لو جرت العادة على دفعها أثناء الرحلة وهو المعمول به في النقل بالسيارات، وبناء على ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في قرار صادر عنها بتاريخ 1969/12/02، بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي تعرضت له راكبة عندما شرعت في فتح باب السيارة<sup>2</sup>.

ويعد من قبيل الاتصال المادي أن يقوم الراكب بفتح الباب وأن يضع إحدى قدميه داخل وسيلة النقل، فبمجرد ملامسته لها وانصراف نيته إلى إبرام العقد مع الناقل<sup>3</sup> تبدأ مسؤولية هذا الأخير<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 313، 314.

<sup>2</sup> - ضحى محمد سعيد النعمان، المرجع السابق، ص 112.

- اتبع القضاء المصري نفس الاتجاه الذي سار عليه القضاء الفرنسي، فقد قضى بمسؤولية الناقل عن وفاة الراكب الذي صعد في إحدى سيارات النقل ونظرا لزحمة السيارة بالركاب اضطر إلى الوقوف على سلمها ممسكا بمقبضها المثبت بجانب السلم فانكسر المقبض وسقط الراكب على الأرض، فأصيب بكسور أدت إلى وفاته، وقد جاء في حيثيات الحكم أن عقد النقل في هذه القضية قد أبرم بمجرد ركوب السيارة في أي موضع منها. نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 131.

<sup>3</sup> - إن توافر عنصر النية في إبرام العقد جد مهم في هذه الحالة، فإذا حدث أن أوقف شخص سيارة أجرة بقصد أن يسأل سائقها عن مكان معين وأثناء ذلك تعرض لضرر، هنا الناقل لا يكون مسؤولا عن هذا الضرر لعدم وجود نية إبرام العقد ما بين الطرفين حتى لو تبع ذلك أي اتصال مادي ما بين هذا الشخص وسيارة الأجرة، لذلك وجب أن تكون نية الشخص قاطعة الدلالة من أجل إبرام عقد النقل. للتفصيل أكثر أنظر/ خليف مريم، المرجع السابق، ص 42 .

<sup>4</sup> - خليف مريم، المرجع نفسه، ص 42 .

إن الالتزام بضمان السلامة يرتبط بتنفيذ عمليات النقل، ولما كانت هذه الأخيرة تتضمن الصعود إلى المركبة والنزول منها فإن مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر تشمل الحوادث التي تقع خلال هذه العمليات<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### في مجال النقل عبر السكك الحديدية

ثار جدل فقهي بخصوص ضبط بداية تنفيذ العقد ونهايته في هذا النوع من النقل باعتبار أن تنفيذ عملية النقل فيه تتم عبر مراحل، فقد يقع الحادث قبل تنفيذ العقد أو خلاله أو بعده كحوادث الرصيف، فهل يقع على الناقل التزامه بضمان سلامة المسافر في جميع هذه المراحل أم أنه يقتصر على بعضها دون الآخر؟.

ذهب جانب من الفقه إلى القول أنه كما هو عليه الحال في النقل بالسيارات، فإن مسؤولية الناقل في النقل عبر السكك الحديدية تبدأ وتترتب على عاتقه بمجرد اتصال الراكب بوسيلة النقل، وتنتهي هذه المسؤولية عند فقدان الاتصال المادي ما بين المسافر وأداة النقل، وبذلك يكون الناقل مسؤولاً عن سلامة الراكب عند صعود القطار، وتنتفي عنه المسؤولية العقدية عند وجود المسافر في محطة القطار، لأن عقد النقل لم يبدأ تنفيذه بعد، كما لا يعتبر مسؤولاً عند نزول المسافر من القطار وأثناء تواجده بالمحطة، وبذلك تنتفي مسؤوليته عن أي ضرر يصيب المسافر قبل مغادرة المحطة وبعد نزوله وفقدان الاتصال المادي بينه وبين القطار<sup>2</sup>.

وقد اقترح الفقيه "رونيه روديير" وهو من مؤيدي هذا الرأي، على محكمة النقض الفرنسية بأن تعتبر الالتزام بضمان السلامة يبدأ منذ الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاضي، المرجع السابق، ص 37.

<sup>2</sup> - نقلاً عن/ خليفي مريم، المرجع السابق، ص 46.

القطار الذي سيوصله إلى المكان المتفق عليه، أي منذ اتصاله بالقطار كأن يضع قدمه على سلم القطار أو يضع يده على قبضة الباب أو ما شابه ذلك<sup>1</sup>.

إن أصحاب هذا الرأي يضيّقون من الوقت الذي تسري فيه مسؤولية الناقل، بحيث لا يخضع لمسؤولية الناقل التعاقدية الضرر الحاصل للراكب في فترة دخوله رصيف المحطة<sup>2</sup>، وكذلك في الفترة الممتدة بين نزوله من القطار وأثناء سيره للخروج من رصيف المحطة<sup>3</sup>.

ذهب اتجاه آخر من الفقه منهم " علي البارودي"، " أكثم أمين الخولي"، " سعد واصف"، إلى توسيع الفترة التي تبتدئ فيها مسؤولية الناقل تجاه الراكب، ويرون أن الناقل مسؤول عن سلامة الراكب منذ دخوله رصيف المحطة، أي قبل اتصال المسافر بواسطة النقل بشرط أن يكون حاملاً لتذكرة النقل استعداداً للركوب في القطار، وبناء على ذلك إذا تعرض الراكب لأضرار أثناء فترة انتظار القطار على رصيف المحطة كما إذا صدم أحد عمال المصلحة مسافراً فألقى به تحت عجلات القطار، فإن الناقل في هذه الحالة يكون مسؤولاً عن ذلك الحادث استناداً إلى المسؤولية العقدية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 136 .

<sup>2</sup> - يقصد برصيف محطة القيام المكان المخصص لوقوف القطارات، وغالبا ما يوضع بينه وبين أبنية المحطة سياج حديدي له باب يدخل منه المسافرون الحاملون لتذاكر السفر . أنظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 134 .

<sup>3</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، المرجع السابق، ص 46 .

<sup>4</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 134. كذلك/ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 90.

والسبب في التزام الناقل بضمان سلامة الراكب عند وجوده في هذه الأرصفة، يعود الى كثرة حركة وسائط النقل في هذه المنطقة، الأمر الذي يقتضي تحميل الناقل مسؤولية الأضرار التي تصيب الراكب أثناء وجوده فيها<sup>1</sup>.

وبهذا أقرت محكمة النقض الفرنسية ببقاء الالتزام بضمان السلامة لمصلحة المسافر أثناء وجوده في ملحقات المحطة المفتوحة للجمهور، ولكنها سرعان ما عدلت عن هذا التوسع وقضت بأن الالتزام بالسلامة يبدأ بتسليم التذكرة إلى عامل الباب في نهاية الرصيف وتنتهي بخروج المسافر من باب المحطة بعد تسليمه التذكرة<sup>2</sup>.

وقد تبنى القضاء الفرنسي الاتجاه الموسع في تحديد النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة، فقد نقضت محكمة النقض الفرنسية حكم محكمة استئناف باريس الذي قضى بعدم وجود التزام بضمان السلامة، ومن ثم بعدم مسؤولية الناقل عن وفاة شخص وجدت جثته على قضبان السكك الحديدية على أساس أنه لم تكن هناك صلة مادية بين الضحية والقطار، بل أن بعض المحاكم ( seine ) ذهبت إلى حد مد الالتزام بضمان السلامة إلى حاملي تذاكر الرصيف وهم المودعين والمستقبلين للركاب<sup>3</sup>.

أما إذا بقي المسافر في رصيف المحطة لغرض آخر لا يتعلق بتنفيذ عقد النقل فمسؤولية الناقل تنتهي في هذه الحالة ولا تتأخر لحين خروجه من رصيف المحطة ولا يعتبر الناقل ضامناً لسلامته لمكوته في المحطة مدة تتجاوز ما يكفي لخروج جميع الركاب<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، القانون التجاري، العقود التجارية، وفقاً لأحكام قانون التجارة العماني، البيوع التجارية، البيع بالتقسيم، بيع النائب لنفسه، عقد نقل البضائع، عقد الرهن التجاري، عقد الوكالة التجارية، عقد السمسرة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن، الطبعة الأولى، 2014، ص 120.

<sup>2</sup> - نقلا عن/ بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 37.

<sup>3</sup> - نقلا عن/ محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 49.

<sup>4</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 48.

ظل القضاء الفرنسي يأخذ بالمفهوم الواسع للمسؤولية العقدية في التعويض للمضرور في عقد النقل حتى قبل بدايته، لكن سرعان ما تراجع عن موقفه نتيجة للنقد الشديد الذي وجهه الفقه بخصوص هذه المسألة، وبناء عليه وبداية من سنة 1969 أقرت محكمة النقض الفرنسية بأن الالتزام بالسلامة كالالتزام بتحقيق نتيجة لا يسري أو لا يتصور وجوده إلا خلال تنفيذ عقد النقل<sup>1</sup>.

وعليه فإن محكمة النقض الفرنسية تبنت المفهوم الضيق للمسؤولية، وقررت أن "الالتزام بإيصال المسافر سالما ومعافى إلى جهة الوصول كالالتزام بتحقيق نتيجة لا يقوم على عائق الناقل إلا أثناء تنفيذ عملية النقل، بناء على نص المادة 1147 ت. م. ف، أي من اللحظة التي يبدأ فيها المسافر في الصعود إلى العربة حتى اللحظة التي ينتهي فيها نزوله منها"<sup>2</sup>.

وفي هذا الإطار جاء القرار الصادر بتاريخ 1969/07/01 الذي أكد بأنه لتأسيس الحكم بتحميل شركة النقل بالسكك الحديدية المسؤولية نتيجة سقوط "كراميلو" في محطة تولون على أساس أن تنفيذ العقد قد بدأ بعد أن لاحظت بأن السقوط وقع في أدراج ممر أرضي يؤدي إلى الرصيف فإنها أخطأت في تطبيق القانون<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرحمان خليفاتي، المرجع السابق، ص 176 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 50 .

<sup>3</sup> - Attendu que pour déclarer la S. N. C. F responsable des conséquences de la chute qu'a faite Caramello le 27/11/1962 dans la gard de toulon, l'arrêt attaque (AIX 20/12/1966) se fonde sur ce que « l'exécution de contrat de transport avait déjà commence » après avoir constaté cependant que la chute de Caramillo s'était produite dans l'escalier du passage souterrain donnant accès au quai ou il allait prendre le train, qu'ainsi, la cour d'appel a violé par fausse application le texte sus visé .

- نقلا عن/ مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 54 .

وفي قضية تعرض فيها السيد "فالفيرو" إلى حادث في محطة "بيرفت"، للسكك الحديدية حين قطعت رجلاه من جراء سير عجلات القطار عليه، وحصل ذلك بعد نزوله من القطار حين تزلزل على الجليد الذي كان يغطي رصيف المحطة، فأقام دعوى على الشركة الوطنية للسكك الحديدية الفرنسية للمطالبة بالتعويض على الضرر الذي أصابه على أساس إخلالها بالتزاماتها التعاقدية، فذهبت محكمة استئناف باريس إلى رفض طلبه بدعوى أن الحادث وقع بعد انتهاء تنفيذ عقد النقل حيث حصلت الإصابة بعد نزوله من القطار، لذلك لا يعتبر الناقل ملتزماً بضمان السلامة كالتزام تعاقدي، وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية قرار محكمة الاستئناف مؤكدة على أن تنفيذ عقد النقل يبدأ من اللحظة الذي يبدأ فيها المسافر بالصعود إلى واسطة النقل وإلى لحظة نزوله منها، ومن ثم فإن الحادث الذي أصاب السيد "فالفيرو" قد وقع خارج نطاق تنفيذ عقد النقل، لذا فإن مسؤولية الناقل تخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية، وبموجبها يتحتم على السيد فالفيرو أن يثبت خطأ الشركة لعدم إزالتها لقطع الجليد من الرصيف، وحيث أنه لم يثبت وجود أي خطأ لها فلا تتحمل شركة السكك الحديدية أي مسؤولية عن الحادث<sup>1</sup>.

هذا ولم تترك محكمة النقض الفرنسية المسافر دون حماية عندما يكون خارج عربة النقل إذ أبت هذا الأخير ملتزماً بالتزام الحيطة والحذر في مواجهة المسافر، وهذا في قرار صادر عنها بتاريخ 1970/07/21، والذي جاء في حيثياته "أن الالتزام بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى مكان الوصول تطبيقاً للمادة 1147 ت. م. ف يزول تطبيقه بمجرد نزول المسافر من القطار، ويبقى الناقل عندئذ ملزم تجاهه بالتزام عام بالحيطة والحذر، وبما أن المحكمة سببت قرارها بأن الشركة لم تتخذ الاحتياطات المناسبة لضمان

<sup>1</sup> - نقلاً عن/ ضحى محمد سعيد النعمان، المرجع السابق، هامش ص 114 .

خروج هادئ وعادي للمسافر بل تركتهم عرضة للازدحام رغم أنه كان من المفروض عليها رقابة وحراسة على كل المخارج وبالتالي فإن القرار أصاب فيما قضى<sup>1</sup>.

وبهذا الحكم أصبح الالتزام بضمان السلامة يرتبط بوقت تنفيذ عقد النقل تنفيذاً مادياً، وهذا التنفيذ لا يبدأ إلا من وقت شروع الراكب في الصعود إلى العربة وينقضي في الوقت الذي ينزل منها .

أما بخصوص الحوادث التي تقع في الرصيف، فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا على أساس الالتزام ببذل عناية، مما يلزم الراكب بإثبات الخطأ في جانب الناقل للرجوع عليه بالتعويض<sup>2</sup> .

وقد استقرت التشريعات المقارنة على أن بدء سريان الالتزام بضمان السلامة يكون من اللحظة التي يهيم فيها المسافر بركوب وسيلة النقل، سواء تعلق الأمر في ذلك بالنقل عبر الطرق أو النقل عبر السكك الحديدية. ولا شك أن هذا الحكم فيه جانب كبير من العدالة، فمن جهة إذا كانت التشريعات تسعى لحماية المسافر باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية، فإنها ملزمة من الجهة المقابلة بمراعاة ظروف الناقل<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 38 .

<sup>2</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 38 .

<sup>3</sup> - محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 53 .

## الفرع الثالث

## في فترة انقطاع النقل

يمثل وجود الراكب داخل وسيلة النقل المجال الطبيعي للالتزام بضمان السلامة، ذلك أنه يكون معرضاً للمخاطر الناشئة عن عملية النقل، كما أنه بدخول الراكب إلى وسيلة النقل يكون قد عهد بنفسه لحراسة وعناية الناقل<sup>1</sup>.

وقد تنتقطع عملية النقل لعدة عوامل قد ترجع لطبيعة النقل أو لعوامل تخص الناقل، مثلاً من أجل تغيير وسيلة النقل أو لإصلاح عطب أو لأسباب تعود طبيعتها للمسافر، وقد تضاربت الآراء في هذا المجال حول استمرارية التزام الناقل بضمان سلامة المسافر في مرحلة التوقف أو انقطاعها بانفصال هذا الأخير عن وسيلة النقل<sup>2</sup>.

نادى جانب من الفقهاء من بينهم "علي البارودي" للقول بانقطاع مسؤولية الناقل في فترة الانتظار بانقطاع الاتصال ما بين الراكب وأداة النقل مؤقتاً، وتعود المسؤولية بعودة الاتصال بعد فترة الانقطاع، وبذلك من غير الجائز أن يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب الراكب بعد فقدان اتصاله بواسطة النقل ولو بصفة مؤقتة، ولا يمكن للناقل أن يتحمل عبء تعويض الراكب عن الضرر الذي أصابه وهو بعيد عن وسيلة النقل، سواء طال مدة الانتظار أم قصرت. فباستبعاد فترة الانقطاع عن مدة سريان المسؤولية يعد تخفيفاً لمسؤولية الناقل، وعليه يكون المسافر لا الناقل مسؤولاً عما يصيبه من ضرر أثناء تلك الفترة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 35 .

<sup>2</sup> - نقلاً عن/ العريايوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 195 .

<sup>3</sup> - نقلاً عن/ خليفي مريم، المرجع السابق، ص 45. كذلك/ عماد الشريبي، المرجع السابق، ص 359.

وذهب البعض الآخر من الفقه للقول أن مسؤولية الناقل تشمل فترة الانتظار التي يقضيها الراكب من وقت نزوله من وسيلة النقل الأولى لحين ركوبة الثانية على أساس أن هذه الفترة تدخل في تنفيذ العقد. بينما ذهب الاتجاه الراجح في الفقه إلى أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المضرور أثناء تغيير وسيلة النقل بشرط أن يكون في حراسة الناقل، وقد تكون مغادرة الراكب لوسيلة النقل قد تمت بناء على تعليمات الناقل وتابعيه لوجود عطل في المركبة مثلاً، فهنا يظل الناقل ملتزماً بضمان سلامة الراكب<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى نص المادة 64 ت. ت. ج<sup>2</sup>، يتبين أن المشرع قرر مسؤولية الناقل البري لنقل الأشخاص ابتداءً من تكفله به، كذلك الشأن بالنسبة للوكيل بالعمولة للنقل في نص المادة 69 ت. ت. ج<sup>3</sup>، لكن يلاحظ أنه لم يضبط هذه المدة بدقة بين بداية التكفل ونهايته، وربما أراد المشرع ترك ذلك للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع .

بالرجوع إلى التشريع المصري نجد أنه حدد بدقة نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة، وتبنى الرأي الراجح في الفقه، وذلك في نص المادة 2/264 من قانون التجارة رقم 17/99<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> - نقلا عن/ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 36. كذلك/ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 91.

<sup>2</sup> - تنص المادة 64 ت. ت. ج على ما يلي: "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداءً من تكفله به".

<sup>3</sup> - تنص المادة 69 ت. ت. ج على ما يلي: "زيادة على الالتزامات المترتبة على ناقل الأشخاص والمنصوص عليها في المادة 65، يعد الوكيل ابتداءً من تكفله بالمسافر، مسؤولاً عن الأضرار البدنية".

<sup>4</sup> - تنص المادة 264 ت. ت. م على ما يلي: "يشمل تنفيذ عقد النقل الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول، وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل يشمل تنفيذ عقد النقل الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول، وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فلا يشمل الضمان فترة انتقال الراكب من وسيلة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه".

## الفصل الثاني

الآثار المترتبة عن اخلال الناقل بالتزامه

بضمان السلامة

يتولد عن عقد النقل البري للأشخاص التزام الناقل بضمان سلامة المسافر إلى جانب التزامه الأصلي بنقله وتوصيله إلى الجهة المتفق عليها، وعليه تتقرر مسؤولية الناقل التعاقدية عن إخلاله بهذا الالتزام تجاه المسافر إذا أصيب هذا الأخير بضرر أثناء تنفيذ عملية النقل. ومضمون الالتزام بضمان السلامة كما سبق الإشارة إليه محله تحقيق نتيجة وهو منع وقوع حادث يصيب المسافر بضرر، ومن ثم يصبح الناقل مخلا بالتزامه عند عدم تحقق تلك النتيجة وبمجرد تحقق الإصابة، كما تتقرر مسؤوليته العقدية التي لا يدرأها سوى إقامة الدليل على رجوع الإصابة إلى سبب أجنبي عنه لا يد له فيه المتمثل في القوة القاهرة، فعل الغير، وخطأ المسافر.

فالهدف الأساسي المتوخى من تقرير الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص هو جبر الضرر الذي يصيب كل من المسافر اثر إصابته بأضرار جسدية، أو وراثته في حالة ما إذا أدت الإصابة إلى وفاته .

وللمسافر الذي أصيب بضرر أن يقيم دعوى التعويض على الناقل خلال المدة المقررة قانونا. ويقدر التعويض حسب نوع الضرر وطبيعته.

وعليه سنقسم دراستنا لهذا الفصل إلى مبحثين على النحو التالي:

المبحث الأول: قيام مسؤولية الناقل.

المبحث الثاني: التزام الناقل بالتعويض.

## المبحث الأول

### قيام مسؤولية الناقل

تقوم المسؤولية المدنية للناقل إذا لم يوف بتعهد التزم به، ونكون هنا أمام مسؤولية عقدية، أو إذا أخل بواجب من الواجبات التي يفرضها عليه القانون، مما يشكل في الحالتين خطأ مدنيا يستوجب جزاء وهذا الجزاء لا يمكن أن يكون إلا عن طريق التعويض جبرا للضرر الناتج عن هذا الخطأ<sup>1</sup>. ولا يتم الحصول على التعويض إلا بعد رفع دعوى قضائية من المضرور أو ذوي حقوقه إذا توفي من جراء الحادث أمام الجهة القضائية المختصة.

وعلى هذا الأساس سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة شروط قيام مسؤولية الناقل (المطلب الأول) ونطاق المسؤولية (المطلب الثاني) .

### المطلب الأول

#### شروط قيام مسؤولية الناقل

يترتب عن اخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر قيام مسؤوليته المدنية، أي مسؤوليته العقدية، كون أن مصدر هذا الالتزام عقد النقل المبرم بين الناقل والمسافر، وتحقق المسؤولية العقدية إذا امتنع المدين عن تنفيذ التزامه العقدي أو نفذه على وجه معيب ألحق ضررا بالدائن، فهي جزاء له والعقد هو مصدر نشوئها، لذلك فإنها تخضع لأحكامه<sup>2</sup>، وعليه فإن المسؤولية العقدية بهذا الشكل تؤدي إلى حرص المتعاقد على تنفيذ التزامه ليتجنب جزاء الاخلال بما التزم به، وهذا ما يترتب ضمان أو حماية حقوق المتعاقد الآخر، وعليه فإنه لقيام المسؤولية في هذا الاطار شروط يجب توفرها سنحاول أن نبينها بنوع من التفصيل.

<sup>1</sup> - منير قرمان، التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2002، ص 8.

<sup>2</sup> - مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الثانية، 2004، ص 81.

وعليه سنقسم دراستنا لهذا المطلب الى فرعين كما يلي:

الفرع الأول: الشروط العامة.

الفرع الثاني: الشروط الخاصة.

## الفرع الأول

### الشروط العامة

المسؤولية العقدية هي جزاء عدم تنفيذ العقد. ويكون تنفيذ العقد تنفيذا عينيا واجب إذا كان ذلك ممكنا وطلبه الدائن، كما لو كان محل الالتزام مبلغا من النقود، غير أنه في بعض الأحيان قد لا يكون تنفيذ الالتزام عينا من الأمور الممكنة وذلك إما لهلاك المحل إذا كان التزاما بإعطاء شيء، أو لضرورة قيام المدين به بنفسه إذا كان التزاما بعمل، أو كان التزاما بامتناع عن عمل، وفي جميع هذه الصور لا يكون أمام الدائن إلا المطالبة بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية<sup>1</sup>.

ولكن هل تقوم المسؤولية لمجرد عدم تنفيذ العقد أي لمجرد عدم الوفاء بالالتزام؟. الأصل هو أن مجرد عدم التنفيذ لا يستتبع قيام مسؤولية المدين بل يجب أن يكون عدم التنفيذ راجعا الى فعله أي خطئه، وبعبارة أخرى أن المسؤولية العقدية لا تقوم إلا إذا توافر الخطأ في جانب المدين، أما حيث ينتفي الخطأ بقيام السبب الأجنبي فلا محل لمساءلة المدين. على أن الخطأ وحده لا يكفي لقيام هذه المسؤولية، بل يجب أن يتبعه ضرر يلحق الدائن، وأن يكون هذا الضرر راجع إلى الخطأ<sup>2</sup>، وعليه سنحاول تبيان هذه الشروط فيما يلي:

<sup>1</sup> - أنور سلطان، مصادر الالتزام، في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الاسلامي، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2007، ص 231.

<sup>2</sup> - أنور سلطان، المرجع نفسه، ص ص 231، 232.

## أولاً- الخطأ العقدي:

إن عدم تنفيذ المدين لالتزامه التعاقدى وقوعه عنه أو التأخير في تنفيذه يعتبر في ذاته خطأً يوجب مسؤوليته<sup>1</sup>.

وقد يكون التزام المتعاقد التزاماً بتحقيق نتيجة أو غاية، كالتزام المقاول بإقامة بناء، أو التزام الناقل بتوصيل البضاعة أو مسافر إلى مكان معين، وفي هذه الحالة يتوفر الخطأ العقدي إذا لم تتحقق النتيجة، وهي في هذا المثال إقامة البناء، أو توصيل البضاعة أو المسافر، بصرف النظر عما بذله المتعاقد من جهد وعناية. وقد يكون التزام المتعاقد التزاماً ببذل عناية أو وسيلة، أي التزاماً ببذل جهد معين سواء تحققت النتيجة أو الغاية أو الغرض الذي يرجوه الدائن منه أم لم يتحقق ذلك، كالتزام المودع عنده بالمحافظة على الوديعة، وفي هذه الحالة يتوافر الخطأ إذا لم يبذل المتعاقد العناية المطلوبة، وهي عادة عناية الشخص العادي، ما لم ينص القانون على عناية أكبر أو أقل، أما إذا بذل المتعاقد العناية المطلوبة فلا خطأً منه إذا لم تتحقق الغاية المقصودة، فإذا بذل المودع العناية اللازمة للمحافظة على الوديعة فلا يكون مسؤولاً عما يصيب الوديعة من تلف أو هلاك<sup>2</sup>.

ويلاحظ أن الخطأ العقدي يتوافر سواء تعمد المتعاقد أو أهمل في عدم تنفيذ التزامه أو تأخر في تنفيذه، والمتعاقد مسؤول عن تنفيذ العقد حتى ولو استعان في تنفيذه بشخص آخر أو بشيء فتسبب ذلك في عدم التنفيذ أو التأخير فيه.

<sup>1</sup> - السيد عبد الوهاب عرفة، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية (عقدية- تقصيرية) وأحكام النقص الصادرة فيها، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2005، ص 26.

- الخطأ العقدي هو انحراف ايجابي أو سلبي في سلوك المدين يؤدي إلى مؤاخذته، ومعيار هذا الانحراف هو مجافاة مسلك المدين لمسلك الشخص العادي أو ما يسمى رب الأسرة المعنى بأمور نفسه. وفكرة الشخص العادي فكرة مجردة يرجع في تحديدها إلى الرجل العادي في طائفة الناس التي ينتمي إليها المدين. أنظر/ أنور سلطان، المرجع السابق، ص 232.

<sup>2</sup> - عبد الناصر توفيق العطار، مصادر الالتزام، دار الكتاب الحديث، القاهرة، د س ن، ص 150.

يرى الاتجاه السائد في الفقه أن المشرع أخذ بطريق غير مباشر بمبدأ المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير، ويستند في ذلك إلى نص المادة 2/178 ت. م. ج<sup>1</sup> التي تنص على ما يلي: "وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية، إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم، غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

فيتقرر المبدأ العام في المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير بطريق غير مباشر لأنه يستفاد ضمناً من أنه مادام يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الخطأ الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه، فذلك لا يستقيم إلا إذا كان هو في الأصل مسؤولاً عن خطأ هؤلاء الأشخاص، فيستطيع بالاتفاق أن ينفي هذه المسؤولية<sup>2</sup>.

