

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر
كلية الحقوق والعلوم السياسية



دفع مسؤولية الناقل البري وتحديدها في القانون الجزائري وعلى ضوء الاتفاقيات الدولية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون البحري والنقل

تحت إشراف:

أ.د. بسعيد مراد

من إعداد الطالب:

رقيق عبد الصمد

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة "أ"	* أ. أحمد داود رقية
مشرفا ومقورا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	* أ.د. بسعيد مراد
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة "أ"	* أ. حوالم حليمة
مناقشا	المركز الجامعي مغنية	أستاذ محاضر "أ"	* أ. شيخ محمد زكرياء

السنة الجامعية: 2021-2022

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْوُجُوهِ وَالْبَحْرِ ﴾

﴿ وَرَزَقْنَاهُمْ مِّنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِّمَّنْ

﴿ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا ﴾

صدق الله العظيم.

سورة الإسراء الآية 70

شكر ونقابة

الحمد لله حمدا كثيرا يوافي نعمه ويدفع عنا بلاءه وتقمه الذي وفقني لإتمام هذا العمل .
كما لا يسعني إلا أن أقف وقفة احترام وتقدير إلى كل من ساهم في ظهور رسالتي هذه .
ولا بد لي أن أبدأ بأستاذي الفاضل الدكتور سعيد مراد الذي تفضل مشكورا
بالإشراف على هذه الرسالة لما أبداه من تشجيع وتعاون مخلص وتوجيهات علمية قيمة
وأحيانا انتقادات بناءة أضاعت لي درب البحث وكانت زادا لي لإكمال هذه الرسالة
جزاه الله عنا كل خير .

كما أتقدم بالشكر والتقدير الجزيل إلى الأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم
مناقشة هذه الدراسة المتواضعة وما بذلوه من جهد وتوجيهات لتفقيحها وتصويبها

وأخيرا إخراجها بهذا الشكل:

-الأستاذة: أحمد داود رقية .

- الأستاذة: حوالم حليمة .

- الأستاذ: شيخ محمد زكرياء .

زادهم الله من فضله ونعمه .

الأمم

إلى والدي ووالدتي حفظهما الله تعالى

إلى فلذات أكبادي اللذين أسأل الله تعالى أن يجعلهم ذخرا للإسلام والمسلمين

ابني العزيز أنس عصام الدين وطفلي الصغيرة غفران

إلى زوجتي الغالية رفيقة الحياة

إلى كل عائلتها الكريمة

إلى إخوتي وأخواتي

إلى كل أهل العلم في كل مكان

أهدي هذا العمل المتواضع



قائمة بأهم المختصرات

- ق. ت. ج: القانون التجاري الجزائري.
ق. م. ج: القانون المدني الجزائري.
ق. م. ف: القانون المدني الفرنسي.
ق. م. م: القانون المدني المصري.
ق. ت. ج: القانون التجاري المصري.
ق. إ. م. إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
ج. ر: جريدة رسمية.
ص: صفحة.
ق. م: قبل الميلاد.

Liste Des Abréviation

- AETR** : accord Européen de transport routière.
Art : article.
BIMCO: Baltic and International Maritime Council.
Cass : cassation.
CCI: Chambre de Commerce Internationale.
CMR : convention de Genève relative aux transports routiers.
COTIF-CIM : convention de Berne relative aux transports internationaux ferroviaires des marchandises.
COTIF-CIV : convention de Berne relative aux transports internationaux ferroviaires des voyageurs.
D: Dalloz.
DTS : droits de tirage spéciaux.
Ed : Edition.
FIATA : Fédération Internationale des Associations de transitaires et Assimilés.
N° : numéro.
Oct : octobre.
Op, cit : oper citato (ouvrage précité).
Ord : ordonnance.
P : page.

مقدمة

أظهر المؤرخون منذ مدة طويلة الدور الأساسي الذي يلعبه كل من نقل البضائع والركاب في زيادة التجارة وازدهار التنمية الاقتصادية وعلى نطاق أوسع في تنمية حضارتنا، فبالرغم من الوسائل المتاحة آنذاك والتي كانت بطيئة وعشوائية وذات سعة محدودة إلا أنه كان هناك نوع من التنقل أستعمل قديماً¹، فلا يمكن تصور وجود نقل دون وسائل يتم من خلالها تنظيم حركة الأشخاص والأشياء².

مما لا خلاف فيه أن النقل يعد ظاهرة من أعمق الظواهر التي صاحبت البشرية في كل عهودها، ظاهرة تنعكس آثارها واضحة في شتى ألوان النشاط الإنساني، بل أنه أصبح أهم فروع هذا النشاط وألزمها للاقتصاد الوطني والاقتصاد العالمي على حد سواء في زماننا الحاضر³.

إن تطور وسائل النقل وانخفاض تكلفتها إلى حد كبير لأكبر الأثر في سهولة نقل المواد الخام مهما بعدت المسافة بين مصادرها وأسواق تصريفها، فنشأ بذلك ارتباط صناعي بين بعض الدول، حيث تنتج كل منها جزءاً من السلعة التي تجمع بعد ذلك لإنتاج السلعة التامة أين برز بذلك إلى الوجود ما يعرف بعملية بنقل البضائع.

للنقل كذلك دور بارز في توزيع السكان على سطح الأرض على المستويين الإقليمي والعالمي طوال مراحل التاريخ، فقد كان لتوافر عامل النقل دور لا يمكن إغفاله في ظهور الحضارات القديمة وخاصة في مصر والصين وشبه القارة الهندية وأراضي الرافدين والساحل الفينيقي وسواحل الأناضول وتونس وجزر بحر إيجه، إذ أسهم تطور وسائل النقل إلى جانب تطور التجارة ومنه بعث نشاط حركة التبادل التجاري وتزايد المعرفة وتطور العلوم، إلى تقدم وسائل النقل قديماً أين ساعد على اتصال الحضارات القديمة ببعضها البعض، خاصة تلك التي عرفت اختراق الصحاري مثل الحضارات الآسيوية، وتلك التي عرفت الملاحة البحرية مثل الحضارات الفرعونية والفينيقية والإغريقية⁴.

¹ Isabelle bon-Garcin, droit des transports, 2 éditions, Dalloz, 2018, p 1.

² Barthélémy Mercadet, droit des transports terrestres et aériens, Edition delta, Dalloz, 1996, p 1.

³ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1996، ص 9.

⁴ محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 19.

النقل عموماً هو تغيير مكان الشخص أو الشيء، وهو ينقسم من حيث الطرق المتبعة في تنفيذه إلى نقل بري، نقل بحري، نقل جوي.

يعد النقل البري أقدم أنماط النقل التي عرفها الإنسان¹، وهو أمر طبيعي حيث يعد اليابس موطن الإنسان ومسرح الحياة البشرية والمجال الرئيسي للأنشطة الاقتصادية المختلفة، لذا كانت تحركات الإنسان وتنقلاته لا تتعدى اليابس لفترة طويلة من الزمن أين تشكلت خلالها المراحل الأولى للحضارة البشرية².

على ذلك دأب الناس على انتقالهم من مكان لآخر سعياً وراء إشباع حاجاتهم المادية والمعنوية، فاتصل بعضهم ببعض، وتبادلوا السلع والبضائع وعملوا على نقلها إلى حيث المقر، إذن فلا غرو أن يكون النقل ظاهرة اجتماعية واقتصادية قديمة قدم البشرية ذاتها، ولا عجب كذلك أن يحتل النقل مكانة هامة في الاقتصاد المعاصر على مستوى الشعوب كلها بعد التطورات المتتالية التي لحقت بأدوات النقل وتعبيد الطرق وأدت - بالتالي - إلى انحصار مخاطر نقل المسافرين والأشياء وانخفاض تكاليفه³.

في هذا الإطار كلمة للفقير "Josserand" لا يوجد تصرف من تصرفاتنا، أو رغبة من رغباتنا إلا وتتضمن في نشأتها وتكوينها، أو في تمامها وتنفيذها، على الانتقال.. أشخاص... أشياء... أفكار... فالنقل هو الحياة⁴.

¹ نجحت بعض فصائل الحيوان الطبيعي بحكم ثقل وزنها في تمهيد بعض الطرق التي رسمتها لنفسها خلال تنقلاتها المختلفة، وجاء الإنسان بعد ذلك ليستخدم نفس الطرق بعد تجهيزها، لذا يعد الحيوان الطبيعي في مثل هذه الحالات المخطط والمهندس الأساسي الذي حدد مسارات هذه الطرق، ومن أحسن الأمثلة على ذلك "البيزون" في قارة أمريكا الشمالية وهو حيوان ثقيل الوزن يعيش ويتحرك في مجموعات كبيرة، كما أنه دائم الحركة والتنقل بين شرقي أمريكا الشمالية وغربها بحثاً عن الكأ والمياه، وكان يتمتع بالقدرة على تجنب الأراضي الرخوة وتخيز المسارات المستوية، ذات التكوينات الصلبة التي تتحمل ثقل وزن قطعانه، وكانت تلك المسارات مستقيمة في مناطق السهول ومتعرجة في المناطق المرتفعة، وعندما وصل الأوروبيون إلى قارة أمريكا الشمالية بعد القرن الخامس عشرة اختاروا نفس مسارات البيزون تقريباً عند تخطيط شبكات الطرق بالقارة، لصلاية تكوينها وبالتالي القدرة على تحمل حركة النقل الميكانيكي، كما أن الإنسان منذ القدم اكتشف قوة بعض الحيوانات في مساعدته في التنقل والانتقال لمسافات طويلة مما كسر حاجز المسافة، وهذا شكل في حد ذاته ثورة عملية في عملية تحرك الإنسان على سطح الأرض وبالتالي انتشاره، ومع اختراع العجلة التي شكلت طفرة حضارية توسع الإنسان في استخدام الحيوان في عمليتي النقل، أنظر: محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 38 وما بعدها.

² محمد خميس الزوكة، المرجع السابق، ص 99.

³ حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، الطبعة الأولى، مكتبة الصفار، 1990، ص 254.

⁴ Josserand (L), les transports, 2 Edition, Dalloz, 1926, p 01.

إن أول شكل من أشكال النقل تمثل في النقل البري، وذلك باستخدام الحيوانات إذ ورد ذلك في المادة 10 من قانون أشنونا أحد ملوك بابل سنة (1720-2020 ق.م) ثم تلاه النقل النهري ومن بعده ظهر النقل البحري¹ والذي نظمته المواد (275 إلى 277) من قانون حمورابي أحد ملوك بابل سنة (1732 ق.م)²، وهو النقل الذي يتم بواسطة السفن في البحر والمحيطات وهو كذلك قديم قدم البشرية، وبفضله اقتربت الحضارات بعضها بين بعض على أيدي الفينيقيين واليونان والرومان والعرب وتم اكتشاف الأمريكيتين وبقية أجزاء المعمورة³.

تلاه بعد ذلك النقل الجوي⁴، الذي لم يظهر إلا في فترة متأخرة أي بعد الحرب العالمية الثانية، وهو أحدث أنواع النقل وأسرعها، ومازالت صناعة الطائرات في تطور وثورة دائمين بعد أن غزا الإنسان الفضاء.

كما ينقسم النقل le transport من حيث المناطق المجتازة إلى نقل داخلي يتم ضمن حدود الدولة الواحدة أي وطني national، وقد يكون دولي أي عبر حدود دولتين international⁵.

كما ينقسم النقل أيضا من حيث محله إلى نقل للأشخاص (الركاب أو المسافرين)، ونقل للأشياء (من بضائع وأموال عموما وغيرها من المواد).

ومادام أن دراستنا الحالية تقتصر على النقل البري بنوعيه الداخلي (الجزائري) والدولي، وبقسميه أشخاص وبضائع، فإن أهمية النقل البري تكمن في مرونته، لذلك قيل إن النقل البري يلعب دورا تكمليا لا غنى عنه مع وسائل النقل البحرية والجوية⁶.

¹ باسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2011 2012، ص 11.

² سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 180.

³ أكرم يا ملكي، القانون التجاري دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 207.

⁴ أول تشريع جزائري نظم الطيران المدني كان بموجب القانون رقم 412/63 المؤرخ في 1963/10/24 والملغى بموجب القانون رقم 06/98 المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل والمتمم ج ر عدد 48.

