

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة -

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق



مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص : قانون أعمال

إشراف الأستاذ :

* يونس بدر الدين

إعداد الطالبة :

* صفصاف إيناس

لجنة المناقشة :

سلطاني بكير (رئيسا)

يونس بدر الدين (مشرفا و مقرا)

مقيح وسيلة (مناقشا)

دورة جوان 2017

سَيِّدِنَا وَحَسْرَتَانَا

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله أولاً وأخيراً والشكر له عز وجل الذي أتم نعمته علينا و وفقنا إلى إتمام هذا العمل ولولاه ما أتمناه .

و كل الشكر و التقدير للأستاذ المشرف : يونس بدر الدين و الذي لم يبخل علي بتوجيهاته و إرشاداته المتواصلة و على ما بذله معي من جهد و جدية و صرامة في العمل ، قبل أن أشكره عن العمل أشكره على المعاملة .

كما لا يسعني إلا أن أتقدم بالشكر الجزيل إلى أسرة المعهد من أساتذة و إداريين و موظفين و طلبة على كل الدعم المقدم لي طيلة مشواري الدراسي .

كما لا يفوتني أن أتقدم بالشكر إلى كل من شجعتني في إنجاز هذا العمل، و مد لي يد العون من قريب كان أو من بعيد إلى كل هؤلاء أسمى معاني التقدير و الاحترام.

إلى من أحببتهم

الحمد و الشكر لله الذي من علي بإتمام هذا العمل المتواضع
إلى التي زرعتني بذرة في الوجود و أغدقت عليا بعطفها و سهرت من أجلي الليلي الطوال
حتى صرت نبتة تعرف معنى الوجود إلى التي زرعت في نفسي أسمى معاني الحب إليك
أنت يا من تحملين في قلبك أنقى مشاعر العطف و الحنان... أمي ، أمي ، أمي الحبيبة.
إلى الذي علمني الكفاح في الحياة ، إلى من حرم نفسه من أجل أن يرعاني ، أقول لك اليوم
شكرا يا من حرم نفسه ليرعاني و تعب من أجل أن أرتاح... أبي العزيز .
إلى سندي في هذه الحياة و الذين تقاسموا معي الحلو و المر إخوتي.
إلى جدتي، إلى أخوالي وخالاتي، إلى أعمامي و عماتي ،
إلى كل المعلمين والأساتذة الذين أشرفوا على تربيتي وتعليمي طيلة مشواري الدراسي،
خاصة الأستاذ المشرف "يونس بدر الدين" ، جازاهم الله خيرا جميعهم.
إلى كل الأصدقاء كل باسمه و التي جمعتنا بهم المحبة في الله وإلى كل طلبة الحقوق خاصة

دفعة جوان 2017

إلى كل من نسيه قلبي و لم ينساه قلبي.
و في الأخير ندعو الله عز وجل أن يكون عملنا هذا بذرة خير لفائدة كل من يسعى و
يجتهد في طلب العلم.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مه

مق

مقدمة

عرفت البشرية في الألفية الثانية تطورات صناعية لم يشهد لها مثيلا من قبل، لعل أبرزها ظهور وسائل النقل البري واستعمالها بكثرة في الحياة اليومية والنشاطات الاقتصادية للأفراد، وقد استمر اتساع نشاط النقل وانتشرت وسائله حتى صار القلب النابض لاقتصاد الدول.

إن هذا الانتشار والاعتماد الكلي على وسائل النقل جعلها من المستلزمات البديهية للحياة الإنسانية في أي مجتمع، فقد ينتقل الفرد إلى مكان عمله أو منزله أو قد يسافر إلى مدينة أو بلد آخر، وفي كل مرة يبرم عقدا مع الناقل أو مالك المركبة، وأثناء تنفيذ عقد النقل ظهرت أزمة حوادث المرور التي تصيب عددا معتبرا من الضحايا، مما جعل التشريعات مجبرة على وضع نظم قانونية خاصة تحكم عقود نقل الأشخاص، حتى تواكب التطورات الحاصلة في هذا القطاع، وبذلك صار عقد النقل يرتب التزامات مختلفة على أطرافه، وفي حالة الإخلال بأحد هذه الالتزامات تتعقد المسؤولية المدنية للناقل.

وتكمن أهمية دراسة هذا الموضوع في أن تنقل الأشخاص صار ضرورة قصوى لا مفر منها وأن الاعتماد الكلي على وسائل النقل البري أدى إلى كثرة حوادث السير التي أصبحت تمثل إحدى التحديات التي تواجه المجتمعات العصرية، وقد شكل موضوع انعدام الأمن المروري هاجسا حقيقيا وأحد أولويات التفكير لبذل الجهود للتخفيف من حدتها وذلك بتوفير الحماية القانونية للمتضررين من هذه الحوادث، وتسليط الضوء على الطرق الإجرائية التي يتبعها المضرور لتحصيل التعويضات المقررة له.

ويهدف هذا البحث إلى الإحاطة بمختلف الأحكام التي تنظم مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص، كتحديد أساس مسؤولية الناقل، وحالاتها، والإعفاء منها،

والإجراءات المتبعة في رفع دعوى المسؤولية وتقدير التعويض عما لحق المسافر من أضرار جسمية أو مادية.

كما أن افتقار المكتبة القانونية للبحوث المتخصصة في مجال النقل البري للأشخاص وخصوصا مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص جعلنا نواجه صعوبات في إنجاز هذا البحث أهمها قلة المراجع وضيق الوقت.

وقد اعتمدت في دراسة هذا الموضوع على المنهج الوصفي التحليلي لأنني عرضت وصفا للأسس التي اعتمدها التشريعات في ضبط وتحديد طبيعة مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص، ثم قمت بتحليل نصوص المواد القانونية التي تطرقت لهذا الموضوع.

و عليه تتمثل إشكالية هذا البحث في ضمان سلامة المتقلين عبر وسائل النقل بترتيب مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص، وكفالة تعويض المسافرين عن الأضرار المعنوية والمادية التي قد تلحق بهم وضرورة وضع طرق إجرائية ونظم قانونية تبين قواعد مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وتعزز قواعد التأمين عن الأضرار ومنح التعويضات المناسبة للمتضررين

و أعالج هذه الإشكالية من خلال فصلين :

- الفصل الأول: الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص.
- الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص.

الفصل الأول

الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل
في عقد نقل الأشخاص

إن مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص تعد أحد أهم الموضوعات المطروحة للدراسة نظرا لاختلاف طبيعتها وأساسها من تشريع قانوني لآخر، حيث طرأت عليها تحولات جذرية فرضها التطور الصناعي والتكنولوجي والاعتماد الكلي على وسائل النقل في شتى مجالات الحياة، لذلك خصصنا هذا الفصل إلى دراسة طبيعة هذه المسؤولية و أساسها و كذلك حالات قيام هته المسؤولية و أسباب إعفاء الناقل من مسؤوليته ، وهذا ما يتم تفصيله كآتي:

- المبحث الأول: طبيعة وأساس مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

- المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل ونطاقها في عقد نقل الأشخاص و أسباب إعفائه

المبحث الأول

طبيعة وأساس مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

تنشأ مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص نتيجة الأضرار التي قد تحدث للمسافر، وعن ضرورة إيصاله إلى المكان المقصود في الوقت المنفق عليه.

ولكي تقوم مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزامه ينبغي أن يكون عقد النقل قد أبرم، ما يثير الإشكال حول طبيعة هذه المسؤولية هل هي عقدية استنادا إلى عقد النقل، أم هي مسؤولية تقصيرية استنادا إلى الضرر اللاحق بالراكب فيلزم هذا الأخير بإثبات وجود خطأ من الناقل.

وهذا ما نتطرق إليه في هذا المبحث بتبيان طبيعة مسؤولية الناقل في المطلب الأول، ثم أساس هذه المسؤولية في المطلب الثاني.

المطلب الأول

طبيعة مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

إن الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل يتمثل في سيطرته على وسيلة النقل حتى لا تحدث ضررا بالغير، وبالتالي سلامة الراكب الجسدية طيلة مدة التنقل، بالإضافة إلى ضمان وصوله هو و أمتعته إلى المكان المقصود في الوقت المحدد، والإخلال بأحد هذه الالتزامات من شأنه أن يحمّل الناقل المسؤولية، فعند إصابة الراكب جراء إخلال الناقل بأحد هذه الالتزامات، يثار تلقائيا تعيين طبيعة المسؤولية التي تنشئ للراكب الحق في التعويض، على عاتق الناقل من حيث هل هي مسؤولية تقصيرية أم عقدية، ما يجعلنا نتطرق بعجالة إلى التزامات المسافر والناقل في الفرع الأول، ثم معايير تحديد مسؤولية الناقل في الفرع الثاني.

الفرع الأول

التزامات المسافر والناقل

عقد نقل الأشخاص من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق طرفي العقد، وهما الناقل والمسافر، وأيضا كما هو معروف في القواعد العامة أن العقد متى انعقد صحيحا فإنه يرتب التزامات على عاتق الطرفين يجب عليهما الالتزام بها وإلا يتعرض المخل بها للمسؤولية.

أولا: التزامات المسافر

تتمثل التزامات المسافر في التزام جوهري والتزامات أخرى ثانوية، فالالتزام الجوهري هو دفع الأجرة، سواء عند بدء الرحلة أو في نهايتها، والالتزام الثانوي وهو التقيد بتعليمات المسافر⁽¹⁾، وبالرجوع إلى نص 36 من القانون التجاري والتي جاءت بقولها "عقد النقل اتفاق يلزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"⁽²⁾، وبالتالي الالتزام الأساسي الملقى على عاتق الراكب وهو أداء أجرة النقل للناقل في الميعاد المتفق عليه أو المعين في لوائح النقل، وهي تدفع عادة عند استلام المسافر لتذكرة النقل⁽³⁾.

كما يحظر على المسافر أن تطول رحلته عن المسافة المقررة في تذكرة النقل، وفي حالة زيادة المسافة يجب عليه دفع تكملة الرحلة، وإذا أحل بهذا الواجب اعتبر

¹ - عبد الحكم فودة: شركات الأموال والعقود التجارية في ضوء قانون الشركات الجديد رقم 03 لسنة 1998، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية (مصر) ، ص 177.

² - الأمر رقم 75- 59 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

³ - عمار عمورة: العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص 116.

المسافر بدون تذكرة فيما تبقى من المسافة الغير مقررة في تذكرة النقل⁽¹⁾.

لا يجوز للناقل أثناء بدء التنقل أي مباشرة عملية النقل مطالبة المسافر بدفع تكملة التذكرة إذا زادت مدة السفر عن المدة المقررة في التذكرة، وهذا بسبب القوة القاهرة ولا يستحق الناقل الأجرة إلا عن الجزء الذي تم من عملية النقل، وإذا حالت القوة القاهرة قبل بدء عملية التنقل فليس للناقل الحق في أجرة النقل لأنه لم يتم بعملية النقل، إضافة إلى ذلك لا يستطيع المسافر مطالبته بالتعويض بسبب عدم تنفيذ النقل⁽²⁾.

كما يلتزم المسافر بتعليمات الناقل، كالحضور قبل الموعد المحدد بوقت كاف، فإذا تأخر لا يلتزم الناقل بانتظاره، وكذلك على الراكب أن يحترم المجتمع الصغير الذي يعيش فيه أثناء الرحلة، فلا يحمل معه الأشياء الضارة، ولا يقوم بأي عمل من شأنه الإضرار بالركاب الآخرين أو بوسيلة النقل ذاتها، وغالبا ما تبين مؤسسات النقل الالتزامات الجوهرية اللازمة لحماية الركاب، وتعلقها في الأماكن الظاهرة بالمركبة أو تطبعها على تذكرة السفر أو تطبعها على شكل كتيب يوزع على المسافرين، ويلتزم الراكب بالمحافظة على الأمتعة المحمولة باليد وهذا ما نصت عليه المادة 67 من القانون التجاري بقولها: "ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر"⁽³⁾.