ويكون الوضع الطبيعي لمسؤولية المدين عن خطأ الغير في حالة حلول الغير محله حلولاً صحيحاً في تنفيذ التزامه، ويتحقق ذلك إذا كلف المدين الغير - وقد أذنه الدائن في ذلك - بتنفيذ التزامه، أو كان التكليف مصدره القانون كما هو الشأن بالنسبة لمسؤولية القاصر أو المحجور عليه عن خطأ الولي أو الوصي أو القيم في تنفيذ العقود التي عقدها لحسابه<sup>3</sup>.

ويشترط لقيام المسؤولية العقدية عن فعل الغير أن يكون هناك عقد صحيح بين المدين وهو المسؤول وبين الدائن وهو المضرور، وأن يرتكب الغير للخطأ العقدي مع مجرد المتعاقد نفسه من ارتكاب أي خطأ قد يشارك في عدم تنفيذ الالتزام، وأن يعهد المدين إلى الغير بتنفيذ الالتزام أو أن يمارس هذا الغير حقاً من حقوق المدين برضاه الصريح أو الضمني<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - تقابلها المادة 2/217 ت. م. م.

<sup>2</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 395.

<sup>3</sup> - أنور سلطان، المرجع السابق، ص 236.

<sup>4</sup> - منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية العربية والأجنبية معززة بأراء الفقه وأحكام القضاء، دار نارس، العراق، الطبعة الأولى، 2006، ص 229.

وبالنسبة للخطأ العقدي في المسؤولية عن الأشياء فإن هذه الأخيرة تتحقق إذا كان الضرر الذي أصاب أحد الدائنين قد حدث بفعل الشيء، وكان وقوع الضرر على هذا الوجه يتضمن إخلالاً بالتزام عقدي على عاتق المدين. فقد يستخدم المدين شيئاً في تنفيذ التزامه، فينشأ عن ذلك ضرر يصيب المتعاقد معه، والمثال الواضح على ذلك في عقد النقل الذي ينفذه الناقل بوسيلة النقل، فيصاب الراكب نتيجة لاصطدام القطار أو السيارة<sup>1</sup>. فهنا تقوم مسؤولية أمين النقل وهي مسؤولية عقدية لا تقصيرية لوجود عقد بينه وبين الراكب، ويكون أساس هذه المسؤولية ليس فعل أمين النقل الشخصي بل فعل الشيء<sup>2</sup>.

ويختلف الطرف المكلف بإثبات الخطأ العقدي حسب طبيعة الالتزام الذي أخل به المدين وما إذا كان التزاماً بتحقيق نتيجة أو التزاماً ببذل عناية. ففي الحالات التي يكون فيها المدين ملتزماً بتحقيق نتيجة فإن الدائن لا يقع عليه إثبات خطأ الدائن، ذلك أن عدم تحقق النتيجة يفترض معه خطأ المدين، ففي البيع مثلاً يكفي أن يثبت المشتري عدم تسليم المبيع، وفي عقد النقل يكفي أن يثبت العميل عدم وصول البضاعة في الموعد المتفق عليه مع أمين النقل، وعليه يتعين في هذه الحالة على هذا الأخير إذا أراد نفي المسؤولية عن نفسه أن يقيم الدليل على وجود السبب الأجنبي الذي ترتب عليه عدم تنفيذ الالتزام.

أما في الحالات التي يكون فيها المدين ملتزماً ببذل عناية كما في الوكالة أو الوديعة أو العارية فلا يكفي من الدائن عدم تنفيذ الالتزام لكي يفترض الخطأ في جانب المدين، بل على الدائن إثبات هذا الخطأ، أي عليه إثبات أن المدين لم يبذل في تنفيذ التزامه العناية المطلوبة، فإن أثبت ذلك انتقل عبء الإثبات إلى المدين، ووجب عليه إذا أراد نفي مسؤوليته إقامة الدليل على وجود السبب الأجنبي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 411.

<sup>2</sup> - أنور سلطان، المرجع نفسه، ص 238.

<sup>3</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع نفسه، ص 418 وما بعدها.

## ثانيا - الضرر العقدي:

يعد الضرر الركن الأساسي في قيام المسؤولية المدنية فهو الشرارة الأولى التي تتقدح منها المسائلة وتدور معه المسؤولية المدنية وجودا وعدما، شدة وضعفا، فلا مسؤولية حين ينتفي الضرر.

والضرر بوجه عام هو الأذى أو التعدي الذي يصيب حق أو مصلحة مشروعة لشخص<sup>1</sup>. والضرر إما أن يكون ماديا وإما أن يكون أدبيا. فالضرر المادي هو الذي يصيب الشخص في ذمته المالية أو في جسمه أو انتقاص حقوقه المالية، أو بتفويت مصلحة مشروعة له ذات قيمة مالية. فيتمثل في قيمة اقتصادية يفقدها المضرور، كالمودع لا يستطيع استرداد الوديعة، والمسافر الذي يصاب بحادث أثناء السفر. أما الضرر الأدبي فهو ما يصيب الشخص في حساسيته كالآلم، أو في شعوره كخدش الشرف، أو في عاطفته كفقد عزيز عليه، فهو عكس الضرر المادي لا يمس مصلحة اقتصادية أو حقا ماليا، وبعبارة أخرى يحتوي الضرر المعنوي على عدة أصناف منها ما يتعلق بالجانب الاجتماعي للذمة المعنوية وهي تلك التي تمس المضرور في شرفه وفي سمعته، ومنها ما يتعلق بالجانب العاطفي للذمة المعنوية، وهي تلك التي تمس المضرور في عاطفته، ومنها ما يتعلق بالمعتقدات الدينية، ومنها الأضرار التي تصيب المضرور في جسمه كالآلام والحزن<sup>2</sup>.

وقد يختلط الضرر الأدبي بالضرر المادي، ومثال ذلك ما يترتب على حادث تصادم من تشويه في جسم المسافر ونقص في قدرته على العمل، وفي هذه الحالة يراعى جنس المصاب وسنه وموضع التشويه في جسمه<sup>3</sup>.

وفي فقه القانون يشترط في الضرر الذي تترتب عليه المسؤولية العقدية أن يكون ضررا حالا، مباشرا ومتوقعا، سواء كان ضررا ماديا أو أدبيا. فيجب أن يكون الضرر

<sup>1</sup> منذر الفضل، المرجع السابق، ص 230، 231.

<sup>2</sup> مكيد نعيمة، التعويض عن الأضرار الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص، دراسات قانونية، العدد 16، سنة 2013، الجزائر، ص ص 126، 127.

<sup>3</sup> أنور سلطان، المرجع السابق، ص 240.

حالا أي وقع بالفعل، ويكون ضررا محققا يمكن تقدير التعويض عنه، على أنه يجوز قانونا التعويض عن الضرر المستقبل طالما كان محقق الوقوع أي سيقع حتما، فشركة النقل مسؤولة عن إصابة ركابها نتيجة خطأ في النقل سواء كانت هذه الإصابة حالة أم كان مداها سيعرف مستقبلا كإصابة في الساق قد تؤدي إلى قطع الساق أو الشلل فيه، فهذه إصابة يظهر مداها حتما في المستقبل. أما الضرر المباشر فهو ما كان نتيجة طبيعية لخطأ المتعاقد بحيث لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. ويقصد بالضرر المتوقع الضرر الذي يتوقعه الشخص العادي عند إبرام العقد نتيجة عدم تنفيذ العقد أو التأخر في تنفيذه<sup>1</sup>.

ويسأل المتعاقد عن الضرر المباشر غير المتوقع إذا ارتكب غشا أو خطأ عمديا أو ارتكب خطأ جسيما، وهو في حكم الخطأ العمدي، لأن من يرتكب غش ينبغي أن يسأل عن كافة الأضرار التي نتجت مباشرة عن خطئه، سواء كانت متوقعة أم غير متوقعة<sup>2</sup>.

ويشمل الضرر في فقه القانون ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، فلو أهمل المودع لديه في حفظ الوديعة فتلفت فإن الضرر يتمثل في قيمة الوديعة وكذلك في وجوه الانتفاع التي فاتت على صاحبها من ضياعها<sup>3</sup>.

وبالنسبة لمن يقع عليه عبء إثبات الضرر، فالقاعدة أن إثبات الضرر يقع على الدائن لأنه هو الذي يدعيه، ولا يكفي إثبات عدم تنفيذ المدين لالتزامه ولو كان التزاما بتحقيق نتيجة لافتراض وقوع الضرر، لأنه قد لا ينفذ المدين التزامه ومع ذلك لا يصيب الدائن أي ضرر، كما لو تأخر أمين النقل في إيصال أحد الجياد عن الموعد المتفق عليه

<sup>1</sup> عبد الناصر توفيق العطار، المرجع السابق، ص 151، 152. كذلك أنظر/ السيد عبد الوهاب عرفة، المرجع السابق، ص 32 وما بعدها.

<sup>2</sup> منذر الفضل، المرجع السابق، ص 235.

<sup>3</sup> عبد الناصر توفيق العطار، المرجع نفسه، ص 152. أما في الفقه الاسلامي فالتعويض لا يكون في الأصل الا عن الخسارة التي لحقت الدائن بالفعل، أما ما فاته من كسب فلا محل للتعويض عنه لأنه أمر محتمل غير محقق. أنظر/ المرجع نفسه، ص 153.

ليشترك في سباق ما، ثم تبين بعد ذلك تأجيل أو إلغاء هذا السباق، فهنا لم يصب صاحب الجواد أي ضرر من جراء عدم تنفيذ أمين النقل لالتزامه<sup>1</sup>.

### ثالثاً - العلاقة السببية:

لا يكفي أن يقع الخطأ من المدين وأن يلحق ضرر بالدائن حتى تقوم المسؤولية العقدية، وإنما يلزم أن تكون هناك علاقة سببية بين خطأ المدين والضرر الذي وقع، وإذا وجدت تلك العلاقة قامت المسؤولية، فالمسؤولية المدنية لا تتحقق إلا بارتباط الضرر بالخطأ بعلاقة أكيدة ومباشرة وإذا انتقت تلك العلاقة سيكون مصير دعوى التعويض الرفض. وحتى في المسؤولية الموضوعية التي تقوم على عنصر الضرر وحده وتتركز ركن الخطأ جانباً يشترط وجود علاقة سببية بين الفعل والضرر<sup>2</sup>.

ومع أن رابطة السببية شرط أساسي لقيام المسؤولية، فإنه كثيراً ما يصعب تقدير هذه الرابطة بسبب تعدد ظروف الأحوال وتداخلها بحيث لو تخلف أحد هذه الظروف أو تأخر أو تقدم لما وقع الفعل الضار الذي نجم عن اجتماعها كلها في وقت واحد<sup>3</sup>.

ففي حالة تعدد الأسباب وكان من المتعذر تحديد السبب الحقيقي للضرر، فقد وجدت في هذا الصدد نظريتان لحل مشكلة السببية وهي نظرية تعادل الأسباب ونظرية السبب المنتج.

نظرية تكافؤ الأسباب نادى بها الفقيه الألماني "فون بيري" ومؤداها أنه يجب الاعتداد بكل سبب اشترك في إحداث الضرر ولو كان سبباً بعيداً، لأن جميع الأسباب التي تداخلت في وقوع الضرر تعتبر أسباباً متكافئة. ولمعرفة ما إذا كان السبب متكافئاً يكفي أن نتساءل ما إذا كان الضرر واقعاً ولو لم يشترك هذا السبب أم لا؟ فإذا كان الجواب الإيجاب فلا يعتد بهذا السبب، وإن كان الجواب بالنفي فيتعين الاعتداد به<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أنور سلطان، المرجع السابق، ص 239.

<sup>2</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 428.

<sup>3</sup> - منذر الفضل، المرجع السابق، ص 344.

<sup>4</sup> - نقلاً عن/ أنور سلطان، المرجع نفسه، ص 334، 335.

أما النظرية الثانية فهي السببية الفعالة أو نظرية السبب المنتج، والتي نادى بها الفقيه "فون كريس" ومؤداها أن العوامل التي تكون سببا في حدوث الضرر لا يمكن أن تكون متعادلة وإنما هناك أسباب منتجة أصلية وأخرى عارضة لا تكفي لإحداثه، فالسبب الفعال هو السبب الحقيقي للضرر<sup>1</sup>. فالسبب العارض هو السبب غير المؤلف الذي ليس من شأنه وفقا للمجرى العادي للأمر أن يحدث الضرر، وإنما ساهم في وقوعه عرضا، أما السبب المنتج أو السبب المؤلف فهو الذي يحدث الضرر عادة بحيث لولاه لما وقع الضرر، وعند تحديد المسؤول يجب الوقوف عند السبب المنتج في احداث الضرر دون السبب العارض<sup>2</sup>.

وقد كان هناك ميل في الفقه والقضاء الفرنسيين نحو نظرية تكافؤ الأسباب لبساطتها، أما الآن فالظاهر هو ترجيح نظرية السبب المنتج بالرغم مما قد تؤدي إليه هذه النظرية من تحكم القضاء، إذ لا يمكن تقييد القاضي بمعيار معين في الكشف عن السبب المنتج وكل ما يمكن تطلبه هو أن يكون هذا السبب هو الغالب من بين مختلف الأسباب التي تداخلت في احداث الضرر<sup>3</sup>.

أما الصعوبة الثانية فتكمن في تسلسل النتائج أو تعدد المسببات، ففي حالة حدوث أضرار متعاقبة فيما بينها تنتج عن خطأ واحد فإن رابطة السببية لا تكون موجودة إلا بالنسبة للنتائج المباشرة دون الأضرار غير المباشرة<sup>4</sup>.

وفيما يتعلق بإثبات العلاقة السببية يتعين الرجوع إلى القواعد العامة، بمعنى أنه يكون على المدعي، أي على الدائن إثبات ما يدعيه من أن الضرر اللاحق به نتيجة لخطأ المدين في عدم تنفيذ التزامه، ولكن ليس معنى ذلك أن على الدائن إثبات انتفاء السبب الأجنبي، بل يكفي أن يثبت أن الضرر الذي أصابه هو نتيجة معقولة لخطأ المدين، فإن أثبت ذلك قامت قرينة قضائية على علاقة السببية بين خطأ المدين والضرر

<sup>1</sup> - نقلا عن/ منذر الفضل، المرجع السابق، ص 345.

<sup>2</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 431.

<sup>3</sup> - أنور سلطان، المرجع السابق، ص 335.

<sup>4</sup> - منذر الفضل، المرجع نفسه، ص 345.

الذي أصاب الدائن، ويكون على المدين إذا أراد دفع مسؤوليته أن يثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### الشروط الخاصة

إن أهم التزام يترتب على عقد النقل على عاتق الناقل هو الالتزام بضمان السلامة، والذي يعني أن الناقل يضمن بمقتضى العقد سلامة جسم المسافر من كل ضرر قد يتعرض له أثناء تنفيذ العقد، ومنه فكل إخلال بهذا الالتزام يتولد عنه قيام مسؤولية الناقل. وينحصر نطاق المسؤولية التعاقدية في حدود معينة لا تتجاوزها وهو ما يفصل بينها وبين المسؤولية التقصيرية، وهذا النطاق يحدد له الفقه شرطين لا بد من تحققهما، هما وجود عقد نقل صحيح بين الدائن والمدين، ووقوع الضرر نتيجة الإخلال بالتزام عقدي.

### أولاً- القيام بعملية النقل:

الالتزام بضمان السلامة مقيد بوجود عقد نقل وبناء على ذلك فإنه يكون مستبعداً من جانب الناقل ولا يحق للمسافر التمسك به في حالة حصول ضرر له ومطالبته بالتعويض على أساسه إذا ما انتفى وجود العقد، بأن كان النقل مجانياً أو إن كان المسافر قد تسلل إلى أداة النقل دون أن تكون لديه نية إبرام العقد، وفي جميع الأحوال التي لا يوجد فيها عقد النقل، أو قبل أو بعد تنفيذ العقد<sup>2</sup>. فقد استقر القضاء الفرنسي على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية إذا تعهد الناقل بموجب عقد النقل توصيل المسافر من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول في مقابل أجر نقدي التزم هذا الأخير بأدائه للناقل، وعليه فإن الالتزام بضمان السلامة يكون فقط في حالة وجود عقد نقل بعوض سواء كان في النقل المفتوح

<sup>1</sup> عبد الناصر توفيق العطار، المرجع السابق، ص 273. كذلك أنظر/ السيد عبد الوهاب عرفة، المرجع السابق، ص 45.

<sup>2</sup> عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 150، 151. كذلك أنظر/ محمد السيد الفقي، القانون التجاري، الافلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، د س ن، ص 315.

كالسيارات أو في النقل المنتظم كالقطارات، فالثابت كأصل عام أن المسؤولية ترتبط بالعقد وجودا وعدما<sup>1</sup>.

فقد يحدث أن تتقطع المسؤولية خلال تنفيذ عملية النقل كما إذا انقطع اتصال المسافر بوسيلة النقل ولو بصفة مؤقتة، كتغيير القطار مثلا، وعليه فلا يمكن اسناد المسؤولية للناقل على أساس الالتزام بضمان السلامة عن إصابة الراكب خلالها، والعبرة في ذلك هي بانقطاع الاتصال الفعلي للمسافر بوسيلة النقل مهما تكن مدته<sup>2</sup>. إذ لا يجوز أن يسأل الناقل عن ضرر وقع للمسافر بعد أن أصبح بعيدا عن وسيلة النقل ولو بصفة مؤقتة. وعليه فإن مسؤولية الناقل تعود بعودة الاتصال بعد فترة الانقطاع<sup>3</sup>.

وتعود المسؤولية بعودة الاتصال بعد فترة الانقطاع، ويعترض بعض الفقهاء على انقطاع المسؤولية خلال تنفيذ العقد، لكن الواقع أن قاضي الموضوع لا بد أن يضع في اعتباره هذا الانقطاع الذي قد يطول، إذ لا يجوز أن يسأل الناقل عن ضرر وقع للمسافر بعد أن أصبح بعيدا عن آلة النقل ولو بصفة مؤقتة<sup>4</sup>.

### ثانيا- وقوع ضرر أثناء تنفيذ عملية النقل:

إن افتراض خطأ الناقل طبقا لقواعد المسؤولية العقدية في الالتزام بتحقيق نتيجة جعل القضاء الفرنسي يكتفي بأن يثبت المسافر أن الضرر الذي أصابه كان أثناء تنفيذ عملية النقل، وذلك رغبة منه في إضفاء حماية فعالة للمسافر، ليقع على الناقل التزامه العقدي بضمان السلامة. فإذا ما أثبت المسافر ذلك كان غير ملزم بإقامة الدليل على سبب إصابته ولا حتى على إثبات العلاقة السببية بين الحادث والضرر الذي أصابه، حتى ولو كان سبب الحادث مجهولا، فالثابت أن الناقل يظل مسؤولا في مثل هذه الحالة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 315.

<sup>2</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 407.

<sup>3</sup> - علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2001، ص 243.

<sup>4</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع نفسه، ص 407.

<sup>5</sup> - وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص ص 43، 45.

هذه الميزة التي ينطوي عليها الالتزام بضمان السلامة تتحقق لكل مضرور يجوز له التمسك بهذا الالتزام كالالتزام بتحقيق نتيجة، إذ أنه في الفروض التي يتم الأخذ فيها بهذا التكليف فإن المضرور يستفيد من حماية كافية على الأقل أثناء تنفيذ الأداء الجوهري للعقد<sup>1</sup>.

يرى جانب من الفقه أن تعليل الرأي القائل بالخطأ المفترض يستند إلى مسؤولية الناقل التعاقدية التي تفرض عليه التزاما بتحقيق نتيجة، يعني وجود خطأ من جانب الناقل لا يقبل اثبات العكس، ومن يقول بالخطأ المفترض لا يسمح للناقل أن ينفي هذا الخطأ ليدفع مسؤوليته بإثبات بذله الهمة واليقظة في تنفيذ التزامه، ولكنه مع ذلك يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أن الضرر الحاصل كان نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المسافر<sup>2</sup>.

ويرى الدكتور مصطفى كمال طه أنه ليس هناك أي داع لتقرير مسؤولية الناقل على أساس حراسة الأشياء التي تتطلب عناية خاصة وهي مسؤولية تقصيرية تقوم على أساس افتراض خطأ الحارس ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، وتأسيس ذلك أن المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل تهدم المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأشياء، فلا يصح للمسافر أن يرفع غير دعوى المسؤولية العقدية ويمتنع عليه أن يرفع دعوى المسؤولية التقصيرية إذ لا خيرة بين المسؤوليتين في التزام لا مصدر له غير العقد، ولا ضرر في ذلك على المسافر إذ يجد حماية كافية في الالتزامات المفروضة على الناقل بمقتضى عقد النقل<sup>3</sup>.

وللمسافر المتضرر أن يتمسك بقواعد المسؤولية العقدية كجزاء لعدم تنفيذ العقد أي نتيجة لإخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة، ولو كان عدم التنفيذ لا يرجع إلى خطأ المدين -الناقل- بل إلى فعل شيء موجود في حراسته، إذ المتفق عليه أن المدين يسأل عن عدم التنفيذ الراجع إلى شيء من الأشياء كما لو كان راجعا إلى فعله الشخصي،

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 290.

<sup>2</sup> - عزيز العكلي، المرجع السابق، ص 333.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 107.

وعليه فإن افتراض أن الضرر - الذي أحدثه شيء أصلا- يرجع إلى فعل المدين، أي أنه يعتبر فعلا شخصيا من الناقل<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### نطاق المسؤولية

قد يصاب المسافر بأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل نتيجة لخطأ الناقل العقدي لإخلاله بالالتزام بضمان السلامة، ويترتب على ذلك نشوء حق للمضروب في الحصول على التعويض، وكذلك حق إجرائي لحماية هذا الحق والحصول عليه عن طريق الدعوى القضائية<sup>2</sup>. هذه الدعوى كأثر هام لترتيب المسؤولية لا بد أن ترفع خلال مدة محددة في القانون، وإذا انقضت هذه المدة كان رفع الدعوى غير جائز.

وعليه سنقسم دراستنا لهذا المطلب إلى ثلاث فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: من حيث أطراف الدعوى.

الفرع الثاني: من حيث الجهة المختصة.

<sup>1</sup> - طالبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 397.

<sup>2</sup> - اقترح الفقه تعريف الدعوى بأنها حق من الحقوق الارادية، الذي ينشأ جراء الاعتداء على الحق أو المركز القانوني، يخول لصاحب الحق في الحصول على الحماية القضائية .

- للتفصيل أكثر انظر/ عمر زودة، الاجراءات المدنية على ضوء آراء الفقهاء وأحكام القضاء، encyclopedia، بن عكنون، الجزائر، ص 34 .

- تخضع دعوى المسؤولية على غرار دعاوى المدنية الأخرى الى شروط قبول تتمثل في الصفة والمصلحة، وهذا ما نصت عليه المادة 13 من قانون 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، رقم 21، صادرة بتاريخ 23 أبريل 2008، وتتص هذه المادة على ما يلي " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة ومصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون. ويشير القاضي تلقائيا انعدام الصفة في المدعي أو المدعى عليه". كما يجب أن يكون طرفي الدعوى أهلا للتقاضي طبقا لنص المادة 64 ق. إ. م. إ التي تنص على ما يلي " حالات بطلان العقود غير القضائية والإجرائية من حيث موضوعها محددة على سبيل الحصر فيما يلي:

1- انعدام الأهلية للخصوم

2- انعدام الأهلية أو التفويض لممثل الشخص الطبيعي أو المعنوي ."

- والأهلية هي صلاحية الفرد في كسب الحقوق وتحمل الالتزامات. وطبقا لنص المادة 40 ت. م. ج يجب أن يكون رافع الدعوى أهلا للتقاضي أي بالغا سن الرشد وهو 19 سنة كاملة متمتعا بقواه العقلية ولم يحجر عليه.

الفرع الثالث: سقوط الحق في إقامة دعوى المسؤولية.

### الفرع الأول

#### من حيث أطراف الدعوى

كسائر الدعاوى التي ترفع أمام القضاء، تفترض دعوى المسؤولية التي يتم تحريكها بمناسبة الإخلال بالالتزامات التي يفرضها عقد النقل وجود طرفان هما في الغالب طرفا هذا العقد فيكون المدعي هو المسافر المضرور، ويكون الناقل هو المدعى عليه من جهة أخرى.

#### أولاً- المدعي:

يتم إبرام عقد النقل بين الناقل والمسافر، وبناء على ذلك فالمدعي في دعوى المسؤولية هو المسافر المتضرر، ولكن هناك حالات يكون فيها المدعي غير المسافر، كما لو أقيمت الدعوى من قبل ورثة المضرور عند وفاته، أو من طرف أشخاص آخرين كان يعيّلهم المصاب من غير الورثة. وعليه سوف نبحت في مدى حق هؤلاء في إقامة الدعوى ضد الناقل.

#### 1- رفع الدعوى من طرف المسافر المتضرر:

ينشأ الحق في التعويض في دعوى المسؤولية الناشئة عن إخلال المدين بالتزامه بضمان السلامة للمضرور. فيحق للمسافر أن يطالب الناقل بتعويضه عن الضرر الذي أصابه أثناء تنفيذ عقد النقل. ويثبت هذا الحق أيضا للنائب القانوني للمضرور إذا كان هذا الأخير قاصرا، ويكون نائبه هو وصيه أو وليه، وإذا كان محجورا عليه فيكون بواسطة القيم، وإذا كان مفلسا فنائبه هو وكيل الدائنين ( السنديك ). وإذا كان المضرور بالغ سن الشد فإن نائبه يكون الوكيل الذي يحق له المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه<sup>1</sup>. والدعوى المرفوعة من طرف النائب تكون جائزة مادام النائب يستند في دعواه للمطالبة

<sup>1</sup> - محمود علي عمران، المرجع السابق، ص 201. كذلك انظر/ العربي بلحاج، دعوى المسؤولية التقصيرية في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الاقتصادية والسياسية، ع 2، 1994، ص ص 408، 409.

بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المتضرر نفسه ( الأصيل )، وليس المطالبة بالتعويض عن ضرر أصابه هو شخصيا<sup>1</sup>.

## 2- رفع الدعوى من طرف الورثة:

قد يحدث أن يؤدي الحادث الذي يقع أثناء تنفيذ عقد النقل إلى وفاة المسافر، حينئذ ينشأ لورثته الحق في المطالبة بما كان لمورثهم من حق في التعويض في ذمة الناقل، لأنهم يرثون هذا الحق عنه بعد وفاته وتكون هنا المطالبة عن الضرر الموروث، وهو الضرر الناجم عن الآلام الناجمة عن الإصابة والتي تعتبر أضرارا مادية لأن مصاريف العلاج تؤثر في الذمة المالية. كما توجد أيضا أضرار معنوية لا بد من تعويضها. غير أنه في حالة ما إذا تنازل المسافر قبل وفاته عن حقه في التعويض عن الأضرار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل فإن هذا التنازل يمنع بعد وفاته انتقال هذه الحقوق التي كانت له إلى ورثته المتمثلة في المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية، لأن المسافر وحده له حرية التصرف فيها، غير أن هذا لا يمنعهم من المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي أصابهم جراء وفاته<sup>2</sup>.