⁵ حسني المصري، المرجع السابق، ص 254.

⁶ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري - النقل البري - النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2015، ص 227.

قد أكد المشرع الجزائري على أهمية النقل البري و ذلك ضمن أسمى قانون ألا وهو الدستور¹ كما كفل لكل مواطن حق التنقل بكل حرية عبر التراب الوطني² أما في ظل التشريع فقد تضمن القسم الثاني من الفصل الأول من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 2001/08/07 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه³ ضمن المواد 3-4- منه، على أنه تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية والتنمية الاقتصادية والدفاع عن التراب الوطني وحماية البيئة والمحافظة عليها، كما أنها ترمي على وجه الخصوص إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل، وفق شروط أكثر نفعا للجماعة الوطنية والمستعملين من حيث الأمن وتوفير وسائل النقل والتكلفة والسعر ونوع الخدمة.

أما على المستوى الدولي فكان الاهتمام بنشاط النقل البري في مجال العلاقات الدولية في البداية في شكل ضمني من خلال بعض البنود التي ورد ذكرها في مجالات الاتفاقات الثنائية التي تنظم نشاط التجارة العالمية المتبادلة بين الدول⁴، إلا أنه بعد ازدياد حركة التجارة العالمية وما صاحبها من تعدد وسائل النقل المستخدمة، ظهرت الأهمية الكبرى لإعداد اتفاقيات دولية لتنظيم هذا النشاط وذلك بديلا عن الاتفاقيات الثنائية.

يتطلب النقل البري الدولي بالمقارنة بالنقل البحري والجوي، التنسيق والتكامل في العديد من المجالات، فعلى سبيل المثال فإن النقل البري الدولي للبضائع أو الأشخاص على حد سواء يتعرض لسلطة الدولة المعنية، ومن الممكن ممارسة هذا النشاط الدولي فقط في الحدود التي تسمح بها الدول وفي حدود ما تقبله من هذا النشاط.

¹ الدستور الجزائري الصادر بتاريخ 2020/12/30، ج ر عدد 82 سنة 2020 نصت المادة 14 فقرة 01 منه على أنه (تمارس سيادة الدولة على مجالها البري، ومجالها الجوي، وعلى مياهها).

² نصت المادة 49 من الدستور على أنه (يحق لكل مواطن يتمتع بحقوقه المدنية والسياسية، أن يختار بحرية موطن اقامته، وأن يتنقل بحرية عبر التراب الوطني).

³ القانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 07 غشت سنة 2001 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 44 لسنة 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/11 المؤرخ في 03 رجب عام 1432 الموافق ل 5 يونيو سنة 2011، ج ر عدد 32 لسنة 2011.

⁴ مثال ذلك الأمر رقم 71/75 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1395 الموافق 1975/11/12 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بنقل السلع عبر الطرق (سات) لقاء مقابل بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية مالي الموقع عليها بباماكو في 20 يونيو سنة 1975، ج ر عدد 99 سنة 1975، ص 1282.

كما أن النقل في هذا الجانب يتضمن تحرك البضائع والأفراد ووسائل النقل داخل وعبر حدود دول ذات قوانين وقواعد تنظيمية وإجرائية مختلفة من حيث التنظيمات الجمركية والجوازات والجنسية، وقد يتطلب إتمام عملية النقل هذه بعض التعديلات في هذه التنظيمات والمواصفات القياسية آخذاً في عين الاعتبار التوازن بين المصالح المحققة وما يقابلها من الحقوق التي تمنح للناقل الأجنبي¹.

الملاحظ هنا أنه بالرغم من الأهمية الكبرى للنقل البري بالنسبة لحركة التجارة العربية، فإنه لم يحظ حتى الآن بالقدر الكافي من الاهتمام على المستوى العربي²، أما على المستوى الإقليمي العربي نذكر على سبيل المثال اتفاقية دول اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور 1990³، والتي بقيت في الغالب محصورة في شكل اتفاقات ثنائية لا ترقى لأن تكون إطاراً شاملاً لقضايا ومشاكل النقل العابر عن طريق طرف ثالث⁴، وذلك على عكس ما هو قائم في العديد من المواقع الأخرى في العالم وبالذات بين مجموعة الدول الأوروبية⁵ حيث تم على مدار الخمسين سنة الماضية وضع مجموعة ضخمة من المعاهدات

¹ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، الاتفاقيات والمعاهدات الدولية للنقل البري، الجزء الرابع، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، بيروت 2012، ص 5.

² اتفاقية النقل البري على المستوى العربي والحررة في اللجنة العربية بالقاهرة في 24 ربيع أول عام 1397 الموافق 14 مارس سنة 1977 والتي وقعت عليها كافة دول جامعة الدول العربية، فعلاً أن الواقع العملي يشير إلى أن هذا المشروع لم يحقق بأسلوب فعال الضمانات التي تطلبها الإدارات الجمركية المعنية للسماح بالدخول المؤقت، راجع، محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 39.

³ صادقة عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 421/90 المؤرخ في 05 جمادى الثانية عام 1411 الموافق 1990/12/22 يتضمن المصادقة على الاتفاقية بين دول اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور الموقعة في الجزائر بتاريخ أول محرم عام 1411 الموافق 23 يوليو 1990، ج ر عدد 06 سنة 1991.

⁴ مرسوم رئاسي رقم 167/96 المؤرخ في 25 ذي الحجة عام 1416 الموافق 13 مايو سنة 1996 يتضمن التصديق على اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية مصر العربية الموقعة في الجزائر بتاريخ 1996/10/23، ج ر عدد 30 لسنة 1996 - مرسوم رئاسي رقم 387/02 المؤرخ في 20 رمضان عام 1423 الموافق 2002/11/25 يتضمن التصديق على اتفاقية نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والجمهورية التونسية الموقعة بالجزائر في 06 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 17 يونيو سنة 2001، ج ر عدد 77 سنة 2002.

⁵ Européen Agreement Concerning the Work of Crew of Véhicules Engaged in International Road Transport 1970 (AETR). وهي الاتفاقية الأوروبية الخاصة بتشغيل أطقم قيادة المركبات في مجال

النقل البري الدولي

والاتفاقيات¹ تتعلق بكافة تفاصيل انتقال البضائع والأشخاص ووسائل النقل عبر الحدود الدولية².

واضح مما تقدم أن النقل عمل مادي يفيد التغيير المكاني للأموال والأشخاص عن طريق أداة نقل³، إلا أن ذلك لا يعني وحدة الأحكام القانونية المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء، فمن جهة تتطلب مركبة النقل تهيئة مختلفة بحسب ما إذا كانت مخصصة لنقل الأشخاص أو كانت مخصصة لنقل الأشياء، وهو ما ينعكس على اشتراطات الأمن والسلامة الواجب توافرها في مركبة النقل من حالة إلى أخرى، ومن جهة ثانية لا يتصور أن يولي القانون ذات العناية بالأشخاص والأشياء على حد سواء، بل إنه يولي الأشخاص عناية تليق بقيمة الإنسان، وهو ما ينعكس على نظام المسؤولية ووجوب التأمين بين حالة وأخرى، وأخيراً لا بد من مراعاة اختلاف درجة سيطرة الناقل على موضوع النقل بين نقل الأشياء ونقل الأشخاص، فبينما تكون سيطرة الناقل على الأشياء شبه مطلقة أثناء الرحلة، يظل يتعامل مع إرادة حرة متصرفة في حالة نقل الأشخاص، وهو ما يترتب عليه أن يتسع نطاق مساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر في مجال نقل الأشخاص عنه في مجال نقل الأشياء.

لهذه الاعتبارات المختلفة يتباين التنظيم القانوني لنقل الأشخاص عن تنظيم نقل الأشياء، فتفرد القوانين والمعاهدات الدولية أحكاماً خاصة بكل نقل⁴.

تنص المادة 02 من القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/11 بموجب المادة 02 منه على أنه يقصد في مفهوم هذا القانون، (النقل البري: كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة).

¹ المعاهدة الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر جنيف (CMR) لسنة 1956 - الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية COTIF-CIM بتاريخ 09 ماي 1980 - القواعد الموحدة لاتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999، الخاصة بالنقل البري الدولي للأشخاص عبر السكك الحديدية.

² محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 7-8.

³ عبد الفضيل محمد أحمد، البيوع التجارية - الرهن التجاري - عقد السمسرة - عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، 2017، ص 143.

⁴ هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 9-10.

أضافت بهذا الخصوص المادة 14 من نفس القانون تنص على أنه (يشمل النقل البري في مفهوم هذا القانون: النقل بالسكك الحديدية - نقل الأشخاص عبر الطرقات - نقل البضائع عبر الطرقات).

أما النقل عبر السكك الحديدية نصت المادة 2 من القانون رقم 35/90 المؤرخ في 1990/12/25¹ على أنه (يصنف النقل بالسكك الحديدية الذي تشغله المؤسسة العمومية المعنية بحكم طابعه العام ضمن المرافق العامة طبقا للتشريع المعمول به المتعلق بالنقل البري).

صدر بعد ذلك المرسوم التنفيذي رقم 348/93 المؤرخ في 1993/12/28 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن واستغلال النقل بالسكك الحديدية²، والذي يحدد إجراءات وكيفيات تطبيق القانون رقم 35/90 من ناحية الأمن والاستغلال بالنسبة للتجهيزات أو المحطات أو الحواجز أو الخطوط الكهربائية.

كما أن النقل الذي يهتم به المشرع على المستويين الوطني والدولي، ليس النقل الذي يضطلع به شخص المسافر أو الشاحن بمجهوده وأمواله وأدواته، وإنما هو النقل الذي يقوم به شخص يسمى الناقل لمصلحة المسافر أو الشاحن، ويأشر هذا الناقل نشاطه في شكل مشروع وطني أو دولي للنقل³، وعادة ما تباشر الدولة أو الدول مشروعات النقل الوطنية أو الدولية وتمارس عليها سيطرة اقتصادية وقانونية بدرجات متفاوتة تصل أحيانا إلى حد امتلاك كل رأس المال أو معظمه⁴، لذا قد يتخذ مشروع النقل شكل الشركة أو شكل الهيئة العامة أو شكل المؤسسة العامة¹.

¹ القانون رقم 35/90 مؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411 الموافق 25 ديسمبر سنة 1990 يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر عدد 56، سنة 1990، ص 1796.

² المرسوم التنفيذي رقم 348/93 مؤرخ في 14 رجب عام 1414 الموافق 28 ديسمبر سنة 1993 يحدد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله، ج ر عدد 87 سنة 1993، ص 77.

³ قامت الجزائر بتوفير موقع الكتروني www.portail.gov.dz يمثل بوابة الخدمة العمومية في مجال النقل، أين تقدم هذه البوابة خدمة عمومية لتلبية كافة الخدمات الخاصة بأنواع النقل: بري - بحري - جوي، عن بعد بكل ما يتعلق بطلب رخص الاستغلال، ورخص النقل، رخص التنقل، ورخص الاعتماد، أين يتم الاطلاع على السند القانوني، والوثائق اللازمة لتكوين الملف، وكذا طلب هذه الرخص والاعتمادات أو تعديلها بالطريق الالكتروني.

⁴ كما هو الحال بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية في الجزائر إذ نصت المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 المتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي، المادة الأولى على أنه "تحول الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية طبقا لأحكام المواد 4 ومن 44 الى 47 من القانون رقم

بما أن النقل البري ظاهرة اجتماعية لازمت البشرية منذ القدم، فإنه لكل ظاهرة قانونية قواعد تحكمها، وبتطبيق ذلك على عقد النقل البري، فإن دراسة هذا الموضوع يقتضي منا تحديد إطاره التشريعي في القانون الجزائري وكذا الاتفاقيات الدولية المنظمة له، بعد ذلك نعرض تعريف عقد النقل وبيان الخصائص التي يمتاز بها.

فقبل الاستقلال كانت مبادئ القضاء وقواعد التشريع الفرنسي هي التي تنظم قواعد مسؤولية الناقل البري في الجزائر إلى غاية سنة 1975².

وفي هذا الإطار نظم المشرع الجزائري عقد النقل البري بنوعيه نقل الأشياء ونقل الأشخاص عبر الطرق ضمن أحكام الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم³ ضمن الفصل الرابع (عقد النقل البري وعقد العمولة للنقل) من الباب الرابع (العقود التجارية) من المادة 36 إلى المادة 77.