بالإضافة إلى ما ذكر فإن أهم التعليمات التي يلتزم فيها المسافر، هي الجلوس في المكان المخصص للراكبين أو المكان الذي جرت العادة عليه دون معارضة الناقل، وتسليم الأمتعة لتفتيشها والتأكد من عدم خطورتها على المسافرين أو على وسيلة النقل⁽⁴⁾.

¹ - مختار محمد رحمانى: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة) في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، الجزائر، 2000، ص 32.

² - مصطفى كمال طه: العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية (مصر) ، 2005، ص 212.

³ - أحمد محرز: القانون التجاري الجزائري "العقود التجارية"، ج 4، جامعة قسنطينة (الجزائر) ، 1980، ص 245.

⁴ - سمير جميل حسين الفتلاوي: العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 1994.

ثانيا: التزامات الناقل

الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل المسافر إلى المكان المقصود، وفي الميعاد المحدد في العقد، ويعتبر وصول المسافر دليلا على إتمام الناقل لالتزامه، كما نصت على ذلك المادة 62 من القانون التجاري الجزائري بقولها "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد"⁽¹⁾.

وذلك ببذل عناية كافية والالتزام بقواعد حركة المرور والابتعاد عن الرعونة والتهور في قيادة المركبة والتحلي بالحيطه والانتباه والحرص على سلامة المركبة قبل الانطلاق.

بالإضافة إلى أنه يجب أن تتم عملية النقل في الميعاد المحدد دون تأخير، يلتزم كذلك الناقل بتوفير الدرجة المتفق عليها، وإذا أخل الناقل بالتزامه وخصص له مكان في الدرجة غير المتفق عليها فـللمسافر الحق في مطالبتـه بالفرق الباقي⁽²⁾.

ولا يقتصر دور الناقل أثناء عملية النقل على نقل المسافر فقط ففي بعض الحالات يتنقل المسافر حاملا معه أمتعته، أو حقائب ولا يلتزم المسافر بدفع ثمن نقل الأمتعة إذا كانت حمولتها لا تزيد عن حد معين مبيـن في تذكرة السفر، أما إذا كانت تزيد عن الحد المبيـن في تذكرة النقل وجب على المسافر دفع أجرة عن الزائد⁽³⁾.

ولما كان التزام الناقل بسلامة الراكب منذ اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد النقل وينتهي هذا الالتزام منذ الوقت الذي يصل فيه الراكب وأمتعته سالمين إلى محطة

1 - الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري.

2 - أحمد محرز: المرجع السابق، ص 246.

3 - مصطفى كمال طه: أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية (مصر) ط1، 2010، ص 311.

الوصول، فإن إخلال الناقل بهذين الالتزامين يعرضه للمسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالمسافر.

الفرع الثاني

معيار تحديد مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

لقد ثار الجدل حول المعيار المعتمد لتحديد مسؤولية الناقل، فمن التشريعات من اعتبر مسؤولية الناقل تقصيرية، ومنها ما اعتبرها عقدية.

أولاً: اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية

اتجه القضاء الفرنسي في بداية الأمر إلى أنه لا يجوز للمسافر الذي يصاب بحادث أثناء النقل أن يرجع على الناقل إلا على أساس المسؤولية التقصيرية، فيكون عليه إثبات خطأ الناقل، ففي هذه الحالة يكون المسافر في مركز صعب يتمثل في تكليفه بإثبات خطأ الناقل، فغالبا ليس لديه الحجج والدلائل التي تساعد في إثبات هذا الخطأ في مواجهة الناقل. فكان القضاء الفرنسي إلى غاية أوائل القرن العشرين يرى أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء نقله لا يمكن أن تكون إلا تقصيرية، وعلى المسافر لضمان حقه هي إقامة الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته للحصول على التعويض⁽¹⁾.

هذا الاتجاه مكّن الناقلين ومالكي المركبات من التملص من المسؤولية، إذ كان عبء إثبات الخطأ يقع على عاتق المتضررين، أو إثبات تسبب المالكين بالضرر، وبذلك تصبح العدالة الفردية أداة لحماية أشخاص معينين دون الأخذ بعين الاعتبار أحوال المتضررين، كما أن الإنسان في عصر التكنولوجيا والتطور الصناعي أصبح

¹ - مختار رحمانى محمد: المرجع السابق، ص 42.

يشعر بأنه فقد حريته فأصبح في غير استطاعته اجتناب الحوادث وسط الحركة المرورية التي لا تنقطع، ومن هنا أخذ القانون الفرنسي يتجه للاعتماد على فكرة الخطأ لتحقيق نوع من العدالة الفردية لكي تتفق مع فلسفة وأفكار العصر الحديث⁽¹⁾.

ثانيا: اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية

إن اعتبار مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر مسؤولية تعاقدية مسندة إلى الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء النقل، فالناقل ملتزم بإيصال المسافر سالما إلى الجهة المقصودة ويكون مسؤولا تجاهه مسؤولية عقدية إذا أصيب هذا الراكب بحادث أثناء السفر، وهذا الالتزام الملقى على عاتق الناقل والذي بمجرد الإخلال به يحمله المسؤولية، ولا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهد وتوخى الحيطة في تنفيذ ما التزم به، لأن هذا إنما يكون دليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود، وتعتبر مسؤولية الناقل عقدية لأن المسافر الذي يطالب بتعويض عن الضرر الذي تعرض له في حادث النقل لا يلزم إلا بإثبات قيام العقد والضرر الذي لحقه⁽²⁾.

إن التزام الناقل بضمان الأضرار التي تصيب المسافر ابتداء من تكلفه به حتى نزوله من وسيلة النقل وتركه مكان الوصول، تجعله ملزما بتعويض أضرار التأخير والأضرار الماسة بالسلامة البدنية، وكذا الأضرار المادية والمعنوية الأخرى المتعلقة

¹ - إبراهيم دسوقي: الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر) ، 1975، ص: 168 - 169.

² - مختار رحمانى محمد: المرجع السابق ، ص 333.

بفقدان وتلف أو التأخير في وصول الأمتعة بناء على عقد النقل لا على الضرر اللاحق بالمسافر.(1)

لقد أقرت محكمة النقض الفرنسية المسؤولية العقدية للناقل في قرارها الشهير الصادر بتاريخ 21 نوفمبر 1911 المتعلق بالنقل البري، حيث اعتبر هذا القرار الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافرين مسؤولية عقدية، ثم أيد المشرع الفرنسي قرار الاجتهاد القضائي المتمثل في محكمة النقض الفرنسية في إصداره للقوانين المنظمة لنقل الأشخاص(2).

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

اختلفت التشريعات في الأساس الذي تستند عليه بمناسبة تحميل الناقل المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافر، فمنها ما اعتمد على النظريات الشخصية التي تعتبر الخطأ أساساً جوهرياً للمسؤولية، ومنه يتعين على المسافر لكي يحصل على التعويض أن يثبت العلاقة السببية بين الخطأ المرتكب والضرر المحقق، ومن التشريعات من اعتمد على النظريات الموضوعية التي تعتبر الضرر أساساً للمسؤولية وهنا يكفي المسافر إثبات حصول ضرر لكي تتحقق مسؤولية الناقل.

1 - الياس ناصيف: الكامل في القانون التجاري، ج1، منشورات بحر المتوسط ومنشورات عويدات، ط1، بيروت، لبنان، 1981، ص 338.

2 - Denoit, la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemin de fer, thèse paris, 1938, p : 171.

من هذا المنطلق سنتعرض في هذا المطلب إلى النظريات الفقهية التي تناولت أسس المسؤولية بشكل عام في الفرع الأول، ثم نتعرض إلى الضرر والخطأ كأساس لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص بشكل خاص في الفرع الثاني.

الفرع الأول

المسؤولية المدنية في ضوء النظريات الفقهية

إن دراسة المسؤولية يتطلب منا البحث في النظريات الفقهية التي وضعت الأسس والمعايير التي يستند عليها لترتيب المسؤولية على المتسببين في الأضرار، من أجل ضمان حقوق المتضررين.

أولاً: النظريات الشخصية

ركزت النظريات الشخصية على فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية، وذلك بغض النظر عن أي تعاقد قد يجمع الطرفين، ومنه فإن كل من تسبب في ضرر للغير يكون مسؤولاً ويلزم بتعويضه عليه، وبالتالي وحسب هذه النظريات فلا يمكن اعتباره مسؤولاً إلا الشخص الذي ارتكب خطأ وسبب ضرراً للغير⁽¹⁾.

وحسب أصحاب هذه النظريات فإن المسؤولية تقوم على فكرة الخطأ سواء كان ثابتاً أو مفترضاً، فالمتسبب في الضرر بإهماله يجب أن يعرض المضرور استناداً على تقدير سلوك محدث الضرر، وبمقتضى هذه النظريات فإن عدم قيام الناقل بالتزاماته

¹ - العرابوي نبيل صالح: مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان (الجزائر)، 2009-2010، ص

المفروضة عليه تجاه المسافر، تتحقق بموجبها مسؤوليته عن عدم تنفيذها، ولا يمكنه التخلص منها إلا بإثبات انقطاع العلاقة السببية بين الضرر والمتسبب فيه⁽¹⁾.

ولكن الانتقادات التي تعرضت لها النظريات الشخصية أهمها أن اعتماد عنصر الخطأ يؤدي إلى الخلط بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الجزائية، هذه الأخيرة التي لا تقوم إلا على الخطأ ويتبعه العقاب، كما أن كثرة حوادث المرور، وزيادة التطور الصناعي وكثرة استعمال وسائل النقل جعل مسألة إثبات الخطأ قد تصعب على المسافر، بالإضافة إلى تعارض هذه النظريات مع مبدأ العدالة، التي تقتضي تحمل الناقل نتائج الضرر التي تسبب فيه للغير وعدم إشراك المضرور فيه باعتباره لا دخل له فيه⁽²⁾.

ثانياً: النظريات الموضوعية

إن الانتقادات الموجهة للنظريات الشخصية، وعلى إثر التطور الصناعي الهائل، وضرورة استعمال وسائل النقل وما نجم عنها من كثرة حوادث المرور، ظهرت النظريات الموضوعية التي نادى بقيام المسؤولية

على أساس الضرر، فكل من أحدث نشاطاً ضاراً في المجتمع يلتزم بتعويض وجبر الأضرار الناجمة عنه دون النظر إلى وجود خطأ من عدمه⁽³⁾.

إن هذه النظريات قد جمعت بين أساسين للمسؤولية وهما الضمان والعقوبة فالتعويض يقدر على أساس جسامة الضرر الذي لحق بالشخص، فما دام الشخص يغنم

¹ - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 134.

² - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 136.

³ - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 145.

من استخدامه للآلات والمركبات في تحقيق مصلحته لزمه أن يتحمل المغارم أو الأضرار التي تنشأ عن استخدام تلك الأشياء ولو لم يقع الخطأ، ومن هنا كان الاعتراف بأن المسؤولية عن الأضرار يجب أن تكون على أساس موضوعي وذلك للتماشي مع التطورات الحالية لعصر التكنولوجيا⁽¹⁾.

الفرع الثاني

ضوابط تحديد مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

تعتبر وسائل النقل على اختلاف أنواعها من الأشياء الخطيرة التي تهدد حياة الإنسان، لذا كان لزاماً على التشريعات أن تسن قوانين لتوفر حماية كافية لمستعملي وسائل النقل من تلك المخاطر، حتى تجعل القائمين على عملية النقل يلتزمون بالمحافظة على أرواح المسافرين وممتلكاتهم، وعند وقوع حادث ما رغم بذل الناقل للعناية الكافية، تجب مساءلته وتحميله المسؤولية والتعويض إما على أساس الخطأ أثناء تنفيذ عقد النقل. أو بناء على الضرر اللاحق بالمسافر مهما كان نوعه.