فما مدى حق الورثة في إقامة الدعوى في كلتا الحالتين؟

### أ- المطالبة بالتعويض عن الضرر الموروث:

ثار خلاف بين الفقهاء في حالة رفع الدعوى من طرف الورثة حول مدى إمكانية الاستناد إلى قواعد المسؤولية العقدية في حالة ما إذا كانت وفاة مورثهم فور وقوع الحادث، أو أنها كانت بعد مدة من الزمن.

ذهب البعض منهم إلى أنه يحق للورثة إقامة دعوى المسؤولية العقدية للمطالبة بالتعويض الذي كان لمورثهم عندما تكون الوفاة قد وقعت بعد فترة من الحادث. أما إذا كانت الوفاة فورية فلا يحق للورثة رفع دعوى المسؤولية العقدية التي كان يمكن لمورثهم مباشرتها لو بقي حيا بعد إصابته، ذلك أن الورثة يتلقون عن مورثهم الحقوق القائمة فعلا،

<sup>1</sup> - عادل علي عبد الله المقداوي، المرجع السابق، ص 235.

<sup>2</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، المرجع السابق، ص 81.

وبموت المسافر عقب إصابته فوراً لم يكن قد نشأ الحق في التعويض حتى يمكن أن يؤول إلى الورثة، لهذا لا يمكنهم مباشرة دعوى المسؤولية العقدية. وعليه فإن حق الورثة ينحصر في المطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر شخصي بسبب وفاة مورثهم وتكون المطالبة على أساس المسؤولية التقصيرية<sup>1</sup>.

وذهب البعض الآخر من الفقه للقول أن المسافر المضروب ينشأ له الحق في التعويض في مواجهة الناقل، وهذا الحق ينتقل إلى الورثة سواء كانت الوفاة فورية أم تراخت في الزمن. ففي الحالة الأخيرة لا توجد صعوبة، إذ يكون للمسافر الحق في تعويض الضرر الذي أصابه بحيث إذا توفي قبل ممارسة دعوى المسؤولية فإن هذا الحق يكون قد استقر في ذمته وانتقل من بعده إلى ورثته. أما إذا كانت الوفاة فورية فإنه أيضاً يتقرر الحق للراكب في التعويض، ذلك أنه يتصور مرور فترة من الزمن مهما كانت قصيرة بين وقوع الإصابة ووفاة المسافر، وهذه الفترة تكفي لثبوت الحق للمسافر في التعويض وإذا توفي فإن هذا الحق ينتقل من بعده إلى ورثته وعلى ذلك يكون رجوع الورثة على الناقل استناداً إلى عقد النقل وبمقتضى أحكام المسؤولية التعاقدية<sup>2</sup>.

ويرى الدكتور عادل علي عبد الله المقدادي أن أصحاب الرأي الأخير هو الصحيح، ذلك أن الأخذ بالرأي الأول الذي يقصر حق الورثة في المطالبة بالتعويض الذي آل اليهم من طرف مورثهم عندما تحدث الوفاة بعد فترة من الزمن دون الحالة التي تحدث فيها الوفاة فوراً، ينافي العدالة. وفي رأيه أن الأخذ بهذا الاتجاه يجعل مركز الناقل الذي يصاب أحد ركابه بجرح فيتوفى فوراً، أقل من مركز الناقل الذي يصاب أحد ركابه دون أن يموت، أو مات هذا الراكب بعد فترة من الزمن.

<sup>1</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 235. كذلك انظر/ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 408.

<sup>2</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 236.

- إن هذا التعويض الذي يقضي به للورثة يعتبر تركة مخلفة عن الوارث فلا يجوز لأحد الورثة أن ينفرد به، وإنما يأخذ منه كل منهم ما يوازي نصيبه في التركة. كما أن لدائني المسافر المتوفي حق التنفيذ على هذا التعويض استثناء لديونهم أخذاً بالقاعدة التي تقضي أنه لا تركة إلا بعد سداد الديون. انظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 237.

وقد نظمت بعض قوانين التجارة العربية حق الورثة في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء كانت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن، وذلك في نصوص صريحة، كقانون التجارة الكويتي في نص المادة 464، وقانون التجارة العراقي في نص المادة 306، وقانون التجارة المصري في نص المادة 271<sup>1</sup>.

وقد قضت محكمة النقض المصرية أنه " إذا ما أدت الإصابة إلى وفاة الراكب قبل رفع دعواه، فإنه يكون أهلاً فيما يسبق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه وحسبما يتطور إليه هذا الضرر ويتقادم. ومتى ثبت له هذا الحق فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته، ويحق لهم المطالبة به تأسيساً على تحقيق مسؤولية عقد النقل الذي كان المورث طرفاً فيه. وهذا التعويض يغير التعويض الذي يسوغ للورثة المطالبة به عن الأضرار المادية والأدبية التي لحقت بأشخاصهم بسبب موت مورثهم، وهو ما يجوز لهم الرجوع به على الناقل على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية"<sup>2</sup>.

كما ثار جدل فقهي بخصوص انتقال الحق في التعويض عن الضرر المعنوي للورثة، فمنهم من جعل إمكانية المطالبة به مرهونة بمطالبة المسافر قبل وفاته، غير أن هناك رأي آخر يجعل انتقال هذا الحق إلى الورثة دون اشتراط المطالبة به من طرف

<sup>1</sup> - تنص المادة 271 ت. ت. م على ما يلي " يجوز لورثة المسافر أو الأشخاص اللذين يعولهم تنفيذاً للالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه". ويتبين من هذا النص أن الدعوى التي يرفعها الورثة أو الأشخاص اللذين كان يعولهم المسافر ضد الناقل هي دعوى عقدية التي كانت للمورث والتي أقر المشرع بانتقالها للورثة.

- ولم ينص قانون التجارة السوري، الاردني، التونسي، الليبي، وقانون الموجبات اللبناني على حق المعالين أو الورثة في إقامة الدعوى ضد الناقل للمطالبة بحقوقهم في التعويض نتيجة الأضرار التي لحقتهم بسبب وفاة مورثهم. وقد ترك المشرع في هذه القوانين تنظيم حقوقهم إلى القواعد العامة. - للتفصيل أكثر أنظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص ص 243-247. كذلك/ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 48.

<sup>2</sup> - نقلاً عن/ محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص ص 86، 87.

الناقل وهو حي. إلا أن أغلب التشريعات منعت الورثة من المطالبة بالضرر الأدبي إلا بعد مطالبة المتضرر به أو كان قد بدأ بذلك ثم توفي<sup>1</sup>.

### ب- المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي:

لا شك أن المسؤولية العقدية تنقضي بوفاة المسافر. فإذا توفي المسافر في حادث أثناء تنفيذ عملية النقل فلا يحق للورثة الرجوع على الناقل بسبب الأضرار المادية أو الأدبية التي لحقتهم شخصياً إلا بمقتضى المسؤولية التقصيرية. إذ لا يربطهم بالناقل أي عقد.

ولما كانت المسؤولية التقصيرية عاجزة عن حماية المصاب فقد أقر القضاء الفرنسي بأن مطالبة ذوي حقوق الضحية بالتعويض يكون على أساس المسؤولية العقدية، ذلك أن المتوفي قد اشترط في العقد سلامته الشخصية وسلامته بالنسبة لذويه، وبهذا يكون الناقل ملتزماً تجاه المسافر وتجاه أقاربه في الوقت نفسه بضمان سلامة المسافر. وكان هدف القضاء من ذلك هو تيسير حصول الورثة على التعويض<sup>2</sup>.

انتقد الفقه بشدة مسلك القضاء الفرنسي لأن أساسه نظري محمول على مجرد افتراض محض لا يتفق مع الحقيقة، ولا سند له في إرادة الطرفين. إذ لا يخطر بذهن المسافر عادة أنه سيلقي حتفه أثناء السفر فيشترط لمصلحة ورثته. وعملياً يؤدي ذلك إلى التحكم في تحديد المستفيدين من هذا الاشتراط، كما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية عندما قبلت دعوى المسؤولية العقدية المرفوعة من والد المسافر المتوفي دون أخيه<sup>3</sup>.

نتيجة للنقد الشديد من طرف الفقه عدل القضاء الفرنسي عن موقفه السابق، وعليه فقد منح للورثة الحق في الرجوع على الناقل، عند الحصول على تعويض الضرر الشخصي وفقاً للمسؤولية التقصيرية المستندة على نظرية الخطأ في الحراسة، والتي تجعل

<sup>1</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، المرجع السابق، تهميش ص 81 .

<sup>2</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 408. كذلك انظر:

- René Rodière, droit des transports terrestres et aériens, op. cit, p 412.

<sup>3</sup> - نقلا عن/ محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 88.

مسؤولية الناقل مفترضة، ومن شأنه عدم تكليف الورثة بإثبات خطأ الناقل. وقد تأيد هذا الاتجاه من قبل بعض الفقهاء لأنه يسهل على الورثة في الحصول على التعويض<sup>1</sup>.

ويرى الدكتور عادل علي عبد الله المقدادي أن رجوع الورثة على الناقل وفقاً للمسؤولية التقصيرية المستندة على الخطأ في الحراسة لا يخلو من عيوب. ويرى بأن رجوع الورثة على الناقل بما أصابهم شخصياً من ضرر مادي أو أدبي يجب أن يستند إلى نص في القانون، وقد نصت بعض القوانين على حق الورثة هذا<sup>2</sup>.

لقد أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31<sup>3</sup>، وبموجبه أنشأ نظاماً خاصاً للتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، والذي يختلف عن النظام السابق المبني على نظرية الخطأ حسب نص المادة 124 ت. م. ج وتقابلها المادة 1382 ت. م. ف، ويقوم نظام التعويض عن حوادث المرور الجسماني على نظرية المخاطر أو الضرر، بدلاً من نظرية الخطأ. وقد وضع هذا القانون قواعد خاصة بالمسؤولية المدنية لحوادث المرور أراد المشرع من خلاله تحسين وضعية وحق ضحايا المرور والإسراع في إجراءات تعويضهم بواسطة نظام إرادي يعطي الأفضلية للاتفاقات الرضائية بين الضحية وشركات التأمين.

كما تضمن هذا القانون أحكام وإجراءات خاصة لتعويض ضحايا حوادث المرور الجسمانية وأنواع العجز، وأشار إلى الأشخاص الذين يستفيدون من التعويض وكيفية حسابه، كما أرفق به ملحق يتضمن تحديد جدول التعويض لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

<sup>1</sup> - نقلاً عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 239.

<sup>2</sup> - للتفصيل أكثر انظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 240.

<sup>3</sup> - أمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، معدل ومتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

## ثانياً - المدعى عليه:

تقام دعوى المسؤولية ضد الناقل باعتباره الطرف الثاني في عقد النقل في حالة إخلاله بأحد الالتزامات التعاقدية أو إخلاله بواجب يفرضه عليه القانون، فيعتبر مسؤول عن الضرر الذي يقع للمسافر، فيصبح عندئذ ملزم بالتعويض.

فمن ناحية يمكن أن يرفع المسافر المتضرر أو ورثته بعد وفاته دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر على الناقل الذي تعاقد مع المسافر والذي كان يقود وسيلة النقل. ومن ناحية أخرى يمكن أن يتولى عملية النقل شركات معينة كشركة النقل بالسكك الحديدية، فتقوم بإبرام عقود مع المسافرين لذلك فإن أي ضرر يتعرض له المسافر فإن الدعوى التي تحمي حقه في التعويض ترفع على الشركة باعتبارها الطرف المتعاقد وليس على السائق الذي كان يقود واسطة النقل. وفي حالة ما إذا توفي الناقل أثناء الحادث فإن المسافر المتضرر أو ورثته الحق في رفع دعوى المسؤولية على الشركة<sup>1</sup>، ويجب إدخال السائق الذي تولى عملية النقل في الدعوى وذلك لبيان التفاصيل المتعلقة بالحادث، أو لدفع المسؤولية إذا توافرت أحد حالاتها المنصوص عنها قانوناً<sup>2</sup>.

في حالة ما إذا كان الناقل شخصاً طبيعياً وتوفي أثناء تنفيذ عملية النقل، فإن الدعوى ترفع ضد ورثته أو أحدا منهم، وتتخذ قيمة التعويض من تركته، ذلك أن أموال المدين هي الضمان العام للدائنين، وأنه لا تركة إلا بعد سداد الديون، طبقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني<sup>3</sup>.

ويجوز أيضاً للدائن المضرور أن يرفع دعوى المسؤولية على شركة التأمين إذا كان المدين (الناقل) قد تعاقد مع شركة التأمين أو كان التأمين إجبارياً. ويحق للمضرور

<sup>1</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 84 .

<sup>2</sup> - عادل علي عبد الله المقداوي، المرجع السابق، ص 248 .

<sup>3</sup> - تنص المادة 188 ت. م. ج على ما يلي " أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه". وتقابلها المادة 1/234 ت.

الرجوع في حوادث النقل بدعوى مباشرة قبل المؤمن، وتقوم مسؤولية شركة التأمين بالتضامن مع الناقل<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### من حيث الجهة المختصة

لقد قرر المشرع للمضور آليات قانونية تضمن حصوله على التعويض، بدء من إجراءات التسوية الودية أمام شركة التأمين، وصولاً إلى تقرير حقه في رفع دعوى قضائية أمام الجهة القضائية المختصة.

وغالبا ما يقع أن تتقاعس شركة التأمين في دفع التعويضات للمضور أو ذوي حقوقه حسب الأحوال، الأمر الذي يدفعهم إلى اللجوء إلى القضاء عن طريق رفع دعوى قضائية.

### أولاً- التسوية الودية:

إن العناية التشريعية والرغبة الملحة في إيجاد وسائل كفيلة للتعويض، والتي من خلالها توفر ضمانات كافية للمسافر المتضرر جعل من الضروري جدا وضع آليات ووسائل قانونية يتبعها هذا الأخير من أجل تقرير هذا الحق عن كل الأضرار التي أصابته ومست سلامته الجسدية، وكذا مصلحته المالية، والأضرار الأخرى التي مست الجانب المعنوي له ولذويه. هذا ما جعله يسعى للحصول عليه بشتى الطرق ذلك أنه يعتبر غايته الأولى والأخيرة، فحول له القانون أن يحصل عليه عن طريق التأمين<sup>2</sup>.

ويعد عقد التأمين الإلزامي أحد صور التأمين من المسؤولية المدنية، وعرفه جانب من الفقه المصري على أنه " عقد يهدف إلى ضمان الأضرار التي تلحق بالغير من سيارة المؤمن له والتزام يقع على المؤمن بتغطية مسؤولية مالك السيارة أو أي شخص وقع منه حادث السيارة، متى ثبت خطؤه بأن يدفع للمضور من الحادث تعويضا عن الضرر

<sup>1</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، 445 .

<sup>2</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 92.

الذي أصابه بدنيا متى تحققت مسؤولية مرتكب الحادث"<sup>1</sup>، ويقول الأستاذ " Charle Gide\_ " أن التأمين ذو أثر عجيب بحيث أن أهون الاحتياطات تصبح كافية لتغطية أكبر الخسائر بواسطة التجمع، ويثابر على الأخطار الأكثر اتساعا والتي لا تقاوم، وإذا ما أصابت شخصا واحدا لحطمة. وبتشتيتها على حشد وافر من الرؤوس تصبح غير ذات أثر". فالتأمين يعوض الخسائر ويصلح الأضرار، كما أنه يجنب المضرورين ومرتكب الفعل ( المسؤول ) البؤس والهلاك، كما أنه يضمن الاستقرار الاجتماعي والاقتصادي على مستوى عال<sup>2</sup>.

نص المشرع الجزائري على الأحكام العامة لعقد التأمين في نصوص المواد من 619 إلى 625 ت. م، وقد عرفه في نص المادة 619 منه<sup>3</sup> والمادة الثانية من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات<sup>4</sup>. كما أصدر الأمر رقم 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار والذي نص في مادته الأولى على إلزامية التأمين لمالكي المركبات. غير أنه يخرج من نطاق التأمين النقل بالسكك الحديدية، طبقا لنص المادة 03 من الأمر رقم 15-74<sup>5</sup>. كما ألزمت المادة 184 من الأمر رقم 95-

<sup>1</sup> - هيثم المصاروة، عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات، دراسة مقارنة، منشورات زين الحقوقية، الطبعة الثانية، 2011، ص ص 13، 14.

<sup>2</sup> - علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2006/2005، ص 21.

<sup>3</sup> - تنص المادة 619 ت. م. ج على ما يلي " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال، أو ايرادا، أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

<sup>4</sup> - أمر رقم 07-95 مؤرخ في 25 جانفي 1995 يتعلق بالتأمينات، معدل و متمم بموجب القانون رقم 06-04 مؤرخ في 20/02/2006، جريدة رسمية العدد 15، صادرة بتاريخ 2006/03/12.

<sup>5</sup> - تنص المادة 03 من الأمر رقم 15-74 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 88-31 على ما يلي: " لا تسري إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل في السكك الحديدية".

07، الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الأشخاص المنقولين، وذلك تحت طائلة دفع غرامات مالية<sup>1</sup>.

ومع تزايد حوادث النقل أصبحت الحاجة إلى التأمين ضرورية وأصبح الزامياً المرور من مجرد الضمان إلى الضمان المفروض. وتجدر الإشارة إلى أن شركات التأمين لا تعوض المؤمن لهم في حالة ما إذا ارتكب غشا وهي تدقق في الخطأ إذا كان عمدياً أم لا . واعتبار الخطأ العمدي غير قابل للتأمين مرده أن تحقق الضرر كان بإرادة الناقل المؤمن له مما يؤدي إلى فسخ العقد المبرم بين الناقل وشركة التأمين. والقانون أصلاً يمنع التأمين عن الخطأ العمدي. فالغش يؤدي إلى السقوط الكلي للضمان<sup>2</sup>. هذا ما نصت عليه المادة 12 من الأمر رقم 95-07<sup>3</sup>.

ففي حالة وقوع حادث أو إصابة بدنية للمسافر تقع مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص، وهنا تتدخل شركة التأمين باعتبارها ضامناً للأضرار المؤمن عليها لجبر الضرر اللاحق بالمسافر ومنحه التعويضات اللازمة، طبقاً لنص المادة 56 من قانون التأمينات<sup>4</sup>، ومنه يظهر الدور الإيجابي لشركات التأمين .

وتبادر شركات التأمين بدعوة المصاب وأن تقترح عليه تعويض أو التعويضات المقررة قانوناً أو لذوي حقوقه طبقاً لنص المادة 16 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم<sup>5</sup>.

وإذا تطلب الأمر إجراء خبرة فلشركة التأمين أن تتدب خبيراً له للقيام بفحصه وتقدير العجز المستحق بنوعيه، وعلى أساس ذلك يتم تقدير التعويض دائماً وفق أحكام الأمر

<sup>1</sup> - تنص المادة 184 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم على أنه " يعاقب على عدم الامتثال لإلزامية التأمين بغرامة مالية يتراوح مبلغها بين 5000 دج و 100.000 دج. ويجب أن تدفع هذه الغرامة دون الإخلال باكتتاب التأمين المعني " .

<sup>2</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 95 .

<sup>3</sup> - تنص المادة 12 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم على أنه " يلتزم المؤمن بتعويض الخسائر والأضرار:

- الناتجة عن الحالات الطارئة. - الناتجة عن الخطأ غير المتعمد من المؤمن له. ..."

<sup>4</sup> - تنص المادة 56 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم على أنه " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير".

<sup>5</sup> - تنص المادة 16 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 88-31 على أنه " تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائياً في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون...".

رقم 74-15 المعدل والمتمم. فإذا قبل المتضرر أو ذوي حقوقه يحزر بشأن ذلك محضر مخالصة ويمنح له التعويض المستحق.

والمصالحة هو إجراء الزامي لشركات التأمين خلافا لما هو الأمر بالنسبة للمتضرر أو ذوي حقوقه، إذ يحق لهم قبول العرض أو رفضه واللجوء إلى القضاء. وإجراء المصالحة له مزايا عديدة فهو يسهل على الضحية الحصول في أسرع وقت على التعويض المستحق ولا يخشى المتضرر النيل من حقه مادام التعويض محدد سلفا بموجب القانون. أما إذا لجأ إلى القضاء فإنه قد ينتظر طويلا للحصول على التعويض المقرر له، أضف إلى أنه لا محالة سيتكبد مصاريف، وما يقال عن المتضرر يقال كذلك عن شركات التأمين التي تتكبد هي الأخرى مصاريف زائدة<sup>1</sup>.

إن عدم قيام شركة التأمين بتقديم العرض بدفع التعويض مباشرة بعد وقوع الحادث يعتبر عدم تنفيذ الالتزام وتأخر في الوفاء، مما يحمل شركة التأمين تعويضات إضافية طبقا لنص المادة 14 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم<sup>2</sup>.

وطالما ان شركة النقل بالسكك الحديدية تخرج عن نطاق الزامية التأمين، فإنها عمليا تقوم بعرض مصالحة او تسوية ودية للنزاع باقتراح مبلغ التعويض المناسب ويبقى

<sup>1</sup> - يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر، 2005، ص 5، 6 .

- وقد جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 1992/01/21 (قرار غير منشور) "حيث أن شركة التأمين لم تستدع الضحية من أجل المصالحة المنصوص عليها في المادة 16 من القانون رقم 31/88 بالرغم من تلقيها نسخة من محضر التحقيق الابتدائي المرسل من قبل الدرك الوطني، وحيث أن تعويض ضحايا حوادث المرور هو تعويض تلقائي، وأن اللجوء إلى القضاء مبرر إلا في حالة رفض الضحية للتعويض المقترح من قبل المؤمن". وفي قرار آخر صادر عنها بتاريخ 1992/02/04 جاء فيه " حيث أنه كان يتعين على شركة التأمين حساب التعويضات المستحقة وعرضها على ذوي الحقوق دون انتظار " نقلا عن/ زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 134.

<sup>2</sup> - تنص المادة 14 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-04 على أنه " بعد انقضاء أجل التسوية، يجوز للمؤمن له أن يطالب زيادة عن التعويض المستحق بتعويض الأضرار اللاحقة به من جراء هذا التأخير " .

للطرف الآخر إما القبول أو الرفض. فمتى ابدى قبوله يحفظ الملف، أما في حالة الرفض يبقى السبيل في الحصول على التعويض هو اللجوء الى القضاء<sup>1</sup>.

أما المشرع المصري فقد أوصد الباب أمام اللجوء الى القضاء. فقد نصت المادة 07 من قانون التأمين المصري رقم 72 لسنة 2007 على ما يلي "يدفع التعويض دون حاجة إلى اللجوء إلى القضاء في هذا الخصوص". ولا شك أن هذا النص أكثر ميلا لإنصاف ضحايا حوادث المرور، فيجنبهم المنازلة القضائية ويوفر لهم تعويضا سريعا بعيدا عن بطء العدالة القضائية<sup>2</sup>.

### ثانيا- الجهة القضائية المختصة في الفصل في دعوى المسؤولية:

ترفع دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المسافر أو ورثته أمام المحاكم المدنية بوصفها صاحبة الولاية العامة لكل دعاوى التعويض، إذ أن الالتزام بالتعويض يدخل ضمن الالتزامات أو الحقوق المالية التي ينظمها القانون المدني. إلا أنه في بعض الأحيان فإن الحادث المسبب للضرر قد يشكل جريمة يعاقب عليها القانون تتولى الضبطية القضائية معاينتها وتحيلها على نيابة الجمهورية لتتخذ الاجراءات المناسبة، وعليه يكون للمسافر المتضرر أو ورثته حق الخيار بين رفع دعوى التعويض أمام القضاء المدني أو القضاء الجزائي، طبقا لنص المواد 3، 4، 05 ق.إ. ج<sup>3</sup>.

#### 1- دعوى التعويض أمام القاضي المدني:

قد يحدث أن يتوفى المتهم - الناقل - في الحادث، ففي هذه الحالة يقوم ممثل النيابة العامة بحفظ الملف بسبب انقضاء الدعوى العمومية لوفاة المتهم، طبقا لنص المادة 06 ق.إ. ج. كما قد يتعذر على المتضرر أو ذوي حقوقه الحضور يوم المحاكمة أمام القاضي الجزائي، فيصدر حكم بحفظ حقوقهم. كما قد يصدر حكم جزائي بعدم

<sup>1</sup> - محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 105 .

<sup>2</sup> - معمر ولد محمد سالم، التعويض عن اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة (دراسة مقارنة )، مجلة الفقه والقانون، العدد الحادي عشر، 2013، ص 103 .

<sup>3</sup> - راجع المواد: 3، 4، 5 من الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 08 جوان 1966 يتضمن قانون الإجراءات الجزائية المتمم بالأمر رقم 11-02 المؤرخ في 23 فيفري 2011 .

الاختصاص في الدعوى المدنية التبعية لصدور حكم ببراءة المتهم. والحال هذه فما على المتضرر أو ذوي حقوقه إلا رفع دعوى المطالبة بالتعويض أمام القسم المدني المختص. وطبقا لنص المادة 2/39 ق. إ. م. إ. ترفع الدعوى أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة ما إذا وجدت دعوى جزائية إلى جانب الدعوى المدنية فعلى القاضي المدني أن يوقف الفصل في الدعوى لحين أن تفصل المحكمة الجزائية نهائيا في دعواها، طبقا لنص المادة 2/4 ق. إ. ج. والمادة 339 ت. م. ج.<sup>2</sup> وفي حالة لجوء المتضرر إلى القاضي المدني وخسر دعواه، فإنه لا يجوز له اللجوء إلى القاضي الجزائي للمطالبة بالتعويض، باعتبار أن القاضي المدني هو الأصل، والقاضي الجزائي هو الاستثناء.

ويجب استدعاء المؤمن أمام المحكمة المدنية، كي يستطيع ممثل شركة التأمين أن يناقش طلبات التعويض المقدمة من طرف المصابين أو ذوي حقوقهم<sup>3</sup>. أما فيما يخص النقل بالسكك الحديدية فإن المادة 03 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31 استتنت تأمين القطارات من إلزامية التأمين، باعتبار أن شركة النقل بالسكك الحديدية هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي واقتصادي، وهي تابعة للدولة وتؤمن نفسها بنفسها. وعليه لا يوجد من بين أطراف دعوى التعويض المترتبة عن حوادث النقل بالسكك الحديدية شركة تأمين.

<sup>1</sup> - تنص المادة 2/39 من ق. إ. م. إ. على ما يلي " ترفع الدعاوى المتعلقة بتعويض الضرر عن جنائية، أو جنحة، أو مخالفة، أو فعل تقصيري، ودعاوى الأضرار الحاصلة بفعل الإدارة، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار".

<sup>2</sup> - تنص المادة 4 من ق. إ. ج. على ما يلي " يجوز أيضا مباشرة الدعوى المدنية منفصلة عن الدعوى العمومية. غير أنه يتعين أن ترجى المحكمة المدنية الحكم في تلك الدعوى المرفوعة أمامها لحين الفصل نهائيا في الدعوى العمومية إذا كانت قد حركت".

- تنص المادة 339 ت. م. ج. على ما يلي " لا يرتبط القاضي المدني بالحكم الجنائي إلا من حيث الوقائع التي فصل فيها هذا الحكم وكان فصله فيها ضروريا".

<sup>3</sup> - زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 141.