أما على المستوى الدولي وبالخصوص الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر، نذكر الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (CIM) الموقع عليها في مدينة برن بتاريخ 7 فبراير سنة 1970⁴، والاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل المسافرين بواسطة سكك الحديد (CIV) الموقع عليها في مدينة برن بتاريخ 7 فبراير سنة 1970⁵، وكذا الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) المبرمة في برن يوم 9 مايو سنة 1980 وكذا البروتوكول

01/88 المؤرخ في 12 يناير 1988، إلى مؤسسة عمومية صناعية وتجارية وذات شخصية معنوية في القانون العام، يوجد مقرها ب 21 و23 شارع محمد الخامس بالجزائر"، ج ر عدد 54 سنة 1990.

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 256.

² نظم عقد النقل بالقوانين الفرنسية التي كانت سائدة في الجزائر قبل الاستقلال بموجب قانون التجارة الفرنسي في المواد (من 96 - 108) منها المواد (من 96 - 102) خاصة بالوكالة بالعمولة البري والمائي والمواد (من 103 - 108) تحت عنوان النقل وبموجب اتفاقية برن لنقل البضائع والمسافرين بالسكك الحديدية، أما بعد الاستقلال فلم يكن يوجد تقنين تجاري جزائري، إذ بقي العمل بالقانون التجاري الفرنسي تطبيقاً لنص القانون رقم 157/62 المؤرخ في 1962/12/31 المتضمن الاستمرار في العمل بالقانون الفرنسي عدى ما يتعارض مع السيادة الوطنية، وفي سنة 1975.

³ القانون رقم 59/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101 بتاريخ 19/12/1975، ص 1، المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/22 مؤرخ في 4 شوال عام 1443 الموافق 5 ماي سنة 2022، ج ر عدد 32 بتاريخ 14/05/2022، ص 12.

⁴ صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 35/72 المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1392 الموافق 27 يوليو سنة 1972، ج ر عدد 84 السنة التاسعة، سنة 1972، ص 1296.

⁵ صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 36/72 المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1392 الموافق 27 يوليو سنة 1972، ج ر عدد 84 السنة التاسعة، سنة 1972، ص 1329.

والملاحقين بما في ذلك مرفقاتهما¹، وكذا الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالطريق البري لسنة 1956 (CMR)².

أما بخصوص تعريف عقد النقل البري فقد وردته بشأنه عدة تعريفات سواء على المستوى الفقهي أو التشريعي.

أما بخصوص تعريف عقد النقل فالمشرع الجزائري عرفه في المادة 36 من ق.ت.ج والتي تنص على أنه (عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو أي شيء إلى مكان معين)³.

و بخصوص الطبيعة القانونية لعقد النقل فإنه بالرجوع إلى نص المادة 2 الفقرة الثامنة من ق.ت.ج، فإنه (يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه: كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال)⁴، من هذا النص يظهر لنا أن مقاوله النقل تعد تجارية عند تحقق شرطي المقاوله والنقل، وتحدد صفة التجارية وفق ما تقدم بالنسبة للناقل، أما بالنسبة إلى المرسل أو المرسل إليه أو المسافر فلا بد من النظر إلى صفته، فإذا كان تاجرا وقام بهذا العمل بقصد ممارسة التجارة اعتبر عمله تجاريا بالتبعية طبقا للفقرة الأولى من المادة 4 من ق.ت.ج، أما إذا كان غرضه نقل أشياء لاستعماله الشخصي اعتبر عمله مدنيا.

كما أن عقد النقل البري من العقود الرضائية⁵ أي يتم بمجرد الإيجاب والقبول⁶ دون توقف على القيام بإجراء لاحق، فهو ليس من العقود الشكلية التي يشترط لإبرامها شكل

¹ صادقت عليها الجزائر (مع التحفظ). بموجب المرسوم الرئاسي رقم 264/91 المؤرخ في 29 محرم عام 1412 الموافق 10 غشت سنة 1991، ج ر عدد 38 السنة الثامنة والعشرون، ص 1453.

² تم التوقيع على هذه الاتفاقية بجنيف في 19 ماي 1956 دخلت حيز التنفيذ في 02 جويلية 1961، ألحق بها بروتوكول 1978 والذي دخل حيز التنفيذ سنة 1980، الجزائر غير مصادقة على هذه الاتفاقية.

³ بالنسبة إلى الفقيهين Ripert et roblot فقد عرفا عقد النقل بأنه الاتفاق الذي بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل في مقابل أجر، بأن يسلم في مكان آخر شيئا تلقاه من المتعاقد الآخر أو يوصل شخصا إلى مكان معين".

⁴ Zahi, droit des transports, op.cit. p59.

⁵ جاء في نص المادة 38 من ق ت ج على أنه (يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده).

⁶ نظر الفقه التقليدي في فرنسا إلى عقد النقل باعتباره عقدا عينيا un contrat réel لا ينعقد إلا بتسليم الشيء المراد نقله إلى الناقل، ومن ثم فإن تبادل رضا المتعاقدين Echange de consentement بالنقل لا يعدو كونه وعدا بعقد Promesse de contrat وليس عقد نقل ذاته، إنما يتحول هذا الوعد إلى عقد نقل بمجرد تسليم محل النقل للناقل، وقد تبين جانب من القضاء الفرنسي هذا الرأي، فأضفى الطابع العيني La caractère réel على عقد نقل البضائع، للقول بأن الناقل لا يقع عليه أي التزام بشأن البضائع طالما لم يتم تسليمها إليه.

معين¹، وما تذكرة النقل إلا للإثبات وليس للانعقاد، وكنتيجة لرضائية عقد النقل البري لا بد من توافر شروط الصحة المقررة لكل عقد وهي الرضا والمحل والسبب، مع الشروط الواجبة لكل منهما².

كما أنه ليس من العقود العينية التي تشترط التسليم، بل أنه ينتج آثاره بمجرد انعقاده، أما التسليم في عقد نقل البضائع فهو التزام على عاتق المرسل ينشأ عن العقد، فالغالب أن يكون النقل عقد إذعان يقتصر القبول فيه على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الناقل ولا يقبل المناقشة فيها³، أي أن الإيجاب عام موجه إلى الجمهور ويتم العقد بمجرد قبول المرسل أو الراكب⁴، باستثناء توقيف عمليات النقل البري أو السككي بسبب القوة القاهرة، ومثال ذلك المرسوم التنفيذي رقم 69/20 المؤرخ في 20/03/2020 المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد 19) ومكافحته، أين نصت المادة 3 منه على تعليق نشاطات نقل الأشخاص وهو ما حدث خلال جائحة كورونا (كوفيد 19)⁵.

ولم يسلم هذا الاتجاه من النقد لأسباب عديدة، أولها أنه لا تظاهرة نصوص القانون المدني الفرنسي حيث عالج عقد النقل ضمن عقود تأجير الخدمات *Louage d'ouvrage* وهي عقود رضائية *Consensuels* وليست عينية، وثانيها أنه لا توجد فروق بين العقد ذاته والوعد الملزم لجانبين *Promesse synallagmatique* ولا بين طبيعة نقل البضائع ولا نقل المسافرين ولا يتصور أن يكون عقد نقل الأشخاص عقدا عينا لا يتم إلا بتسليمهم للناقل، وترتبا على ذلك يرى الفقه الفرنسي الحديث أن عقد النقل عقد رضائي يتم بمجرد التقاء الإيجاب والقبول، أما تسليم الشيء محل النقل إلى الناقل فينقل الأشياء - فلا يعدو أن يكون أول عمل تنفيذي *Acte d'exécution* لهذا العقد، أكثر تفصيل راجع، حسني المصري، المرجع السابق، ص 262.

¹ وهو ما نصت عليه المادة 8 ف 1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (C.I.M) الموقع عليها في مدينة برن بتاريخ 7 فبراير سنة 1970 والتي صادقة عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 35/72 المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1392 الموافق ل 27 يوليو 1972، ج ر عدد 84 سنة 1972.

² سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 189.

³ ما يلاحظ هنا أن عقد النقل البري لا ينعقد بعد مناقشة حرة بين طرفيه، إذ ينفرد الناقل بتحرير عقد النقل وتحديد الأجرة ولا يسع الشاحن أو المسافر سوى التوقيع على هذا العقد مما يسمح باعتباره عقد إذعان حيث لا يستطيع المتعاقد مناقشة شروط العقد أو اختيار وسيلة نقل أخرى للنقل، لا سيما إذا كان الناقل متمتعا باحتكار قانوني أو فعلي، وهو الوضع بالنسبة لمعظم مشروعات النقل كمشروعات النقل العام ومشروعات النقل بالسكك الحديدية. لكن يلاحظ - في المقابل - أن هذه المشروعات ليست حرة تماما في تقديم خدماتها إلى الجمهور، فمادام أن نشاطها صورة من صور الخدمة العامة *Un certain service public* فإنها تلتزم بمقتضى القواعد العامة، بقبول جميع ما يقدم إليها من طلبات النقل كأصل عام، إنما يشترك لذلك أن توافر شروط النقل وألا يتعلق الأمر بحالة من حالات التي يتمتع فيها الناقل بإعفاء قانوني من عملية النقل، ومن هذه الحالات مثلا اضطرار الناقل إلى نقل معدات عسكرية في حالة الحرب بتعليمات من الدولة مما قد لا يسمح له بالقيام بعمليات نقل أخرى، راجع أكثر، حسني المصري، المرجع السابق، ص 263.

⁴ علي جمال الدين عوض، العقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع، ص 159.

⁵ المرسوم التنفيذي رقم 69/20 مؤرخ في 26 رجب 1441 الموافق 21 مارس 2020 يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد19) ومكافحته، ج ر عدد 15 سنة 2020، ص6، أين نصت المادة 2 منه على أنه: تطبق التدابير موضوع هذا المرسوم،

يتبين كذلك من تعريف عقد النقل البري أنه عقد معاوضة، إذ يلزم أن يكون النقل في مقابل أجره يحصل عليها الناقل، ويقصد بعقد النقل - في هذا الخصوص - عقد النقل الذي يعالجه القانون التجاري، ولأنه عقد تجاري وجب أن يكون عمل الناقل مأجوراً، لأن القانون التجاري لا يعرف نية التبرع أو العمل المجاني وعلى ذلك لا يخضع النقل المجاني للقانون التجاري بل تحكمه قواعد القانون المدني سواء فيما يتعلق بوجود العقد أو فيما يتعلق بمسؤولية الناقل¹.

بناء على ذلك فالأساس من قيام الناقل البري بنقل البضائع والأشخاص هو الحصول على الأجرة، عوضاً عن الإيصال إلى المكان المقصود، فلا يتصور قيام عقد نقل بقيام أحد أصحاب السيارات الخاصة بنقل أحد المارة على الطريق على سبيل التبرع أو المجاملة، فإذا أصابه مكروه فتطبق عليه قواعد المسؤولية التقصيرية وقواعد الفعل الضار لا قواعد المسؤولية العقدية، وكذلك الحال إذا قام أحد السائقين بشركة نقل بنقل جهاز كمبيوتر لصديق له دون علم الشركة الناقلة، فإن ضاع أو تلف الجهاز فيسأل السائق بموجب المسؤولية التقصيرية لا على أساس المسؤولية العقدية².