أولاً: الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

إن إقامة المسؤولية على أساس فكرة الخطأ كانت نتيجة لتطور هذه المسؤولية في القانون المدني الفرنسي القديم، وقد جاءت أحكام المسؤولية أقرب إلى فكرة العقاب منها إلى فكرة جبر الضرر، وبمقتضى هذه النظرية يعتبر الناقل هو المدين في تنفيذ الالتزام الناشئ عن العقد، فمن الواجب عليه تنفيذ التزامه، فإن لم يقدّم بذلك عدّ مرتكباً لخطأ تعاقدي، بحيث لا يسأل الناقل عن الضرر الذي لحق الراكب إلا عند ارتكاب الخطأ،

¹ - العريايوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 151.

ويكون هذا الخطأ ناتجا عن فعله الشخصي، ويعتبر مفترضا إذا كان بسبب فعل الغير⁽¹⁾.

ويعتبر الخطأ ركن أصيل من أركان المسؤولية فلا تقوم أساسا إلا به، وتعتبر رابطة السببية أيضا ركن هام من أركان المسؤولية، إذ بانتفائها تنتفي المسؤولية عن الناقل، فعدم قيام الناقل بالتزامه هو خطأ من جانبه، وتتحقق بذلك مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته، ولا يمكن للناقل التخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت انقطاع العلاقة السببية بين الضرر وفعله، وحتى يحصل الراكب على حقه في التعويض فعليه أن يثبت خطأ الناقل، وأن ضررا قد أصابه من جراء عدم تنفيذ هذا الأخير لالتزامه⁽²⁾.

لم تعد المسؤولية القائمة على الخطأ تسير التطورات الحديثة في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية، خاصة في ظل ازدياد حوادث المرور وكثرة السيارات، مما يؤدي إلى حرمان العديد من ضحايا حوادث المرور من الحصول على التعويض، الشيء الذي عرّض هذا الأساس إلى عدة انتقادات منها:

1- أن إقامة المسؤولية المدنية على عنصر الخطأ يؤدي إلى الخلط بينها وبين المسؤولية الجزائية، على اعتبار أن هذه الأخيرة تقوم على الخطأ ويتبعه الجزاء وهو العقاب، لذلك يجب أن تقوم هذه المسؤولية على الضرر لا الخطأ لأن الهدف من ذلك هو إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر.

2- أن كثرة حوادث المرور وزيادة التطور الصناعي وانتشار الآلات وتنوع وسائل النقل، جعل مسألة إثبات الخطأ أمرا صعبا على الراكب، وبالتالي عدم التوازن بين أطراف العقد.

¹ - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 134.

² - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 135.

3- بالإضافة إلى أن هذه النظرية تتعارض مع مبدأ العدالة، التي تقتضي أن يتحمل الناقل نتائج الضرر الذي سببه ولا يتحمله من لا دخل له فيه وهو المتضرر، وبالتالي فإن النزعة الجديدة التي أخذت تتبلور في القوانين الحديثة، تولدت نتيجة لتطور المفاهيم الاقتصادية ومن ثم فإن تعويض الضرر يكون واجبا على الناقل بغض النظر عن وجود الخطأ من عدمه⁽¹⁾.

ثانيا: الضرر كأساس لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

إن الانتقادات التي تعرضت لها فكرة الخطأ كأساس لتحميل الناقل المسؤولية في عقد نقل الأشخاص ونتيجة للتطور أصبح من الضروري وبخاصة ماسة إلى وضع قواعد جديدة لتنظيم تلك العلاقات الجديدة في المجتمع، فما دام الشخص يغتم من استخدام آلات وأشخاص آخرون في تحقيق مصلحته أو من استعمال الأشياء التي في حراسته، لزمه لا محالة أن يتحمل المغارم التي تنشأ من استخدام هؤلاء الأشخاص أو من استعمال تلك الأشياء ولو لم يقع الخطأ⁽²⁾.

من هنا كانت الدعوى إلى الاعتراف بأن المسؤولية عن الآلات تقوم على أساس موضوعي وليس على أساس من الخطأ، وافترض الخطأ كأساس للمسؤولية لا يزيد على أن يكون حيلة لجأ إليها الفقه والقضاء بهدف إبقاء الخطأ كأساس للمسؤولية، في حين أن هدف المسؤولية في قيامها لا تستند إطلاقا إلى وقوع الخطأ من الحارس⁽³⁾.

1 - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 136.

2- سمير سهيل دنون: المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، دراسة مقارنة، 2005، ص 122.

3 - سمير سهيل دنون: المرجع السابق، ص 123.

لذا فإن اعتماد الضرر كأساس للمسؤولية ركز على عامل مادي ناتج عن ارتباط الشيء بالخطر الذي يحدث بسببه باعتبار أن صاحب الشيء أو حارسه ما دام أنه ينتفع به ويشغله فعليه أن يتحمل ما يحدثه هذا الشيء من ضرر، لذلك تم الاعتراف بقيام المسؤولية لا على أساس الخطأ وإنما على أساس التزام كل من أحدث نشاطاً ضاراً في المجتمع بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا النشاط.⁽¹⁾

المبحث الثاني

حالات قيام مسؤولية الناقل ونطاقها في عقد نقل الأشخاص و أسباب إعفائه

تعتبر مسؤولية الناقل من أهم الموضوعات التي تثار أمام القضاء فيما يتعلق بعقد النقل، وقيمة التعويضات التي تدفع لرافع دعوى المسؤولية وتجعل منها عبئاً على عاتق الناقل، مما يجعل هذا الأخير يسعى للبحث من أجل التخلص من هذه المسؤولية.

وبناء على ما تقدم من الضروري تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين الأول ندرس فيه حالات قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص ونطاقها، والثاني نتطرق فيه إلى أسباب إعفاء الناقل من هذه المسؤولية.

المطلب الأول

حالات قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص ونطاقها

لقيام مسؤولية الناقل يجب توفر حالات خاصة ومحددة يكون الإخلال بها سبباً مباشراً في مطالبة المسافر للناقل بتعويضه، كما أن هذه المسؤولية محددة بنطاق زمني ومكاني معين تتم في حدوده مساءلة الناقل عن الأضرار التي تحدث خلاله، وهذا ما

¹ - العريايوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 144 - 145.

سنتطرق إليه في الفرع الأول بعرض صور قيام مسؤولية الناقل، ثم تبيان نطاق هذه المسؤولية في الفرع الثاني.

الفرع الأول

صور قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

إن عقد النقل يرتب على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة معينة، وهي ضمان سلامة وصول المسافر وأمتعته إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد، وفيما يلي سنتعرض إليها بالتفصيل.

أولا: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر

حددت المادة 62 من القانون التجاري الجزائري مسؤولية الناقل بنصها على أنه "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر"⁽¹⁾.

يتضح لنا من خلال هذا النص القانوني أن المشرع الجزائري ألقى على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر وتوصيله سليما معافى إلى المكان المقصود والمتفق عليه في العقد، وعليه فإن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر هي مسؤولية تعاقدية تستند إلى الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء التنقل، وقد تتحدد مسؤولية الناقل بمقدار الضرر دون أن يلتزم المسافر بإثبات الخطأ، فإذا تخلف الناقل في تحقيق هذه النتيجة أي ضمان وصول المسافر إلى محطة الوصول سليما معافى قامت مسؤوليته عن تعويض المسافر عن الأضرار البدنية أو الأدبية التي تلحق به، فمسؤولية الناقل عن التزامه بضمان سلامة الراكب هي مسؤولية تعاقدية وبكفي لقيامها

¹ - الأمر رقم 75 - 59 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

عدم وصول المسافر سليماً وعلى ذلك إذا أصيب المسافر بأضرار فعليه إثبات الضرر سواء كان بسبب خطأ الناقل أو تابعيه⁽¹⁾.

وفي حالات أخرى لا تكون مسؤولية الناقل تعاقدية وإنما مسؤولية تقصيرية، مثال ذلك إذا توفي المسافر فإنه لا شك أن المسؤولية العقدية تنقضي، فلا يحق للورثة الرجوع على الناقل بسبب الأضرار المادية أو الأدبية التي لحقتهم إلا بمقتضى المسؤولية التقصيرية إذ لا يوجد عقد يربط الناقل بالورثة ومن ثم لا تتوفر شروط المسؤولية العقدية⁽²⁾.

فمجرد حصول ضرر للراكب أثناء تنفيذ عملية النقل تترتب مسؤولية الناقل كانقلاب السيارة أو اصطدامها مع سيارة أخرى، وأدى ذلك إلى جرح أحد أعضاء جسم المسافر فتترتب عندئذ مسؤولية الناقل العقدية، فالناقل ملزم بالمحافظة على سلامة الراكب، فإذا أصيب هذا الأخير فإن الناقل يكون قد أخلّ بنص المادة 62 من القانون التجاري الجزائري التي نصت على مبدأ الالتزام بضمان السلامة، ومن ثم فإنه لم يصل إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى، وهنا يكون عقد النقل غير منفذ بالنسبة للالتزام بالسلامة⁽³⁾.

ولقد اتفق الفقه والقضاء على تعويض المسافر عن إصابته بأي أضرار جسمانية قد تلحق به، كما يتم تعويضه عن المدة التي يعجز فيها عن العمل، كذا في حالة الوفاة التي تترتب واجبا آخر يقع على عاتق الناقل اتجاه ورثة المسافر⁽⁴⁾.

¹ - عزيز العكيلي: الوجيز في القانون التجاري (الشركات التجارية، الأوراق التجارية، الأعمال التجارية، المتجر، التجار، العقود التجارية)، 2000، ص 361.

² - عزيز العكيلي: المرجع السابق: ص 362.

³ - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 210.

⁴ - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 211.

ثانيا: مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير والأضرار التي تصيب الأمتعة

نصت المادة 62 من القانون التجاري الجزائري "يجب على ناقل الأشخاص.... وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد"⁽¹⁾.

يلعب عامل الوقت دورا مهما في حياة المسافر، إذ يعد معيارا أساسيا في تحديد نمط ونوع النقل المستعمل، فالمسؤولية الملقاة على عاتق الناقل هي إيصال المسافر إلى وجهته في الميعاد المحدد سالما معافى، بالإضافة إلى أن الناقل ملزم بإعلام المسافرين بالآجال والوثيرة وتوقيت الرحلة، ويكون الناقل ملزم بتنفيذ التزامه بإيصال المسافر في الوقت المحدد والمتفق عليه في العقد، ويكون كذلك مسؤولا عن التأخير في حالة توفر الشروط التالية:

- أن يحدد الناقل وقت الوصول أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول، وكذا أوقات التوقف أثناء فترة السفر، بالمقارنة مع الوقت المتفق عليه.

- أن يكون سبب التأخر راجع إلى عدم التزام الناقل، وإذا أراد الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية يجب عليه أن يثبت سبب التأخر، القوة القاهرة، فعل الغير أو من طرف المسافر نفسه.

- أن يكون ضرر التأخير الذي تسبب فيه الناقل، ضرر جسيم كأن يفوت الناقل للمسافر فرصة إبرام صفقة محددة الوقت أو التأخر عن موعد إجراء مسابقة⁽²⁾.

أما بالنسبة لمسؤولية الناقل عن الأمتعة التي بحوزة المسافر، يجب الإشارة بداية إلى أن الأمتعة تنقسم إلى نوعان اليدوية (المحمولة) والأمتعة المسجلة، فبالنسبة للأمتعة

¹ - المادة 62 من الأمر رقم 75 - 59، المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

² - مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 312.

اليديوية والتي يقصد بها الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر، ولا يسلمها للناقل ولا يدفع عنها أجره لكونها خفيفة وسهلة الحمل، فقد استقر الفقه والقضاء على عدم مساءلة الناقل عن هلاك أو تلف هذه الأمتعة لعدم وجود أي ارتباط بين الناقل والراكب على نقل هذه الأمتعة⁽¹⁾، وكذلك فإننا نجد المادة 67 من القانون التجاري الجزائري قد أعفت الناقل من مسؤولية الأمتعة اليديوية المحمولة باعتبارها تحت مسؤولية المسافر، فلا يسأل الناقل عما يصيب هذه الأمتعة من أضرار مهما كانت طبيعتها وذلك في نصها: "ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر"⁽²⁾.