وإذا صدر حكم ببراءة الناقل أو تابعيه من جريمة القتل الخطأ أو الجروح الخطأ، الذي يصدر عن القسم الجزائي تأسيساً على انتفاء خطئهم بالنسبة للحوادث التي تتسبب فيها وسائل النقل المفتوح، لا يكون له أثر على دعوى التعويض أمام المحكمة المدنية عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافرين وقرينة المسؤولية التي يلقيها عقد النقل على عاتقه<sup>1</sup>.

في النقل بالسكك الحديدية إذا تم اثبات مسؤولية الناقل من الناحية الجزائية وحفظ الحقوق المدنية، فإنه يمكن رفع الدعوى المدنية طبقاً لنص المادة 124 من القانون المدني على أساس ثبوت خطأ في جانب الناقل، وهنا لا يكلف المضرور بإثبات خطأ الناقل لثبوت مسؤوليته بموجب قرار جزائي نهائي حائز لقوة الشيء المقضي فيه، وهي الوسيلة الأكثر يسراً للحصول على التعويض.

أما في حالة الحكم ببراءة سائق القطار، فإن القاضي الجزائي في أغلب الاحوال يصرح بعدم اختصاصه في هذه الحالة يرفع المضرور دعواه أمام القاضي المدني طبقاً لنص المادة 1/138 ق. م على أساس حراسة الأشياء باعتبار أن القطار من الأشياء الخطرة التي تستلزم حراسة وعناية خاصة<sup>2</sup>.

وتقوم هذه المسؤولية بمجرد احداث القطار للضرر أي بمجرد تدخل الشيء في الحادث تدخلاً ايجابياً تتوافر فيه علاقة سببية فعلية بين القطار والحادث وما يترتب عن ذلك من اصابات وأضرار، فإذا أثبت ذلك قامت المسؤولية دون الحاجة الى اثبات الخطأ في جانب محدث الضرر<sup>3</sup>.

وفي ذلك قضت المحكمة العليا في قرار صادر عنها بتاريخ 1998/10/21 عن الغرفة المدنية، والذي جاء فيه " يتعلق الأمر بحادث تسبب في حوثه قطار أودى بحياة الطفلة رزيقة، وكان يتعين تطبيق مقتضيات المادة 138 ق. م المتعلقة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء، وبالتالي فإن القضاة طبقوا عن خطأ المبدأ العام للمسؤولية المدنية

<sup>1</sup> - محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 97.

<sup>2</sup> - مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 116.

<sup>3</sup> - زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 141.

المأخوذة من المادة 124 ق. م، وكان يتعين عليهم ونظرا لقرينة المسؤولية التي تقع على حارس الشيء التأكد ما اذا كان سبب الضرر لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية، وبالتالي فان قضاة الموضوع أخطئوا في تطبيق القانون ويتعين نقض قرارهم<sup>1</sup>.

ويلاحظ أن القرارات القضائية الفاصلة في دعاوى التعويض عن الضرر الناجم عن اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة، فان أغلبيتها تقام على أساس المادة 124 ت. م. ج في حالة ثبوت الخطأ الشخصي للناقل، أو على أساس المادة 138 ت. م. ج المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء، أي بتطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية، رغم أن الأصل في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص ترفع على أساس المسؤولية العقدية طبقا لنص المادة 62 ت. ج والمادة 176 ت. م. ج، وذلك نتيجة اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة، والذي مفاده أن الناقل لا يلتزم فقط بإيصال المسافر الى المكان المحدد بل يتعين عليه ايصاله سليما معافى، شريطة أن يثبت المسافر المضرور وجود عقد النقل المبرم بين الطرفين، وأن يثبت أن الحادث وقع أثناء تنفيذ عملية النقل.

## 2- دعوى التعويض أمام القاضي الجزائري:

إذا كانت القاعدة العامة أن الحق في المطالبة بالتعويض يكون من اختصاص القضاء المدني، إلا أن المشرع الجزائري استثناء من هذه القاعدة جعل حق الفصل في دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن جريمة من اختصاص القضاء الجزائري بصفة تبعية للدعوى العمومية، وذلك متى تمت إدانة المتهم وتأسس المتضرر أو ذوي حقوقه حسب الأحوال طرفا مدنيا أمامه<sup>2</sup>.

فمتى وقع حادث مرور ترتب عنه إصابة المسافر بأضرار جسمية إما بجروح متفاوتة الخطورة أو وفاة، يجب أن يكون موضوع تحقيق ابتدائي يقوم به رجال الضبطية القضائية، وعلى إثر انتهاء التحقيق يتم تحرير محضر عن ذلك، ويتم إرسال أصل المحضر ونسخة مصادقة عنه، مع جميع الوثائق الثبوتية، خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام

<sup>1</sup> - نقلا عن/ بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 79 .

<sup>2</sup> - عبدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002، ص 43.

من تاريخ انتهاء التحقيق إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة لمكان وقوع الحادث. كما ترسل نسخة من المحضر خلال المهلة نفسها إلى شركات التأمين المعنية. ويمكن أن يتحصل المصاب أو ذوي حقوقه على نسخة من المحضر من وكيل الجمهورية خلال مهلة ثلاثون يوماً من تاريخ طلبها. كما تحال خلال المهلة نفسها المذكورة أعلاه نسخة من المحضر الذي يتعلق بإصابة جسمانية في حادث مرور تسبب فيه شخص مجهول أو غير مؤمن عليه إلى الصندوق الخاص بالتعويضات<sup>1</sup>.

ويجب أن يسعى المضرور إلى الحصول على أول شهادة طبية تثبت مدى الضرر الذي لحقه، وينبغي أن ترسل هذه الشهادة خلال ثمانية أيام ابتداء من تاريخ وقوع الحادث إلى السلطة التي شرعت في التحقيق، وهذا في حالة الجروح الخطأ<sup>2</sup>. أما إذا نتج عن الحادث وفاة المسافر فيقدم المتهم إلى السيد وكيل الجمهورية المختص الذي يكيف وقائع الجريمة ويحرك الدعوى العمومية<sup>3</sup>.

إذا كان الحادث يرجع إلى أسباب مجهولة كما في حالة الحوادث الجماعية كالاصطدام بين قطارين أو عدم ثبوت أي خطأ في جانب سائق القطار أو أعوانه، فإن النيابة العامة تقوم بحفظ الملف من الناحية الجزائية. وفي حالة ثبوت أن الحادث يرجع إلى خطأ السائق أو أحد تابعيه يقوم وكيل الجمهورية المختص بتحريك الدعوى العمومية، ويحدد تاريخ جلسة المحاكمة<sup>4</sup>، لكن عملياً نجد أن وكيل الجمهورية يحيل الملف إلى القسم المختص ( قسم المخالفات، أو قسم الجرح ) حسب نوع الجريمة، وقاضي الحكم هو الذي يفصل في الملف إما بالإدانة أو البراءة.

<sup>1</sup> - راجع المواد: 1، 2، 3، 4 من المرسوم رقم 80-35 مؤرخ في 29 ربيع الأول عام 1400 الموافق ل 16 فيفري 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

<sup>2</sup> - راجع المواد: 5، 6، 7، 8 من المرسوم رقم 80-35 المذكور أعلاه.

<sup>3</sup> - بن عبيدة عبد الحفيظ، المرجع نفسه، ص 27.

<sup>4</sup> - مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 114 .

وتتم متابعة المتهم - الناقل - جزائياً أمام المحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها حادث المرور، حسب الحالة إما بجنحة الجروح الخطأ إذا أدت الإصابة إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تجاوز ثلاثة أشهر طبقاً لنص المادة 289 ق.ع.ج، أو بمخالفة الجروح الخطأ إذا لم تتجاوز مدة العجز عن ثلاثة أشهر طبقاً لنص المادة 442 ق.ع.ج. أو بجنحة القتل الخطأ طبقاً لنص المادة 288 ق.ع.ج.<sup>1</sup>

وقد أوجب القانون استدعاء المؤمن أمام الجهة القضائية النازرة في القضايا الجزائية في نفس الوقت الذي يتم فيه استدعاء أطراف الخصومة طبقاً لقانون الاجراءات الجزائية، وهذا في حالة ما إذا كان الحادث ناجم عن مركبة مؤمنة. كما يتم استدعاء الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخصه ضمن نفس الأشكال<sup>2</sup>. وعليه فإن ممثل شركة التأمين يستطيع أن يناقش طلبات التعويض المقدمة من طرف المصابين أو ذوي الحقوق في إطار الدعوى المدنية، كما يحق له ممارسة طرق الطعن المنصوص عنها في قانون الاجراءات الجزائية<sup>3</sup>.

ويتحمل صندوق ضمان السيارات كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم وذلك في الحالات التالية:

- إذا بقي الشخص المسؤول عن الأضرار مجهولاً.
- إذا سقط حق المسؤول عن الضرر في الضمان وقت الحادث.
- إذا كان الضمان المكتتب لدى شركة التأمين من قبل الشخص المسؤول عن الحادث غير كافي لأداء التعويضات لفائدة الضحايا.
- إذا انقضى عقد التأمين على المركبة، وفي حالة انعدام التأمين عليها.
- إذا ظهر فيما بعد أن المسؤول عن الأضرار يوجد في حالة عسر كلي أو جزئي.

<sup>1</sup> - راجع المواد: 288، 289، 442 ق.ع.ج .

<sup>2</sup> - راجع المادة 16 مكرر من قانون 74-15 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 88-31 .

<sup>3</sup> - أحمد طالب، نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1991، ص 297 .

- حالة تعدد الحوادث والتي نتج عنها أضرار جسمانية. أي في حالة الاختلاط في الحوادث وملازمتها أو تعددها<sup>1</sup>.

وعند إحالة الملف على القاضي الجزائي المختص فيحق للمسافر المضرور أو ذوي حقوقه حسب الحالة أن يتأسسوا كأطراف مدنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بهم، وعليه يفصل القاضي الجزائي في الدعوى المدنية تبعا للدعوى العمومية المثارة أمامه.

وإذا لم يتمكن المسافر أو ورثته من حضور جلسة المحاكمة لأسباب متعددة، ففي حالة إدانة السائق فإن المحكمة تفصل في الدعوى العمومية وتقضي بحفظ حقوق الضحية أو الضحايا في الدعوى المدنية. وفي حالة عدم ثبوت التهمة في جانب سائق القطار تقضي المحكمة ببراءته وفي الدعوى المدنية تصرح بعدم الاختصاص<sup>2</sup>، ويبقى للمضرور أو الورثة في حالة الوفاة رفع دعوى التعويض أمام القاضي المدني<sup>3</sup>. وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرار صادر عنها، غرفة الجنج والمخالفات، بتاريخ 1999/06/01<sup>4</sup>.

وأمام صعوبة إثبات الخطأ في جانب الناقل، ونظرا لخصوصيات حوادث النقل بالسكك الحديدية يلاحظ أن المحاكم ومراعاة لظروف المضرور وذوي حقوقه فإنها تقضي

<sup>1</sup> - دلاندة يوسف، المرجع السابق، ص 15. كذلك راجع المادة 24 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم.

- وللاستفادة من التعويضات التي يدفعها الصندوق يتعين اتباع الاجراءات المنصوص عليها في المادة 09 من المرسوم رقم 80-37 المؤرخ في 16/02/1980 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32، 34 من الأمر رقم 74-15 المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله.

- أنشأ الصندوق الخاص بالتعويضات بموجب المادة 70 من الأمر رقم 69/107 المؤرخ في 31/12/1969، المتضمن قانون المالية لسنة 1970، ج ر، عدد 110.

<sup>2</sup> - إن اتجاه المحكمة العليا واضح في هذا الخصوص وهو وجوب الحكم في الدعوى المدنية من طرف القاضي الجزائي وليس التصريح بعدم الاختصاص في حالة الحكم بالبراءة بناء على مقتضيات الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، وهو ما سارت عليه المحاكم الابتدائية ( أنظر الملحق رقم 05 ).

<sup>3</sup> - مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص ص 114، 115 .

<sup>4</sup> - قرار صادر عن المحكمة العليا غرفة الجنج والمخالفات بتاريخ 1999/06/01، ملف رقم 208521، ( أنظر الملحق رقم 04 ) .

بإدانة سائق القطار على الرغم من إثبات الناقل أن الحادث يرجع الى سبب أجنبي<sup>1</sup> وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرار صادر عنها بتاريخ 12/09/1998، والذي جاء فيه " أنه بتاريخ 07/09/1995 وبالضبط أمام الممر الخاص بالقطار وقع الحادث، عند سماع سائق القطار الذي صرح أنه شاهد شخصا يحاول قطع السكة الحديدية فنبه عليه إلا أنه كان يحمل حقيبة غطت وجهه ورغم استعمال المنبه عدة مرات إلا أنه لم يسمعه فوقع الحادث، وتوقف القطار على بعد 30 متر. وحيث أن المتهم هو الذي كان يقود القطار عندما شاهد الضحية يعبر السكة الحديدية في مكان غير مراقب، مما يتعين المصادقة على الحكم المستأنف، حيث أن هذا التعليل كاف ويتمشى مع مقتضيات المادة 379 ق.إ. ج<sup>2</sup> .

ويلاحظ أنه بالنسبة لحوادث السيارات فإن الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا الأخير يميل إلى وجوب الحكم في الدعوى المدنية من طرف القاضي الجزائي، وليس التصريح بعدم الاختصاص في حالة الحكم بالبراءة بناء على مقتضيات الأمر 74-15 المعدل والمتمم، وعلى أساس نظرية المخاطر.

ففي قررا صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 15/12/1998، غرفة الجنج والمخالفات جاء فيه " حيث أنه بموجب الأمر الصادر بتاريخ 30/01/1974 أصبح نظام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقها يخضع إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ وهذا عملا بالمادة 08 من ذات الأمر والتي تسمح بمنح تعويض لكل ضحية حادث مرور أو ذوي حقوقها. وحيث أن براءة المدعى عليه في الطعن لا يمنع قضاة الموضوع من الفصل في الدعوى المدنية ومنح تعويضات للطرف المدني لجبر الأضرار اللاحقة به كون التعويض مضمون في كل الحالات. وأن المجلس بقراره بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية يكون قد خرق القانون معرضا قراره للنقض"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - نقلا عن/ بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 82 .

<sup>2</sup> - قرار صادر عن غرفة الجنج والمخالفات، القسم الرابع، بتاريخ 12/09/1998 ملف رقم 183336 (غير منشور)، نقلا عن/ بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 82.

<sup>3</sup> - قرار صادر عن المحكمة العليا، غرفة الجنج والمخالفات، بتاريخ 15/12/1998، ملف رقم 197248، نقلا عن/ يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 157.

وقد منح المشرع الجزائري للقاضي بموجب المادة 357 من ق. إ. ج سلطة شمل كل أو بعض التعويضات بالنفاذ المعجل عندما تكون الجريمة المتابع بها المتهم جنحة<sup>1</sup>. وبذلك يكون المشرع قد منح للطرف المدني الحصول على التعويضات في أقل الآجال.

### الفرع الثالث

#### سقوط الحق في إقامة دعوى المسؤولية

إذا ما تحققت مسؤولية الناقل تجاه المسافر تقرر لهذا الأخير أو لورثه في حالة وفاته رفع دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بهم. وهذه الدعوى لا بد أن تقام خلال مهلة معينة. فإذا أقيمت الدعوى خارج المهلة المنصوص عنها قانونا، فإن الناقل يستطيع أن يدفع بسقوط الدعوى لانقضاء المدة. هذه المدة التي تقام خلالها الدعوى يطلق عليها بمدة التقادم.

ويستند التقادم إلى عدة اعتبارات، منها المصلحة العامة، ومنها ما هي دون ذلك. فالتقادم هو جزاء تهاون الشخص الذي امتنع مدة من الزمن في التمسك بحقه. كما يستدعي استقرار المعاملات أيضا إبقاء الأوضاع القانونية المكتسبة منذ مدة، والتي لم يبادر صاحب الحق إلى إنهاؤها. وكذلك قد يتوخى من التقادم وضع حد لأوضاع قانونية غامضة وغير مستقرة<sup>2</sup>.

- وفي قرار آخر صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2001/03/27، ملف رقم 239441، منشور بالمجلة القضائية لسنة 2002، العدد الأول، ص 385، جاء فيه: "إذا كان لقضاء المجلس السلطة التقديرية الكاملة لتبرئة المتهم في الدعوى الجزائية، إلا أنهم ملزمين بالفصل في الدعوى المدنية الناتجة عن حادث مرور لتكريس حق ضحية حادث مرور في التعويض على أساس الخطر لا الخطأ، وعليه فالقضاء بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية نتيجة حكم البراءة يترتب عنه النقض".

<sup>1</sup> - راجع المادة 357 ق. إ. ج. ج .

<sup>2</sup> - علي فيلاي، المرجع السابق، ص 338 . والتقادم نوعان: تقادم مسقط الذي يترتب على عدم استعمال حق من الحقوق العينية أو عدم المطالبة بالحق الشخصي مدة من الزمن، بحيث يؤدي هذا الامتناع إلى سقوط الحق فلا يمكن المطالبة به ( وهو محل دراستنا ). وأما التقادم المكسب هو الذي يترتب على حيازة حق لمدة زمنية حددها القانون بحيث يؤدي هذا الوضع الى اكتساب الحقوق العينية، كما هو مقرر في دعاوى الحيازة. انظر المرجع نفسه، تهميش ص 338 .

ويؤدي التقادم إلى سقوط الدعوى دون الحق نفسه، أي أنه لا ينقضي به الالتزام ذاته، ولكن تنقضي به الدعوى التي تحميه. ومن ثم يرتب التزاما طبيعيا على عاتق المدين<sup>1</sup>.

طبقا للقواعد العامة تسقط دعوى التعويض المرفوعة أمام القضاء المدني بمرور خمسة عشر سنة من يوم وقوع الفعل الضار، وذلك طبقا لنص المادة 133 ت. م. ج وتسري هذه المدة سواء كان أساسها المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية<sup>2</sup>.

وفي حالة ارتباط دعوى التعويض بالدعوى العمومية فإن تقادم الحقوق المدنية يخضع لأحكام القانون المدني، طبقا لنص المادة 10 ق. إ. ج. ج<sup>3</sup>.

وقد قرر المشرع الجزائري في أحكام المادة 74 ت. ت على أن كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد عمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي مهلة ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه<sup>4</sup>.

وقد نص المشرع المصري على مدة التقادم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الوفاة أو من تاريخ وقوع الحادث طبقا لنص المادة 272 من ت. ت<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 108 .

<sup>2</sup> - تنص المادة 133 ت. م. ج على ما يلي " تسقط دعوى التعويض بانقضاء خمسة عشر سنة من يوم وقوع الفعل الضار " .

<sup>3</sup> - تنص المادة 10 ق. إ. ج. ج على ما يلي " تتقادم الحقوق المدنية وفق أحكام القانون المدني. غير أنه لا يجوز رفع هذه الدعوى أمام الجهة القضائية الجزائية بعد انقضاء أجل تقادم الدعوى العمومية" .

<sup>4</sup> - تنص المادة 74 ت. ت. ج على ما يلي " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد عمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي مهلة ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه. وتحدد المهلة التي ترفع خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول" .

<sup>5</sup> - تنص المادة 272 من قانون التجارة المصري على ما يلي " تتقادم بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل، ويكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية، وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوع الحادث. ولا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في هذه المادة من صدر منه أو من تابعه غش أو خطأ جسيم" . وقد قصر المشرع المصري مدة التقادم في دعاوى التعويض الناشئة عن الإخلال بضمان سلامة المسافرين. ومع ذلك تطبق القواعد العامة في تقادم دعوى المسؤولية المنصوص عليها في المادة 172 ت. م. م وهي خمسة عشر سنة في حالة صدور غش أو خطأ جسيم من جانب الناقل أو تابعيه. أنظر/ عبد القادر أقصاوي، المرجع السابق، ص 447، 448 .

وفي حالة سقوط الحق طبقاً لنص المادة 74 ت. ت. ج المذكورة أعلاه فلا يجوز للدائن مطلقاً أن يتمسك بحقه بموجب دعوى، وحتى تحت شكل طلب مقابل أو دفع، وهذا ما نصت عليه المادة 76 ت. ت. ج. وتعد هذه الأحكام من النظام العام لا يجوز مخالفتها طبقاً لنص المادة 77 من التقنين نفسه<sup>1</sup>.

وعليه وطالما أن القانون التجاري هو قانون خاص، والقانون المدني هو قانون عام، فإنه طبقاً لقاعدة الخاص يقيد العام، فإنه يجب تطبيق قواعد القانون التجاري، ومن ثم فإن دعاوى التعويض عن حوادث النقل تتقدم بمرور ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث.

وتجدر الإشارة إلى أن أجل سقوط الحق في رفع الدعوى يستلزم أن يتمسك به المدعى عليه ( الناقل ) أمام المحكمة لأنه مقرر لمصلحته، ويثيره كدفع بعدم قبول الدعوى، وإذا تنازل عنه فيحق للمسافر المطالبة بالتعويض بالرغم من انقضاء المدة المحددة، لأن هذا الدفع ليس من النظام العام، يجوز إثارته في أي مرحلة من مراحل التقاضي، ولا يثيره القاضي من تلقاء نفسه<sup>2</sup>.

كما أن مدة التقادم المنصوص عليها في المادة 74 ت. ت. ج يسري عليها أحكام التوقف والانقطاع طبقاً للقواعد العامة، طالما أنه لا يوجد نص في القانون التجاري يمنع خضوع هذه المدة للتوقف والانقطاع. والتوقف عن حساب مدة التقادم يعني حصول مانع

- وتجدر الإشارة إلى أن المشرع في كل من قانون التجارة السوري، الاردني، الليبي، وقانون الموجبات والعقود اللبناني أغفل النص على مدة تقادم دعوى المسؤولية عندما نظم عقد نقل الأشخاص. وهذا يعني خضوع دعوى المسؤولية الى التقادم الطويل وذلك بتطبيق القواعد العامة في القانون المدني. للتفصيل أكثر أنظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص ص 201، 202 .

<sup>1</sup> - تنص المادة 76 ت. ت. ج على ما يلي " في حالة سقوط الحق عملاً بالمواد 55، 61، 74 المذكورة أعلاه، فلا يجوز للدائن مطلقاً أن يتمسك بحقه بموجب دعوى، وحتى تحت شكل مقابل أو دفع" .

- تنص المادة 77 ت. ت. ج على ما يلي: " تكون باطلة وعديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لأحكام المواد... 74، 75، 76" .

<sup>2</sup> - تنص المادة 321 ت. م. ج على ما يلي " لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائياً بالتقادم. بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه، ولو لم يتمسك المدين به. ويجوز التمسك بالتقادم في أي حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية" .

- ويعتبر الدفع بالتقادم من الدفع بعدم القبول، والتي حددها المشرع الجزائري في نص المادة 67 ق. إ. م. إ. والتي أوردها على سبيل المثال.

مبرر شرعا من شأنه أن يمنع الدائن من المطالبة بحقه. ويترتب على ذلك أن لا يتم حساب المدة التي جرى فيها التوقف، فتضاف المدة السابقة عليه إلى المدة اللاحقة. أما في حالة انقطاع مدة التقادم فيتم حساب مدة جديدة من تاريخ الانقطاع<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - راجع المواد 316، 317، 318، 319 ت. م. ج .

## المبحث الثاني

### التزام الناقل بالتعويض

يعتبر التعويض كأثر قانوني ناتج عن ثبوت المسؤولية في حق الناقل، فهو الوسيلة التي تؤدي إلى محو الضرر أو التخفيف من وطأته إن لم يكن محوه ممكناً، والغالب في حوادث النقل أن يكون التعويض عبارة عن مبلغ من المال يحكم به للمسافر المتضرر أو لورثته في حالة ما إذا أدى الحادث إلى وفاته، وقد يكون في صورة إيراد مرتب مدى الحياة. فمتى لحقت بالمسافر أضرار مادية نتيجة الحادث أو ترتب عنه وفاته وثبتت مسؤولية الناقل وجب الحكم عليه بالتعويض جبراً للأضرار الحاصلة، وفي هذا الشأن يطرح التساؤل عن أساس تقدير التعويض في نوعي النقل (المطلب الأول).

رغم تقرير مسؤولية الناقل العقدية عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة، فقد قرر القانون الحق للناقل في أن يواجه المسافر بأسباب يكون الغرض منها دفع مسؤوليته ليتخلص من أعبائها بصفة كلية أو جزئية حسب الحالة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### تقدير التعويض عن الأضرار الناشئة عن الإخلال

##### بالالتزام بضمان السلامة

لما كانت الغاية من التعويض محو الضرر أو التخفيف من وطأته، فإن تقدير التعويض لا يتأثر بدرجة الخطأ من الجسامة أو الضآلة، فقد يؤدي خطأ تافه إلى ضرر بالغ. وبالعكس فقد يؤدي خطأ جسيم إلى ضرر يسير أو تافه، فالعبرة في تقدير التعويض يكون بمقدار الضرر لا بدرجة الخطأ. كما أن هذا التعويض يجب أن لا يتأثر بغنى المسؤول أو فقره، بل يجب عند فرض التعويض أن ينظر إلى الضرر الحاصل الذي نتج عن فعل الناقل<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي عبد الله المقادي، المرجع السابق، ص 258.

وتقدير التعويض الممنوح للمضرور أو ذوي حقوقه في النقل عبر الطرق، يختلف عما هو مقرر في النقل بالسكك الحديدية، لذلك سنحاول في هذا المطلب بيان أساس تقدير التعويض الناتج عن إخلال الناقل بضمان سلامة المسافر في كلا النوعين من النقل وذلك في فرعين:

الفرع الأول: تقدير التعويض في النقل عبر الطرق.

الفرع الثاني: تقدير التعويض في النقل عبر السكك الحديدية.

### الفرع الأول

#### تقدير التعويض في النقل عبر الطرق

سبق وأن بينا أن المسافر المتضرر جراء حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، أو ورثته في حالة وفاته يمكن لهم المطالبة بالتعويض إما بتأسيسهم كأطراف مدنية أمام القاضي الجزائي، والذي يفصل في الدعوى العمومية والدعوى المدنية بالتبعية في حكم واحد، وحتى في حالة الحكم بالبراءة في حق المتهم فإن اتجاه المحكمة العليا واضح في هذا الخصوص، وهو ضرورة الفصل في طلب التعويضات. كما يمكن لهم رفع دعوى مستقلة أمام القاضي المدني المختص إقليمياً. وي طرح هنا تساؤل عن الأساس المعتمد في حساب التعويضات الممنوحة للمتضررين؟.

لقد وضع المشرع الجزائري نظام خاص بالتعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حوادث النقل عبر الطرق وذلك بموجب الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار. وعليه فإن القاضي عند فصله في طلب التعويضات فهو ملزم بتطبيق هذا الأمر لكونه من النظام العام.

وطبقاً لنص المادة 08 من الأمر المذكور أعلاه فإن كل حادث سير سبب أضراراً جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنياً عن الحادث<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> راجع المادة 08 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31.