كما أن عقد النقل عقد معاوضة فهو أيضاً ملزم لجانبين، فإذا أبرم العقد بين الطرفين بعد الاتفاق بينهما على شروطه وعناصره، فإنه يترتب التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، فيلتزم الناقل بالقيام بعملية النقل في المواعيد المحددة، ويلتزم المرسل أو الراكب بدفع أجره النقل، والتزام كل منهما يعد حقاً للآخر، وعلى ذلك إذا تخلف أحد الطرفين عن تنفيذ فإنه من حق الطرف الآخر أن يمتنع عن هذا التنفيذ أيضاً، أما إذا قام أحد الطرفين بتنفيذ ما التزم به وامتنع الطرف الآخر، فإنه من حق من قام بالتنفيذ أن يلجأ إلى الطرق القانونية التي تلزم الطرف الممتنع بتنفيذ التزامه إذا كان ذلك ممكناً، أو أن يطالب بفسخ العقد وتعويضه عن الضرر الذي

على كافة التراب الوطني لمدة أربعة عشرة (14) يوماً. ويمكن رفع هذه التدابير أو تمديدها، عند الاقتضاء، حسب الأشكال نفسها. أما المادة 3 منه نصت على أنه: تعلق نشاطات نقل الأشخاص الآتي ذكرها خلال الفترة المذكورة في المادة 2 أعلاه. - الخدمات الجوية للنقل العمومي للمسافرين على الشبكة الداخلية. - النقل البري في كل الاتجاهات: الحضري وشبه الحضري وبين البلديات وبين الولايات. - نقل المسافرين بالسكك الحديدية. - النقل الموجه: المترو، والترامواي، والنقل بالمصاعد الهوائية. - النقل الجماعي بسيارات الأجرة. يستثنى من هذا الاجراء نشاط نقل المستخدمين. للإشارة هذا المرسوم تم تعديله بموجب المرسوم التنفيذي رقم 145/20 مؤرخ في 15 شوال عام 1441 الموافق 7 يونيو 2020، يتضمن تعديل نظام الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد 19) ومكافحته، ج ر عدد 34 سنة 2020، ص 20.

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 263.

² محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 232.

لحقه بسبب امتناع الطرف الآخر عن التنفيذ ، هذه الأحكام تعد تطبيقاً لحكم القواعد العامة في العقود الملزمة لجانين¹.

بيننا فيما سبق أن الموضوع الأساسي لعقد النقل يتمثل في عملية النقل Le déplacement كواقعة مادية، سواء تعلق النقل بالأشياء أو الأشخاص، وتقتضي هذه العملية أن يعد لها الناقل عدتها فيوفر أداة النقل المناسبة، ويزودها بالوقود، ويستخدم بعض الأشخاص لمعاونته في القيام بعملية النقل، ولما كانت هذه العملية هي الموضوع الأساسي L'objet principal لعقد النقل فإنه يتميز عن عقد الوديعة، وعقد إيجار الخدمات، وعقد إيجار الأشياء، وعقد القطر.

فعقد الوديعة Contrat de dépôt وإن تشابه مع عقد النقل، من حيث أن المودع لديه يلتزم - كالناقل - باستلام الشيء المودع وحراسته والحفاظة عليه وتسليمه لصاحب الحق فيه، فإنه لا يختلط بعقد النقل لأن الناقل لا يلتزم بذلك إلا من أجل تحقيق الموضوع الأساسي لعقد النقل وهو التغيير المكاني، كما أنه لا يصلح الخلط بينه وعقد الوديعة حيث لا يرد هذا الأخير على عقد نقل الأشخاص.

كذلك يقترب عقد إيجار الخدمات Louage de service من عقد النقل باعتبار أن الشاحن أو المسافر يستعين بخدمات الناقل وتابعيه الذين يتولون القيام بعمليات النقل، بحيث قد يقال عنه أنه يؤجر هذه الخدمات إلى الشاحن أو المسافر، ويزداد هذا الشبه حالة استئجار شخص ما سيارة أو أكثر والعاملين عليها لنقله أو نقل بضائعه من مكان إلى مكان آخر، ومع ذلك لا يختلط العقدين، إذ يستتبع عقد إيجار الخدمات خضوع الأشخاص القائمين بعملية النقل لتعليمات المسافر أو الشاحن، وهذا الأمر لا يصلح في عقد النقل.

يختلف عقد النقل عن عقد إجارة الأشياء Louage de choses بالرغم من أوجه الشبه بينهما، فلا ريب أن العقد يكون إجارة أشياء إذا استأجر الشاحن أو المسافر سيارة أو أكثر لنقله أو لنقل أشياءه أو بضائعه من مكان لآخر متى كانت له السيطرة على هذه السيارة فيتولى تزويدها بالوقود والسائق، فينتفع حينئذ بالعين المؤجرة إلا أن ذلك ليس هو الحال في عقد النقل

¹ عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 296.

حيث لا يلتزم الناقل - كأصل عام - بتقديم مركبة معينة إلى الشاحن أو المسافر ووضعها تحت تصرفه، بل تظل السيارة تحت سيطرة الناقل ويتولى هو تهيتها للنقل¹.

يحصل أحيانا الخلط بين عقد القطر Contrat de remorquage وعقد النقل، ويقصد بعقد القطر العقد الذي بمقتضاه تستخدم أداة نقل في قطر أداة نقل أخرى لا تستطيع السير بوسائل الدفع الذاتية أو الهوائية، فتتولى أداة النقل الأولى دفعها أو سحبها وهي عملية كما تحدث في البحر بين السفن تحدث في البر بين السيارات، وتثير عملية القطر السؤال عما إذا كانت تتعلق بعقد نقل أو عقد إيجار خدمات، والواقع أن الإجابة عن هذا السؤال تختلف باختلاف ما إذا كان تسيير المركبة المقطورة يعتمد على توجيه قائدها بحيث يقتصر دور القاطرة على عملية الدفع والسحب، وما إذا كان هذا الدور يتسع ليشمل عمليات توجيه المركبة المقطورة والإشراف على تسييرها، ففي الحالة الأولى نكون أمام عقد تقديم خدمات، بينما نكون في الحالة الثانية إزاء عقد نقل².

إن عقد النقل البري كسائر العقود متى انعقد صحيحا رتب التزامات على كل من طرفيه وهما مرسل الأشياء أو المسافر من جهة والناقل من جهة أخرى³، ففي عقد النقل البري للبضائع فإن الالتزام الرئيسي للناقل إنما هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد وهو التزام بتحقيق نتيجة، مقابل الالتزام بدفع أجره النقل وترتبا على ذلك يكون مسؤولا عن الهلاك إذا لم تسلم إلى المرسل إليه، وعن التلف إذا لم يسلمها في حالة سليمة، وعن التأخر إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد⁴، أما عقد النقل البري للأشخاص فإن الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل الراكب إلى المكان المقصود مع ضمان سلامته وفي الميعاد المحدد، وعلى الناقل أن يهيئ له الدرجة المتفق عليها وكذا بنقل الأمتعة التي يحملها الراكب معه أثناء السفر، مقابل دفع أجره النقل، وترتبا على ذلك تقوم مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الراكب سواء وفاته أو إصابته بأي أذى ويسأل كذلك عن الأضرار الناجمة عن التأخير في النقل.

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 269.

² حسني المصري، المرجع السابق، ص 269.

³ عدلي أمير خالد، عقد النقل البري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 35.

⁴ مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 88.

على هذا الأساس فإن مسؤولية الناقل البري التعاقدية، على الوضع الذي بيناه مرهقة، لا سيما أنه يقع على عاتقه الجانب الأكبر من عبء الإثبات، وعبء الإثبات كما نعلم هو الذي يحدد- في أغلب الحالات - من يلتزم أخيرا بالتعويض¹، لذلك حاول الناقلون منذ زمن طويل التخلص من هذه المسؤولية إما بدفعها أو تحديدها، وذلك سواء التمسك بما ورد بموجب نص القانون، أو من خلال شروط اتفاقية يضمنونها عقد النقل، لأنه من غير المنطقي أن يظل مسؤولا في كل الحالات، كما أن كثرت التعويضات قد تدفع بهم للتخلي عن ممارسة هذا النشاط.

في ما تعلق بهذه الدراسة لا أنكر جهود من سبقني في هذا المضمار، تلك الجهود التي مهدت لنا سبل البحث إلا أنني أضيف بعض المصاعب والعقبات التي صادفتنا عند إعداد هذه الأطروحة، والعائدة لنقص المراجع المتخصصة² أولا ولطبيعة الدراسة ثانيا كونها لم تحظ بالاهتمام الواسع أين عملنا جاهدا على الإحاطة بأغلب جوانبها، وذلك لإخراجها في الشكل المطلوب، كما لا يفوتني في هذا المقام أن ألتمس العذر من كل من تكرم بقراءة هذه الدراسة المتواضعة إن أدرك فيها بفظنته ما يعتربها من أخطاء أو سهو، فالكمال لله وحده، فإن وفقنا فذلك من الله وإن أخطأنا فمن أنفسنا وأنا اجتهدنا فقط.

تكمن أهمية هذه الدراسة في أن مسؤولية الناقل البري سواء للبضائع أو الأشخاص ذات أهمية نظرية وعلمية وخاصة فيما تعلق بمسألة دفع المسؤولية وتحديدها بحد أقصى للتعويض، ومن جهة أخرى فإن الكثير من جوانبها بقية غامضة خاصة أمام نقص الدراسات القانونية الجزائرية المتخصصة في هذا الجانب إن لم نقل انعدامها ليس في الجزائر فحسب بل حتى على المستوى العربي، لذا حاولت من خلال هذه الدراسة سد هذا النقص وفتح الباب لدراسات مماثلة مستقبلا إن شاء الله.

تحديدا للدراسة نتناول القواعد الموضوعية دون الإجرائية الخاصة بدفع وتحديد مسؤولية الناقل البري، أين عاجل المشرع الجزائري عقد النقل البري ضمن نصوص القانون التجاري، فميز بين نقل الأشياء ونقل الأشخاص، أين أفرد لكل من هذين النوعين أحكام خاصة، فخصص

¹ علي البارودي، القانون التجاري، العقود وعمليات البنوك التجارية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1991، ص 152.

المواد من 39 إلى 61 من ق.ت.ج لتنظيم نقل الأشياء، والمواد 62 إلى 74 لتنظيم نقل الأشخاص، وجعل أحكام المواد من 75 إلى 77 مشتركة بالنسبة للنوعين من النقل.

في هذا المقام يطرح التساؤل عن الحالات القانونية التي وضعها المشرع الجزائري أمام الناقل البري للبضائع أو الأشخاص كمكنة قانونية يدفع بها المسؤولية عن نفسه أو يحد منها بحد أقصى للتعويض، ومن جهة أخرى عن موقفه من الشروط الاتفاقية التي يدرجها الناقلون ويضمنونها في سند النقل لإعفاء أنفسهم كليا أو جزئيا عما قد يثار ضدهم من مسؤولية.

هذه الاستفسارات جميعها تصب في اشكاليتين أساسيتين اثنتين:

الإشكالية الأولى تتعلق بدور الإرادة في مدى تحديدها أو استبعادها لمسؤولية الناقل البري (بنوعيه بضائع وأشخاص) في التشريع الجزائري وكذا الاتفاقيات الدولية؟، فعقد النقل البري متى نشأ سليما من الناحية القانونية ومستوفيا لكافة الأركان اللازمة لصحته يصبح ملزما لأطرافه تماما كإلزامية القانون، وهو ما يطلق عليه بالقوة الملزمة للعقد، على اعتبار أن إرادة الأطراف المتعاقدة التعاقد من عدمه، ولها كذلك حرية تحديد شروط العقد وتعديله باتفاق الطرفين، ولا يحد من هذه الحرية إلا الإرادة أو بمقتضى القانون. فإلى أي مدى تتجلى هذه الحرية بين أطراف عقد النقل البري في تحديد موجبات وآثار هذا العقد؟

أما الثانية فتتعلق بمدى تدخل المشرع في الحد من مبدأ سلطان الإرادة في عقد النقل البري لاعتبارات المصلحة العامة من جهة، واختلال التوازن الاقتصادي بين طرفيه؟، ذلك وإن كان للإرادة دور محوري في الميدان التعاقدية (عقد النقل البري بالخصوص) فذلك لا يعني إطلاق العنان لها للتحكم في العلاقات التعاقدية وتجاوز المبادئ والأسس التي يقوم عليها المجتمع وبالتالي انحصار الإرادة خاصة مع التطورات الكبيرة التي عرفها الميدان التعاقدية كما هو الحال في عقود الإذعان والعقود النموذجية، فالمشرع الذي أعطى للحرية التعاقدية القوة الملزمة هو نفسه الذي تدخل ليرتع منها شيئا فشيئا هذه السلطة تحقيقا للمصلحة العامة بما تقوم عليه من عدالة تعاقدية وتوازن عقدي، فإلى أي مدى تدخل المشرع لتوجيه العملية التعاقدية في مجال عقود النقل البري (بضائع وأشخاص).

اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكاليات التي أثارها طبيعة موضوع الدراسة الاعتماد على ثلاث مناهج: التاريخي والمقارن والتحليلي، أما اعتمادنا على المنهج التاريخي فقد فرضه

التطور الحاصل لقواعد مسؤولية الناقل البري فلن تستقيم هذه الدراسة دون ذلك، أما استخدام المنهج المقارن فكان من منطلق أن مسؤولية الناقل البري عرفت تطورا واختلافا في جل الأنظمة القانونية من حيث الأساس الأمر الذي أدى إلى اختلاف الأحكام لتنظيم مسألة دفع وتحديد المسؤولية، ومن جهة أخرى وجود اتفاقيات دولية متعددة نظمت ذلك، أما المنهج التحليلي فقد تم توظيفه كذلك في وصف الموضوع في مختلف جوانبه، مع دراسة التطبيقات الواقعية للأحكام القضائية.

بناء على ما تقدم تناولنا الموضوع وفق خطة منسجمة حاولنا أن نوضح من خلال باهما الأول دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع وتحديدتها في القانون الجزائري وعلى ضوء الاتفاقيات الدولية، أين اقتضى منا الأمر البحث عن النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع وحالات تحققها ضمن (الفصل الأول)، وطرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون الجزائري و على ضوء الاتفاقيات الدولية ضمن (الفصل الثاني)، فيما تعرضنا في الباب الثاني منها إلى دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص و تحديدتها في القانون الجزائري و على ضوء الاتفاقيات الدولية، أين خصصنا دراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص وحالات تحققها في (الفصل الأول)، وطرق دفع وتحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص ضمن (الفصل الثاني)، وأخيرا نهي هذه الدراسة بخاتمة تتضمن الاستنتاجات المتوصل إليها.

الباب الأول :

**دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع وتحديد
في القانون الجزائري وعلى ضوء الاتفاقيات الدولية**

يهدف التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع 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 مسؤوليتهم تشجيعا للاستثمار في مجال النقل، وحتى لا يؤدي دفع قيمة التعويضات المطلقة التي يحكم بها على الناقلين إثر الحوادث، إلى إعاقاة الاستثمار في مجال النقل التجاري وتطوره وانتشاره¹، لذلك كان لزاما تمكين الناقل البري بالخصوص من ميكانزمات لدفع المسؤولية عن نفسه، فمنها ما هو بنص القانون ومنها ما هو مدرج في اتفاقات الإعفاء من المسؤولية، سواء في التشريع الجزائري أو الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا المجال، ومن جهة أخرى ترك مجال الحرية لإرادة أطراف عقد نقل البضائع، تنظيم بعض المسائل التي تخرج عن النظام العام، وذلك بجواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالات أخرى. من خلال هذا الباب وللإحاطة بالموضوع، كان لزاما التطرق إلى النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع وحالات تحققها (الفصل الأول)، ثم نتقل بعد ذلك إلى طرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع وتحديدها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (الفصل الثاني).

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 55.

الفصل الأول:

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع وحالات تحققها

إن مسؤولية الناقل البري للبضائع مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل، ناتجة عن اخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل، ومسؤوليته العقدية هي تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، وهي تبدأ من وقت تسلّم الناقل الشيء المراد نقله، وتنتهي بتسليمه الشيء محل النقل إلى المرسل إليه، وخلال فترة التسليم والتسلم يكون الناقل مسؤولاً عن ضياع الشيء، ويقع عبء إثبات تسليم الشيء على المدعي أو المرسل إليه¹.

على ضوء ذلك فإنه من الضروري دراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع في التشريع الوطني وكذا الاتفاقيات الدولية وهو ما نتناوله بالتفصيل من خلال المبحث الأول، أما المبحث الثاني فنخصه للتطرق إلى حالات قيام هذه المسؤولية.

¹ محمد الشريف عبد الرحمان أحمد عبد الرحمان، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 131.

المبحث الأول:

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع

يعد موضوع المسؤولية التي يتحملها الناقل من أدق الموضوعات التي يثيرها عقد النقل، لذا كانت موضع اهتمام الفقه على الخصوص وللتفصيل فيها تقتضي منا دراسة هذا الجانب البحث أولاً عن طبيعة هذه المسؤولية (المطلب الأول)، ثم نتقل بعد ذلك للبحث عن نطاقها (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع وإثباتها

لا محالة أن مسألة الناقل البري للبضائع تكون على أساس المسؤولية العقدية، لأن خطأه ينشأ عن الإخلال بالتزام تعاقدية تحمله بمقتضى عقد النقل، فلا تصح مسألته على أساس المسؤولية التقصيرية والتي تقوم على الإخلال بالتزام فرضه القانون ما دام الناقل لم يرتكب فعلاً يجرمه القانون، وإن كان من البديهي أن مسؤولية الناقل البري هنا مسؤولية عقدية في الغالب فهل تقوم على أساس الخطأ المفترض أم المسؤولية المفترضة (الفرع الأول)، كما أن لمسألة إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع بالغ الأهمية (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع

إن عقد النقل البري للبضائع ينشئ في ذمة الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة معينة، وهي تسليم الشيء موضوع النقل إلى جهة الوصول كاملاً وبالحالة التي تسلمها به من المرسل وفي الميعاد المتفق عليه،¹ وتبدأ هذه المسؤولية من وقت تسلمه الأشياء التي اتفق مع المرسل على نقلها ويكون مسؤولاً عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وهذا ما أكدت عليه المادة 47 من ق.ت.ج،² وهذا الحكم نفسه تضمنته اتفاقية COTIF - CIM بصيغتها المعدلة لسنة 1999 ضمن المادة 23 فقرة 01³، وهذا على عكس القواعد العامة

¹ عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 320.

² تنص المادة 47 من القانون التجاري على أنه " يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها ".

³ Article 23 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la

للمسؤولية العقدية أين تبدأ المسؤولية من يوم إبرام العقد¹، ويحمل هذا الضمان طابعا تعاقديا caractère contractuel لأنه يتولد من عقد النقل .

بناء على هذا التقديم ظهرت نظريتان الأولى تقوم على أساس أن الناقل يسأل على أساس الخطأ المفترض في جانبه بعدم تحقق نتيجة وصول البضاعة سليمة وفي الميعاد المتفق عليه (الفقرة الأولى)، والثانية أساسها افتراض مسؤولية الناقل ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات أن الخطأ لا يعود إليه (الفقرة الثانية)، وهو ما نتناوله بالتحليل فيما يلي:

الفقرة الأولى:

الخطأ المفترض

إن مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها مسؤولية تعاقدية responsabilité contractuel، ويقتضي قيام هذه المسؤولية أن ينشأ عقد النقل صحيحا valable من حيث الأهلية والرضا والسبب المشروعين، فإذا لم يوجد عقد نقل تغيرت طبيعة المسؤولية وخضعت مسؤولية الناقل لقواعد أخرى غير قواعد المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل².

على هذا الأساس يقع على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه وفي الميعاد المتفق عليه، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة³، فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت، فيكفي أن يثبت المرسل إليه أن ما حدث كان بسبب اخلال الناقل بالتزامه

marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée) .

¹ براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، 2003-2004، ص 106.

² حسني المصري، المرجع السابق، ص 322.

³ اقترح الأستاذ: Demogue مسألة وجوب التمييز بين الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة، كنتقسيم انشائي للمرة الأولى لهذين النوعين من الالتزامات، مما كان محل تقدير من جانب غالبية الفقه الفرنسي، واستخدمه القضاء الفرنسي كثيرا بعد ذلك، بأن تم توظيف هذا النوع فيما يتعلق بمسألة هامة في المسؤولية العقدية، وهي مسألة إثبات الخطأ العقدي la preuve de la faute contractuelle، وأكثر تحديدا مسألة عبء إثبات هذا الخطأ la fardeau de cette preuve، وظهرت عندئذ فائدة هذا التمييز ما بين هذين النوعين من الالتزامات في علاقتهما بعملية تخلص المدين من مسؤوليته العقدية، وكيف يتسنى له ذلك فيما بين الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة، أي فيما بين مسؤوليته الشخصية ومسؤوليته الموضوعية، للتفصيل أكثر، أسامة أحمد بدر، الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة بين المسؤوليتين الشخصية والموضوعية، دراسة تحليلية قضائية في القانونين الفرنسي والمصري، در الجامعة الجديدة، ص 5.

بايصال الشيء المتفق على نقله سليماً إلى المكان والميعاد المتفق عليه ويقتضي ذلك من الناقل العناية والمحافظة عليها¹.

من هنا تقوم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء تنفيذه عقد النقل على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل أو أحد تابعيه، وبالتالي إخلاله بالتزامه التعاقدية، على اعتبار أنه ملزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة وبالحالة التي تسلمها ويسأل عن هلاكها أو تعييبها نتيجة إهماله أو تقصيره أو تقصير أو إهمال تابعيه،² ويترتب على افتراض الخطأ أنه إذا ظل سبب تخلف النتيجة التي التزم الناقل بتحقيقها مجهولاً، وهي عدم وصول الشيء موضوع النقل كاملاً سالماً في الموعد، فإن تبعة ذلك تقع على عاتق الناقل إذ يفترض صدور خطأ من جانبه موجبا للمسؤولية³. وقد يقال أنه لما كانت مسؤولية الناقل تعاقدية فإن عدم وصول البضاعة أو تلفها أو وصولها بعد الميعاد المحدد يعد قرينة على خطئه *une présomption de faute*، بحيث يجوز للناقل دحض هذه القرينة بإثبات أنه قد أوفى بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، غير أن هذا القول معيب، والصحيح أن عقد النقل يفرض على الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة ألا وهي وصول البضاعة سليمة للمرسل إليه في الميعاد المحدد، ومن ثمة يكفي لانعقاد مسؤولية الناقل أن يثبت المدعي قيام المرسل بتسليم البضاعة للناقل عند القيام، وأن هذه البضاعة لم تصل أصلاً أو لم تصل سليمة، أو لم تصل للمرسل إليه في الميعاد المحدد، وأن هذا التأخير قد ترتب عليه ضرر للمرسل أو المرسل إليه، ومن ثم يكون قد أقام دليلاً على عدم وفاء الناقل بالتزاماته ما يعني ثبوت الخطأ من جانبه⁴.

¹ تتأسس هذه المسؤولية وفق المادتين 1147 و1784 من القانون المدني الفرنسي ونص عليها كذلك قانون التجارة الفرنسي في المادة 107.

² محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 252.

³ براسي محمد، المرجع السابق، ص 107.

⁴ حسني المصري، المرجع السابق، ص 323.

الفقرة الثانية:

المسؤولية المفترضة

إن حصول ضرر نتيجة التأخر أو التلف أو الهلاك أو الفقدان تعتبر مسؤولية مفترضة ولا يستطيع الناقل إثبات عكسها لأنها قرينة قاطعة، بمعنى أن عقد النقل ينشئ في ذمة الناقل التزام بتحقيق نتيجة معينة، وهي تسليم الشيء موضوع النقل في جهة الوصول كاملاً وسالماً وبالحالة التي تسلمها بها من المرسل وفي الميعاد المتفق عليه.

في حين يرى جانب آخر من الفقه¹ أنه ليس صحيحاً أن الخطأ هو المفترض أو أن مسؤولية الناقل تقوم على قرينة الخطأ، لأن الخطأ حقيقي يتمثل في عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدية، لذا لا يتسنى له أن يدفع مسؤوليته بإثبات أنه قد بذل المهمة أو اليقظة في تنفيذ التزامه، أو أنه لم يرتكب أي خطأ في تسيير نشاطه، فالخطأ ثابت في جانبه بمجرد عدم تنفيذ التزامه، وبذلك يعتبر الناقل مخطئاً ومسؤولاً بمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة، أي بمجرد هلاك الشيء المنقول أو تلفه أو حتى التأخير في تسليمه، ولو أثبت أنه بذل كل ما في وسعه.²

الفقرة الثالثة:

تقييم النظريتين

كلا الرأيين لا يختلفان في جوهرهما ومضمونهما لأن الرأي القائل بالخطأ المفترض يستند في ذلك إلى مسؤولية الناقل التعاقدية التي تفرض عليه التزاماً بتحقيق نتيجة، فعدم تحقق النتيجة يعني وجود خطأ من جانب الناقل لا يقبل إثبات العكس، وإذا أراد التحرر من هذه المسؤولية يقع على عاتقه عبء الإثبات وما على المرسل أو المرسل إليه إلا إثبات أن البضاعة سلمت للناقل وإنما هلكت أو تلفت وقت نقلها من قبله، أو تأخر عن توصيلها في الوقت المحدد وأن هذا التأخر تسبب في ضرر، ومن يقول بالمسؤولية المفترضة لا يسمح للناقل أن ينفي الخطأ ليدفع مسؤوليته كأن يثبت أنه بذل المهمة أو اليقظة في تنفيذ التزامه أو أنه لم يرتكب أي خطأ من

¹ عارض هذه الفكرة الدكتور علي البارودي " ليس هنا الخطأ المفترض، لأن الخطأ حقيقي يتمثل في عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدية بتسليم البضاعة المنقولة كاملة سليمة إلى المرسل إليه في الموعد المحدد، علي البارودي، القانون التجاري، العقود وعمليات البنوك التجارية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، سنة 1991، ص 145.