أما الأمتعة المسجلة والتي يقصد تلك الأمتعة التي يسلمها المسافر للناقل قبل المباشرة بعملية النقل ويستلم المسافر تذكرة خاصة بهاته الأمتعة، التي يحدد فيها عدد الأمتعة ووزنها وطبيعتها، فيكون الناقل ملزم بالمحافظة على هذه الأمتعة بناء على عقد النقل، ويعتبر الناقل في هذه الحالة مسؤولاً عن هذه الأمتعة مسؤولية تعاقدية، وهذا الالتزام جزء من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد نقل الأشخاص، فهو ليس عقد مستقل للأمتعة لأن الراكب يقدم أجره مقابل تسليم الأمتعة، والناقل مسؤول كذلك حتى عن التأخر في وصول الأمتعة المسجلة وتسليمها للمسافر، وهنا في هذه الحالة على المسافر أن يقوم بإثبات التأخير الواقع وكذا الضرر اللاحق حتى يحصل على التعويض جراء الضرر الحاصل للأمتعة⁽³⁾.

1 - أحمد محرز: المرجع السابق، ص 202.

2 - الأمر رقم 75 - 59 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

3 - عباس حلمي المنزلاوي: القانون التجاري "الأوراق التجارية"، ديوان المطبوعات الجامعية، ط1، الجزائر، 1992، ص 40.

الفرع الثاني

نطاق قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

لما كانت مسؤولية الناقل التعاقدية تقوم على أساسا وجود عقد نقل بين الناقل والمسافر فإن السؤال المطروح هو متى تبدأ مسؤولية الناقل، ومتى تنتهي، وما موقف الفقه والمشرع الجزائري حيالها.

أولا : موقف المشرع الجزائري حول نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

وبالرجوع إلى النصوص القانونية نجد أن المشرع الجزائري قد نص في المادة 64 منه بقولها "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به"، ومن خلال هذه المادة نستنتج بان الناقل يتكفل بالراكب ليس من وقت إبرام العقد لأنه يمكن أن تطول المدة بين إبرام العقد والقيام بعملية النقل وإنما من وقت تنفيذ العقد، والمشرع الجزائري جاء نصه واسعا عاما، غير دقيق فهو لم يحدد معيار معين يمكن الاستعانة به في تحديد بداية مسؤولية الناقل ونهايتها⁽¹⁾.

ثانيا: موقف الفقه حول نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

لقد انقسم الفقه إلى رأيين بخصوص معرفة معيار دقيق لمعرفة متى تبدأ مسؤولية ناقل الأشخاص بالضبط، فالرأي الأول قضي بأنه يكون الناقل مسؤولا عن المسافر أي متكفلا به منذ صعوده إلى القطار أو السيارة أو الحافلة أما إذا حصل له ضرر قبل صعوده فلا يعد الناقل مسؤولا تعاقديا معه، والرأي الثاني قضي بأنه تبدأ مسؤولية الناقل التعاقدية من الوقت الذي يتواجد فيه المسافر في المكان المخصص للصعود إلى القطار أو السيارة، والرأي الراجح في هذا الشأن هو الرأي الثاني، وعليه فإن مسؤولية الناقل عن

¹ - أحمد محرز: المرجع السابق، ص 247.

سلامة المسافر عبر السكة الحديدية تبدأ منذ وصول المسافر رصيف المحطة على شرط أن تكون لديه تذكرة صحيحة وذلك دليل على أنه مستعد لركوب القطار ويتحمل الناقل المسؤولية التعاقدية إذا وقع ضرر للمسافر أثناء تواجده بالرصيف قبل اتصاله بأداة النقل، وبمجرد وصول المسافر إلى وجهته المقصودة سالماً تنتهي مسؤولية الناقل للأشخاص، ويعتبر ناقل الأشخاص مسؤولاً إذا وقع ضرر للمسافر أثناء مغادرته القطار أو ما شابه ذلك رغم أن المسافر قد فقد الاتصال بينه وبين أداة النقل.⁽¹⁾

المطلب الثاني

أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص

إن الإفراط في تحميل الناقل للمسؤولية قد يعيق الاستثمار في مجال النقل التجاري للأشخاص أو عرقلة تطوره، لذلك يهدف التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم، وبين مصالح الناقلين في تمكينهم من تحديد مسؤولياتهم تشجيعاً للاستثمارات في مجال النقل.

ومن هذا المنطلق سنتطرق في دراسة هذا المطلب إلى الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية، في الفرع الأول، ثم يليه الأسباب الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية في الفرع الثاني.

¹ - عمار عمورة: المرجع السابق، ص 119.

الفرع الأول

الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية

كما عرفنا سابقا، يعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار التي قد تصيب المسافر وأمتعته أثناء فترة التنقل، والمسؤولية التي تقع على عاتق الناقل مصدرها الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته، ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي أي خطأ المسافر أو القوة القاهرة.

أولا: خطأ المسافر

نصت المادة 127 من القانون المدني الجزائري على "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"⁽¹⁾.

بينما نصت المادة 138 من نفس القانون "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء، ويعفى من المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة".

فيتضح من استقراءنا هذه النصوص القانونية أنها قد حددت أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق أثناء تنفيذ العقد، والتي من بينها خطأ المسافر

¹ - الأمر رقم 75- 58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 هـ الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقانون رقم 07- 05 المؤرخ في 13 مايو سنة 2007.

الذي في حالة إثباته يعفى الناقل من المسؤولية إذا تسبب المسافر وحده في وقوع الضرر، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعها.

ومن أمثلة ذلك نزول المسافر من الجانب الأيسر للقطار، ويتعرض لحادث من طرف قطار آخر أو صعوده إلى هنا نجد أن المضرور هو الذي قام بخطأ تجاه نفسه، ولكي يعفى الناقل من المسؤولية وجب عليه إثبات خطأ المضرور، وان هذا الخطأ الوحيد لوقوع الضرر وتطبيقاً لهذا فقد أعفي الناقل من مسؤولية التعويض عن الضرر اللاحق بمسافرين تشاجرا، فسقطا على الرصيف وقت دخول القطار إلى المحطة، فعلى المسافر اتخاذ كافة الاحتياطات لضمان سلامته، كما يجب عليه الحيطة والحذر والانتباه قبل مغادرة القطار أنه ينزل دون أن يتعرض لأي خطر قد يسبب له ضرراً، وبالتالي عدم مراعاة المسافر لهذه الشروط يشكل سبباً في إعفاء الناقل من المسؤولية ومنه الالتزام بالسلامة الذي كان التزام من جانب الناقل أصبح أيضاً التزام من جانب المسافر في اتخاذه الحيطة والحذر⁽¹⁾.

وذهب جانب من القضاء الفرنسي التزاماً "بالسهر على سلامته الشخصية"، أي بالحرص على نفسه أثناء النقل، وبمقتضاه فإن مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر تزول إذا كان بوسع المسافر أن يتفاداه بقليل من اليقظة والمحافظة على النفس⁽²⁾.

¹ - مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 221.

² - محمد السيد الفقي: القانون التجاري (الإفلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك)، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1 ، لبنان، 2005، ص 101.

ثانيا: الحدث المفاجئ والقوة القاهرة

إذا كانت مسؤولية الناقل العقدية تتحقق في حالة المساس بالسلامة الجسدية والبدنية للمسافر والتأخير في نقله وإيصاله إلى المكان والميعاد المتفق عليهما، فإن الحدث المفاجئ والقوة القاهرة تعتبر منفذا للناقل يستطيع بها الإفلات من هذه المسؤولية.

فبالرجوع إلى المادتين 127 و138 من القانون المدني الجزائري يتضح لنا أن المشرع الجزائري أعطى للناقل إمكانية التمسك بالقوة القاهرة والحدث المفاجئ لإبعاد المسؤولية عنه في حالة المساس بسلامة المسافر أثناء عملية النقل.

من خلال هذه النصوص القانونية فالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ هو الذي لا يد للإنسان في حدوثه ولا يمكن توقعه زمانا ولا مكانا وبنفس الوقت لا يمكن دفعه كالحوادث المرتبطة بالحروب أو الكوارث الطبيعية كالزلازل والفيضانات والحرائق ولا يمكن القول بالقوة القاهرة ما لم تتوفر هذه الشروط:

- أن تكون غير متوقعة؛
- أن يكون الناقل غير قادر على دفعها؛
- أن تجعل الواقعة من تنفيذ الالتزام أمرا مستحيلا⁽¹⁾.

لقد وضع المشرع الجزائري في أحكام القانون 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ونص المواد من 32 إلى 37 على مجموعة من الأفعال التي يجب على الأشخاص ومستعملي النقل بالسكك الحديدية ألا يقوموا بها وذلك باستعمال المشرع بعض العبارات التي تعفي الناقل من المسؤولية

¹ - عدلي أمير خالد: عقد النقل البري، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية (مصر) ، 2006، ص 143.

الناشئة جراء أفعال لا دخل للناقل فيها مثل عبارة لا يجوز لأي شخص، لا يجوز للمسافرين، يمنع، لا يقبل...⁽¹⁾

الفرع الثاني

الأسباب الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية

ذكرنا فيما سبق أن الأضرار التي قد تلحق المسافر تنقسم إلى نوعين أضرار جسمانية أو بدنية وأخرى أضرار مادية قد تصيب أمتعته بالتلف أو تأخير وصوله في الميعاد المحدد، فإذا كان المشرع الجزائري قد أجاز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في النوع الثاني، فقد منع الاتفاق على إعفائه من المسؤولية في ما يخص الأضرار الجسمانية للمسافر.

أولاً: عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بجسم المسافر

كمبدأ عام فإن سلامة الإنسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن تكون موضوعا لاتفاقات خاصة، لمخالفتها للنظام العام، فالمشرع الجزائري حرص على تأكيد ذلك في نص المادة 65 من القانون التجاري الجزائري على أنه "يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين"⁽²⁾.

يتضح من خلال هذا النص أن كل شرط يقضي بإعفاء الناقل سواء بصفة كلية أو جزئية من تحمل الأضرار الجسمانية التي قد تلحق بالراكب أو المسافر يقع باطلا ولا يعتد

¹ - تنص المادة 34 من القانون 90-30 أعلاه على أنه "لا يجوز لمستعملي الطريق أثناء عبوره لتقاطع السكة الحديدية مع الطريق البري أن يتوقف أو يوقف العربات التي يسوقها أو الحيوانات التي يرهاها.

يجب على مستعملي الطريق الامتثال لتوصيات الحارس في الحواجز المحروسة.

على مستعملي الطريق اتخاذ كل الإجراءات والاحتياطات المتعلقة باجتياز ممر غير محروس".

² - الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

به لمخالفته للقانون، وهذا ما دعى المشرع الجزائري للتدخل وتقرير تأميننا إجباريا على الركاب وذلك من خلال الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 المتعلق بالتأمينات في المادة 166 منه، والتي تنص "يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأميننا يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الأشخاص المنقولين"، والقانون رقم 31/88 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74 المتعلق بنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، ويعتبر هذا أفضل بالنسبة للمتضررين الذين سيتأكد حقهم في الحصول على التعويض، ومن ثم تختفي عمليا مسألة المسؤولية⁽¹⁾.

فإذا توفي الراكب أثناء النقل بسبب حادث يسأل عنه الناقل، فإن هناك أضرارا تصيب الراكب نفسه وأضرارا أخرى تصيب ورثته والأشخاص الذين كان يعولهم، ففي هذه الحالة تنتقل الدعوى إلى ورثة المسافر أو من كان يعولهم عن الضرر الذي أصابه شخصيا قبل وفاته.

ثانيا: جواز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير أو تلف الأمتعة

يجوز إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير وذلك طبقا لنص المادة 66 من القانون التجاري "يجوز للناقل، بموجب شرط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدميه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر"، وقد وضعت التشريعات ضوابط شرط إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق الراكب، وهي: أن يكون

¹ - الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التأمين عن الأضرار.