فثبتت وقوع حادث مرور، وثبت أن هذا الحادث أدى إلى أضرار جسمانية فإن للضحية أو لذوي الحقوق الحق في التعويض الذي حدده القانون مسبقاً طبقاً لنص المادة 16 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 88-31<sup>1</sup>، ومنه فشركات التأمين ملزمة بدفع التعويض سواء بصفة تلقائية على المستحقين أو بصور حكم قضائي بشأنه.

ومنه فإن الضحية أو ذوي حقوقها غير ملزمين بتقديم الطلب وتحديد التعويض، كما أنه لا يجوز الحكم بتعويض جزافي بما يتنافى والقانون المذكور أعلاه. فلا يجوز التذرع بقاعدة الحكم بما لم يطلب أو أكثر أو أقل مما طلب، فيكفي خاصة عند النظر في الدعوى من طرف القضاء أن تتقدم الضحية أو ذوي حقوقها، ويتأسسوا كأطراف مدنية والمطالبة بحقوقهم حتى ولو لم يتم تحديدها<sup>2</sup>.

لقد حدد الأمر المذكور أعلاه الأشخاص اللذين لهم الحق في طلب التعويض وذكرهم على سبيل الحصر، وهم: الأب، الأم، الزوج أو (الأزواج)، الأبناء القصر، والأشخاص اللذين هم تحت كفالته بمفهوم الضمان الاجتماعي، ويضاف إليهم الأبناء البالغين في التعويض عن الأضرار المعنوية<sup>3</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة وفاة ولد قاصر يلتمس الإخوة والأخوات الحكم على حارس المركبة المتسببة في الحادث تحت ضمان مؤمنه في حالة وجود عقد تأمين وقت الحادث، تعويضاً عن الضرر المعنوي اللاحق بهم جراء هلاك الضحية. وتستجيب بعض الجهات القضائية لطلبهم وتؤسس قضاءها على مبدأ تعويض الأضرار المنصوص في المادة 124 من القانون المدني، وبالتالي تتفادى تطبيق مقتضيات الأمر رقم 74-15، كون أن هذه المقتضيات تنص على جبر الأضرار المادية فقط، ونظراً لوجود الضرر المعنوي الذي يعاني منه ذوو حقوق المصاب، فإنه يحق للقاضي أن يلتجأ إلى نصوص قانونية غير النصوص الواردة في الأمر 74-15 حتى يتسنى له إصلاح الضرر

<sup>1</sup> - راجع المادة 16 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31.

<sup>2</sup> - يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 17 .

<sup>3</sup> - أنظر ملحق الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31، المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم .

المعنوي الثابت ثبوتاً قطعياً والذي لا يمكن إنكاره. غير أنه على إثر طعون بالنقض في تلك الأحكام فقد أبطلتها المحكمة العليا لكونها خالفت نصاً قانونياً داخلياً، وهو الأمر السابق ذكره، لا سيما في المقطع الثامن من ملحقه، والذي لم ينص على أي تعويض لفائدة إخوة الهالك سواء كانوا قصراً أو راشدين. وأن قضاة الموضوع مقيدون بما جاء في الأمر 74-15، وليست لهم أي سلطة للخروج عن إطار هذا النص<sup>1</sup>.

كما أنه حصر الأضرار الموجبة للتعويض والتي تتمثل في: المصاريف الطبية والصيدلانية، العجز المؤقت عن العمل، العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل، ضرر الوفاة، مصاريف الجنازة، ضرر التألم، الضرر المعنوي، والضرر الجمالي<sup>2</sup>.

ويتم تحديد التعويض المستحق للضحايا أو لذوي حقوقهم إما على أساس الدخل المهني عند تاريخ الحادث، أو على أساس الأجر الشهري الصافي عند تاريخ الحادث، أو على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، وذلك طبقاً لنصوص المواد 16، 17 مكرر 2 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم<sup>3</sup>.

ومنه لا يجوز أن يتم تحديد التعويض على أساس ما كان يتلقاه الضحية أو ذوي حقوقهم من منح<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد طالب، المرجع السابق، ص 323.

<sup>2</sup> - للتفصيل أكثر أنظر/ سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص ص 334-339. كذلك أنظر/ ملحق الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31، المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم .

<sup>3</sup> - راجع المواد 16، 17 مكرر 2 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31، وكذلك الجدول الملحق به.

- أنظر كيفية حساب التعويضات لذوي حقوق الضحية بموجب أحكام قضائية:

- حكم صادر عن محكمة بوسعادة، مجلس قضاء المسيلة، قسم الجنج، بتاريخ 2016/04/18 تحت رقم 16/00436 ( أنظر الملحق رقم 05 )

- حكم صادر عن محكمة بوسعادة، مجلس قضاء المسيلة، القسم المدني، بتاريخ 2016/06/14 تحت رقم 16/1127 ( أنظر الملحق رقم 06 )

<sup>4</sup> - وفي ذلك قضت المحكمة العليا في قرار صادر عنها بتاريخ 2002/05/21، ملف رقم 273695 ( غير منشور ) جاء فيه " حيث أن الشهادتين المحررتين من خزينة ولاية باتنة للسيدة... تخص الضحية، واحدة بمبلغ 14200 دج والأخرى بمبلغ 3000 دج في الشهر. وحيث أن هذه المنح لا تمثل دخل مهني أو أجرة وبالتالي كان على المجلس أن يأخذ بالأجر الوطني الأدنى المضمون الساري المفعول وقت الحادث، وفي دعوى الحال فإن الطرف المدني لم يقدم إلى

كما لا يجوز أن يجمع المتضرر بين التعويض المحدد بمقتضى التشريع الخاص بحوادث العمل والتعويض المنصوص عليه بموجب الأمر المحدد لنظام التعويض عن حوادث المرور، وذلك طبقاً للقواعد العامة التي تقضي أنه لا يجوز الاستفادة من تعويضين عن ضرر واحد، وطبقاً لنص المادة 10 من الأمر رقم 74-15<sup>1</sup>. وهذا ما جاء في قرار للمحكمة العليا بتاريخ 1992/05/11 " حيث الثابت أن الحادث المتضرر منه يكتسي طابع حادث شغل وعلى أساسه سدد صندوق الضمان الاجتماعي للمطعون ضده معاشاً دورياً، استرجعه الصندوق فيما بعد من الشركة المؤمنة للمركبة المتسببة في الحادث -طبقاً للقانون- فإن قرار القاضي بصرف المطعون ضده لتنفيذ الحكم الجزائي للحصول على الفارق المالي المتبقي حسب دعواه رغم استلامه على شكل معاش دوري من الصندوق فإن قضاة الموضوع بهذا الرأي قد أخطأوا، ويتعين إبطال قرارهم جزائياً وبدون إحالة لأنه لم يبق أي شيء للفصل فيه " <sup>2</sup>.

بمعنى أنه في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى وفاة رب العائلة وثبت أن هذا الأخير كان في مهمة وتم التصريح بالحادث على أساس أنه حادث عمل، ففي هذه الحالة لا يمكن لذوي حقوق الضحية أن يستفيدوا من منحة وفاة عائلهم بسبب حادث مرور وفي آن واحد يستفيدون من تعويض من لدن شركة التأمين. إلا أن المشرع أورد استثناء في الفقرة الثانية من المادة العاشرة المذكورة أعلاه وهو أنه في حالة ما إذا كان الحادث يمكن أن يسبب تقادم العجز الدائم التام والنهائي للضحية نتيجة حادث سابق فإن شركة التأمين المسؤولة مدنياً أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة، ملزمان بتحمل آثار هذا التقادم <sup>3</sup>.

المناقشة كشف أجرة أو دخل مهني، فكان على المجلس أن يأخذ بالأجر الوطني الأدنى المضمون". أشار إليه/ يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 18.

<sup>1</sup> - تنص المادة 10 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على أنه " إن التعويض المنصوص عليه في المواد السابقة لا يمكن أن يجمع مع التعويضات التي يمكن أن يستوفيهها نفس الضحايا بعنوان التشريع المتعلق بالتعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية " .

<sup>2</sup> - قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 1992/05/11، ملف رقم 76892، منشور بالمجلة القضائية لسنة 1994، العدد الأول، ص 25 .

<sup>3</sup> - يوسف دلاندة، المرجع نفسه، ص ص 14، 15 .

وإذا كان الأمر رقم 15-74 حدد مسبقاً نوعية التعويضات وقدرها في الجدول الملحق بالأمر، فإن هذا لا يعني أن المشرع قد أزال للقاضي صلاحية الفصل في المنازعات وممارسة حق المراقبة المخول له قانوناً على تطبيق النصوص، إذ لا يجوز للقاضي صرف الأطراف إلى شركة التأمين للحصول على التعويض، لكون أن امتناع القاضي عن إيجاد حل للنزاع وصرف الأطراف إلى شركة التأمين يعتبر خرقاً للقانون<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني

#### تقدير التعويض في النقل عبر السكك الحديدية

طالما أنه لا يوجد نص خاص يحدد التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية، وطالما أن القانون التجاري عند تناوله لعقد نقل الأشخاص جاء خالياً من أي تنظيم لأحكام التعويض وكيفية تقديره، فإنه يتعين على القاضي عند تقديره لقيمة التعويض تطبيق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

#### أولاً- التعويض طبقاً للقواعد العامة:

إذا قامت المسؤولية المدنية للناقل استقل قاضي الموضوع بتقدير التعويض الذي يجب دفعه للمضرور أو ورثته جبراً للضرر الحاصل سواء كان مادياً أو معنوياً طبقاً لنص المادتين 182، 131 ت. م. ج<sup>2</sup>، وعلى القاضي أن يراعي ظروف المضرور الشخصية، كما هو متفق عليها فقهاً وقضاءً. أي أن ينظر إليه نظرة شخصية لا نظرة مجردة، ويقدر مدى تأثير الفعل الضار عليه ومدى ما سبب له من ضرر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 101 .

<sup>2</sup> - تنص المادة 182 ت. م. ج على ما يلي " إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب... وإذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

- تنص المادة 131 ت. م. ج " يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقاً لأحكام المادتين 182، 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملابسة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير".

<sup>3</sup> - مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 122 . كذلك أنظر/ منير قزمان، المرجع السابق، ص 90 .

إن التعويض عن الضرر المادي الذي يتحصل عليه المضرور يجب أن يكون جبرا لكل ضرر أصابه، ويشمل ما لحقه من خسارة وما فاته من كسب. ويدخل في العنصر الأول تكاليف العلاج التي تكبدها المصاب، وتشمل هذه التكاليف مصاريف الجراحة والإقامة في المستشفى ونقل الدم...، وكذلك المصاريف القضائية والرسوم، وأتعاب المحامين التي أنفقها المسافر عند رفع دعواه على الناقل. ويرى الفقه الراجح أن الأجهزة الإضافية التي تغدو ضرورية للمصاب كالكروسي المتحرك يدخل في الخسارة التي لحقته وبالتالي يجب التعويض عنه. أما الكسب الفائت فيشمل خسارة العمل وكل ما كان للمسافر المصاب أن يحصل عليه لو لم يتعرض للإصابة<sup>1</sup>.

وإن كان المبدأ يقضي بأن يكون التعويض جبرا بقدر الامكان لكل ضرر أصاب المضرور إلا أنه يرد على هذا المبدأ قيد، وهو أن المدين لا يلزم إلا بالتعويض عن الضرر المباشر دون الضرر غير المباشر.

فالتعويض يقتصر على الأضرار التي تعتبر نتيجة مباشرة للإخلال بالالتزام، أي أنه نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخير فيه ويكون كذلك إذا لم يكن في استطاعة الناقل أن يتوقاه ببذل جهد معقول. كما يرد على هذا المبدأ قيد آخر بالنسبة للمسؤولية العقدية وهو أن يقتصر التعويض على الضرر المتوقع دون الضرر غير المتوقع، لكن بشرط أن لا يرتكب الناقل غشا أو خطأ جسيما. فإذا ارتكب الناقل غشا أو خطأ جسيما فإنه يكون مسؤولا عن الضرر المتوقع والضرر غير المتوقع. ويبرر ذلك أن المتعاقدين لم يتعاقدا إلا على ما يتوقعانه من ضرر في ذلك الوقت، أما الضرر الغير متوقع يكون خارجا عن نطاق العقد فلا تعويض عنه<sup>2</sup>.

ويرى الدكتور أحمد عبد الرزاق السنهوري أن تبرير قاعدة قصر التعويض في المسؤولية العقدية على الضرر المتوقع دون الضرر غير المتوقع باستثناء حالة الغش والخطأ الجسيم، مرده أن الأصل في المسؤولية العقدية أو التقصيرية وجوب التعويض عن الضرر المباشر بأكمله، حتى ولو كان غير متوقع، ذلك أن المدين مسؤول عن كل

<sup>1</sup> - معمر ولد محمد سالم، المرجع السابق، ص 101 .

<sup>2</sup> - مكيد نعيمة، المرجع السابق، ص ص 123، 124 .

الضرر، فهو الذي أحدثه بخطئه. إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد. فإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها. وقد افترض القانون أن هذه الإرادة قد انصرفت على جعل المسؤولية عن الضرر مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا المقدار يمكن أن يفترض افتراضاً معقولاً أن المدين قد ارتضى ذلك. ويكون هذا الافتراض المعقول بمثابة شرط اتقائي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها على مقدار معين هو مقدار الضرر المتوقع. ولكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالي غش المدين وخطئه الجسيم أصبح المدين في هاتين الحالتين ملتزماً بالتعويض عن كل ضرر متوقعا كان أو غير متوقع لأنه راجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الاتقائي الذي يعدل من مقدار المسؤولية<sup>1</sup>.

ويرى الدكتور عادل علي عبد الله المقدادي بأنه بخلاف الأضرار الحاصلة بسبب التأخير أو فقدان أو تلف الامتعة، فإنه عند تقدير التعويض عن الأضرار الحاصلة بسبب الإصابة الجسمية فيجب الأخذ بالأضرار المتوقعة وغير المتوقعة، كما هو مقرر في المسؤولية التقصيرية، لأنه من غير المعقول أن يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر المتوقع وغير متوقع، في حالة دهسه أحد الأشخاص، وتعرض هذا المصاب لضرر. ولكن يكون هذا الناقل مسؤولاً فقط عن تعويض الضرر المتوقع في حالة تعرض راكب عنده لإصابة جسمية، لأن كلا الضررين حدثا بفعل الناقل، والعدالة تأبى أن يكون تمييز بين هاتين الحالتين. يضاف إلى ذلك أن المسافر يكون في مركز أقوى مع الناقل من ذلك الشخص الذي تعرض للدهس، باعتباره متعاقد مع الناقل. وقد أخذ بهذا الرأي كذلك جانب من الفقه ورأى بضرورة التعويض عن الضرر المتوقع وغير المتوقع في حالة تعرض المسافر إلى ضرر أثناء عملية النقل<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص ص 102، 103 .

<sup>2</sup> - من هذا الرأي سعد واصف، صلاح الدين قوره، رينيه روديير، حسن الخطيب. نقلاً عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 259، 260، 260، تهميش ص 260. كذلك أنظر/ مكيد نعيمة، المرجع السابق، ص 125.

وقد ساير المشرع الجزائري أغلب القوانين المدنية العربية<sup>1</sup> التي تجيز التعويض عن الضرر الادبي بنصوص صريحة في اطار المسؤولية العقدية وذلك في نص المادة 182 مكرر والتي جاء فيها " يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة". ويجب تقدير الآلام النفسية التي يتعرض لها المصاب في ضوء أهمية الإصابة والمدة اللازمة للشفاء منها، مع الأخذ بعين الاعتبار سن المتضرر.

وعادة ما يتلزم الضرر الأدبي مع الضرر المادي. فعندما يصاب الشخص في حادث فإنه تلحقه أضرار مادية تتمثل في مصاريف العلاج أو فقد أجره مدة انقطاعه عن العمل، ويلحقه أيضا ضرر أدبي يتمثل فيما عاناه من آلام جراء الحادث، وبناء على ذلك فإن قاضي الموضوع هو الذي يستقل بتقدير التعويض الذي يجب دفعه للمضور جبرا للضرر اللاحق به سواء كان ماديا أو معنويا وهذا بالاعتماد على القواعد العامة مع مراعاة ظروف المضور الشخصية أي بالنظر إلى حالته الصحية والعائلية والمالية وغيرها<sup>2</sup>.

والتعويض قد يكون عينيا أو نقديا ولا يعقل أن يكون عينيا عن الأضرار المادية أو المعنوية كما هو الحال بالنسبة لحوادث النقل أين يمس الحادث جسم المسافر، وهذا يفسح المجال للقاضي أن يمنح للمسافر المضور أو ذوي حقوقه تعويضا نقديا يدفع مرة واحدة أو في شكل أقساط دورية طبقا لنص المادة 132 ت. م. ج<sup>3</sup>.

ويشترط في الضرر الموجب للتعويض أن يكون اخلايا بحق أو مصلحة مشروعة، كالاعتداء على حياة الشخص أو سلامة جسمه. وأن يكون محققا، ويكون كذلك إذا كان حالا أي وقع فعلا ومثال ذلك أن يصاب المسافر بعاهة مستديمة نتيجة حادث نقل. كما يكون الضرر محققا إذا كان مستقبلا، أي أنه لم يقع في الحال لكنه محقق الوقوع في

<sup>1</sup> - منها قانون الالتزامات والعقود الموريتاني، والقانون المدني الليبي، والمصري، أنظر/ معمر ولد محمد سالم، المرجع السابق، ص 102 .

<sup>2</sup> - مكيد نعيمة، المرجع السابق، ص 129 .

<sup>3</sup> - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 88 .

- تنص المادة 132 ت. م. ج على ما يلي " يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف ويصح أن يكون التعويض مقسما، كما يصح أن يكون ايرادا مرتبا، ويجوز في هاتين الحالتين الزام المدين أن يقدم تأمينا ...".

المستقبل ومثاله تعويض المضرور عن التعطل عن العمل مستقبلا بسبب العجز الكلي. وإذا كان الضرر محقق الوقوع في المستقبل لكنه محتمل فحسب فلا يمكن المطالبة بالتعويض عنه قبل تحققه<sup>1</sup>.

فمتى توافرت شروط قيام المسؤولية المدنية فلقاضى الموضوع سلطة واسعة في تقدير التعويض، وتكييف الوقائع المادية، خاصة فيما يتعلق بالأضرار الحاصلة للضحية، ولا يخضع القاضي في تقديره للتعويض لرقابة المحكمة العليا، في حين يدخل في سلطتها التكييف القانوني لهذه الوقائع. ففي كثير من الأحيان تستعين المحكمة للفصل في النزاع بالخبراء في الأمور الفنية البحتة، ولا سلطة للمحكمة العليا إلا فيما يتعلق بالعناصر المكونة للضرر. وفي هذا الإطار صدر قرار عن المحكمة العليا بتاريخ 14/07/1999 جاء فيه " حيث أنه عند ثبوت مسؤولية سائق القطار عن الأضرار اللاحقة بالضحية وجب على قضاة الموضوع ذكر العناصر الموضوعية التي تساعد في تحديد التعويض بدقة وتفصيل، مثل سن الضحية، مهنتها، راتبها، ونوع الأضرار اللاحقة بالمستحقين للتعويضات"<sup>2</sup>.

### ثانيا- مدى تطبيق الأمر 15/74 في تقدير التعويض:

سبق الإشارة أن إلزامية التأمين الواردة بنص المادة 03 من الأمر 15-74 لا تطبق على النقل بالسكك الحديدية. لذلك فقد تضارب العمل القضائي في أحكامه وقراراته، فهناك أحكام تستند في تقدير التعويض إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، وعليه فإن القاضي يتوصل لتحديد مبلغ التعويض المستحق للضحية بصفة جزافية. وبما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير مؤمنة عن الحوادث، وتدفع التعويض من ميزانيتها الخاصة، فقد بالغ القضاة في تحديد مبلغ التعويض المحكوم به للضحية، وهو ما جاء في قرار للمحكمة العليا بتاريخ 01/06/1996، غرفة الجرح

<sup>1</sup> - مكيد نعيمة، المرجع السابق، ص 127 . كذلك انظر/ معمر ولد محمد سالم، المرجع السابق، ص 100، 101.

<sup>2</sup> - قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 14/07/1999، ملف رقم 183066 ( غير منشور ). نقلا عن/ بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 87.

والمخالفات، (غير منشور) "حيث أنه في قضية الحال فان الحادث الذي أدى بوفاة الضحايا لا يطبق عليه الأمر رقم 15-74<sup>1</sup>.

إلا أنه ومن جهة أخرى فإن بعض الأحكام تستند في تقدير التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية الى أحكام الأمر رقم 15-74، وفي ذلك قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1987/12/29، الغرفة الجنائية، جاء فيه " لكن حيث ينبغي التذكير أنه منذ إصدار الأمر رقم 15-74 والمراسيم التطبيقية له فإن خطأ الضحية لا يلعب أي دور لتعويضها من جراء الأضرار الجسمانية لحوادث المرور. وحيث أنه إذا كانت الزامية التأمين غير مطبقة على حوادث النقل بالسكك الحديدية فإن الإشارة إلى المادة 138 من ت. م غير مؤسس باعتبار أن القانون الخاص 15-74 يعد تطبيقاً للقانون العام"<sup>2</sup>. كما أيد مجلس قضاء البويرة حكم صادر عن محكمة الأخرية بتاريخ 2005/12/10 أين تم إدانة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية على أساس أن الباب كان مفتوحاً، وبموجبه تم منح تعويض لذوي حقوق الضحية القاصر على أساس الملحق والجدول المرفق بالأمر رقم 15-74<sup>3</sup>.

يلاحظ إذن وجود تناقض في الأحكام والقرارات القضائية فيما يتعلق بتقدير التعويض في حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، فهناك قرارات طبقت الأمر رقم 15-74 المعدل والمتمم، وهناك قرارات أسست منح التعويض على القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، وذلك رغم صراحة نص المادة 03 من الأمر رقم 15-74 .

ومن الآثار التي تترتب على تطبيق الأمر رقم 15-74 في تعويض ضحايا حوادث النقل بالسكك الحديدية هو حصر ذوي حقوق الضحية في الأشخاص الذين نص عليهم هذا الأمر وهم الزوج أو الأزواج، الوالدين، الأبناء القصر، ومن هم تحت كفالته، والأبناء البالغين في التعويض عن الأضرار المعنوية، مما يعني استثناء الاخوة والأخوات والأبناء

<sup>1</sup> - نقلا عن/ زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 146 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص ص 126، 127 .

<sup>3</sup> - نقلا عن/ بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 89 .

البالغين من الحصول على التعويض. كما يتم الاعتماد على الأجر أو الدخل المهني للمضروب، أو الأجر الوطني الأدنى المضمون كأساس لحساب التعويض، طبقا لما هو محدد في ملحق هذا الأمر.

## المطلب الثاني

### حالات إعفاء الناقل من التعويض

مسؤولية الناقل التعاقدية تنشأ عن إخلاله بأحد الالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل، والذي يترتب عنه حصول ضرر للمسافر أثناء تنفيذه، فيطالب بتعويضه عن هذا الضرر، غير أن الناقل يمكن له مواجهة المسافر بأسباب يستهدف منها إعفاؤه من المسؤولية كليا أو جزئيا، فيكون له أن ينازع المسافر ويحتج عن طريق أسباب دفع المسؤولية، هذه الأخيرة قد يتولى القانون تحديدها بنصوص مقيدة وذلك بإثباته السبب الأجنبي ( الفرع الأول )، ولكن هل يمكن للناقل وضع شروط في عقد النقل بموجبها يعفي نفسه من المسؤولية عن حدوث ضرر وقع للمسافر؟ ( الفرع الثاني ) .

## الفرع الأول

### انقطاع العلاقة السببية

يعتبر التزام المدين بضمان السلامة في عقد النقل التزام بتحقيق نتيجة، وليس بذل عناية، فلا يستطيع أن يدفع مسؤوليته ببذل العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر، وليس أمامه إلا قطع العلاقة السببية بين خطئه والضرر الواقع وذلك بإثبات السبب الأجنبي، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 63 ت. ت<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - تنص المادة 63 ت. ت. ج على ما يلي: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر".

- نص المشرع المصري على حالات الإعفاء من المسؤولية في نص المادة 266 من قانون التجارة رقم 99/17 والتي جاء فيها " لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر".

- يلاحظ أن المشرع الجزائري في نص المادة 63 المذكورة أعلاه أنه لم ينص على فعل الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته تجاه المسافر.

وعلى اعتبار أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة، فطبقاً لقواعد المسؤولية العقدية فإن خطأ الناقل مفترض، وهذا ما جعل القضاء الفرنسي يكتفي بأن يثبت المسافر أن الضرر الذي أصابه كان أثناء تنفيذ عملية النقل، فإذا ما أثبت ذلك كان غير ملزم بإقامة الدليل على سبب إصابته ولا حتى إثبات علاقة السببية بين الحادث والنقل، حتى ولو كان سبب الحادث مجهولاً<sup>1</sup>. وعليه فلا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي، وذلك بإثبات حدوث ضرر للراكب نتيجة لقوة قاهرة، أو خطأ المسافر، أو خطأ الغير.

#### أولاً- القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ:

ان اعتبار القوة القاهرة والحادث المفاجئ<sup>2</sup> كسبب من أسباب دفع المسؤولية عن الناقل، محل خلاف في الفقه والقانون، من حيث الاقتصار عليهما كحالة واحدة، لا فرق بينهما في دفع المسؤولية، أو ضرورة التمييز بينهما والإبقاء على القوة القاهرة دون الحادث المفاجئ لدفع المسؤولية.

وفي هذا الشأن انقسم الفقه إلى رأيين، فذهب أصحاب الرأي الأول للقول إلى عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ من حيث اعتبار كل منهما سبباً أجنبياً يعتمد عليه الناقل في دفع مسؤوليته، ويشترطون في السبب الأجنبي أن لا يمكن توقعه ولا

<sup>1</sup> - محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 58 .

<sup>2</sup> - أغلب التشريعات لم يرد فيها نص صريح خاص بتعريف القوة القاهرة والحادث المفاجئ، وقد ترك ذلك للفقه والقضاء. فيعرف الأستاذ مازو القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ بأنها حادثة مجهولة، غير متوقعة، وغير ممكنة الدفع، ويعرفها الأستاذ لبيب بأنها حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه يؤدي مباشرة إلى حدوث الضرر. وعرفها الأستاذ عاطف النقيب بأنها الحدث الذي ليس بالإمكان عادة توقعه أو ترقيبه ولا بالمستطاع دفعه أو تلافيه والذي يحصل من غير أن يكون للحارس يد فيه أو للشيء دخل به، فيكون بمصدره خارجاً عن هذا وذاك. للتفصيل أكثر أنظر/ كيحل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق، تلمسان، الجزائر، 2007/2006، ص 117، 118.

باستطاعة الناقل دفعه، بحيث يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، سواء كان ذلك قوة القاهرة أو حادث مفاجئ<sup>1</sup>.

ويذهب البعض منهم للقول بأن القوة القاهرة تدل على استحالة دفع الحادث، بينما الحادث المفاجئ يدل على عدم امكانية توقعه وكليهما يؤديان الى نفس النتيجة فتنتفي عن الناقل مسؤوليته في الأحوال التي يرجع فيها سبب الحادث الى فعل الطبيعة كالزلازل، أو إلى وقوع حادث مفاجئ كانفجار رجل القطار أو خروجه من القضبان<sup>2</sup>.