² منير علي هليل، مبادئ القانون التجاري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2012، ص 239.

جانبه، وإنما يستطيع أن يدفع مسؤوليته بإثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير نشأ بسبب قوة قاهرة أو عيب طبيعي في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه¹.

الفرع الثاني:

إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع

عبء الإثبات في الحالات التي تقوم فيها المسؤولية التعاقدية للناقل البري للبضائع تقع في الأصل على المدعي، أي على المرسل أو المرسل إليه أيهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل ولكنه إثبات سهل وميسور،² وبما أن مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية تعاقدية وأن خطأه خطأ تعاقدي (faute contractuel) وليس خطأ مفترضا (faute présumé) أي أن التزامه يقوم على إيصال البضاعة إلى المكان المقصود سالمة من كل هلاك أو تلف، فعلى المدعي أن يثبت أولا وجود العقد الذي تستند إليه المسؤولية وثانيا وقوع الضرر، غير أن إثبات الضرر يقتصر على إثبات هلاك البضاعة أو تلفها، أو الضرر الناتج عن التأخير في التسليم، أي بعبارة أخرى إثبات اخلال الناقل بالتزام تحقيق النتيجة المترتبة عن عقد النقل من دون الحاجة إلى إثبات خطأ الناقل.

بما أن الإثبات في هذه الحالة، يتعلق بوقائع مادية، فهو جائز بمختلف طرق الإثبات، بما فيها شهادة الشهود والقرائن وتقارير الخبراء وسواها.³

نظم القانون التجاري الجزائري مسألة استعانة كل من المرسل إليه والناقل طلب نذب خبير في حالة عدم تسلّم البضاعة من الناقل، أو أن حالتها لم تكن سليمة بسبب النقل، أو أن البضاعة قد أصيبت بضرر أثناء النقل، أو بسبب حادث وقع أثناء النقل ضمن المادتين 53 و54 من ق ت ج بصفة عامة⁴، وبصفة خاصة اللجوء إلى الخبراء ومحافظي العواريات المعتمدين لدى

¹ براسي محمد، المرجع السابق، ص 108.

² عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 322.

³ إلياس ناصيف، العقود التجارية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الخليلي الحقوقية، بيروت، 2018، ص 456.

⁴ تنص المادة 53 من القانون التجاري الجزائري على أنه " إذا قام نزاع في شأن تكوين عقد النقل أو تنفيذه أو طرأ حادث أثناء تنفيذ عقد النقل فيعهد خبير واحد أو أكثر معينين بأمر صادر عن رئيس المحكمة المختصة بناء على عريضة، للقيام بتحقيق و معاينة حالة الأشياء المنقولة أو المراد نقلها و خصوصا إن اقتضى الحال كيفية تنسيقها ووزنها و نوعها" ، كما أضافت المادة 54 من نفس القانون على أنه " يكون الطالب ملزما تحت مسؤوليته بأن وجه الدعوة لحضور هذه الخبرة بواسطة رسالة موصى عليها أو برقية، و يمكن إدخال جميع الأطراف في الدعوى و خاصة المرسل و المرسل إليه و الناقل و الوكيل بالعمولة، على أنه يمكن الاعفاء من إتمام الإجراءات المقررة بهذه القفرة كليا أو جزئيا بترخيص صريح ينص عليه في الأمر المذكور . ويمكن الأمر بإيداع الأشياء المتنازع فيها أو حجزها ثم نقلها إلى مستودع عمومي".

شركات التأمين أو المتفق عليهم في العقد وهذا طبقا للمادة 23 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير 1974¹ وكذا المواد 58، 59، 60 من الأمر رقم 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المعدل والمتمم للقانون رقم 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات³، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 220/07 المؤرخ في 14 يوليو 2007 المتعلق بشروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم⁴.

في قرار صادر عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2012/12/06 ملف رقم 818183 أتمدت على أنه لا يعد التصريح بحادث المرور دليلا في حد ذاته، لإثبات الضرر اللاحق بالبضاعة المؤمنة، بل يجب إثبات الضرر بخبرة يتولاها خبير معتمد لدى شركات التأمين أو المتفق عليه في عقد التأمين، ولا تتحمل شركة التأمين مسؤولية التعويض، في حالة اللجوء الى خبرة خبير غير معتمد أو غير متفق عليه⁵.

نرى أن هذا الموقف صائب لأن حادث المرور لا يثبت بالضرورة تعرض البضاعة المنقولة للضرر، فكل مهما مستقل في إثباته.

قد تنقل البضاعة وتصل لكنها غير سليمة، بسبب تلف بعضها أو تغيير حالتها الناتجة عن تأخيرها أو عدم وضعها في مكان مناسب أو أن الناقل لم يراعِ العلامات التي وضعت على البضاعة لتلافي الأضرار التي يمكن أن تصيبها⁶.

¹ الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 06 محرم عام 1394 الموافق 30 يناير سنة 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 15، سنة 1974، ص 230، تنص المادة 23 منه على أنه " يتعين على الخبراء ليمكنهم من ممارسة مهنتهم لدى شركات التأمين، أن يكونوا مسجلين في جدول الترخيص المقرر من وزير المالية".

² القانون رقم 04/06 مؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006 يعدل ويتمم الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 15 سنة 2006، ص 3.

³ الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 13 سنة 1995، ص 3.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 220/07 المؤرخ في 29 جمادى الثانية عام 1428 الموافق 14 يوليو 2007 يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم، ج ر عدد 46 سنة 2007، ص 20.

⁵ ملف رقم 818183 قرار بتاريخ 2012/12/06 بين الشركة الصينية للهندسة والبناء البترولية CPECC، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2013، ص 201.

⁶ سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 270.

كما أن إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع تنقسم إلى حالتين اثنتين الحالة الأولى تنعقد فيها المسؤولية دون الحاجة لإثبات الخطأ (الفقرة الأولى)، والحالة الثانية خاصة تحتاج لإثبات الخطأ (الفقرة الثانية)، وهو ما نوضحه فيما يلي:

الفقرة الأولى:

انعقاد مسؤولية الناقل دون الحاجة لإثبات الخطأ

تتحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع دون حاجة لإثبات الخطأ في حالة هلاك البضاعة محل النقل سواء كان الهلاك كلياً أو جزئياً وكذلك عن التأخير في تسليمها¹ وهو ما نصت عليه المادة 47 من ق ت ج على أنه " يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها ".

أما في حالة ما إذا كان الإثبات يتعلق بالهلاك الكلي للبضاعة فما على المرسل أو المرسل إليه في هذه الحالة إلا إثبات أنه سلم البضاعة إلى الناقل، فإذا ثبت ذلك ينتقل عبء الإثبات إلى الناقل الذي يقع عليه إما أن يدعي حالة من حالات الإعفاء كالقوة القاهرة أو خطأ المرسل أو خطأ المرسل إليه أو عيب البضاعة، فينفي بها رابطة السببية بين الخطأ الواقع منه، وهو الحكم نفسه الذي نصت عليه المادة 25 من اتفاقية COTIF-CIM المعدلة ببروتوكول 1999²، (والذي يتحقق بمجرد عدم قيامه بتنفيذ التزامه) وبين الضرر الحاصل للمدعي من جراء الهلاك³. أو أن يثبت أنه سلم بدوره البضاعة سليمة وكاملة للمرسل إليه وإلا تأكدت مسؤوليته، وعادت ما يقوم الناقل بإبراز سند النقل الذي رافق البضاعة موقعاً عليه من المرسل إليه بالاستلام.

¹ عماد الشريبي، القانون التجاري الجديد لسنة 1999، نظام البنوك - نظام الشركات - عقد النقل، دار الكتب القانونية، مصر، 2002، ص 366.

² Article 25 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.

- Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conservé toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un).

³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 146.

إلا أن انقضاء مدة معقولة بعد انتهاء الميعاد المعين أو الذي يقضي به العرف لوصول البضاعة دون العثور عليها يعتبر في حكم الهلاك الكلي ويقدر البعض هذه المدة ب ثلاثين يوما (30) تبدأ من الميعاد المعين لوصول البضاعة¹.

وتطبق القواعد ذاتها في حالة الهلاك الجزئي، حيث يتم إثبات الهلاك بتحفظ المرسل إليه وقت الاستلام، بشأن النقص في البضاعة وقبول الناقل بهذا التحفظ، أو أيضا باعتراف الناقل صراحة بوجود النقص.

قد يبدي الناقل عند تسلمه البضاعة، تحفظات بشأن عيب ظاهر فيها، كالعيب في حزمها مثلا فتنشأ له عندئذ قرينة على أن الهلاك ناتج عن العيب المذكور، ولكن هذه القرينة تقبل بينة العكس، كما لو أثبت المرسل أو المرسل إليه أن الهلاك الجزئي قد حدث في أثناء عملية النقل، ولسبب آخر غير العيب في الحزم².

يستفاد دليل الهلاك الجزئي أيضا من مقارنة البيانات الواردة بوثيقة النقل أو إيصال استلام البضاعة بالبيانات الثابتة في المخالصة الموقع عليها من المرسل إليه، وفي المقابل يجوز للناقل نفي مسؤوليته عن الهلاك الجزئي بإثبات أنه سلم للمرسل إليه نفس العدد أو الوزن أو الحجم أو المقياس المبين في وثيقة النقل أو إيصال استلام البضاعة³.

في حالة التلف يتوجب على المدعي (المرسل أو المرسل إليه) أن يثبت أن الناقل تسلم البضاعة بحالة سليمة، ولكنها كانت بحالة سيئة عندما سلمها للمرسل إليه، أو أن يثبت سوء حالة البضاعة وقت استلامها من المرسل إليه بالنسبة إلى ما كانت عليه وقت الإرسال⁴.

يسهل هذا الإثبات عندما يكون المرسل إليه قد أبدى تحفظات عند الاستلام، ولم يكن الناقل قد أبدى أي تحفظ عندما سلمت له البضاعة إليه لنقلها.

كما أنه تشكل تحفظات المرسل إليه قرينة على أن التلف قد حدث في أثناء عملية النقل، وتقع مسؤوليته بالتالي على الناقل، ولكن يحق لهذا الأخير إثبات عكس هذه القرينة، فإذا أبدى الناقل

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 324.

² إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 456.

³ حسني المصري، نفس المرجع، ص 325.

⁴ إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 456.

تحفظات عند تسلمه البضاعة، فتقوم قرينة عندئذ لمصلحته، على أن يعود إلى المرسل أو المرسل إليه إثبات عكسها.

أما في حالة التأخير في التسليم فيستلزم إقامة الدليل عليه إثبات مهلة متفق عليها للتسليم، وإثبات الوقت الذي تسلم فيه الناقل البضاعة، والوقت الذي جرى فيه تسليمها إلى المرسل إليه وكما يستلزم توجيه إنذار إلى الناقل بالتسليم بعد انقضاء المهلة، والإثبات المشار إليه هو إثبات وقائع مادية ويجوز بمختلف طرق الإثبات.