الشرط مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر بمعنى أن إثبات هذا الشرط بأي طريقة أخرى غير الكتابة غير جائز لتقدير إعفاء الناقل، والواقع أن إجازة مثل هذه الشروط يجد سنده في أنه قد يجد الراكب أن التأخير لا يمثل بالنسبة له ضرراً رئيساً له، بمعنى أن الوقت قد لا يكون له أهمية قصوى في رحلة معينة فيقبل شرط الإعفاء من المسؤولية على خلاف حالات أخرى يكون للتأخير فيها إضاعة فرصة كحضور ندوة، أو مؤتمر علمي، أو جلسة قضائية، فلا يقبل شروط الإعفاء⁽¹⁾.

أما الأضرار المادية والأدبية التي تصيب الورثة أو من كان الراكب يعولهم فإنهم يملكون المطالبة بها بدعوى على أساس المسؤولية التقصيرية، وذلك لعدم وجود رابطة عقدية بين هؤلاء الورثة والناقل، ومادام الدعوى تقصيرية فعلى الورثة إثبات خطأ الناقل، وقد نثار الخلاف عن مدى صحة الشروط التي قد يتضمنها عقد النقل، والتي تهدف إلى إعفاء الناقل كلياً من المسؤولية الناتجة عن الضرر الذي يحدث عند قيامه بتنفيذ عقد النقل، فذهب البعض إلى بطلان هذه الشروط على أساس مخالفتها للنظام العام، حيث من شأن هذه الشروط إضعاف المسافر في عقد النقل الذي يضطر في معظم الأحوال إلى الخضوع للشروط التي يفرضها الناقل، لكن الرأي الراجح فقها وقضاء هو الاعتراف بصحة هذه الشروط على أساس المبدأ القانوني الذي يبيح حرية التعاقد ويؤكد سلطان الإرادة⁽²⁾.

1 - محمد حسن الجبر: العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، ط 2، المملكة العربية السعودية، 1997، ص 203.

2 - إبراهيم سيد أحمد: العقود والشركات التجارية فقها وقضاء، دار الجامعة الجديدة، ط 1، 1991، ص 333.

وكخلاصة لهذا الفصل، نستنتج أن ترتيب المسؤولية على عاتق الناقل في عقد نقل الأشخاص تجد أساسها في الضرر اللاحق بالمسافر أو ما يعرف بالمسؤولية العقدية ، كما يمكن تحميل الناقل المسؤولية على أساس الخطأ الذي يرتكبه أثناء تنفيذ العقد، أو ما يعرف بالمسؤولية التقصيرية ، وما على المسافر الذي تعرض لضرر سوى إقامة دعواه بناء على أحد الأساسين حسب الظروف وحسب الإخلال الذي أصابه كالأضرار الجسمانية أو التأخير في الوصول في الوقت المحدد وتلف أمتعة المسافر، وإن نطاق هذه المسؤولية محدد بداية من تكلف الناقل بالمسافر وينتهي بمغادرة هذا الأخير لمركبة النقل أو محطة الوصول، كما استنتجنا أن المشرع قد أورد حالات يمكن للناقل الاستناد عليها لإعفائه من المسؤولية كلياً أو التخفيف منها جزئياً كإثبات وجود قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو أن الضرر اللاحق بالمسافر كان نتيجة خطئه لوحده.

الفصل الثاني

الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل
في عقد نقل الأشخاص

إن إلتمات الناقل تفرض عليه مسؤولية كبيرة هي تعويض الراكب عن الأضرار التي لحقت به سواء كانت هذه الأضرار ناتجة عن إصابة بدنية أو التأخير في الوصول أو هلاك و تلف الأمتعة التي كانت مع المسافرين ، هذا كله في حالة ما أدى عجز الناقل عن دفع مسؤوليته بأحد أسباب الدفع المباحة قانوناً.

هذه القواعد تستقل بها دعوى المسؤولية على الناقل في عقد نقل الأشخاص و هذا ما سيتم تفصيله كالتالي :

- المبحث الأول : دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
- المبحث الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص و تقدير التعويض

المبحث الأول

دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

تخضع دعوى مسؤولية الناقل للقواعد العامة في دعاوى المسؤولية التعاقدية الواردة في القانون المدني، وعلى الرغم من ذلك اهتم القانون التجاري الجزائري أيضا بتنظيمها، وذلك بوضع بعض الأحكام المتعلقة بدعوى المسؤولية قصد التخفيف على الناقل تخفيفا يقابله تحمله مسؤولية مشددة تجاه الراكب حتى يتحقق التوازن العادل بين طرفي العقد وضرورة تحقيق الهدف من التعاقد، ومن هذا المنطلق سنتطرق إلى أطراف دعوى المسؤولية وإجراءاتها في المطلب الأول، يليه الاختصاص القضائي أو المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية في المطلب الثاني.

المطلب الأول

أطراف دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وإجراءاتها

بمجرد حصول ضرر للمسافر تنشأ بصفة تلقائية دعوى المسؤولية المدنية التي يقيمها المتضررون من جراء الحوادث التي قد تقع للركاب أثناء عملية النقل أساسا الالتزام بضمان السلامة المفروض على عاتق الناقل.

ومن هنا فدعوى المسؤولية هي الدعوى التي يقيمها الراكب المضروب من جراء الحادث الذي وقع له أثناء عملية النقل، والتي تكون بين أطراف محددة ووفقا لإجراءات خاصة، وهذا ما سنتعرض إليه بالتفصيل من خلال تبيين أطراف دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص في الفرع الأول، ثم الإجراءات الواجب إتباعها أمام جهات التقاضي في الفرع الثاني.

الفرع الأول

أطراف دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

تكون دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص بين طرفين هما المسافر الذي لحقه ضرر أثناء التنقل وبين الناقل.

أولاً: المدعي في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

المدعي هنا هو المسافر المضرور، الذي يطالب بالتعويض، فغير المضرور شخصياً ليس له الحق في التعويض، ولكن هناك حالات يكون فيها المدعي غير الراكب كما لو أقيمت تلك الدعوى من قبل الورثة عند وفاته أو من قبل آخرين كان يعيلهم المصاب من غير الورثة⁽¹⁾.

فالمضرور هو الشخص الذي يحق له أن يطالب بالتعويض ويمكن لنائبه تمثيله في ذلك، ونائب المضرور قد يكون وليه أو وصيه إذا كان قاصراً، وقد يكون القيم إذا كان المضرور محجوراً عليه. وفي حالة وفاة المسافر أثناء عملية النقل، يتقرر لورثته حق المطالبة بحق مورثهم، كما يمكن لهؤلاء الورثة أن يطالبوا بالتعويض عما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة الوفاة. وفي حالة تعدد المضرورين من حادث واحد، ويكون كل مضرور قد أصابه ضرر مستقل عن الضرر الذي أصاب الآخر، فيلزم على كل مضرور الحق في رفع دعوى مستقلة يرفعها باسمه على حدى⁽²⁾.

¹ - العرابوي نبيل صالح : المرجع السابق ص 316.

² - سعيد مقدم: نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، (دراسة مقارنة)، دار الحداثة، ط 1، سنة

1985، ص 131.

أما بالنسبة للأشخاص الذين كان يعيّلهم المتوفى في حياته يمكن لهم المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم، والمتمثل في حرمانهم من النفقة التي كان يقدمها المورث المتوفى لهم⁽¹⁾، وتبقى الإشارة إلى أن هذا الاتجاه انتقد لكون ذوي الحقوق يمكنهم الحصول على حقوق قد لا يتمكن الضحية نفسه من الحصول عليها، لكون العلاقة التعاقدية بين ذوي الحقوق والضحية منتقبة⁽²⁾.

ثانيا: المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

وهو المسؤول في دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص (الناقل)، فتقام الدعوى ضده باعتباره الطرف المتعاقد مع الراكب عند إخلال الناقل بالتزامه المفروض عليه بموجب عقد النقل، ولا يقصد بالمدعى عليه السائق دائما، فقد يكون مؤسسة أو شركة نقل باعتبارها الطرف الذي تعاقد مع الراكب، فبمجرد حصول ضرر للراكب (المدعى) يكون الناقل هو المسؤول عن هذا الضرر، كما يكون مسؤولا تجاه الورثة في حالة وفاة المسافر لكن في هذه الحالة يتعين إدخال الناقل (السائق) على أساس أنه هو الذي قام بعملية النقل⁽³⁾.

الفرع الثاني:

إجراءات دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

تخضع دعوى المسؤولية التي ترفع من طرف المسافر المضرور لإجراءات وقواعد حددها قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري كغيرها من الدعاوى حتى

¹ - العريايوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 316.

² - René rodière, droit des transports terrestres et aériens, paris, 5 édition Dalloz, 1990, p:412.

³ - العريايوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 319.

تكون مقبولة وفي خلال آجال محددة أيضا، وذلك عبر المراحل التالية:

أولاً: رفع عريضة دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

تعرض المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية لإجراءات رفع الدعوى في المواد من 13 إلى 16 منه، فنص على أنه ترفع الدعوى أمام المحكمة بعريضة مكتوبة ومؤرخة، تودع بأمانة ضبط المحكمة من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه، بعدد نسخ يساوي عدد الأطراف، ويجب أن تشمل العريضة على البيانات المحددة في المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية مع بيان وقائع الدعوى وطلبات المدعي، ويرفق بالدعوى جميع المستندات والوثائق التي يستند عليها الخصوم ودعم الادعاءاتهم، وتودع بأمانة ضبط الجهة القضائية بأصولها أو نسخ رسمية منها أو نسخ مطابقة للأصل وتبلغ للخصم⁽¹⁾.

ثانياً: مرحلة تبليغ الناقل بعريضة دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص وبدء التقاضي

بعد رفع دعوى المسؤولية، تستوجب نصوص قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على المدعي تبليغ دعواه إلى خصمه أي الناقل في عقد النقل، وذلك بهدف إعلامه بقرينة دعوى ضده في المحكمة وتمكينه من تقديم دفاعه في تاريخ الجلسة المحدد في العريضة الافتتاحية للدعوى ومحضر التكليف بالحضور للجلسة المحرر من طرف محضر قضائي مختص، والذي يعتبر حلقة وصل بين طرفي الدعوى، وبمجرد حلول تاريخ الجلسة المحدد في عريضة المدعي الافتتاحية تبدأ جلسات التقاضي وفقاً للقانون،

¹ - القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق لـ 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

ويترتب على عدم احترام الشروط الشكلية في إجراءات رفع دعوى المسؤولية القضاء برفضها شكلا دون النظر في موضوعها (1).

المطلب الثاني

الاختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

بالإضافة إلى ضرورة احترام والتقيد بالشروط الشكلية لرفع دعوى مسؤولية الناقل، يجب على المدعي المتضرر رفع دعواه طبقا للقواعد العامة للاختصاص وهذا في حالة المطالبة بتعويضات تتعلق بتعويض الأضرار الناتجة عن التأخير أو تلف الأمتعة أمام القاضي المدني، أما في حالة ما إذا تعلق الضرر بالسلامة الجسدية للمسافر كالجروح أو الوفاة فيمكن المطالبة بالتعويض أمام القاضي الجزائي .

وفيما يلي نتطرق لاختصاص المحاكم المدنية في دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص في الفرع الأول، بينما سنتطرق لاختصاص المحاكم الجزائية كاستثناء في دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص في الفرع الثاني.

الفرع الأول

اختصاص المحاكم المدنية في دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص

تعتبر المحاكم المدنية هي الجهة القضائية المختصة كأصل عام بالنظر والفصل في دعاوى المسؤولية الناشئة عن الأضرار اللاحقة بالمسافر جراء حوادث النقل، وذلك طبقا لقواعد المسؤولية في حالة إخلال الناقل بالتزاماته تجاه المسافر، ومراعاة لقواعد الاختصاص الإقليمي والنوعي المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

¹ - - القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

أولاً: الاختصاص النوعي في دعوى مسؤولية الناقل

يقصد بالاختصاص النوعي ولاية الجهة القضائية على اختلاف درجاتها بالنظر في نوع محدد من الدعاوى، فالاختصاص النوعي هو توزيع القضايا بين الجهات القضائية المختلفة على أساس نوع الدعوى، وقد حدد المشرع الجزائري عدد الأقسام المشكلة للمحكمة ونوعها وذكرها في ستة أقسام هي القسم المدني، التجاري، البحري، الاجتماعي، العقاري وقسم شؤون الأسرة⁽¹⁾.