غير أن هذا الرأي انتقد من حيث أنه لا يستند الى أساس منطقي سليم، وأنه لا مناص من وجود عدة فروق ما بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ تحمل كل منهما تعبيرا يختلف عن الآخر.

وقد فرق أصحاب الرأي الثاني بين القوة القاهرة والحادث الفجائي. ويرون أنه يحق للناقل دفع مسؤوليته إذا نجم الحادث عن قوة القاهرة، أما اذا كان سببه حادث مفاجئ، فالناقل يتحمل ما يصيب الراكب من أضرار. وعندهم أن القوة القاهرة التي تنفي مسؤولية الناقل هي الحادث الخارجي الذي لا يمكن توقعه من قبل الناقل، وليس باستطاعته تفاديه، بحيث يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلا، كحوادث الطبيعة منها الزلازل، الفيضانات، الحروب، وأمر السلطة<sup>3</sup>.

أما الحادث المفاجئ فهو أمر ينتج من ذات الشيء، أي أداة النقل، ولا ينتج عن فعل خارجي، وبما أنه يتصل بنشاط الناقل فلا يمكن أن يعفيه من المسؤولية، حتى وإن لم يكن متوقعا أو غير ممكن السيطرة عليه. ولهذا فالحوادث الفجائية لا تشكل قوة القاهرة طالما أنها حوادث متعلقة بواسطة النقل وليست خارجة عنها، ويمكن التغلب عليها ولو

<sup>1</sup> - من أصحاب هذا الرأي مصطفى كمال طه، سليمان مرقص، ابراهيم عساف، السنهوري، اكثم أمين الخولي، نقلا عن/عادل علي عبد الله المقداي، المرجع السابق، ص 190. كذلك أنظر/ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 90.

<sup>2</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، المرجع السابق، ص 64 .

<sup>3</sup> - نقلا عن/ العربي بلحاج، المرجع السابق، ص 292 .

بصعوبة، إذا ما كان هناك استعداد من طرف الناقل، ومثال ذلك كسر مقود السيارة، أو تعطل آلة الوقوف أو وفاة السائق وهو على عجلة القيادة<sup>1</sup>.

ان هذه التفرقة بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ لا تخلو من الصحة، وقد كان القصد من المناداة بها الحد من حالات القوة القاهرة وتوسيع مسؤولية الناقل<sup>2</sup>.

وكننتيجة لذلك يشترط في القوة القاهرة كسبب أجنبي يعفي الناقل من المسؤولية توافر العناصر التالية:

### 1- عدم إمكانية التوقع :

يعتبر عدم التوقع من أهم العناصر التي يجب توافرها في القوة القاهرة. وعموماً يعتد بعدم التوقع المطلق لا النسبي، فإذا تمكن توقع الحادث حتى ولو استحاله دفعه لا نكون أمام قوة القاهرة، وبالتالي لا يمكن اعتباره سبباً معفياً من المسؤولية. كما أن هذا المعيار موضوعي وليس ذاتي، فيصرف النظر عن مقدرة الناقل الشخصية، فينظر إلى الاستحالة من جهة مقدرة غيره من الناقلين إذا وضعوا في ظروف خارجية مماثلة لظروف الناقل. والمعيار الموضوعي ينظر إليه وقت وقوع الحادث في المسؤولية التصويرية ووقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية<sup>3</sup>.

### 2- عدم إمكانية الدفع :

وهو عنصر مستقل عن عدم إمكانية التوقع، فقد يكون الحادث متوقعاً ولكن لا يمكن دفعه، وبالتالي لا يمكن اعتباره قوة القاهرة أو حادث مفاجئ، وكذلك لا تعتبر قوة

<sup>1</sup> - عادل علي عبد الله المقداوي، المرجع السابق، ص 192.

<sup>2</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 317.

- وقد أخذ بهذه التفرقة المشرع المصري في قانون التجارة الجديد في نص المادة 214 والتي جاء فيها " لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها، أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر. كذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية " انظر/ المرجع نفسه، ص 317 .

<sup>3</sup> - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 60 .

قاهرة أو حادث مفاجئ إذا كان من المستحيل توقعه وبالإمكان دفعه. كما أنه معيار موضوعي كما هو معمول به في عنصر عدم إمكانية التوقع<sup>1</sup>.

### 3- الصفة الخارجية أو الأجنبية عن الشيء :

ويشترط في القوة القاهرة كسبب أجنبي يعفي الناقل من مسؤوليته أن تكون خارجية عن فعل الناقل ونشاطه. فإذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر للمسافر غير خارجي وإنما مما يستدعيه نشاط الناقل فيعتبر حادثاً فجائياً يستطيع الناقل تداركه باستعماله أعمالاً مرهقة أو عسيرة تستبعده، وعليه يسأل عليه الناقل ولا تنتفي مسؤوليته<sup>2</sup>.

فإذا وقع حادث قطار تبين أن سببه هو خروج العجلة عن السكة، فإن هذا لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة، لأن العيب في القطار وكان بإمكان الناقل تفاديه بالتأكد من سلامة القطار ومراقبته جيداً قبل الانطلاق. أما في حالة سقوط صاعقة تؤدي إلى إتلاف السكة مما يتسبب في حادث فإن ذلك يعد من قبيل القوة القاهرة الخارجية التي لا يمكن دفعها أو توقعها<sup>3</sup>.

وقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية قوة القاهرة تنتفي معها مسؤولية الناقل انهيار جسر تحت القطار بسبب فيضان مفاجئ للنهر المار تحته. في حين أن محكمة باريس لم تعتبر قوة القاهرة تنتفي مسؤولية الناقل الرياح الشديدة، طالما أنه بالإمكان تجنبها<sup>4</sup>.

ويثور التساؤل في حالة اقتران القوة القاهرة بخطأ الناقل في إحداث الضرر، سواء كان سابقاً لها، أو معاصراً لها، أو كان لاحقاً، فهل تنتفي مسؤولية الناقل؟ فقد اتجهت محكمة النقض الفرنسية إلى إعفاء الناقل جزئياً من المسؤولية إذا كانت القوة القاهرة ليست السبب الوحيد في إحداث الضرر، لكن سرعان ما هجرت موقفها نتيجة للتطور الحديث لمجريات الأمور، ولم يعد اشتراك القوة القاهرة وفعل المسؤول يؤديان إلى تجزئة

<sup>1</sup> - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 60 . كذلك/ مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 604. أنظر كذلك/ الملحق رقم 2 .

<sup>2</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 65 .

<sup>3</sup> - زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 105 .

<sup>4</sup> - نقلاً عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 193 .

المسؤولية. فإذا كان الضرر يرجع سببه إلى خطأ المسؤول وإلى القوة القاهرة فإن الأخير يعفى من المسؤولية إعفاء كلياً لا جزئياً<sup>1</sup>.

يلاحظ أن المشرع الجزائري في نص المادة 63 ت. ت جعل من القوة القاهرة سبباً أجنبياً يدفع به الناقل مسؤوليته كلياً أو جزئياً، غير أنه لم ينص على الحادث الفجائي، وقد قصد بذلك عدم اعتباره سبباً أجنبياً معنياً للمسؤولية، فلو اتجهت نيته إلى اعتباره سبباً أجنبياً لنص عليه صراحة في النص<sup>2</sup>.

### ثانياً - خطأ المسافر:

يستطيع الناقل دفع مسؤوليته العقدية فيما لو أثبت أن الضرر الناشئ كان بسبب فعل المسافر نفسه. أي أنه في الأحوال التي يلحق الراكب ضرر بنفسه نتيجة إهماله أو تعمده يكون الناقل بعيداً عن المسؤولية متى أثبت ذلك.

ولكن فعل المسافر لا يخول للناقل دائماً دفع مسؤوليته، وذلك في الحالات التي يحدث فيها ضرر للمسافر نتيجة خطأ ارتكبه بنفسه، وكان الناقل قد ساهم من جانبه أيضاً في ذلك بإهمال منه أو إهمال تابعيه، فهذا الحكم يختلف فيما لو كان الضرر ناتجاً عن فعل المتضرر وحده.

وإن كان خطأ المضرور وهو خطأ خاص لأنه خطأ "تجاه نفسه" كما يقال إلا أنه يقدر بنفس المبادئ والقواعد العامة، ويقدر تقديراً موضوعياً تراعى فيه الظروف الخارجية دون الداخلية للمضرور ومسلكه الظاهر. فيجب الرجوع إلى معيار الرجل المعتاد، معيار رب الأسرة المعني بأموره لتقدير متى يكون هناك خطأ من المضرور وعلى ذلك يكون المضرور مخطئاً في كل مرة لا يقوم فيها بالاهتمام واليقظة في المحافظة على سلامته<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 100 .

<sup>2</sup> - أغلب قوانين التجارة أشارت إلى الأسباب التي يحق فيها للناقل دفع مسؤوليته، من بينها القوة القاهرة لكنها لم تنص على الحادث الفجائي، منها قانون التجارة الكويتي، السوري، المصري، وقانون الموجبات والعقود اللبناني، للتفصيل أكثر أنظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 194 .

<sup>3</sup> - مختار رحمانى محمد ، المرجع نفسه، ص 101 .

وخطأ المضرور كالقوة القاهرة يشترط فيه توافر نفس عناصر القوة القاهرة السالف ذكرها لاعتباره سببا من أسباب دفع المسؤولية<sup>1</sup>. وعلى ذلك فإن خطأ المسافر الذي يقدر وفقا للقواعد العامة لا يعفي الناقل كلية من المسؤولية إلا إذا لحقه نعت السبب الأجنبي بعدم إمكان توقعه واستحالة دفعه، فضلا عن رجوع الإصابة إليه وحده بأن كان هو السبب الوحيد في الضرر<sup>2</sup>.

### 1- الإغفاء الكلي لمسؤولية الناقل :

إذا حدث وإن ارتكب المسافر فعلا أدى إلى ايقاع ضرر به شخصيا، فإن ذلك يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية التي يتحمل عبئها. بمعنى أن ارتكاب المسافر لخطأ يسبب ضررا له يجعله يتحمل هو بنفسه هذا الضرر الحاصل، لأن هذا الضرر يرد إلى الشخص الذي أحدثه، فيعفى الناقل بذلك من التعويض شرط أن يثبت أن الضرر الحاصل للمسافر كان نتيجة لفعله وأنه السبب الوحيد في الحادث. لأنه ليس من المنطق القانوني ولا الواقعي أن يحصل المتضرر على تعويض لو كان بخطئه قد وفر الفرصة لحصول الضرر، كما أنه ليس من العدل أن يتحمل الناقل المسؤولية في الوقت الذي لا يسأل فيه المسافر عن ضرر كان ناتجا لخطأ شخص وقع منه<sup>3</sup>.

وقد بلورت بعض الأحكام الفرنسية فعل المسافر في التزام خاص يقع على عاتقه ويقابل التزام الناقل بضمان السلامة، فقررت أن المسافر ملتزم بأن يسهر على سلامته الشخصية، ذلك أن هذين الالتزامين المتقابلين على عاتق الناقل وعلى عاتق المسافر، يتضافران معا لتحقيق نتيجة واحدة وهي وصول المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، فلا يجوز أن يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر، إذا كان هذا الأخير يستطيع أن يتجنب هذا الضرر بقليل من الحرص. على أن ذلك لا يغير من الوضع العام في

<sup>1</sup> - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 63 .

<sup>2</sup> - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 102 .

<sup>3</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 67 .

مسؤولية الناقل العقدية، فعليه دائماً عبء إثبات فعل المسافر وأنه هو السبب في الضرر الذي حدث<sup>1</sup>.

وطالما أن المسافر يتمتع بحرية في الحركة أثناء تنقله، وليس للناقل في هذا الوقت سيطرة كاملة عليه، فيجب عليه أن يعني بسلامة نفسه. فأغلب الفقهاء يقررون بأنه في حالة ثبوت خطأ الضحية بأن كان هو السبب الوحيد في حدوث الضرر فإن الناقل يعفى من المسؤولية كاملة<sup>2</sup>.

وقد جاء في تسبيب حكم أصدرته محكمة باريس بأنه "حيث أن خطأ الضحية يكون أحد أسباب إعفاء الناقل إذا كان هذا لم يستطع توقعه أو منعه، وتبعاً لهذا تخلص شركة السكك الحديدية من المسؤولية إذا نجحت في إقامة الدليل أن الضحية كانت قد ارتكبت إهمالاً أو عدم الاحتياط وكان السبب الوحيد في الضرر ولم يكن في مقدورها أن تدفعه". كما قضت محكمة النقض الفرنسية بعدم مسؤولية الناقل عن وفاة أحد المسافرين الذي سقط من عربة القطار أثناء وقوعه على مقربة من بابها نتيجة هزة عادية وقعت لحظة وصل القطار بالعربات حيث كان يراه يقترب منها وكان يتوقع الصدمة التي تحدث نتيجة لذلك، ذلك أن المسافر في هذه الحالة يتمتع بحرية الحركة أثناء انتقاله وليس للناقل في هذا الوقت سيطرة كاملة عليه، وعلى المسافر في هذه الحالة الاعتناء بسلامة نفسه<sup>3</sup>.

كما قضت محكمة لموفيل بفرنسا أن المسافر الذي يجتاز السكة الحديدية ولا يحترم اللوائح ويتعرض لحادثة، فإن شركة السكك الحديدية رغم افتراض مسؤوليتها فإنها تعفى من المسؤولية لأنها قد اتخذت تدابير وإجراءات تحذر الركاب من مغبة قطع الخطوط الحديدية عن طريق الاعلانات. ويتجلى عندئذ أن خطأ الضحية في حالة مخالفتها للوائح التنظيمية عند الصعود أو النزول من القطار قد يتخذ خطأ المضرور صورة أخرى في حالة إهماله أو عدم احتياطه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 409 .

<sup>2</sup> - نقلاً عن/ مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 103 .

<sup>3</sup> - نقلاً عن/ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 161، 162 .

<sup>4</sup> - نقلاً عن/ مختار رحمانى محمد، المرجع نفسه، ص 103 .

وبالنسبة للقضاء الجزائري فقد نفت المحكمة العليا المسؤولية عن الشركة الوطنية للسكك الحديدية عن حادث سقوط الضحية من القطار عند محاولتها النزول منه أثناء سيره على أساس مخالفتها المادة 33 فقرة 04 من قانون 35/90<sup>1</sup>.

وقد تشدد القضاء عادة مع الناقل ويميل إلى أن يمنح التعويض على عاتقه آخر الأمر. فقد تشددت المحاكم الفرنسية عادة في قبول خطأ المسافر كسبب من أسباب إعفاء الناقل وتلتمس له المعاذير. فقد طلبت من الناقل أن يثبت خطأ ظاهر أو متميز من جانب المسافر، فلا يكفي الخطأ التافه أو الخطأ غير الملحوظ، وتتطلب أن تكون رابطة السببية بين فعل المسافر والضرر الذي أصابه رابطة واضحة ومتميزة. وأن يضع الناقل التحذيرات اللازمة في أماكن ظاهرة في محطات القيام أو الوصول أو في وسائل النقل ذاتها، فقد افترض القضاء أن المسافر لا يكون ملما بكل ما يجب عليه اتباعه، على الأخص في فتح الأبواب أو النوافذ أو في عبور الرصيف. فإذا ارتكب المسافر خطأ في استعمال هذه الأشياء كان الناقل مع ذلك مسؤولاً إذا لم يكن قد أخذ ما يكفل تنبيه المسافر<sup>2</sup>.

والأمر كذلك على وجه أعم فيما يتعلق بإثبات السبب الأجنبي الذي يعفي الناقل من المسؤولية، إذ يبدو واضحاً اتجاه القضاء في التشدد وميله إلى إلقاء عبء المسؤولية على الناقل حتى في الحالات التي يتجلى فيها السبب الأجنبي بوضوح. ولا شك أن القضاء سواء في فرنسا أو مصر يهدف من وراء محاولاته الواضحة في نفي شروط السبب الأجنبي هو أن يضمن للمضروب تعويضاً عادلاً يستقر على عاتق الناقل باعتباره الطرف القوي، لصالح المسافر المضروب باعتباره الأضعف، وهو هدف نبيل يتماشى مع الرغبة في الحفاظ على حياة الإنسان وسلامته الجسدية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - نقلا عن/ بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 64 .

- يفرض عقد النقل على المسافر التزاماً هاماً باتباع ومراعاة تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 33 من قانون 35/90 المؤرخ في 1990/12/25 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، والمرسوم التنفيذي له رقم 348/93 المؤرخ في 1993/12/28 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 410 .

<sup>3</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع نفسه، ص ص 410، 412.

## 2- الإعفاء الجزئي لمسؤولية الناقل :

إذا حدث ضرر للمسافر ولم يكن بسبب فعله الوحيد، وإنما قد ساهم معه الناقل في ذلك الضرر، فهذه الحالة لا تعطي للناقل حق دفع مسؤوليته لأن فعل المتضرر لا ينفى المسؤولية عن الناقل إلا إذا استغرق الضرر بأن كان السبب الوحيد في إحداثه. واستنادا إلى ذلك فقد ذهب الفقه والقضاء إلى أن الناقل لا يعفي من المسؤولية العقدية نهائيا عندما يجتمع خطأ الراكب المتضرر مع خطأ الناقل في التسبب في حدوث الضرر الواقع جراء ذلك، فالناقل في هذه الحالة يظل مسؤولا عن الضرر بحسب أهمية وأثر خطئه في الحادث<sup>1</sup>. لأنه من غير المعقول أن يسأل الناقل منفردا عن ضرر اشترك معه في إحداثه المتضرر، كما أنه من غير المنطقي أن يتحمل الراكب لوحده توابع الحادث الذي نتج بخطأ من الناقل أيضا<sup>2</sup>.

ففي هذه الحالة يلتزم الناقل بالتعويض بنسبة الخطأ الذي اشترك فيه، ومنه يكون ملزم بدفع تعويض جزئي للمسافر يقدره القاضي بحسب أهمية وأثر هذا الخطأ الذي أدى إلى وقوع الحادث<sup>3</sup>.

ووفقا لهذه القاعدة فإن محكمة النقض الفرنسية قضت بأن شركة السكك الحديدية لا تسأل إلا جزئيا عن مصرع مسافر كان يقف على حافة الرصيف فصدمه باب عربة القطار الذي كان مفتوحا في أثناء دخوله المحطة لإهمال رجال الشركة إعلان وصول القطار. كما قضت كذلك بمسؤولية الشركة جزئيا لوقوع المسافر الذي انزلت قدمه على

<sup>1</sup> - عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 210 .

<sup>2</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 69 .

<sup>3</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 409 .

- ففي حالة ما إذا اشترك خطأ الدائن والمدين في حدوث الضرر، فيلتزم المدين بالتعويض بنسبة الخطأ الذي اشترك فيه. وفي هذا الخصوص نص المشرع الجزائري في المادة 177 ت. م على ما يلي " يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه " .

سلم العربة بإهمال الحيطرة التي تجب على كل نازل منها، لأن الشركة لم تنظف السلم من الرطوبة التي لحقته في ليلة الشتاء<sup>1</sup>.

### ثالثاً - خطأ الغير:

قد يصاب المسافر بضرر أثناء تنفيذ عملية النقل نتيجة فعل شخص أجنبي عن الناقل، كما لو سقط مسافر أثناء سير وسيلة النقل وأصيب بضرر وكان ذلك نتيجة دفعه من قبل راكب في سيارة أو قطار، فهل يجوز للناقل دفع مسؤوليته استناداً لخطأ الغير<sup>2</sup>؟  
وفعل الغير الذي ينفي المسؤولية عن الناقل يجب أن تتوفر فيه شروط القوة القاهرة وهي عدم إمكان توقعه من قبل الناقل، وأن لا يكون باستطاعته دفعه، وكونه السبب الوحيد في إحداث الضرر. فإذا لم يستطع الناقل إثبات ذلك كان مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - نقلاً عن/ مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 104 .

- ويرى الدكتور عادل علي عبد الله المقدادي أن هذه الحالات التي يشترك فيها الناقل مع الراكب في إحداث الضرر هي في الأصل ناتجة عن إهمال الناقل نفسه، لعدم اتخاذه الاحتياطات الضرورية لتنظيم عملية النقل، كفتح الأبواب أثناء السير، أو بسبب سوء اختيار تابعيه، فغالباً ما تكون حوادث فعل المتضرر بسبب فعل تابعي الناقل. لذلك فلا موجب للتخفيف من مسؤولية الناقل في هذه الأحوال، بل يجب أن تكون مسؤولية الناقل عنها كاملة، لأن تلك الحوادث تعتبر ملازمة لنشاط الناقل ومتوقعة، ويمكن السيطرة عليها ولو بزيادة من الاهتمام والحذر. أنظر/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 211 .

<sup>2</sup> - يقصد بالغير الشخص الأجنبي عن العقد الذي لا يكون المدين مسؤولاً عنه، ومع ذلك يصدر منه فعل يؤدي إلى حصول الضرر إما برمته أو بصورة مشتركة مع فعل الشيء. أنظر/ بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 294. كذلك/ مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 608. وبالتالي يستبعد مستخدم وتابعي الناقل كون الناقل مسؤول عن أعمالهم مسؤولية عقديّة. وبالتالي فإن فعل الغير هو ذلك الفعل الذي يصدر عن شخص أجنبي ويسبب ضرر مباشر للمسافر، والذي به تنتفي مسؤولية الناقل.

<sup>3</sup> - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 129 . كذلك/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 198، 199 . ويؤيد الدكتور عادل علي عبد الله المقدادي من يرى تحميل الناقل مسؤولية الأضرار الناجمة عن فعل الغير بالاعتماد على نظرية الضرر. فما يحدث للمسافر من ضرر بفعل الغير يعتبر نتيجة مباشرة لواقعة النقل وبسببه، كما أن العدالة تقتضي الوقوف إلى جانب المتضرر بتخفيف نتائج الضرر عنه. لأن رجوع المصاب على الغير لا يخلو من صعوبات فقد لا يتمكن من إثبات خطئه، وحتى في حالة إثبات هذا الخطأ فإنه من المحتمل أن يتعرض لإعسار الغير وعدم قدرته على دفع التعويض كاملاً. أنظر/ المرجع نفسه، ص 200.

وإذا كان فعل الغير من الأفعال التي يمكن للناقل أن يتوقعها أو التي كان له أن يتجنبها إذا اتخذ المزيد من الاحتياطات والتدابير التي تحول دون وقوعها، فلا يمكن أن يعفى الناقل من المسؤولية أو أن يتذرع بهذا الفعل لكي لا يتحمل عبء تعويض المسافر المتضرر<sup>1</sup>.

لقد كان الاجتهاد الفرنسي لا يأخذ بعين الاعتبار وصف فعل الغير بصفة القوة القاهرة ليعفي الناقل من المسؤولية، إلا أنه عاد وأوجب توفر هذه الصفة واستقر على ذلك على أساس أن الناقل إذا رأى الفعل الضار الصادر عن الغير وكان بإمكانه تفاديه ولم يفعل اعتبر مخطأ، ويكون خطأه شارك في إحداث الضرر. وإذا تدخل الغير بفعله وحده في إحداث الضرر وكان الفعل غير متوقع، وغير ممكن الدفع فالناقل يعفى اعفاء كلياً من المسؤولية<sup>2</sup>.

وتطبيقاً لذلك فقد قضت محكمة النقض الفرنسية بعدم مسؤولية الناقل عن إصابة المسافرين بسبب خروج القطار عن الخط الحديدي، بعد أن قام بتخريب هذا الخط رجال المقاومة أثناء الاحتلال، وكذلك في حالة إصابة راكب سيارة نتيجة توقف السائق فجأة لتفادي الاصطدام بدراجة تسير أمامه غير منتظمة السير<sup>3</sup>. وفي حكم استئناف محكمة نيم بفرنسا قضت أن انفجار في عربة لم تستطع شركة السكك الحديدية أن تبين أسبابه يجعلها مسؤولة عن الإصابات التي ترتب عليه حتى في حالة رجوعه إلى متفجرات وضعت في العربة لأغراض سياسية لأن حوادث مماثلة سبق وقوعها، وكان على الشركة اتخاذ الاحتياطات المجدية .

وقضى كذلك بمسؤولية الناقل عن الإصابات التي تلحق المسافرين نتيجة تزامهم على عربات السكك الحديدية لأن فعل الغير لا يعتبر سبباً أجنبياً إلا إذا كان لا يمكن

<sup>1</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 71 . كذلك/ مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 609.

<sup>2</sup> - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 69 .

<sup>3</sup> - نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 199 .

توقعه لأن الاندفاع والتسابق أو العنف كثير الحدوث في أوقات الزحام، ومن ثم يتعين على الناقل أن يتوقعه ويتخذ الاحتياطات اللازمة لحماية الركاب منه<sup>1</sup>.

وقد يتداخل الحادث نتيجة فعل الغير مع فعل الناقل أو فعل المسافر، فلا يكون الغير هو سبب الحادث الوحيد، وإنما قد يشترك فعل الغير مع فعل المسافر في حدوث الضرر، وقد يشترك فعل الغير مع فعل الناقل في حدوثه.

### 1- اشتراك فعل الغير مع فعل المسافر في وقوع الضرر :

قد يساهم المسافر مع الغير في الحادث الضار، غير أن الفعل الضار من الراكب ينجم عنه لإهماله وعدم تقطنه كالضرر الذي أصاب راكبا عند انزلاقه أثناء تنقله في عربات القطار بفعل بقع الزيت التي تخلص منها شخص آخر كان موجودا في القطار. ففي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولا مسؤولية كلية عن الضرر الذي لحق الراكب، غير أنه يحق له أن يعود على الغير بقدر ما ساهم في إحداث هذا الضرر<sup>2</sup>.

وفي حالة ما إذا كان فعل المسافر المشترك مع الغير قد أثاره بتعمده، وعن سبق دراية، فإن مسؤولية الناقل تنتفي لفعل المسافر.

### 2- اشتراك فعل الغير مع فعل الناقل في وقوع الضرر :

عندما يجتمع فعل الناقل وفعل الغير في إحداث الضرر للمسافر فإن مسؤولية الناقل تكون جزئية باعتبار أن فعله لم يستغرق كل هذا الضرر، كما لو كان ذلك حصل نتيجة اصطدام وقع بين واسطة النقل بأخرى، وكان سبب الحادث خطأ مشترك يعود إلى الناقل وقائد المركبة الأخرى<sup>3</sup>.

وقد جاء في قرار لمحكمة النقض الفرنسية أن خطأ المسافر الذي يصدم مسافر آخر باندفاعه إلى النزول من عربة القطار في أثناء سيره ويصيبه، لا يعفي شركة السكك الحديدية من المسؤولية عن هذه الإصابة، ومتى يثبت خطأ عامل القطار بإعطاء إشارة

<sup>1</sup> - نقلا عن/ مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في

ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 109، 110.

<sup>2</sup> - خليفي مريم، المرجع السابق، ص 73 .

<sup>3</sup> - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 129 .

السير قبل انتهاء المسافرين النزول منه ورغبة الشركة في المحافظة بدقة على المواعيد لا يزيل التزامها بالسلامة الذي تعهدت به للمسافرين الذين تنقلهم<sup>1</sup>.