الفقرة الثانية:

حالات خاصة تحتاج لإثبات الخطأ

هناك حالات لا تتعقد فيها مسؤولية الناقل إلا إذا ثبت الخطأ في جانبه وفيما يلي نعرض هذه الحالات:

- لا يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه بعد تسليمه إلى المرسل إليه أو وكيله أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشيء محل النقل، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو تابعيه.
 - لا يسأل الناقل عما يلحق الشيء محل النقل بحكم طبيعته من نقص الوزن أو الحجم أثناء النقل ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر.
 - إذا كانت وثيقة النقل تشمل عدة أشياء مقسمة إلى مجموعات أو طرود، حدد النقص المتسامح فيه على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد إذا كان الوزن معيناً على وجه الاستقلال في وثيقة النقل أو كان من الممكن تعيينه.
 - إذا نقل الشيء في حراسة المرسل أو المرسل إليه، فلا يسأل الناقل عن هلاكه أو تلفه إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه.¹
- فمتى تحققت الشروط المشار إليها أعلاه كان الناقل مسؤولاً تجاه المدعي، ما لم يثبت قيام إحدى الحالات أو الأسباب التي تؤدي إلى زوال مسؤوليته أو تخفيفها.²

¹ نصت عليها المواد من 241 إلى 243 من قانون التجارة المصري الجديد.

² عماد الشريبي، المرجع السابق، ص 367.

المطلب الثاني:

نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع

من الأهمية بمكان تحديد النطاق الذي تقوم فيه مسؤولية الناقل البري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها، هذا النطاق يتحدد من جهة بفترة انعقاد هذه المسؤولية أي النطاق الزمني الذي يعد فيه الناقل مسؤولاً عن نقل البضاعة التي في عهده (الزمن)، ومن جهة أخرى فإن النقل لا يتم دائماً بمعرفة ناقل تسلم إليه البضاعة من المرسل ويسلم هو هذه البضاعة إلى المرسل إليه، بل يحدث أحيانا أن يتدخل وسيط هو الوكيل بالعمولة للنقل يكلفه المرسل بالنقل فيقوم بالتعاقد باسمه الشخصي مع ناقل أو عدة ناقلين لحساب المرسل دون أن تنشأ علاقة مباشرة بين المرسل وهؤلاء الناقلين، وقد يتطلب الأمر تدخل عدة ناقلين يتعاقبون عليها ، بحيث يتعين تحديد مسؤولية كل واحد منهم عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، لذلك نتكلم عن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع (الفرع الأول)، وكذا نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع من حيث الأشخاص (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع

لما كان الناقل لا يستطيع تنفيذ عقد النقل إلا بعد صيرورة البضاعة في عهده *prise en charge* فإن مسؤوليته عنها لا تبدأ بمجرد إبرام عقد النقل وإنما يقبله نقل البضاعة بعد فحصها واستلامها من المرسل¹ ووقوعها تحت سيطرته بحيث يصبح مسؤولاً عنها بصفته ناقلاً²، ومن هنا تتضح ضرورة تحديد النطاق الزمني الذي تنشئ فيه مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، بحيث لا يبدأ الناقل بتنفيذ النقل إلا بعد أن تصير البضاعة في عهده، ذلك ما يميز عقد النقل وهو الاستمرارية في الزمن³ (الفقرة الأولى)، كما أن لهذه المسؤولية نهاية (الفقرة الثانية).

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 321.

² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 81.

³ بوقادة عبد الكريم، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، العدد الرابع، 2016، ص 261.

الفقرة الأولى:

وقت بداية مسؤولية الناقل البري للبضائع

لمعرفة وقت سريان مسؤولية الناقل البري للبضائع فإنه بالرجوع إلى نص المادة 47 من ق.ت.ج فإنه " يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها "، وبذلك تبدأ مسؤولية الناقل من وقت تسلمه البضاعة محل النقل لا من وقت إبرام عقد النقل، وتظل ذمته منشغلة بهذه المسؤولية طوال فترة النقل وتستمر إلى الوقت الذي يتم فيه تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وذلك سواء وقع الهلاك أو التلف على رصيف القيام - أي مكان شحنها لنقلها -، أو في أداة النقل أو على رصيف الوصول - أي مكان تفريغها أو إنزالها- أو في مخازن الناقل، حيث يجب التعويل في نطاق مسؤولية الناقل على البضاعة من حيث الزمن على وجودها في حراسته¹.

وعليه يمكن أن تبدأ مسؤولية الناقل قبل البدء في تنفيذ عملية النقل، أي في الوقت الذي تكون فيه البضاعة تحت حراسته، فقد يتسلم البضاعة المراد نقلها من المرسل ويحتفظ بها في مخازنه، أو تسلم إليه المستندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل، فيتم نقلها في الوقت المناسب²، مع بذل العناية العادية *soins normaux* في حفظها وصيانتها³، وفي هذه الحالة إذا ما هلكت أو سرقت أو تلفت تتحقق مسؤوليته مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد⁴، وقد أكدت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1982/01/20 ملف رقم 21286 في قضية (دم. ضد. ب ب) بأن " مسؤولية الناقل تخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة 138 من ق.م.ج " ⁵.

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 322.

² وهذا ما أشارت إليه كذلك المادة 813 من ق.م.ج " تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها.

غير أنه إذا تسلم شخص السندات وتسلم آخر البضائع ذاتها وكان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضائع".

³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 138.

⁴ بوقادة عبد الكريم، نفس المرجع، ص 266.

⁵ المجلة القضائية، العدد 02، سنة 1989، ص 66.

الفقرة الثانية:

وقت نهاية مسؤولية الناقل البري للبضائع

عند وصول البضاعة يقوم الناقل بتفريغها déchargement أي بإخراج البضاعة المرصودة من العربات أو السيارات تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه، وعملية التفريغ تعتبر ملحقة بعملية النقل فيتولاها الناقل ما لم ينص الاتفاق أو يقضي العرف على أنها تقع على المرسل إليه، هذا وبينما تعد عملية التفريغ عملية مادية (تقابل عملية الشحن عند بداية النقل) فإن التسليم الأخير عملية قانونية ذات أهمية كبرى، بها تنتهي التزامات الناقل وتنحصر مسؤوليته عن البضاعة المنقولة¹.

أولا: حالة استلام المرسل إليه للبضائع محل عقد النقل

يظهر بذلك أن مسؤولية الناقل عن البضاعة لا تنتهي بوصولها إلى مكان الوصول بل بتسليمها إلى المرسل إليه، وهو ما أكدت المادة 47 من ق. ت. ج في آخرها بنصها على أنه " يعد الناقل مسؤولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها ".

وعلى ذلك لا تنتهي مسؤولية الناقل بتفريغ البضاعة في مكان الوصول أو بوضعها في مخازنه أو بإرساله اخطار إلى المرسل إليه، بل تظل هذه المسؤولية قائمة حتى لحظة تسليمها للمرسل إليه، ومن ثم إذا هلكت البضاعة أو تلفت خلال هذه المراحل انعقدت مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف، كما تنعقد مسؤوليته إذا تأخر في تسليمها إلى المرسل إليه عن الوقت المتفق عليه، أو الوقت الذي تقرر له لوائح الناقل أو الذي يقضي به العرف².

ثانيا: حالة ترك المرسل إليه البضاعة في حراسة الناقل بعد التسليم القانوني

قد يحدث أن يترك المرسل إليه البضاعة لدى الناقل مدة ما بعد استلامها، وفي هذه الحالة لا تبني مسؤولية الناقل عن البضاعة على عقد النقل الذي يكون قد أفرغ كل آثاره بتسليم البضاعة للمرسل إليه، وإنما تبني على عقد آخر كعقد الوديعة أو عقد الوكالة، وحينئذ لا تخضع

¹ علي البارودي، المرجع السابق، ص 139.

² حسني المصري، المرجع السابق، ص 321.

هذه المسؤولية للقواعد التي تحكم مسؤولية الناقل بل للقواعد العامة التي تحكم مسؤولية المودع لديه أو الوكيل¹.

ثالثا: حالة ما إذا كانت البضاعة مرسله بشرط دفع الثمن عند الوصول

توجد حالة أخرى وهي حالة ما إذا كانت البضاعة مرسله بشرط دفع الثمن contre remboursement فقد يتفق المرسل مع الناقل على ألا يسلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه إلا إذا أدى ثمن هذه البضاعة (ويكون ذلك عادة إذا كان هناك اتفاق سابق بين المرسل والمرسل إليه على دفع الثمن عند الوصول) هذا الاتفاق الخاص يجعل من الناقل وكيلا عن المرسل في قبض الثمن، ويكون مسؤولا إذا لم يقبضه عند تسليم البضاعة للمرسل إليه، فإذا امتنع المرسل إليه عن دفع الثمن وأجرة النقل فإن للناقل أن يستعمل حقا مزدوجا في حبس البضاعة والامتناع عن تسليمها مع تثبيت وصولها في الموعد المحدد، حق الحبس هذا الثابت له شخصيا باعتباره ناقلا لم يستوفي أجرته، وحق حبس الثابت للبائع (المرسل) والذي يباشره الناقل باعتباره وكيلا مسؤولا عن استعماله نيابة عنه حتى قبض الثمن².

رابعا: حالة عدم حضور المرسل إليه في استلام البضاعة محل النقل

من جهة أخرى قد يقع الناقل في مسألة عدم حضور المرسل إليه لاستلام البضاعة في المكان المدرج بسند النقل، فما هو التصرف الصحيح الذي يجب أن يقوم به الناقل في مثل هذه الحالة؟ إذا أراد الناقل التخلص من هذه المسؤولية في حالة امتناع المرسل إليه عن استلام الأشياء، فله أن يلجأ إلى المحكمة لإثبات حالتها والأمر بإيداعها بأحد المخازن، أو الإذن له ببيع جزء منها بقدر أجرة النقل، هذا الحكم نصت عليه المادة 100 من ق.ت.م³.

أما المشرع الجزائري فقد أجاب على ذلك في المادة 46/ 01 من ق.ت. ج على أنه " فيما عدى الحالات المنصوص عليها في المادة 54 ق.ت. ج إذا لم يرفع الشيء المنقول من المكان الموجه إليه، وجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك وأن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن وأن ينتظر هذه التعليمات ويجب عليه في هذه الحالة إيداع الشيء في مكان أمين "

¹ حسني المصري، نفس المرجع، ص 322.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 141.

³ عدلي أمير خالده، المرجع السابق، ص 79.

هنا أول خطوة يقوم بها الناقل وهي إخبار المرسل بذلك، وأن يطلب منه تعليماته بهذا الشأن، وفي انتظار وصول تعليمات المرسل يجب على الناقل وضع البضائع في مكان أمين، ويمكن للناقل أن يتصرف في الشيء ببيعه بمقتضى أمر على عريضة صادر من طرف رئيس المحكمة المختصة¹، إذا خشى على البضاعة من الفساد أو التلف، وهذا حسب نوعها إذا كانت سريعة التلف كتبخرها إذا كانت سائلة و لم ترده تعليمات المرسل في الوقت المناسب، أما إذا كان الشيء المنقول مما يعرض الصحة العامة إلى الخطر وأصبح غير صالح للاستهلاك، يمكن إتلافه أو طمره وتتم معاينة هذه الحالة الخاصة بعدم صلاحية الشيء للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثليهما وبحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية².

خامسا: حالة ما إذا صدر من الناقل أو من أحد تابعيه غش أو خطأ جسيم

في حالة ما إذا صدر من الناقل غش أو خطأ جسيم صادر منه أو من أحد تابعيه³، فإنه يظل مسؤولا عن كل هلاك أو تلف، ولعل الغرض من إبقاء مسؤولية الناقل قائمة في حالات الغش أو الخطأ الجسيم، هي دفعه إلى الحرس الشديد وتنفيذ التزامه بحسن نية، حتى لا يلجأ إلى إخفاء خطيئته في المحافظة على البضاعة أثناء تنفيذ النقل وتسليمها بحالة ظاهرية سليمة خلافا للواقع تهربا من المسؤولية⁴.

نتيجة لهذا فإن القاعدة العامة أن فترة مسؤولية النقل البري للبضائع تنتهي بالتسليم القانوني لها للمرسل إليه، إلا أنه قد تبقى مسؤوليته قائمة استثناء إذا ما بادر المرسل أو المرسل إليه بتبليغ

¹ هذا الإجراء نصت عليه المادة 310 من ق.إ.م.إ. " الأمر على عريضة أمر مؤقت، يصدر دون حضور الخصم، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

تقدم الطلبات الرامية إلى إثبات الحالة أو توجيه إنذار أو استجواب في موضوع لا يمس بحقوق الأطراف، إلى رئيس الجهة القضائية المختصة، ليفصل فيها خلال أجل أقصاه ثلاثة (3) أيام من تاريخ إيداع الطلب.