ومسألة تحديد الاختصاص النوعي من النظام العام، فتحكم به المحكمة من تلقاء نفسها تطبيقاً لنص المادة 36 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽²⁾.

ومن ذلك فإن الاختصاص النوعي في النظر والفصل في دعوى المسؤولية عن حوادث النقل عموماً يؤول للمحاكم المدنية، ذلك أن الالتزام بالتعويض يدخل ضمن الالتزامات والحقوق المالية التي ينظمها القانون المدني⁽³⁾.

وإذا كانت المحاكم المدنية هي صاحبة الاختصاص بنظر دعاوى التعويض الناشئة عن حوادث النقل عموماً، فإن دعاوى التعويض الناشئة عن الحوادث التي تنجم عن السيارات التابعة للدولة، تكون أيضاً من اختصاص الأقسام المدنية للمحاكم العادية، فقد نصت المادة 802 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على أنه "خلافاً لأحكام المادتين 800 و801 أعلاه، يكون من اختصاص المحاكم العادية المنازعات الآتية:

1 - بربارة عبد الرحمن: شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، منشورات بغدادية، ط 1، 2009، ص 76.
2 - تنص المادة 36 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على أن "عدم الاختصاص النوعي من النظام العام، تقضي به الجهة القضائية تلقائياً في أي مرحلة كانت عليها الدعوى".
3 - عدلي أمير خالد: المرجع السابق، ص 118.

- مخالفات الطرق؛
- المنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية الرامية إلى طلب تعويض الأضرار الناجمة عن مركبة تابعة للدولة، أو لإحدى البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية⁽¹⁾.

ثانيا: الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل

يقصد به اختصاص المحاكم بالفصل في المنازعات حسب مكان أو مقر الأطراف، والمبدأ العام في قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن المدعي هو الذي يسعى إلى موطن المدعى عليه، وهذا ما نصت عليه المادة 37 منه والتي تنص "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه".

وأحكام الاختصاص الإقليمي ليست من النظام العام، الأمر الذي يعطي للخصوم الحق في الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة موطن المدعي أو موطن المدعى عليه، ومنه لا يجوز للمحكمة التي تنتظر الدعوى أن تتصدى للاختصاص المحلي من تلقاء نفسها إذا أغفل الخصوم ذلك أو اتفقوا على مخالفته، وتجدر الإشارة إلى أنه على الطرف الذي يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص المحلي أن يثير هذا الدفع قبل إبداء أي دفع أو طلب أو دفاع في الموضوع وإلا سقط الحق فيه⁽²⁾.

1 - القانون 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

2 - المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري التي جاء فيها أيضا "وإن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يكون الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

ومن هنا فإنه يجب على المسافر المدعي بتعرضه لضرر ناجم عن حادث وقع له بموجب عقد نقل، أن يرفع دعواه الرامية لطلب التعويض أمام القسم المدني التابع للمحكمة التي يقع داخل اختصاصها عنوان أو موطن أو مقر الناقل المدعى عليه.

الفرع الثاني

اختصاص المحاكم الجزائية في دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص

إذا تعرض المسافر لحادث مرور سبب له أضرار جسمانية، يصبح القسم الجزائي في المحكمة هو المختص في محاكمة المتسبب في الحادث بكل ما تطلبه هذه المحاكمة من إجراءات، والقسم الجزائي بعد دراسة ملف القضية والمحاكمة قد يصدر بشأنها حكم بإدانة المتهم أو براءته (1).

ولما كانت القاعدة العامة كما سبقت الإشارة إليه سابقا أن دعوى التعويض من اختصاص المحاكم المدنية، إلا أن المشرع أورد استثناء عن هذه القاعدة تمثل في دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تنجم عن أفعال جرمية، أمام القاضي الجزائي، كما قد يكفي القاضي بإصدار حكمه بالإدانة ويشير إلى حفظ حقوق المتضرر إذا لم يتمكن هو أو ورثته من حضور الجلسة فإنه في حالة إدانة السائق أو الناقل، فإن المحكمة تفصل في الدعوى العمومية وتحفظ حقوق الضحية في الدعوى المدنية للمطالبة بها لاحقا أمام القسم المختص (2).

1 - بن عبيدة عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، 2000، ص 28.

2 - مختار رحمانى محمد: المرجع السابق، ص 118.

أولاً: في حالة فصل القاضي الجزائي في الدعوى المدنية بالتبعية

يتميز القضاء الجزائي بالسرعة الأمر الذي جعل المشرع الجزائري يقرر له إمكانية الفصل في الدعوى المدنية بحكم تبعيتها للدعوى الجزائية ولأن القاضي الجزائي تتوفر لديه كل الوثائق الضرورية التي تمكنه من الحكم في دعوى التعويض، فإن القاضي الجزائي وفي حالة إدانته للمتسبب في الحادث في الدعوى الجزائية، وفي الدعوى المدنية حضر المضرور الجلسة وتأسس كطرف مدني، فإنه يفصل في دعوى التعويض ويمنح المضرور حقوقه المناسبة للأضرار اللاحقة به، وفي حالة الوفاة يتأسس ورثة الضحية كأطراف مدنية وتمنح لهم التعويضات المناسبة⁽¹⁾.

إن قيام مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالمسافر، يجد أساسه في نص المادة 08 من الأمر 15/74، التي استلزمت التعويض المباشر للمسافر المضرور مهما كان مصير الدعوى العمومية فإن القضاء الجزائي يبقى مختص بالفصل في التعويض رغم الحكم ببراءة المتسبب في الحادث وذلك ربحا الوقت وتجنباً لإرهاق المادي وكثرة المصاريف⁽²⁾.

ثانياً: في حالة فصل القاضي الجزائي في الدعوى العمومية وحفظ حقوق الضحية المدنية

قد يصدر الحكم الجزائي بإدانة الناقل وتحميله مسؤولية التسبب في الحادث وإلحاق الأضرار بالمسافر، كما قد يصدر الحكم ببراءته ويغفل أو يرجئ النظر في التعويضات المقررة للضحية ويشير في حكمه إلى حفظ حقوقها أو يصرح بعدم

¹ - العرابوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 339.

² - المادة 08 من الأمر 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار تنص على أن "كل حادث سير سبب أضراراً جسمية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها...."

الاختصاص، ففي هذه الحالة يتعين على المسافر أو ورثته رفع دعواهم أمام القسم المدني للمحكمة لإعادة النظر فيها من جديد، ويمكن التمييز بين حالة إدانة الناقل من الناحية الجزائرية وحفظ حقوق الضحية المدنية فهنا يرفع المضرور دعواه أمام القسم المدني وفقا لأحكام المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تنص: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، أما إذا صدر الحكم ببراءة الناقل وصرح القاضي الجزائري بعدم اختصاصه في نظر الدعوى المدنية، فهنا يرفع المسافر المضرور دعواه أمام القسم المدني للمحكمة طبقا لنص المادة 138 من القانون المدني الجزائري وتأسيسا على مبدأ حراسة الأشياء، والتي جاء نصها "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك..."⁽¹⁾.

المبحث الثاني

تقادم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وتقدير التعويض

بمجرد ثبوت مسؤولية الناقل، فإنه سيتحمل جبر الضرر الذي تسبب فيه للراكب المضرور، وقد سبق وأن تطرقنا للإجراءات الشكلية لرفع دعوى مسؤولية الناقل في المبحث الأول، التي يترتب على عدم احترامها نتيجة حتمية وهي رفض دعوى المدعي شكلا، إلا أن هناك شرط موضوعي لا يقل أهمية وهي الفترة الزمنية التي يحق للمضرور فيها رفع دعواه، والتي ينجم عن عدم احترامها سقوط حق المدعي في طلب التعويض وهو ما يعرف قانونا بالتقادم، وهذا سنتناوله بالتفصيل بالتعرض لتقادم دعوى مسؤولية

¹ - الأمر رقم 75 - 58 المتضمن القانون المدني الجزائري.

الناقل في عقد نقل الأشخاص في المطلب الأول، ثم نتطرق لتقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص في المطلب الثاني.

المطلب الأول

تقديم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

تخضع دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص لمدة زمنية محددة يجب إقامتها خلال تلك المدة وإلا سيسقط حق المدعي في التعويض تأسيسا على التقادم الذي يعطي للمدعى عليه إمكانية لانقضاء التزامه تجاه المدعي، وسنتطرق لمدة التقادم التي حددها المشرع الجزائري لدعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص في الفرع الأول، يليه الأحكام المنظمة لتقديم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص في الفرع الثاني.

الفرع الأول

مدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

إن مدة التقادم في القانون التجاري الجزائري قصيرة جدا بالمقارنة مع تلك المدة المقررة في القانون المدني الجزائري، وهذا راجع إلى ما يتصف به المعاملات التجارية من سرعة في النزاعات وضرورة تحقيق الاستقرار في المعاملات، حيث أخضع المشرع الجزائري دعوى المسؤولية الناجمة عن عقد نقل الأشخاص والرامية لطلب التعويض عن الأضرار الجسمانية في حالة الجروح أو الوفاة لميعاد يختلف عن دعاوى المسؤولية الرامية لطلب التعويض عن التأخر أو تلف الأمتعة.

أولاً: تقادم دعوى المسؤولية الرامية لطلب التعويض عن الأضرار الجسمانية أو الوفاة

في حالة تعرض المسافر إلى أضرار جسمانية أو في حالة وفاته نتيجة خطأ الناقل فإنه يجوز للمسافر أو لورثته أو لمن يعولهم تنفيذاً لالتزامه بالنفقة عليهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل للمطالبة بالتعويض في خلال مدة محددة بثلاث سنوات، أي أنه على الراكب في حالة تعرضه لأضرار بدنية أو في حالة وفاته أثناء عقد النقل، يجب رفع دعوى التعويض ضد الناقل في خلال ثلاث سنوات⁽¹⁾.

وقد جاءت المادة 74 من القانون التجاري الجزائري صريحة في هذا الشأن بتقريرها أن كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي ثلاث 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، ويتضح من سياق هذه المادة أن مدة التقادم هي ثلاث سنوات، أي أنه على الراكب في حالة تعرضه لأضرار بدنية أو في حالة وفاته أثناء عقد النقل، يجب رفع دعوى التعويض ضد الناقل في خلال ثلاث سنوات، كما حددت المهلة التي يجب فيها رفع دعوى الرجوع بعد ثلاثة أشهر، من تاريخ إجراء الخبرة⁽²⁾.

ثانياً: تقادم دعوى المسؤولية الرامية لطلب التعويض عن تلف الأمتعة

أما دعوى التعويض عن الأضرار التي تلحق بأمتعة المسافر فإن التقادم فيها يخضع للقواعد العامة لأنها تأخذ حكم نقل البضائع وذلك طبقاً لما تقضي به المادة 68

¹ - العريايوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 385.

² - العريايوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 386.

من القانون التجاري الجزائري⁽¹⁾، والتي أحالتنا إلى أحكام المواد 46، 47، 48، المواد من 52 و 61 من القانون التجاري الجزائري، والتي يستخلص منها أن الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأمتعة تسقط بمضي سنة واحدة، ويبدأ سريان تقادم الدعوى من تاريخ تسليم الأشياء (الأمتعة) إلى المسافر، وفي حالة الهلاك الكلي للأمتعة تسري مدة التقادم من تاريخ انقضاء الميعاد الذي كان سيسلم فيه الناقل العادي الأمتعة إذا وجد في ظروف ملائمة.

وتسقط الدعوى ضد الناقل إذا لم يقيم المسافر بتقديم احتجاج أو إخبار غير قضائي في ظرف 03 أيام من تاريخ استلام الأشياء أو الأمتعة التي تعرضت لتلف أو ضياع دون احتساب أيام العطل⁽²⁾.