وهناك رأي اتجه إلى تحميل الناقل المسؤولية كاملة إذا ساهم بفعله مع فعل الغير في إحداث الضرر كالتصادم بخطأ الطرفين، ويؤكد على ضرورة مساءلته لأن فعل الغير كان من الممكن توقعه ومن الممكن تفاديه<sup>2</sup>.

وقد يحدث أحيانا أن يكون سبب الحادث مجهولا، كأن يلقي مسافر حثقه إثر وقوعه بين عربات القطار، دون أن يتوافر دليل لهذا الحادث فيما إذا كان انتحارا، أو بسبب إهمال المسافر، أو بفعل الغير، أو كان نتيجة قوة قاهرة، أو بفعل الناقل أو احد تابعيه. والقاعدة أن الناقل يحق له دفع مسؤوليته إذا تمكن من اثبات أحد الأسباب المعفية من المسؤولية، أما إذا لم يتمكن من ذلك بأن بقي سبب الحادث مجهولا، فإنه يظل مسؤولا عن الحادث، وعليه تعويض الضرر الحاصل، لأن مسؤولية الناقل هي الأصل، والاستثناء اخلاؤه منها متى أثبت السبب الأجنبي<sup>3</sup>.

نص المشرع الجزائري على حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في نص المادة 62 من ت ت، ويلاحظ على هذا النص أن المشرع لم ينص على خطأ الغير كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية، فقد نص على القوة القاهرة وخطأ المسافر. فهل هذا يعني أن المشرع لا يعتد بخطأ الغير في مجال النقل لإعفاء الناقل من المسؤولية؟

قد يكون ذلك سهوا من المشرع، ولكنه سهو لا بد من تداركه حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني والقانون التجاري، خاصة أن القانون التجاري خاص، والقانون المدني عام. والقاعدة الفقهية أن الخاص يقيد العام. وعمليا عادة ما يلجأ القضاة إلى إعمال نصوص القانون المدني باعتباره الشريعة العامة<sup>4</sup>. وقد نص المشرع الجزائري على فعل الغير كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية سواء الناشئة عن

<sup>1</sup> - نقلا عن/ مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في

ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص ص 108 ، 109 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، المرجع نفسه، ص 73 .

<sup>3</sup> - عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 213 .

<sup>4</sup> - زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 110 .

الأعمال الشخصية وذلك في نص المادة 127 ت م، أو الناشئة عن حراسة الأشياء في نص المادة 138 ت م<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

القاعدة العامة في نطاق المسؤولية العقدية طبقاً لنص المادة 178 ت. م. ج<sup>2</sup> هو أنه يجوز الاتفاق على التشديد من مسؤولية المدين أو التخفيف أو الاعفاء منها<sup>3</sup>، ويستثنى من ذلك عدم جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية العقدية في حالة غش المدين أو خطئه الجسيم. وبالرجوع إلى عقد النقل فقد سبق وأن بينا أن القانون حدد الأسباب التي يمكن للناقل عن طريقها دفع مسؤوليته التعاقدية تجاه المسافر، وهي أسباب وردت على سبيل الحصر، وفي هذا الخصوص يثور تساؤل هام للغاية حول مدى إمكانية الاتفاق على تعديل قواعد المسؤولية التي تترتب على الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافر؟.

<sup>1</sup> - راجع المادتين 127، 138 ت. م. ج.

<sup>2</sup> - تنص المادة 178 ت. م. ج على ما يلي: "يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعه الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة. وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم، غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه. ويبطل كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية الناجمة عن العمل الاجرامي". والقاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية هو عدم جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية، ذلك أن أحكام المسؤولية التقصيرية من النظام العام، وهذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من نفس المادة. ونص المشرع المصري على هذه الأحكام في نص المادة 217 فقرة 2 من ت. م.

<sup>3</sup> - اتفاقات المسؤولية هي اتفاقات يقصد بها تعديل آثار المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو المتولدة عن القيام بفعل غير مشروع، إما برفع المسؤولية عن المدين فيمتنع عن ترتيب آثارها في نمته رغم توافر جميع عناصرها، ولا يلتزم من ثم هذا الأخير بدفع تعويض للدائن. وإما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين فيتضاءل أثرها قبله ولا يلتزم تبعاً لهذا إلا بتعويض جزئي. أو تنقص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه. وإما بتحديد المسؤولية بحيث يقدر أثرها جزافاً بمبلغ معين، فيترتب على تقديره تشديد المسؤولية إذا أصاب الدائن ضرراً أقل منه، أو تخفيفها إذا أصابه ضرراً أكبر منه، ويطلق الفقه على هذا النوع الأخير اصطلاح "الشرط الجزائي". انظر/ رشا مصطفى محمد أبو الغيظ، المرجع السابق، ص 337.

لقد اختلف الفقه حول حق الناقل في إدراج شروط تحدد مسؤوليته أو تعفيه منها عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء عملية النقل، وانقسموا في ذلك إلى رأيين أو فريقين، ولكل منهما حجج استندوا إليها في تأييد رأيهم. لذلك سوف نتعرض لهذين الرأيين لبيان مدى ملاءمة كل منهما لهذا النوع من النقل .

يرى أصحاب الرأي الأول<sup>1</sup> أنه يجوز للناقل بالاتفاق مع المسافر وضع شروط يكون القصد منها إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها، ولو تعلق الأمر بأضرار جسدية، إلا أنهم قصرُوا هذا الإعفاء على الأخطاء اليسيرة الناتجة عن فعل الناقل، دون الأخطاء الجسيمة أو الغش. وإذا تضمن الإعفاء من المسؤولية أخطاء التابعين فهذا الإعفاء يشمل خطأهم الجسيم والغش الصادر عنهم.

وقد برر أصحاب هذا الرأي موقفهم على أن المسافر عندما ارتضى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدى فلا بد أن شروط العقد قد منحتة مزايا مقابل هذا الإعفاء كتخفيض أجرة النقل مثلا. وأن شروط الإعفاء المتعلقة بجسم الانسان لا تخالف النظام العام لأن هذا الإعفاء لا يسمح بالمساس بحياة الغير أو بصحته، وإنما يقتصر أثره على إلغاء الحق في التعويض الناشئ عن هذا الضرر، فمحل اتفاق الإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة ليس جسم الإنسان أو الحقوق اللصيقة بالشخص<sup>2</sup>، ويرون أنه بالنسبة لما قيل من أن جسم الانسان لا يكون قابلا للتعامل مما يستدعي بطلان الاتفاقات التي ترد عليه فإنهم يرون أن ما يجب ابطاله هو العقد ذاته لأن محله الجسم الانساني، وأن نفس المنطق يجب أن يؤدي إلى إبطال كافة العقود التي تتعلق بجسم الإنسان كعقد التأمين على الحياة مثلا<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - هؤلاء الفقهاء أغلبهم من المصريين منهم الدكتور علي حسن يونس، والدكتور محمد ابراهيم الدسوقي، والدكتور علي جمال الدين عوض واستندوا الى أحكام المادة 217 فقرة 2 ق. م التي أجازت شروط الإعفاء من المسؤولية عند التعاقد. نقلا عن/ عادل علي عبد الله المقداوي، المرجع السابق، تهميش ص 216، ص 217 .

<sup>2</sup> - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص ص 458، 459.

<sup>3</sup> - ابراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 288.

ومن جانب آخر فقد أعطى أصحاب هذا الرأي للمسافر الحق في الرجوع على الناقل بالمسؤولية التقصيرية طبقاً للمادة 163 ت. م. م التي توجب على المضرور إثبات خطأ الشخص المسؤول، أو بمقتضى المادة 178 ت. م. م المتعلقة بمسؤولية حارس الأشياء. وقد اعتمدوا في منحهم هذا الحق للمسافر على مبدأ الخيرة ما بين المسؤوليتين بمعنى أنه يحق للدائن (للمسافر) في حالة إخلال المدين (الناقل) بتنفيذ التزامه التعاقدى الحق في التمسك إذا شاء الرجوع على مدينه إما بقواعد المسؤولية التعاقدية وإما بقواعد المسؤولية التقصيرية<sup>1</sup>.

وقد خالف أصحاب الرأي الثاني<sup>2</sup> الاتجاه الأول وأكدوا بأن أي شرط يدرجه الناقل يقضي بإعفائه من المسؤولية التعاقدية عن الضرر الذي يصيب المسافر في جسمه يعد شرطاً باطلاً بطلاناً مطلقاً، ذلك أنه لا يمكن أن تكون حياة الإنسان رهناً لتوقعات مستقبلية غير مضمونة، وليس من العدل أن تكون موضوعاً لاتفاقات خاصة، وأن مثل هذا الاتفاق يؤدي إلى التقصير والإهمال والتهاون من طرف الناقل تجاه من ينقلهم، بحيث أن كل ما يتعلق بكيان المسافر الشخصي لا بد أن يكون أكثر صرامة<sup>3</sup>، ذلك أن المصلحة العامة تقتضي بذل أقصى قدر من اليقظة والانتباه إزاء المسافر وجميع الحقوق اللصيقة به، ومن ثم لا يجوز أن يظل بغير جزاء أي مساس بشخصه أو أدنى اعتداء يقع على حق منها مهما كان الذي أدى إليه يسيراً فيقع باطلاً كل اتفاق يعفي أو يخفف من المساس بسلامته<sup>4</sup>.

كما يرى أصحاب هذا الرأي أن تحديد مسؤولية الناقل أو الإعفاء منها مقابل تخفيض أجرة النقل مثلاً يعتبر أمراً مرهقاً من جانب المسافر لأن هذه المساومة لا تكون

<sup>1</sup> - عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع السابق، ص 217. وفي نظر الدكتور عادل علي عبد الله المقدادي أن أصحاب هذا الرأي وصلوا إلى نتيجة تناقض رأبهم مؤداها إبطال شروط الاعفاء من المسؤولية أو تحديدها لأن الرجوع بموجب المسؤولية التقصيرية على الناقل يبطل الشروط المعفية أو المحددة للمسؤولية حسب نص المادة 117 فقرة 3 ت. م. م. أنظر/ المرجع نفسه، ص 218.

<sup>2</sup> - منهم ادوار عيد، علي العريف، نقلاً عن/ عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، تهميش ص 218.

<sup>3</sup> - خلفي مريم، المرجع السابق، ص 75.

<sup>4</sup> - رشا مصطفى محمد أبو الغيظ، المرجع السابق، ص 340، 341.

عادلة بتخليه عن حقه في التعويض عن الأضرار البدنية التي قد تصيبه أثناء عملية النقل، باعتبار أن حياته لا تقدر بثمن وأن الامتيازات البسيطة التي يقبلها من غير الممكن أن توازي أي ضرر يصيبه حتى ولو كان تافها<sup>1</sup>.

وفي حالة وضع شروط مشددة لمسؤولية الناقل، فلا شك أن الغاية من تقرير الالتزام بضمان سلامة المسافر هو تحقيق أكبر قدر من الحماية لهذه الفئة من ضحايا وسائل النقل، وعليه فإن تشديد مسؤولية الناقل يساعد على تحقيق هذه الغاية، فيجوز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل بأن يتفق على أن يكون الناقل مسؤولاً حتى عن السبب الأجنبي، لأن هذا الاتفاق يكون بمثابة تأمين للدائن ويضمن تعويض المتضررين أثناء النقل<sup>2</sup>.

إن حرية التعاقد تقف عند حدود السلامة الجسدية للإنسان، هذه السلامة التي تجعل من كل اتفاق يقضي بالإعفاء من المسؤولية اتفاقاً باطلاً. فشرط الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية العقدية في نطاق الالتزام بضمان السلامة يكون باطلاً بطلاناً مطلقاً ولا قيمة له لتعلقها بالنظام العام. فالسلامة الجسدية لا يمكن أن تكون محلاً لمثل هذه الاتفاقات<sup>3</sup>. ورغم وضوح هذا المبدأ حرص المشرع الجزائري على تأكيده على نحو قاطع وذلك في نص المادة 65 ت. ت والتي جاء فيها " يكون باطلاً كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين ". كما أورد نفس الحكم في نص المادة 71 ت. ت بخصوص الوكيل بالعمولة للنقل<sup>4</sup>.

يتضح من نص هذه المادة أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر بموجب عقد النقل، وعليه لا يجوز للناقل اشتراط إعفائه من هذه المسؤولية سواء كان مقدار هذا الإعفاء كلياً أو جزئياً. وفي حالة ما إذا وجد مثل هذا الشرط في عقد النقل فيعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً، ويبقى عقد النقل صحيحاً متى كان مطابقاً للقانون والنظام العام، ذلك أن

<sup>1</sup> - نقلا عن/ خليفي مريم، المرجع السابق، ص 75 .

<sup>2</sup> - نقلا عن/ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 135.

<sup>3</sup> - رشا مصطفى محمد أبو الغيظ، المرجع السابق، ص 339 .

<sup>4</sup> - تنص المادة 71 ت. ت. ج على ما يلي " يعد باطلاً كل اشتراط بإعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر " .

التزام المدين بضمان سلامة المسافر في عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، فلا يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته ببذل العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر، وليس أمامه إلا قطع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر وذلك بإثبات السبب الأجنبي.

كما أن قانون التجارة المصري حسم هذه المسألة بالنص على بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تلحق بكيان الراكب وذلك في نص المادتين 264 فقرة 1، 267<sup>1</sup>. وقد توسع المشرع المصري في حكم شرط الإعفاء من المسؤولية وذلك في نص المادة 2/267 ت. ت. م ليشمل كل شرط ينزل بموجبه المسافر عن الحقوق الناشئة عن التأمين<sup>2</sup>.

ويتفق بطلان الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في نطاق الالتزام بضمان السلامة مع الاتجاه العام لتطور القانون المعاصر، فالمادة 12 من التوجيه الأوروبي المشترك الصادر بتاريخ 25 يوليو 1985 الخاص بالمسؤولية عن فعل المنتجات المعيبة تنص على تحريم كل بند يرفع أو يخفف مسؤولية المنتج عن انعدام الأمان في هذه المواد، كما أن المشرع الفرنسي في عقود الاستهلاك أبطل كل الاتفاقات التي تعفي أو تحدد مسؤولية المهني في إطار التزامه بضمان السلامة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - تنص المادة 1/264 ت. ت. م على ما يلي " يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان ". وتنص المادة 267 ت. ت. م على ما يلي " يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية".

<sup>2</sup> - تنص المادة 2/267 ت. ت. م على ما يلي " يعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، وكل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل ".

<sup>3</sup> - رشا مصطفى محمد أبو الغيظ، المرجع السابق، ص 341 .

## خاتمة

يلعب النقل دورا أساسيا في تنمية وتطور الجوانب الاقتصادية والاجتماعية للأفراد. وعلى الرغم من ذلك فإن له عدة مخاطر على حياة الانسان، خصوصا بالنسبة لنقل الأشخاص. هذه المخاطر أصبحت تزداد بزيادة استخدام وسائل النقل وتنوعها، ذلك ان الحياة العصرية بما ادخلت في مجرى الحياة من آلات حديثة، باتت في الوقت ذاته مصدر خطر كبير على حياة الناس، لأن الالاف من وسائل النقل أصبحت تجوب المدن، وسط الشوارع، وفي أماكن مأهولة، معرضة أرواح الناس وأموالهم إلى أشد الأخطار.

ونظرا للأضرار الناجمة عن عملية النقل اهتمت الدول بتوجيه هذا القطاع وتنظيمه وضبطه، وذلك من خلال وضع مخططات تنموية تستهدف تطوير شبكة الطرق، وتنظيم حركة النقل بمختلف أشكاله من خلال تأطيره قانونا، وذلك لضمان المحافظة على أرواح الأشخاص، وحقهم في الحياة سعيا لضمان حق المضرور في الحصول على التعويض في حالة تعرضه لإصابة أثناء عملية النقل .

ولقد أوجد القضاء الفرنسي أول حماية للمسافر في عقد نقل الأشخاص وهو الالتزام بضمان السلامة، ينشأ في ذمة الناقل أثناء النقل لمصلحة المسافر باعتباره الطرف الضعيف في عملية النقل، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن الناقل غالبا ما يكون محترفا، ويكون دائما في مركز قوي. وبالتالي فعلى ناقل الأشخاص أن يتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة المسافر، ويلتزم بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية، أيا كانت وسيلة النقل، بحيث لا يمكن التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي .

إن الهدف من تقرير الالتزام بضمان السلامة هو توفير حماية فعالة للمسافر الذي يقع ضحية حادث بالتخفيف عليه من عبء الإثبات. فبمجرد إصابة المسافر أثناء عملية النقل يعد الناقل مخلا بالتزامه، فما على المسافر إلا إثبات أن الإصابة كانت أثناء عملية النقل لتترتب مسؤولية الناقل. وبهذا يتم نقل عبء الإثبات من المسافر إلى عاتق الناقل، فبمجرد عدم تنفيذ الناقل لالتزامه سواء بصفة جزئية أو كلية فإن ذلك يشكل خطأ، وما على المسافر إلا إثبات عدم تحقق النتيجة المتفق عليها لتقوم مسؤولية الناقل. وعليه فإن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق غاية وهي وصول المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول.

لقد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في نص المادة 62 ت. ت والتي جاءت بصيغة الأمر، مما يجعلها قاعدة أمر لا يمكن الاتفاق على مخالفتها، وعلى هذا الأساس لا يجوز للناقل التخلص أو انقاص من مسؤوليته عند إخلاله بهذا الالتزام بإدراج بنود في العقد تعفيه من المسؤولية .

ولدفع مسؤولية الناقل عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة عليه إثبات أن الإصابة كانت نتيجة لسبب أجنبي عنه كالقوة القاهرة، أو خطأ المسافر، أو فعل الغير، والذي يتصف بعدم امكانية توقعه واستحالة دفعه، والقضاء الفرنسي ومعه القضاء الجزائري قد تشددا في تقرير صفتي السبب الأجنبي وهذا حماية لجمهور المسافرين، بحيث جعلنا من الناقل دائما مسؤولا وضامن حقيقي في حالة ما إذا تعرض المسافر لإصابة أثناء تنفيذ عملية النقل، حتى وإن أثبت أنه اتخذ جميع احتياطاته واحترم القوانين والأنظمة .

يلاحظ على الأحكام المنظمة لعقد نقل الأشخاص البري أن النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة غير واضح وغير محدد بدقة، بحيث أن نص المادة 62 ت. ت. ج جاءت غامضة بالنسبة لمتى يبدأ الالتزام بالسلامة، ومتى ينتهي، كما لم تحدد المادة مدة النقل، ولم تحدد زمن تكفل الناقل بالمسافر، فهل يبدأ الالتزام بضمان السلامة من دخول المحطة، أو

الرصيف، أو من وقت الصعود إلى وسيلة النقل؟ وهو ما كان محل خلاف في الفقه والقضاء. فعلى المشرع توضيح هذه المسألة في اطار تعديل القواعد المتعلقة بعقد نقل الأشخاص البري .

يلاحظ كذلك أن المسافرين المتضرر أثناء عملية النقل أصبح من الممكن له أن يرجع على الناقل باعتباره حارس لوسيلة النقل الذي سببت له الضرر، وذلك في اطار المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء غير الحية. فهذه المسؤولية وصلت إلى النتيجة نفسها التي وصل إليها الإلزام بضمان السلامة في المسؤولية العقدية. ففي كلتا الحالتين يقع على الناقل اثبات السبب الأجنبي لدفع المسؤولية. وبهذه النتيجة التي وصلت إليها نص المادة 138 ت. م. ج لم تكن هناك فائدة عملية خاصة يجنيها المسافرين من وجود الالتزام بضمان السلامة في الوقت الحاضر، وان كان الراجح بالنسبة لهذه النقطة هو أن الالتزام بضمان السلامة أصبح يتعلق بتفسير عقد نقل الأشخاص تفسيراً سليماً يتفق وطبيعة العقد، فأغلب الفقه يؤيد وجوده لكونه من صميم التزامات الناقل.

كذلك بإصدار المشرع الجزائري الأمر رقم 74-15 الذي جسد نظام عدم الخطأ، وذلك بموجب نص المادة الثامنة منه، فبموجب نص هذه المادة فإنه يتم منح التعويض بناء على نظرية المخاطر بحيث يكفي اثبات الضرر للحصول على التعويض وتم استبعاد نظرية الخطأ .

لقد وضع المشرع الجزائري نظام خاص بتعويض الضرر الجسماني عن حوادث المرور بموجب الامر رقم 74-15 المعدل بالقانون 88-31، وذلك بنص المادة 08 منه والتي تطبق على المتعاقدين وغير المتعاقدين، فلا تشترط إلا وجود ضرر من جهة المضرور، ووجود عقد تأمين من المسؤولية من جهة المسؤول، وحتى في حالة عدم وجود عقد تأمين تتدخل هيئة عامة وهي الصندوق الخاص بالتعويضات ليتحمل عبئ التعويض لصالح المتضررين.

وبالتالي فإن الالتزام بضمان السلامة يجد مجاله الواسع في النقل عبر السكك الحديدية، مقارنة بالنقل عبر الطرق الذي ضيق مجاله لصدور نص خاص به، والذي جعل أساس المسؤولية في حوادث المرور قائمة على أساس الضرر أي المسؤولية الموضوعية، كما أنه وضع نظاما خاصا لتعويض الضحايا. أما تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية فهي تخضع للقواعد العامة في القانون المدني لعدم وجود نص خاص يحكمها .

وفي النقل بالمجان يسقط عن الناقل الالتزام بضمان السلامة، وعليه ففي حالة وقوع ضرر للمسافر يتم تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية من أجل الحصول على التعويض، في حين أنه بتطبيق الأمر 15/74، طبقا لنص المادة الثامنة منه التي جاءت بنظرية المخاطر، فإن المنقول بالمجان يخضع لأحكام هذا الأمر في الحصول على التعويض، وبالتالي لا يلتزم بإثبات خطأ الناقل، وإنما تقوم مسؤولية هذا الأخير بمجرد وقوع الضرر. أما في حالة ما إذا تعرض المسافر بالمجان لضرر في اطار النقل بالسكك الحديدية فإن الناقل يتحلل من التزامه بضمان السلامة وبالتالي يتم تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية، وهذه الأخيرة صعبة الإثبات لأنه غالبا لا يتم اثبات خطأ الناقل، وفي ذلك اهدار لحقوق الضحايا .

ومحاولة منا لإيجاد بعض الحلول وتكملة النقائص في هذا الموضوع، نقترح ما يلي :

- تحديد نطاق مسؤولية الناقل البري بدقة، باعتبار ان نص المادة 64 ت. ت. ج يكتنفها الغموض بهذا الخصوص، مما أدى إلى تضارب الأحكام والقرارات القضائية .
- سن قانون خاص بعقد النقل البري للأشخاص بالسكك الحديدية، مع وضع نظام للتعويض خاص به، كما هو الحال عليه في النقل البري للأشخاص عبر الطرق .

- إنشاء صندوق خاص بالتعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية كما هو الحال عليه في حوادث السيارات .

- إدراج خطأ الغير كسبب من أسباب الاعفاء من المسؤولية في المادة 62 ت. ت. ج، والذي سقط منها سهوا .

## قائمة الملاحق

- 1- Cour de cassation, chambre civil, audience publique du 21 novembre 1911 .
- 2- قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 1983/03/30، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1983، ص 42.
- 3- قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1994/04/20، ملف رقم 111358، غير منشور.
- 4- قرار صادر عن المحكمة العليا، غرفة الجنج والمخالفات، بتاريخ 1999/06/01، ملف رقم ملف 208521. غير منشور.
- 5- حكم صادر عن محكمة بوسعادة، مجلس قضاء المسيلة، قسم الجنج، بتاريخ 2016/04/18 تحت رقم 16/00436.
- 6- حكم صادر عن محكمة بوسعادة، مجلس قضاء المسيلة، القسم المدني، بتاريخ 2016/06/14 تحت رقم 16/1127.

## ملف رقم 27429 قرار بتاريخ 30 مارس 1983

قضية: ش. ز مدير الشركة الوطنية للسكك الحديدية

مسؤولية ناقل الأشخاص - ضمان سلامى المسافرين - موجب قانونا

(المادتين 62 و63 من القانون التجاري)

إذا كان من السائد فقها وقضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر وحمله المسؤولية المترتبة عن اخلاله بذلك الالتزام، وفي هذا السياق اعتبر كل شرط يرمى الى الاعفاء من تلك المسؤولية مخالفا للنظام العام، غير أنه أجاز التخلص منها كليا أو جزئيا عن طريق اثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة.

وتقهما للنصوص القانونية التي تضمنتها المادتين 62، 63 من القانون التجاري كان يجب على القضاة أن يراعى في قضائهم هذه المبادئ لاستخلاص شروط الاعفاء من المسؤولية والتأكد من توافرها حتى يعطوا قرارهم الأساس القانوني السليم بما لا يجعله معيبا ويعرضه للنقض.

### المجلس الأعلى

- في جلسته العلنية المنعقدة بقصر العدالة نهج عبان رمضان، الجزائر العاصمة.
- بعد المداولة القانونية أصدر القرار الآتي نصه:
- بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257 وما يليها من ق. إ. م.
- بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف القضية وعلى عريضة الطعن المودعة يوم 02 ماي 1981 وعلى مذكرة الرد التي قدمتها المطعون ضدها.
- بعد الاستماع الى السيد/ مختار لبني المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد/ بوعروج المحامي العام في طلباته المكتوبة.
- حيث طعنت المدعوة ش. ز بطريق النقض في قرار أصدره مجلس سطيف في 09 مارس 1979 قضى فيه بإلغاء الحكم المستأنف الصادر من محكمة العلة بتاريخ 22 أوت 1975 والذي كان قد قدر تعويضا للطاعنة عن الضرر الحاصل لها من موت

زوجها بمحطة قطار بالعلمة.

وحيث أن الطعن استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .

وحيث قدمت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ ابن قارة المحامي المقبول لدى المجلس الأعلى مذكرة آثار فيها وجهين للنقض.

**الوجه الأول:**

مأخوذ من مخالفة الأشكال الجوهرية للإجراءات، بدعوى أن محضر الشرطة يؤكد بأن الحادث وقع في محطة العلمة، وأن شركة السكك الحديدية ملزمة بسلامة المنقولين الى خروجهم من المحطة.

**الوجه الثاني:**

مأخوذ من نقص الأساس الشرعي، بدعوى أنه من الناحية القانونية فإن الشركة مسؤولة عن سلامة المسافرين الى حين خروجهم من محطة القطار بينما المجلس من دون أي تسبب جعل المسؤولية على الضحية التي ارتكبت كما قال القرار غلطات تعفي الشركة من كل مسؤولية.

**عن الوجهين معا لتكاملهما:**

حيث عملا بالمادتين 62 و63 من القانون التجاري يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن سلامة المسافر، إلا إذا كان هناك قوة قاهرة أو خطأ من طرف المضرور .

حيث لكي يعفى الناقل أو حارس الأشياء من كل مسؤولية الحادث يجب عليه أن يثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، وليس في استطاعته تفاديه.

لكن حيث أن رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد النزول منها أمر متوقع ويمكن تفاديه عن طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه الا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار .

وبما أن قضاة مجلس سطيف لم يراعوا المبادئ المذكورة في قرارهم المنتقد ولم يعطوا له الأساس القانوني السليم ولم يتأكدوا من شروط إعفاء الناقل التي تقهم من النصوص القانونية يكون قرارهم معيبا ويترتب عنه النقض.

ملف رقم 27429

قرار بتاريخ :

30 مارس 1983

## فلهذه الأسباب

ملف رقم 27429

قرر المجلس الأعلى: قبول الطعن شكلا ونقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر في قرار بتاريخ : 09 مارس 1977 من مجلس قضاء سطيف وإحالة القضية والأطراف إلى نفس المجلس 30 مارس 1983 تشكيلا آخر للفصل فيها من جديد طبقا للقانون وجعل مصاريف القضية على عاتق شركة

السكك الحديدية.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثلاثين من شهر مارس سنة ثلاثة وثمانين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المجلس الأعلى ( الغرفة المدنية، القسم الثاني ) المترتبة من السادة:

الرئيس  
المستشار المقرر  
المستشار

العقون الأخضر  
مختار لبنى  
فضيل عبد القادر

بمساعدة السيد/ قرناي عمر كاتب الضبط وبحضور السيد/ بوعروج المحامي العام.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
باسم الشعب الجزائري

المحكمة العليا  
الغرفة المدنية

في القضية بين المنشورة بين:

- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية - المأخوذة في شخص ممثلها الشرعي مديرها  
العام الكائن مقره ب:

21-23 شارع محمد الخامس الجزائر - مدعية في الطعن والقائم في حقها الأستاذ عبد  
الرحمان شارف محامي معتمد لدى المحكمة العليا والكائن مقره: 04 شارع نافع حفاف  
الجزائر

رقم الملف/  
111358

من جهة أولى

رقم الفهرس  
633

وبين

فريق ..... وهم:

.....  
.....

قرار بتاريخ

20 أفريل 1994

القائم في حقهم الأستاذ طيبي حسين محامي مقبول لدى المحكمة العليا والكائن مقره ب:  
شارع عبان رمضان الجزائر

قضية/

الشركة

الوطنية للنقل بالسكك

من جهة أخرى

ضد/

.....

المحكمة العليا

- في جلستها المنعقدة بالمحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960 بالأبيار - الجزائر .
- بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:
- بناء على المواد: 231، 233، 234، 235، 239، وما بعدها 244 وما بعدها 257  
وما بعدها من قانون الاجراءات المدنية.

- بعد الاطلاع على مجموع الأوراق ومستندات ملف القضية وعلى عريضة الطعن المودعة يوم 25 أكتوبر 1992 وعلى مذكرة الجواب التي قدمها المطعون ضدهم.

- بعد الاستماع الى السيد/ بولقصيبات محمد الرئيس المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد/ قلو عز الدين المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

رقم الملف/

111358

-حيث طعنت شركة النقل بالسكك الحديدية بطريق النقض أمام المحكمة العليا في القرار الصادر ضدها عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 1992/03/22 والقاضي بتأييد الحكم المستأنف أمامه والصادر عن محكمة سيدي احمد بإلزام الشركة الطاعنة بأن تدفع لذوي حقوق الضحية تعويضا إجماليا قدره 245000,00 دج والمصاريف.

رقم الفهرس/

633

- حيث أن النيابة العامة لدى المحكمة العليا قدمت طلباتها المكتوبة للمحكمة.

- حيث أن الطعن قد استوفى أوضاعه وأشكاله القانونية وبذلك فهو مقبول شكلا.

قرار بتاريخ

- حيث أن الشركة الطاعنة أسست طعنها على وجهين:

20 أفريل 1994

### - عن الوجهين المثارين معا:

واللذين يعيبان على القرار المطعون فيه انعدام الأساس القانوني والمخالفة أو الخطأ في تطبيق القانون لكون قضاة الموضوع اعتبروا أن الطاعنة مسؤولة عن الحادث وعن الخطأ الذي أدى إلى وفاة الضحية رغم أن الخطأ راجع للضحية نفسها لمحاولتها النزول من القطار قبل التوقف التام.

وأنها قصرت في ذلك ولم تأخذ الحيطة والحذر المطلوبين - كما أنها لم تكن بحوزتها تذكرة السفر - لقيام العلاقة التعاقدية بينها وبين الشركة الطاعنة.

ولكن حيث أن القاعدة العامة للنقل هي الزام الناقلين بالسهر على أمن وسلامة المسافرين - أثناء التنقل باتخاذهم الحيطة والحذر قبل الانطلاق وبعده وبتفقد المدارج والأبواب التي يستعملها الركاب والتأكد من غلقها عند الانطلاق - ولا سيما شركة النقل بالسكك الحديدية لأن القطار لا يمكن التحكم فيه وإيقافه بسرعة عند وقوع الحادث، وعليه فإن الضحية التي سقطت على السكة عند النزول قبل التوقف التام أو بعد انطلاق القطار في السكة - تعد الشركة مسؤولة عنها مدنيا - وأن الخطأ ثابت في حقها وعليه فإن مزاعمها بتحميل الضحية مسؤولية الحادث طبقا لنص المادة 138 ف 2 من ق. م غير وارد لأنها لم تثبت ذلك - كما أنها لم تثبت أن الضحية عند سقوطها لم تكن بحوزتها تذكرة السفر عند ركوبها القطار وسقوطها منه.

وعليه فإن قضاة الموضوع بتحميلها اياها مسؤولية الحادث طبقا لنص المادة 138 ف 1 من ق. م وقضائهم عليها بالتعويض يكونون قد طبقوا القانون تطبيقا سليما. - أسسوا قرارهم وسببوه وأن النعي عليه بمخالفة ذلك يكون في غير محله مما يجعل الأوجه المثارة غير مؤسسة ويترتب على عدم تأسيسها رفض الطعن.

رقم الملف/

111358

### فلهذه الأسباب

قررت المحكمة العليا قبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا وقضت على الشركة الطاعنة بالمصاريف.

رقم الفهرس/

633

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ العشرون من شهر أبريل سنة أربعة وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة المدنية والمتركبة من السادة:

قرار بتاريخ

20 أبريل 1994

الرئيس المقرر

بولقصيبات محمد

المستشار

طالب أحمد

المستشار

بودماع

بمساعدة السيد/ سلطاني عبد العزيز كاتب الضبط وبحضور السيدة/ صحراوي الطاهر  
مليكة المحامية العامة.

كاتب الضبط

الرئيس المقرر

## الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

قرار

المحكمة العليا

غرفة الجرح

والمخالفات

القسم الرابع

- أصدرت المحكمة العليا غرفة الجرح والمخالفات جلستها العلانية المنعقدة في اليوم الواحد من شهر جوان سنة ألف وتسعمائة وتسعة وتسعون.

رقم الملف/

- وبعد المداولة القانونية، القرار الآتي نصه/

208521

- بين/ الشركة الوطنية للسكك الحديدية بوهران.

والقائم في حقها الأستاذ جديد علال المحامي المقبول لدى المحكمة العليا والكائن مقره 185 حي 300 مسكن، المحمدية، معسكر.

رقم الفهرس/

646

المدعي في الطعن بالنقض من جهة

قرار بتاريخ/

وبين/ ..... الساكنة بحي إشبيليا القديمة المسيلة.

1999/06/01

والقائم في حقها الأستاذ عبد الكريم فرحات المحامي المقبول لدى المحكمة العليا والكائن مقره حي بن باديس عمارة ش 1 المسيلة- سفار طبي بلقاسم بحي الكوش - المسيلة.

قضية /

-النيابة العامة.

الشركة الوطنية

المدعى عليهما في الطعن بالنقض من جهة

للسكك الحديدية

بوهران

- بعد الاستماع إلى السيد شافعي أحمد المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد المحامي العام هراوى أحمد في طلباته المكتوبة.

ضد/

- فصلا في الطعن بالنقض الذي رفعته الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بوهران بتاريخ 1998/03/31 ضد القرار الصادر بتاريخ 1998/03/29 من مجلس قضاء

النيابة العامة

معسكر القاضي في الدعوى العمومية بإلغاء الحكم المستأنف والقضاء من جديد ببراءة المتهمين وفي الدعوى المدنية تأييد الحكم المستأنف مبدئيا وتعديلا له تحميل الشركة

الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أعباء دفع التعويضات المحكوم بها.

- حيث أن الرسم القضائي تم دفعه.

- حيث أن الطعن بالنقض قد استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

- حيث أنه دعما لطعنها أودعت الطاعنة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بوهران بواسطة الأستاذ جديد علال المحامي المعتمد لدى المحكمة العليا مذكرة أثارت فيها وجهين للنقض.

رقم الملف/  
208521

- حيث أن الأطراف المدنية ذوي حقوق المرحومين ..... أودعوا بواسطة الأستاذ فرحات عبد الكريم محامي معتمد لدى المحكمة العليا مذكرة جوابية طلبوا فيها رفض الطعن لعدم التأسيس.

رقم الفهرس/  
646

- **عن الوجهين الأول والثاني معا:** المؤدبين للنقض المأخوذ من التناقض فيما قضى به القرار وانعدام الأساس القانوني وخرق المادة 2/138 من القانون المدني بدعوى أنه يجب في حالة تبرئة المتهم في الدعوى العمومية أن يحكم المجلس بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية وهذا ما لا نجده في القرار المطعون فيه الذي قضى ببراءة المتهمين ثم ألزم هذين الأخيرين بدفع التعويضات.

قرار بتاريخ/  
1999/06/01

- حيث أن حارس الشيء يعني من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب أجنبي وفي قضية الحال فإن الضحية هو المتسبب في الحادث إذ لم يراع لوائح المرور وقواعد السير عند الممر غير المحروس طبقا لقانون المرور في مادتيه 38، 39 وقانون 90-35 المؤرخ في 1990/12/25 اللذين ينصان على منح الأسبقية للقطارات عند المرور وعليه يتحمل الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بالمسيلة مسؤولية التعويض عن الحادث على أساس أن الشاحنة كانت مؤمنة عند وقت الحادث.

- حيث أنه تبين فعلا من قراءة القرار المطعون فيه أن قضاة المجلس بعد أن ألغوا الحكم المستأنف في الدعوى العمومية الذي كان قد حكم على المتهمين ..... بألف دينار (1000 دج ) غرامة نافذة من أجل القتل الخطأ قضاوا بعد التصدي من جديد ببراءة المتهمين السالفي الذكر وفي الدعوى المدنية أيدوا الحكم المستأنف مع تحميل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولية دفع التعويضات المختلفة المحكوم بها للأطراف المدنية.

- لكن حيث أن الدعوى المدنية تابعة للدعوى العمومية ووجود الأولى مرتبطة بالضرورة بوجود وقيام الثانية.

- حيث أن المادة 2 من قانون الاجراءات الجزائية واضحة كل الوضوح في هذه النقطة إذ تشترط للمطالبة بتعويض الضرر الناجم عن جناية أو جنحة أو مخالفة أن يكون المعني قد أصيب شخصا بضرر مباشر ناتج من الجريمة، كما أن المادة 357 من قانون الاجراءات الجزائية تنص على أنه لكي يحكم في الدعوى المدنية لا بد من أن تكون

المحكمة قد ارتأت أن الواقعة تكون فعلا جنحة وأصدرت عقوبة ضد مرتكبها.

- حيث أنه متى تم اعفاء سائقي القطار من المسؤولية الجزائية والقضاء ببراءتهما جزائيا فإنه لا يمكن الحكم في الدعوى المدنية والقضاء عليهما بدفع التعويضات تحت المسؤولية المدنية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

رقم الملف/  
208521

- حيث أنه في قضية الحال فإن الحادث الذي أدى إلى وفاة كل من الضحايا .... لا ينطبق عليه الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30/01/1974 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19/07/1988 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

رقم الفهرس/  
646

- حيث أن المادة 2 من الأمر المذكور تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية .

قرار بتاريخ/  
1999/06/01

- حيث أنه متى كان ذلك فإن المادة 08 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30/01/1974 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19/07/1988 التي تنص على أن كل حادث سير سيارة سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها لا تنطبق على قضية الحال موضوع القرار المطعون فيه.

- حيث وعليه فإن قضاة المجلس عندما قضوا في الدعوى العمومية ببراءة المتهمين من الأفعال المنسوبة إليهما والمتمثلة في القتل الخطأ طبقا للمادة 288 من قانون العقوبات ثم قضوا في نفس الوقت بمنح تعويضات مختلفة للأطراف المدنية مع تحميل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية دفع هذه التعويضات فإنهم لم يؤسسوا قرارهم تأسيسا قانونيا ولم يطبقوا القانون تطبيقا سليما وأخطأوا فيما ذهبوا إليه مما يعرض قرارهم للنقض في الجانب المدني.

- وعليه فالوجهين المثارين مؤسسين ويفتحان مجال للنقض وبالتالي نقض القرار المطعون فيه في الجانب المدني.

## لهذه الأسباب

رقم الملف/

208521

تقضي المحكمة العليا: بقبول الطعن شكلا وموضوعا، ونقض وابطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء معسكر في 1998/03/29 في جانبه المدني واحالة القضية والأطراف أمام نفس المجلس مشكلا تشكيلا اخرًا للفصل فيها من جديد طبقا للقانون.

رقم الفهرس/

646

المصاريف القضائية على عاتق الخزينة العمومية.

بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور أعلاه من طرف المحكمة العليا غرفة الجنج والمخالفات

– القسم الرابع، المترتبة من السادة:

قرار بتاريخ/

1999/06/01

رئيس القسم

مبطوش أحمد

المستشار المقرر

الشافعي أحمد

مستشار

حلوان رايح

مستشارة

بن يخو ليلي

مستشار

فراح محمد

وبحضور السيد المحامي العام هراوى أمجد، وبمساعدة السيد سايج رضوان كاتب الضبط.

كاتب الضبط

المستشار المقرر

رئيس القسم

## قائمة المراجع

أولاً- باللغة العربية :

1- المؤلفات :

أ- المؤلفات العامة :

1- أنور سلطان، مصادر الالتزام، في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الاسلامي، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2007.

2- بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، الواقعة القانونية (الفعل غير المشروع، الإثراء بلا سبب والقانون)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999 .

3- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001 .

4- عمر زودة، الاجراءات المدنية على ضوء آراء الفقهاء وأحكام القضاء، encyclopedia، بن عكنون، الجزائر، د س ن.

5- عبد الناصر توفيق العطار، مصادر الالتزام، دار الكتاب الحديث، القاهرة، د س ن.

6- عزيز العكلي، الوجيز في شرح القانون التجاري، ( الاعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، الشركات التجارية، الأوراق التجارية)، الدار العلمية الدولية، ودار الثقافة، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2000.

7- عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، الفقه، القضاء، التشريع، مع صيغ العقود والدعاوى التجارية، عقد الوكالة التجارية،

عقد السمسرة، عقد نقل الأشخاص، عقد نقل البضائع، عقد النقل الجوي، ج 2، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2001 .

8- عماد الشربيني، القانون التجاري الجديد لسنة 1999، الجزء الاول، الالتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002 .

9- علي فيلالي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008 .

10- عادل علي المقدادي، القانون التجاري، العقود التجارية، وفقا لأحكام قانون التجارة العماني، البيوع التجارية، البيع بالتقسيط، بيع النائب لنفسه، عقد نقل البضائع، عقد الرهن التجاري، عقد الوكالة التجارية، عقد السمسرة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن، الطبعة الأولى، 2014 .

11- محمد السيد الفقي، القانون التجاري، الافلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، د س ن.

12- محمود مختار أحمد بريري، قانون المعاملات التجارية، الالتزامات والعقود التجارية، "الأحكام العامة - عقد نقل التكنولوجيا- عقد البيع التجاري - عقد الرهن التجاري - عقد الايداع في المستودعات العامة - عقد الوكالة التجارية - عقد السمسرة - عقد النقل" وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، د س ن .

13- مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الثانية، 2004.

14- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، (البيع التجاري، الرهن التجاري، الوكالة بالعمولة، السمسرة، النقل، الحسابات المصرفية، الودائع المصرفية، الاعتمادات

المصرفية، العمليات على الصكوك المتداولة) "دراسة مقارنة"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2006.

15- منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والقوانين المدنية العربية والأجنبية معززة بأراء الفقه وأحكام القضاء، دار ئاراس، العراق، الطبعة الأولى، 2006.

## ب- المؤلفات الخاصة :

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

2- السيد عبد الوهاب عرفة، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية (عقدية-تقصيرية) وأحكام النقض الصادرة فيها، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2005.

3- بن عبدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002.

4- بتول صراوة عبادي، العقد السياحي، دراسة قانونية مقارنة، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2014 .

5- حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري، البحري، الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998 .

6- رشى مصطفى محمد أبو الغيظ، التزام السلامة لنزلاء الفنادق والقرى السياحية، دار المطبوعات الجامعية، أمام كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، 2007 .

7- شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

- 8- ضحى محمد سعيد النعمان، المسؤولية المدنية لمتعهدي السفر والسياحة، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2014 .
- 9- عادل علي عبد الله المقداي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
- 10- عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006.
- 11- عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010 .
- 12- عابد فايد عبد الفتاح فايد، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2010 .
- 13- محمود علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980 .
- 14- محمود التلي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
- 15- منير قرمان، التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2002 .
- 16- محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، مصر، 1978.

- 17- مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، الجزائر، 2003.
- 18- هيثم المصاروة، عقد التأمين الالزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات، دراسة مقارنة، منشورات زين الحقوقية، الطبعة الثانية، 2011 .
- 19- وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة، مصر، الطبعة الأولى، 2004 .
- 20- يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر، 2005 .

## 2- الرسائل والمذكرات :

### أ- الرسائل :

- 1- العريايي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010 .
- 2- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والخارجي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010 .
- 3- طلبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دراسة قضائية مقارنة، مجموعة رسائل الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، د.س.ن .

4- كيحل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق، تلمسان، الجزائر، 2007/2006 .

## ب - المذكرات :

1- بدر حامد الملا، الالتزام بسلامة المضرور الجسدية من الأضرار التي تسببها المنتجات، أطروحة مقدمة لكلية الدراسات لاستيفاء متطلبات درجة الماجستير في القانون الخاص، الكويت، 2004.

2- بن قريش نعيمة، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة امجد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2014.

3- خليفي مريم، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، رسالة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل، كلية الحقوق والعلوم الادارية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2004/2003 .

4- زرقت سفيان، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010 .

5- علاوة بشوع، التأمين الالزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2006/2005.

6- قماز ليلي الدياز، الروابط القانونية بين وكالات السياحة والسفر وعملائها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2004 .

7- محمد الهامل جيرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل في التشريع الجزائري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014 .

### 3- المقالات :

1- أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق الجامعة المستنصرية، العدد السابع، د س ن، ص ص 92-146 .

2- أحمد طالب، نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1991، ص ص 292-335 .

3- العربي بلحاج، دعوى المسؤولية التقصيرية في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الاقتصادية والسياسية، العدد الثاني، 1994، ص ص 365-410.

4- عبد الرحمان خليفاتي، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، العدد 2، 2007، ص ص 169-181.

5- مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية الجزائرية، العدد 2، 2001، ص ص 68-104.

6- معمر ولد محمد سالم، التعويض عن اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة ( دراسة مقارنة )، مجلة الفقه والقانون، العدد الحادي عشر، 2013، ص ص 99-108 .

7- مكيد نعيمة، التعويض عن الأضرار الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص، دراسات قانونية، العدد 16، سنة 2013، الجزائر، ص ص 121-136 .

#### 4- النصوص القانونية :

##### أ- النصوص التشريعية :

1- أمر رقم 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم .

2- أمر رقم 59/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري الجزائري، المعدل والمتمم .

3- أمر رقم 154/66 مؤرخ في 08 يونيو 1966 يتضمن قانون الاجراءات المدنية، المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/08 المؤرخ في 25/02/2008 المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية، ج ر عدد 21، الصادرة في 21 أفريل 2008 .

4- أمر رقم 155-66 مؤرخ في 08 جوان 1966 يتضمن قانون الإجراءات الجزائية المتمم بالأمر رقم 11-02 المؤرخ في 23 فيفري 2011 .

5- قانون رقم 90-35 مؤرخ في 05 يونيو 1990، المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، المعدل والمتمم، جريدة رسمية عدد 56، مؤرخة في 1990/12/26.

6- أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 جانفي 1995 يتعلق بالتأمينات، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 06-04 مؤرخ في 20/02/2006، جريدة رسمية عدد 15، مؤرخة في 2006/03/12 .

7- أمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، معدل ومتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية عدد 29، مؤرخة في 20 يوليو 1988 .

8- قانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 غشت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، جريدة رسمية عدد 44، مؤرخة في 2001/08/08 معدل ومتم بموجب القانون رقم 11-09 مؤرخ في 05 يونيو سنة 2011، جريدة رسمية عدد 32 مؤرخة في 08 يونيو 2011 .

#### ب- النصوص التنظيمية :

1- مرسوم تنفيذي رقم 80-35 مؤرخ في 29 ربيع الاول عام 1400 الموافق ل 16 فيفري 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار .

2- مرسوم تنفيذي رقم 80-37 المؤرخ في 16/02/1980 يتضمن شروط تطبيق المادتين 32، 34 من الأمر رقم 74-15 المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله .

#### 5- الأحكام والقرارات القضائية:

- حكم صادر عن محكمة بوسعادة، مجلس قضاء المسيلة، قسم الجنج، بتاريخ 18/04/2016 تحت رقم 16/00436.

- حكم صادر عن محكمة بوسعادة، مجلس قضاء المسيلة، القسم المدني، بتاريخ 14/06/2016 تحت رقم 16/1127.

- قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 30/03/1983، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1989، ص 42.

- قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 20/04/1994، ملف رقم 111358، غير منشور.

- قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 1982/01/20 ملف رقم 21286، مجلة قضائية 1989، العدد 2، ص 20.
- قرار صادر عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات بتاريخ 1999/06/01، ملف رقم 208521. غير منشور.
- قرار صادر عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات، بتاريخ 1998/09/12، ملف رقم 183336 غير منشور.
- قرار صادر عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات، بتاريخ 1998/12/15، ملف رقم 197248، غير منشور.
- قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية، بتاريخ 1999/07/14، ملف رقم 183066، غير منشور.
- قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2001/03/27، ملف رقم 239441، منشور بالمجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2002، ص 385.
- قرار صادر عن المحكمة العليا، بتاريخ 2002/05/21، ملف رقم 273695، غير منشور.
- قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 1992/05/11، ملف رقم 76892، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1994، ص 25 .

## ثانيا- باللغة الفرنسية :

- 1- Alex well et Francois terré, Droit civil, Les Obligations, Dalloz, 4ième édition, Paris, 1986 .
- 2- Barthélémy Mercadal, Droit des Transports Terrestres et aériens, Dalloz/Delta, 1996 .
- 3- Corinne Mascala, accidents de gares : le « déraillement » de l'obligation de sécurité, Dalloz, 1991 .

4– Courtin patrick et Deneau muriel, droit et droit de tourisme, Bréal édition, Paris, 1993.

5– Lyon Caen et Renault, Traité de droit Commercial, 5<sup>eme</sup> Edition, Paris, 1923 .

6– René Rodière, traité générale de droit maritime, affrètements et transports, tome3, acconage, consignage, transit, transports successifs et combinés, transport de passagers, remorquage, Dalloz, paris, 1970.

7– René Rodière, Droit des Transports Terrestres et aériens, 5<sup>eme</sup> Edition, Paris, 1990.

## Summary

The transport in its different aspects forms a strategic sector that all the states bet on to develop their economic and social faculties. So the transport is being the life nerve in the modern era for what it brings of services and facilities in the different life domains.

The transport is a contract creating obligations for its two parts, so the transporter takes in its charge to transport the passenger from one place to another by the modality and during the time fixed in the contract for a price that the passenger paid to the transporter, the principal obligation of the transporter in transport contract consist on driving the passenger to expected destination healthy and well.

The target of creation of obligation of security guarantee is to bring an effective protection to passenger victim of an accident by attenuating him of the charge of justification, because of the simple injure of passenger, the transporter is considered as have dishonored his obligation of security guarantee, and the passenger has just to justify the injure is the result for to set on the responsibility of the transporter. To free the transporter from his defective execution of the obligation of security guarantee, he has to prove that the prejudice is due to strange fact as act of god, or passenger fault, or act of third person.

**Keys words:** the transporter - the passenger - obligation of security-responsability - compensation .

## ملخص

يشكل النقل بمختلف أشكاله قطاعا استراتيجيا تراهن عليه جميع الدول للنهوض بمؤهلاتها الاقتصادية والاجتماعية. فأضحى النقل عصب الحياة في العصر الحديث وذلك لما يقدمه من خدمات وتسهيلات في مختلف مجالات الحياة، وهو يرتب التزامات على طرفيه فيتولى الناقل نقل المسافر من مكان إلى آخر بالطريقة والوقت المحدد في العقد مقابل ثمن يتقاضاه من المسافر، والالتزام الرئيسي للناقل في عقد النقل هو التزامه بإيصال المسافر إلى الجهة المقصودة سليما معافى.

إن الهدف من إنشاء الالتزام بضمان السلامة هو توفير حماية فعالة للمسافر الذي يقع ضحية حادث بالتخفيف عليه من عبء الإثبات، فبمجرد إصابة المسافر يعد الناقل مخلا بالتزامه بضمان السلامة، وما على المسافر إلا إثبات أن الإصابة كانت نتيجة للنقل لتترتب مسؤولية الناقل. ولدفع مسؤولية الناقل عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة عليه إثبات أن الإصابة كانت نتيجة لسبب أجنبي عنه كالقوة القاهرة، أو خطأ المسافر، أو فعل الغير .

**الكلمات الدالة:** الناقل - المسافر - الالتزام بضمان السلامة- المسؤولية- التعويض .

## Résumé

Le transport dans ses divers aspects forme un secteur stratégique que tous les états en parient pour développer leurs facultés économiques et sociales. Le transport alors est devenu le nerf de la vie dans l'ère moderne pour ce qu'il emporte de services et de facilités dans les divers domaines de la vie.

Le transport est un contrat créant des obligations pour ses deux parties, le transporteur alors se charge de transporter le voyageur d'un lieu à un autre par la modalité et durant le temps fixé dans le contrat moyennant un prix que le voyageur versera au transporteur, l'obligation principale du transporteur dans le contrat de transport consiste à conduire le voyageur à destination prévue sain et sauve.

Le but de la création de l'obligation de garantie de sécurité est de procurer une protection efficace au voyageur victime d'un accident en l'atténuant de la charge de justification, car par la simple blessure du voyageur le transporteur est considéré comme avoir déshonoré son obligation de garantie de sécurité, et le voyageur n'a que de justifier que la blessure est le résultat pour en établir la responsabilité du transporteur. Pour libérer le transporteur de son exécution défectueuse de l'obligation de garantie de sécurité, il doit prouver que le préjudice est dû à un fait étranger tel qu'une force majeure, ou une faute du voyageur, ou acte d'une tiers personne.

**Mots clés:** Le transporteur- le voyageur- l' obligation de sécurité- responsabilité – compensation.