الفرع الثاني

الأحكام المنظمة لتقادم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

بمراجعة نص المادتين 74 و 68 من القانون التجاري الجزائري نجد أنها لم تتطرق إلى الأحكام الخاصة التي يخضع لها تطبيق التقادم في دعاوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص مما جعلنا نراجع القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري باعتباره الشريعة العامة وذلك من أجل تحديد من له الحق في التمسك بالتقادم

¹ - تنقل الأمتعة الشخصية للمسافر المرافقة له في رحلته وفي نطاق الوزن المسموح به لعقد نقل الأشخاص، فلا يعقد الراكب عقدين أحدهما نقل أشخاص والآخر نقل بضائع، ولذلك فإنه يسري على أمتعة المسافر أحكام التقادم المنصوص عليها في المادة 74 من القانون التجاري في حالة المنازعة بشأنها غير أن المشرع الجزائري أحال إلى بعض الأحكام المتعلقة بنقل البضائع وتطبق على أمتعة المسافر، إذ نص في المادة 68 منه على أنه: "يخضع نقل المتعة المسجلة لأحكام المواد 46، 47، 48 ومن 52 إلى 61". لتفصيل أكثر أنظر أحمد محرز: المرجع السابق، ص 249 و ص 220 إلى 237.

² - عدلي أمير خالد: المرجع السابق، ص 138.

المسقط، ووقف احتسابه أو انقطاعه، وحظر الاتفاق على تعديل مدته، وأخيرا الآثار الناتجة عن الدفع به أمام القضاء.

أولا : الحق في التمسك بالتقادم

التقادم المقرر في المادة 74 من القانون التجاري الجزائري مقرر لمصلحة الناقل، الذي يجوز له التمسك به في أي مرحلة تكون عليها الدعوى، ولو لأول مرة أمام جهة الاستئناف، ولا يجوز للمحكمة إثارة الدفع بالتقادم من تلقاء نفسها، إذا لم يتمسك به المدين بنفسه وهذا تطبيقا للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة 321 من القانون المدني الجزائري⁽¹⁾.

ثانيا: وقف التقادم أو انقطاعه

يقصد بوقف التقادم أن يتعطل احتساب مدته لسبب معين مادام هذا السبب قائما، فإذا زال السبب عادت المدة إلى سريانها، أي أن الفترة التي يقف التقادم في أثناءها لا تحتسب مدة التقادم وإنما تضاف المدة السابقة عليه إلى المدة اللاحقة له، وحسب المادة 316 من القانون المدني الجزائري: "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين النائب والأصيل"⁽²⁾.

أما انقطاع التقادم فقد حددت حالاته القواعد العامة المنصوص عليها في المادتين 317 و318 من القانون المدني الجزائري، والمتمثلة في الخطأ في المحكمة المختصة المرفوعة أمامها الدعوى أو بإقرار المدعى عليه بثبوت حق الدائن في ذمته، وإذا انقطع

¹ - تنص المادة 321 من القانون المدني الجزائري: "لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا بالتقادم، بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك به المدين نفسه.

ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية".

² - العريايوي نبيل صالح: المرجع السابق، ص 363 - 364.

التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأول⁽¹⁾، ومن هذا السياق يتضح أن تقادم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص قد تطرأ عليه حالات الوقف أو الانقطاع الذي يترتب عليه وقف احتسابه مؤقتاً إلى غاية زوال السبب الذي أدى إلى الوقف أو الانقطاع لكي يبدأ سريان مدة التقادم الجديد .

ثالثاً: عدم جواز الاتفاق على تعديل مدة التقادم

تنص المادة 322 من القانون المدني الجزائري على انه "لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون"، وبذلك حظر المشرع على الخصوم في دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص الاتفاق على تعديل مدة التقادم سواء بإنقاصها أو إطالتها، كما حظر المشرع التنازل عن التقادم قبل ثبوت فيه⁽²⁾.

رابعاً : آثار التقادم

إذا توافرت شروط التقادم وتمسك به الناقل، فإنه يكون في مأمن من دعوى المسؤولية في مواجهته، فالتقادم من شأنه أن يخلص الناقل من المسؤولية إذا لم يحمي الراكب المضروب بإجراءات المطالبة في مواعيدها القانونية⁽³⁾.

¹ - المادة 319 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري.

² - المادة 322 فقرة 02 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري .

³ - المادة 320 من القانون المدني الجزائري تنص "يترتب على التقادم انقضاء الالتزام...".

المطلب الثاني

تقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

التعويض هو الجزاء الذي يترتب على تحقيق المسؤولية، وقد نص المشرع الجزائري على تقدير قيمة التعويض جراء الأضرار التي يتعرض لها المسافر أثناء تنفيذ الناقل لالتزامه بنقله، وهذا ما يؤدي إلى تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ عقد ألحق أضراراً بدنية أو تأخير أو إصابة الأمتعة، ويختلف تقدير التعويض حسب دعوى المسافر المضرور الرامية لجبر الأضرار اللاحقة به جراء حادث مرور، أو تلك الرامية لتعويضه عن التأخر أو تلف أمتعته، وسنتعرض لتقدير قيمة التعويض عن الأضرار الجسمانية أو الوفاة في الفرع الأول، ثم تقدير التعويض عن الأضرار الناتجة عن التأخير أو تلف الأمتعة في الفرع الثاني.

الفرع الأول

تقدير قيمة التعويض عن الأضرار الجسمانية أو الوفاة

أورد القانون رقم 88-31 المعدل والمتمم للأمر رقم 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الحالات التي يستحق فيها المسافر المضرور تعويضاً عن الأضرار الجسمانية اللاحقة، كما أورد نظام التعويض في حالة وفاة المسافر والتي يترتب عليها انتقال الحق في التعويض إلى ورثته ومن هم تحت كفالته، وهذا ما سيتم تفصيله كآتي:

أولاً: تقدير التعويض في حالة الجروح والأضرار الجسمانية

حدد القانون 88-31 المعدل والمتمم للأمر رقم 74/15 الأضرار القابلة للتعويض عن الجروح والأضرار الجسمانية في المادة 17 منه والتي جاءت كما يلي:

- المصاريف الطبية والصيدلانية ومصاريف النقل؛
- العجز المؤقت عن العمل (ITT)؛
- العجز الدائم الجزئي أو المؤقت عن العمل (IPP)؛
- ضرر الوفاة (Pretium mortis ou vitae)؛
- مصاريف الجنازة؛
- ضرر الألم (pretium doloris)؛
- الضرر المعنوي (pretium morale)؛
- الضرر الجمالي (préjudice esthétique)⁽¹⁾.

ويتم التعويض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية، ويتم احتساب التعويض عن الضرر على أساس الدخل الشهري للضحية وإذا كان بدون عمل فيحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث، أما المصاريف الطبية والصيدلانية فيتم دفعها كاملة وتشمل هذه المصاريف على ما يلي:

- مصاريف الإقامة في المستشفى.
- مصاريف طبية وصيدلانية.
- مصاريف الأجهزة والتبديل.
- مصاريف سيارة الإسعاف.
- مصاريف الحراسة النهارية والليلية.

¹ - المادة 17 من القانون رقم 88-31 المؤرخ في 05 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتم الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب⁽¹⁾.

ويتم حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل، على أساس حساب النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي للضحية، بضرب هذه النقطة في نسبة العجز، وإذا كان الضحية بدون عمل فيحسب الدخل السنوي على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث، أما التعويض عن الضرر الجمالي، الذي يتم عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي وذلك بموجب خبرة طبية، ويكون التعويض عن ضرر التألم المحدد أيضا بخبرة طبية بما يعادل مبلغه مرتين الأجر الوطني الأدنى المضمون إذا صنف بالتألم المتوسط، وبما يعادل مبلغه أربع مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون إذا كان ضرر التألم هاما⁽²⁾.

ثانيا : تقدير التعويض في حالة الوفاة

عند وفاة الراكب ينشأ حق في التعويض، وهذا التعويض لا يختلف عما يستحقه في حالة الإصابة الجسدية، فهو يشمل التعويض عن الضرر المادي والأدبي وعندما ينشأ في ذمة الراكب هذا التعويض ينتقل إلى ورثته وهم الأزواج، الأبناء والوالدين⁽³⁾.

يتم حساب التعويض الموضح في الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم عن طريق حساب الدخل السنوي للعامل

¹ - أنظر البند الثالث من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم (المصاريف الطبية والصيدلانية)

² - أنظر البند الرابع من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم (أساس حساب التعويض عن العجز الدائم لجزئي أو الكلي).

³ - عادل المقدادي: المرجع السابق، ص 268.

المتوفى، وإن كان بدون عمل يحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، ثم نستخرج النقطة الاستدلالية التي تقابل الدخل السنوي ثم نضرب النقطة الاستدلالية في المعاملات التالية التي حددها المشرع لكل واحد من ذوي الحقوق:

- الزوج أو الأزواج 10%.
- لكل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة: 15%
- الأب والأم: 10% لكل واحد منهما أو 20% في حالة عدك ترك الضحية زوج وولد.
- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي 10% لكل واحد منهم.

ويستفيد الأولاد اليتامى بأقسام متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية، أما مصاريف الجنازة يعطي القانون الجزائري لذوي حقوق الضحية تعويضا لقاء مصاريف الجنازة بخمسة أضعاف الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث⁽¹⁾.

وللإشارة فإن هذه الطريقة في احتساب قيمة التعويض في حالة ما إذا كانت الضحية شخص بالغ، أما إذا كانت الضحية قاصرة فإن الملحق المحدد لجدول التعويضات وفي البند الثامن منه المعنون بالتعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة كالآتي:

يتم التعويض في هذه الحالة لفائدة الأب والأم بالتساوي أو الولي كما يلي:

¹ - البند السادس من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم (التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة) .

- أقل من خمس سنوات: يستحق الأب والأم بالتساوي تعويضا قدره مرتين المبلغ السنوي الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث.

- من ست (06) سنوات إلى تسعة عشر (19) سنة: يكون التعويض قدره ثلاث (03) مرات المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث.

وفي حالة وفاة الأب والأم يتقاضى المتبقى منهما على قيد الحياة التعويض بكامله، ولا يشمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة⁽¹⁾.

الفرع الثاني

تقدير قيمة التعويض عن التأخير وتلف الأمتعة

لقد أورد المشرع الجزائري نصوصا قانونية تتحدث عن تقدير قيمة التعويض جراء الأضرار الجسمانية أو نتيجة وفاة مسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، ولكن لم يقرر مثيلا له بالنسبة للتعويض عن أضرار التأخر أو تلف الأمتعة في حالة وقوع الضرر، وأمام انعدام أحكام قانونية صريحة بتقدير التعويض الناتج عن مسؤولية الناقل في عقد النقل يتولى القاضي تقدير قيمة التعويض طبقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني.

أولا: تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير

إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون فإن تقدير قيمته عندئذ تكون طبقا للمواد 182، 131 من القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل

¹ - يوسف دلاندة: نظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث المرور، 2005، ص 16.

والمتمم للقانون المدني، ومن هنا يكون معيار تقدير التعويض عن ضرر التأخير على حساب ما لحق المسافر من ضرر وما فاتته من كسب⁽¹⁾.

ففي حالة ما إذا أخل الناقل بالتزامه في إيصال المسافر إلى المكان المقصود في الوقت المناسب فيتأخر المسافر نتيجة ذلك، ويتحمل بذلك مصاريف جديدة كالإقامة خلال مدة التأخير أو إكمال السفر بوسائل أخرى فهذه كلها تعتبر أضرار مادية يجب التعويض عنها، وأمام افتقار العقد لتقدير قيمة التعويض وانعدام نص قانوني صريح يحددها، فهنا ترجع السلطة التقديرية للقاضي الذي يقضي للمسافر المضرور بتعويض مناسب حسب ظروف وملابسات القضية المطروحة أمامه.

كما قد يكون الضرر الناجم عن التأخير أدبي كتأخر الراكب عن حضور تشييع جنازة أحد أقاربه، فالتأخير هنا بحد ذاته شكّل ضرر للراكب فيستحق التعويض عن هذا الضرر يتم تحديده وفقا للسلطة القاضي التقديرية.

ثانيا: تقدير قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

إن معيار تقدير التعويض عن الأضرار في المسؤولية العقدية والتقصيرية وهو ما لحق المسافر من أضرار التي تصيب أمتعته، وهذا طبقا للمواد 182، 131 من القانون رقم 05- 10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل والمتمم للقانون المدني الجزائري،

¹ - تنص المادة 182 من القانون المدني الجزائري: "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول".

بينما تنص المادة 131 من نفس القانون "يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و182 مكرر، مع مراعاة الظروف والملابسات 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".

وعموماً يكون المعيار المطبق هنا ما لحق الدائن من ضرر، مع الأخذ بعين الاعتبار القيمة المادية والمعنوية للأمتعة المتلفة أو المفقودة، والزامية توجيه إعدار طبقاً للمادة 179 من القانون المدني والمادة 55 من القانون التجاري قبل المطالبة القضائية⁽¹⁾.

إن مسؤولية الناقل عن تعويض الأضرار اللاحقة بالأمتعة مسؤولية مفترضة، وهي قائمة وشاملة لجميع الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، سواء كانت الأضرار الناتجة عن الضياع أو التلف بشرط أن يكون الضرر قد حدث في وسيلة النقل⁽²⁾.

¹ - المادة 179 من القانون المدني تنص "لا يستحق التعويض إلا بعد إعدار المدين ما لم يوجد نص مخالف لذلك". أما المادة 55 من القانون التجاري فتتص "يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي، إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام، ودون حساب أيام العطل بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها".

² - دمانة محمد: دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010-2011، ص 54

كخلاصة لهذا الفصل نستنتج أن رفع دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص، يخضع لطرق إجرائية يجب تتبعها تحت طائلة رفض الدعوى في حالة عدم احترامها، منها ضرورة رفع الدعوى أمام القسم المختص في المحكمة المختصة إقليمياً ونوعياً، في خلال مدة معينة، وقبل سقوطها بالتقادم والمحدد بثلاث سنوات في دعاوى الناشئة عن الأضرار الجسمانية، وقبل مضي سنة واحدة في حالة طلب التعويض عن تلف الأمتعة، كما استنتجنا أن نظام التعويض عن الأضرار وكيفية احتساب التعويضات يخضع للملحق رقم 88- 31 المعدل المتمم الأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، أما التعويض عن التأخير وتلف الأمتعة فيخضع لتقدير القاضي حسب القواعد العامة المحددة في القانون المدني الجزائري.

صحة

خا

خاتمة

وفي خاتمة هذا البحث اتضح لنا أن التطور الكبير الذي شهده قطاع النقل، والزيادة المضطردة في استعمال السيارات والمركبات وما نتج عنها من كثرة حوادث المرور وزيادة أعداد ضحاياها، أجبر التشريعات ومن بينهما المشرع الجزائري على وضع منظومة قانونية تحدد قواعد مسؤولية الناقل وكيفيات جبر الأضرار الناجمة عنها، فقد اتضح لنا من خلال هذا البحث:

1- أن المشرع الجزائري جمع بين الخطأ والضرر في ترتيب المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل في عقد نقل الأشخاص.

2- أن عقد نقل الأشخاص ألقى على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر وضمان أمتعته من التلف ووصوله إلى وجهته في الوقت المحدد وهو التزام بتحقيق نتيجة.

3- يمكن للناقل دفع المسؤولية عنه بإثبات الحادث المفاجئ أو خطأ المسافر مع الإشارة إلى أنه يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الجسمانية التي تلحق بالمسافر.

4- تخضع دعوى المسؤولية إلى إجراءات شكلية حددتها نصوص قانون الإجراءات المدنية والإدارية من حيث طرق رفع الدعوى وتبليغ العريضة الافتتاحية والجهة القضائية المختصة إقليمياً ونوعياً، كما يمكن أن تكون دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص محل دعوى مدنية أو دعوى جزائية.

5- تخضع دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص إلى تقادم قصير المدة، محدد بثلاث سنوات بالنسبة للدعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الجسمانية، في حين أن الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأمتعة تسقط بمضي سنة واحدة.

06- إن نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية تكفله أحكام الأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.

07- إن نظام التعويض عن أضرار التأخير وتلف الأمتعة تحكمه القواعد العامة للقانون المدني في المواد 182، 131 منه

كما لاحظنا أيضا أن المشرع الجزائري قد تطرق بالتفصيل إلى نظام تقدير التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور التي تتسبب فيها وسائل النقل البري بينما أحالنا إلى القواعد العامة في القانون المدني الجزائري بالنسبة لتقدير الأضرار اللاحقة بأضرار التأخير وتلف الأمتعة الأمر الذي يستوجب على المشرع الجزائري استكمال النقائص وسد الثغرات خاصة في الجانب المتعلق بالتعويض عن أضرار التأخير وتلف الأمتعة باعتبار أن هذه الأخيرة حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل الذي تحكمه قواعد القانون التجاري.

قائمة الأمر اجمع

قائمة المراجع

أولاً: الكتب باللغة العربية

- 1 - إبراهيم دسوقي: الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
- 2 - إبراهيم سيد أحمد: العقود والشركات التجارية فقها وقضاء، دار الجامعة الجديدة، ط 1، 1991.
- 3 - أحمد محمد محرز: القانون التجاري الجزائري "العقود التجارية"، ج 4، جامعة قسنطينة، 1980.
- 4 - الياس ناصيف: الكامل في القانون التجاري، ج 1، ط 1، منشورات بحر المتوسط ومنشورات عويدات، بيروت، لبنان، 1981.
- 5 - بن عبيدة عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، 2000.
- 6 - سعيد مقدم: نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، (دراسة مقارنة)، دار الحدائق، ط 1، سنة 1985.
- 7 - سمير جميل حسين الفتلاوي: العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 2، الجزائر، 1994.
- 8 - سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، دراسة مقارنة، 2005.
- 9 - عادل علي المقدادي: مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، (دراسة مقارنة)، مكتبة الثقافة، عمان، 1997.
- 10 - عباس حلمي المنزلاوي: القانون التجاري "الأوراق التجارية"، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 1، الجزائر، 1992.

- 11- عبد الحكم فودة: شركات الأموال والعقود التجارية في ضوء قانون الشركات الجديد رقم 03 لسنة 1998، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية.
- 12 - عمار عمورة: العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص 116.
- 13 - عدلي أمير خالد: عقد النقل البري، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006.
- 14- محمد السيد الفقي: القانون التجاري (الإفلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط 1، 2005.
- 15 - محمد حسن الجبر: العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، ط 2، 1997.
- 16 - مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة) في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، الجزائر، 2000.
- 17 - مصطفى كمال طه: العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2005.
- 18- يوسف دلاندة: نظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث المرور، 2005.

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية

- 1 - Denoit, la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemin de fer, thèse paris, 1938, p : 171.
- 2 - René rodière, droit des transports terrestres et aériens, paris, 5 édition Dalloz, 1990, p :412.

ثالثا: القوانين والأوامر

1- الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو سنة 2007.

2- الأمر رقم 75- 59 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

3 - الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 يتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التأمين عن الأضرار.

4- القانون رقم 08- 09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

5- القانون رقم 88- 31 المؤرخ في 05 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتمم الأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

الرسائل والمذكرات الجامعية:

1 - العرياوي 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، 2009- 2010.

2 - دمانة أحمد: دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011.

الفهرس

الصفحة	المحتوى
	شكر و عرفان
	إهداء
	مقدمة
03	الفصل الأول: الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
04	المبحث الأول: طبيعة وأساس مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
04	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
05	الفرع الأول: التزامات المسافر والناقل
05	أولاً - التزامات المسافر
07	ثانياً - التزامات الناقل
08	الفرع الثاني: معيار تحديد مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
08	أولاً - اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تفصيلية
09	ثانياً - اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية
10	المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
11	الفرع الأول: المسؤولية المدنية في ضوء النظريات الفقهية
11	أولاً - النظريات الشخصية
12	ثانياً - النظريات الموضوعية
13	الفرع الثاني: ضوابط تحديد مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
13	أولاً - الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
15	ثانياً - الضرر كأساس لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
16	المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل ونطاقها في عقد نقل الأشخاص و أسباب إعفائه.
16	المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص ونطاقها
17	الفرع الأول: صور قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
17	أولاً - مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر
19	ثانياً - مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير والأضرار التي تصيب الأمتعة
21	الفرع الثاني: نطاق قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
21	أولاً - موقف المشرع الجزائري حول نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
21	ثانياً - موقف الفقه حول نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
22	المطلب الثاني: أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص

23	الفرع الأول: الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية
23	أولاً- خطأ المسافر
25	ثانياً- الحدث المفاجئ أو القوة القاهرة
26	الفرع الثاني: الأسباب الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية
26	أولاً- عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بجسم المسافر
27	ثانياً- جواز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير أو تلف الأمتعة
31	الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
32	المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
32	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وإجراءاتها
33	الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
33	أولاً- المدعي في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
34	ثانياً- المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
34	الفرع الثاني: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
35	أولاً- رفع عريضة دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
35	ثانياً- مرحلة تبليغ الناقل بعريضة دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وبدء التقاضي
36	المطلب الثاني: الاختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
36	الفرع الأول: اختصاص المحاكم المدنية في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
37	أولاً- الاختصاص النوعي في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص.
38	ثانياً- الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
39	الفرع الثاني: اختصاص المحاكم الجزائية في دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص
40	أولاً- في حالة فصل القاضي الجزائي في الدعوى المدنية بالتبعية
40	ثانياً- في حالة فصل القاضي الجزائي في الدعوى العمومية وحفظ حقوق الضحية المدنية.
41	المبحث الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وتقدير التعويض
42	المطلب الأول: تقادم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
42	الفرع الأول: مدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
43	أولاً- تقادم دعوى المسؤولية الرامية لطلب التعويض عن الأضرار الجسمانية أو الوفاة
43	ثانياً- تقادم دعوى المسؤولية الرامية لطلب التعويض عن تلف الأمتعة.
44	الفرع الثاني: الأحكام المنظمة لتقادم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
45	أولاً- الحق في التمسك بالتقادم

45	ثانيا - وقف التقادم أو انقطاعه
46	ثالثا - عدم جواز الاتفاق على تعديل مدة التقادم
46	رابعا - آثار التقادم
47	المطلب الثاني: تقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
47	الفرع الأول: تقدير قيمة التعويض عن الأضرار الجسمانية أو الوفاة
47	أولا - تقدير التعويض في حالة الجروح والأضرار الجسمانية
49	ثانيا - تقدير التعويض في حالة الوفاة
51	الفرع الثاني: تعويض قيمة التعويض عن التأخير وتلف الأمتعة
51	أولا - تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير
52	ثانيا - تقدير قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة
56	خاتمة
59	قائمة المراجع
63	الفهرس
	ملخص

مَحْضٌ

ملخص

يعتبر موضوع مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص من أهم المواضيع الأكثر إثارة أمام المحاكم نظرا لكثرة الحوادث عبر الطرقات والتي تتسبب فيها وسائل النقل، وما تخلفه من أضرار جسمية وجروح، وكذا تلف للأمتعة وتأخير المسافرين عن الوصول في الوقت المناسب.

وعليه تم التطرق في هذا البحث إلى مختلف الأحكام القانونية والإجرائية التي تنظم مسؤولية الناقل في عقد الأشخاص بما يكفل للمسافر الأسس التي يعتمد عليها في المطالبة بالتعويض عن أي أضرار قد تلحق به أو بأمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل.

لقد اهتم المشرع الجزائري في القانون التجاري بتنظيم أحكام هذه المسؤولية بما يكفل الحماية والتوازن لمختلف أطراف عقد نقل الأشخاص كما أحالنا إلى القواعد العامة في حالة غياب النصوص الخاصة لتمكين المسافر المضروب من المطالبة بحقه في التعويض وفقها.