² المادة 46 فقرة 02, 03, 04 من القانون التجاري الجزائري.

³ في هذا الصدد قضت محكمة استئناف AMIENS في قرارها الصادر بتاريخ 1984/05/24 بأن " مقاول النقل مسؤول عن الأخطاء الجسيمة التي يرتكبها عمالها أثناء تنفيذ خدماتهم وعليه فالخطأ الجسيم للسائق يعادل الخطأ الجسيم لمقاول النقل.

⁴ حكم لمحكمة النقض الفرنسية الغرفة المدنية قرارها الصادر بتاريخ 2002/04/03.

الناقل احتجاج مسبب خلال 03 أيام من تاريخ الاستلام دون احتساب أيام العطل. بموجب اخطار غير قضائي أو رسالة موصى عليها¹.

الفرع الثاني:

نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع من حيث الأشخاص

لعل من أهم ما يهدف إليه عقد النقل البري للبضائع هو رغبة المرسل في نقل البضاعة سليمة إلى المقصد النهائي²، هذه الرغبة جعلت من عملية نقل البضاعة في وقت تطور النقل البري الحديث إما أن تسند إلى وكيل بالعمولة للنقل، أين يكاد دوره يندمج مع الناقل حتى أن بعض الفقهاء يرون - ولهم سندهم من منطلق العمل - أنه لا يوجد عقدان متتاليان كما هو الحال في وكالة البيع والشراء، إنما يوجد عقد واحد ثلاثي الأطراف يتم بين المرسل والوكيل والناقل ويثبت في وثيقة النقل³، لذلك فإنه يقع علينا لزاما البحث عن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل (الفقرة الأولى)، إلا أنه قد يحدث أن تنتقل البضاعة بين يد عدة ناقلين يتولى كل واحد منهم على حدى انجاز مرحلة محددة من النقل، ولكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل والمرسل إليه، الأمر الذي أفرز مشكلة توزيع المسؤولية بين الناقلين المتعددين وهو ما نوضحه (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى:

مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل البري للبضائع

قد يبدو غريبا عند الوهلة الأولى أن نتناول في هذا الإطار موضوع الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين، هذه الغرابة قد تزول حينما نعلم أن أكثر ما يكون الالتجاء إلى الوكيل بالعمولة للنقل يكون في الحالات التي تستلزم تعدد الناقلين، وأنه حتى عند عدم اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل، فإن غالبية الفقهاء يميلون إلى اعتبار أمين النقل الأول في مركز الوكيل بالعمولة فيما يتعلق بالمرحلة التي يتولاها أمين النقل التالي⁴.

¹ المادة 55 من القانون التجاري الجزائري تنص على أنه " 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 محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 249.

³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 163.

⁴ علي البارودي، المرجع السابق، ص 162.

بناء على هذا قبل البحث عن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لابد من التعرّيج عن ماهية عقد الوكالة بالعمولة للنقل (أولاً)، بعد ذلك التطرق لآثار هذا العقد وكذا مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل (ثانياً) وذلك لإعطاء هذا الجانب من الدراسة البعد القانوني اللازم.

أولاً: ماهية عقد الوكالة بالعمولة للنقل

ليس ثمة شك في أن عقد النقل هو العقد ذو الطابع الأقوى وأنه العقد الأغلب في تحديد مركز الوكيل بالعمولة للنقل، والقواعد التي تحكم علاقاته بالمرسل إليه، وعلى ذلك نتناول تعريف عقد الوكالة بالعمولة للنقل أو الوكيل بالعمولة للنقل (أ)، ثم بعد ذلك نتقل إلى محاولة التمييز بين الوكيل بالعمولة للنقل عما يشابهه (ب).

أ: تعريف عقد الوكالة بالعمولة للنقل أو الوكيل بالعمولة للنقل

الوكالة بالعمولة للنقل هي عقد يلتزم به الوكيل بالعمولة باسمه ولحساب المرسل، بأن يؤمن بواسطة شخص آخر هو الناقل عملية نقل البضاعة إلى جهة معينة، وبأن يتخذ جميع الإجراءات اللازمة لهذه الغاية ولا سيما إبرام عقد النقل، وذلك لقاء عمولة يدفعها له المرسل¹. كما تم تعريف الوكيل بالعمولة للنقل² بأنه " من يتعاقد باسمه الشخصي مع الناقل لحساب موكله المرسل"³.

عرفت المادة 37 من ق.ت.ج عقد العمولة للنقل بأنه " يعتبر عقد عمولة للنقل اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يياشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل".

نظراً لأهمية الوكيل بالعمولة لنقل الأشياء أورد له المشرع الجزائري الفقرة الثانية من القسم الثاني الفصل الرابع من الباب الرابع العقود التجارية تنظيم عقد عمولة نقل الأشياء وكذا مسؤولية الوكيل بالعمولة نصوص المواد من المادة 56 إلى غاية المادة 60 ق.ت.ج.

¹ إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 476.

² عرفت المادة 01/273 من قانون التجارة المصري الوكالة بالعمولة للنقل بأنها " عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بالعمولة بأن يبرم باسمه ولحساب موكله ، عقد نقل الأشياء أو عقد نقل الأشخاص وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل ". كما عرفت المادة 290 من التقنين التجاري اللبناني الوكيل بالعمولة للنقل بأنه " الوسيط المرسل expéditeur commissionnaire الذي يلتزم ارسال البضائع أو إعدادها لحساب مفوضه مقابل أجر وباسمه الخاص فيعد بمثابة وسيط ولكنه يخضع فيما يختص بنقل البضاعة للنصوص التي يخضع لها ملتزم النقل "

³ مصطفى كمال طه، الطبعة الأولى، سنة 2006، ص 97.

يقوم بالوكالة بالعمولة للنقل شخص محترف، وفقا للقواعد العامة المتعلقة بتنظيم الوكالة بالعمولة بصورة عامة، وانطلاقا من هذا يمكن القول على أن الوكيل بالعمولة هو شخص محترف لعمله، ويلتزم اتجاه موكله (المرسل) بتحقيق نتيجة هي إيصال البضاعة إلى الجهة المقصودة وتسليمها إلى المرسل إليه ولا يكفي أن يقوم بعملية جزئية من عمليات النقل¹. كما يكون للوكيل بالعمولة للنقل حرية واسعة في اختيار الوسائل التي يراها مناسبة لتحقيق النتيجة التي يلتزم بها تجاه الموكل، وهو يقوم بعملية النقل من دون الرجوع إلى الموكل الذي لا يتدخل فيها، بل يفترض أنه غير عالم بتفاصيلها²، ذلك أنه يلجأ إلى الوكيل بالعمولة للنقل إلا بنية ترك له الحرية الواسعة في الاختيار، ولو أنه أراد ناقلا معينا لبادر بالالتجاء إليه مباشرة دون وساطة³.

أما إذا كان المرسل قد فرض على الوكيل بالعمولة للنقل اختبار ناقلا معين فلا يلتزم الوكيل بالعمولة بضمان أفعال هذا الناقل، وهو أمر طبيعي ولكن من النادر أن يلجأ المرسل إلى فرض ناقلا معين على الوكيل بالعمولة للنقل⁴.

إن عقد الوكالة بالعمولة للنقل هو عقد رضائي، لا يفترض في إنشائه صيغة خاصة، بل يتم بمجرد اتفاق الفريقين، أي المرسل والوكيل، وتطبق على إثباته القواعد العامة التي تطبق بشأن العقود التجارية، كما هو الأمر في الوكالة بالعمولة بوجه عام⁵، ونصت على ذلك المادة 38 من ق.ت.ج على أنه " يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده "

ب: تمييز الوكيل بالعمولة للنقل عما يشابهه

تكتسي أهمية التمييز بين الوكيل بالعمولة للنقل عما يشابهه، بالغ الأهمية ذلك أن معرفة مواطن الاختلاف والتشابه يترتب عليها ضبط حقوق وواجبات كل طرف عن الآخر، على هذا الأساس نتناول التمييز بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل من جهة (01)، ووكيل العمولة بالنقل عن الوكيل بالعمولة العادي (02) وهذا ما يتم توضيحه على الشكل التالي.

¹ إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 476.

² إلياس ناصيف، نفس المرجع، ص 477.

³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 165.

⁴ علي البارودي، نفس المرجع، ص 164.

⁵ إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 477.

1: تمييز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل

يتميز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل، فالناقل يتولى النقل بنفسه، أما الوكيل بالعمولة للنقل فيجري النقل بواسطة غيره، بيد أن الغالب أن يكون الوكيل بالعمولة للنقل ناقلا في ذات الوقت، فيتولى بنفسه المرحلة الأولى من مراحل النقل المتعاقب ويكون مسؤولا بصفته ناقلا في هذه المرحلة، ثم يتعاقد مع الناقلين المتتابعين لحساب المرسل، وبذلك يعفى المرسل من عبء القيام بهذا التعاقد واستلام البضاعة وتسليمها بعد كل مرحلة من مراحل النقل.

2: تمييز الوكيل بالعمولة للنقل عن الوكيل بالعمولة العادي

يختلف الوكيل بالعمولة للنقل عن الوكيل بالعمولة العادي، ذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل يتعهد بنقل البضائع إلى الجهة المقصودة في مقابل أجر إجمالي، ويتعاقد بعد ذلك مع الناقل أو الناقلين بأجر أقل ويستفيد هو من الفرق لا موكله المرسل، وذلك على خلاف الوكيل بالعمولة العادي الذي لا يجوز له أن يصيب أي ربح شخصي غير العمولة المتفق عليها، كما أن الوكالة بالعمولة للنقل لا تقوم على السرية والاستتار التي تقوم عليها الوكالة بالعمولة العادية، ولا مصلحة فيها للناقل أو المرسل في إخفاء اسمه، مما يسمح بقيام علاقة مباشرة بينهما، على خلاف القواعد العامة في الوكالة بالعمولة للنقل، ومسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل أشد من مسؤولية الوكيل بالعمولة العادي¹.

ثانيا: آثار العقد ومسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل

لما كان محل الوكالة بالعمولة للنقل تصرف تجاري قانوني يعقده الوكيل باسمه ولكن لحساب الموكل لذا يقع لزاما البحث عن آثار هذا العقد (أ)، وكذا مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل (ب).

أ: آثار عقد الوكالة بالعمولة للنقل

يقع على المرسل التزاما بتسليم البضاعة موضوع النقل إلى الوكيل بالعمولة للنقل، ويدفع له أجره عن ذلك أي العمولة، مع نفقات تنفيذ الوكالة والمصاريف التي يتكبدها في سبيل هذا التنفيذ.

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 98.

في الغالب يدفع المرسل إلى الوكيل مبلغا اجماليا يشمل نفقات نقل البضاعة إلى الجهة المقصودة، بما فيها عمولة الوكيل، وتكون العمولة حينئذ هي عبارة عن الفرق بين المبلغ الإجمالي الذي يحصل عليه من الموكل، والمبلغ المتفق على دفعه إلى الناقل¹، ويتضمن هذا الأجر الاجمالي ثلاثة عناصر عمولة الوكيل، وأجرة النقل عن المرحلة التي يكون فيها أمينا للنقل، وأجرة الناقلين الآخرين، أما إذا لم يشترك الوكيل في النقل بنفسه فإن الأجر لا يضم بطبيعة الحال إلا العنصرين الأول والثالث².

كما يلتزم الموكل برد جميع النفقات التي دفعها الوكيل في سبيل تنفيذ الوكالة، كنفقات التخزين والرسوم الجمركية وبدل ضمان البضاعة عند الاقتضاء، وبتعويض الخسائر التي تكبها الوكيل في تنفيذ الوكالة.

كما يتمتع أيضا الوكيل من أجل استيفاء أجرته ونفقاته بحق الحبس على أموال المرسل الموجودة في حيازته، وبحق الامتياز على البضائع الموجودة باستلامه لحساب المرسل، أو على ثمن هذه البضاعة، بعد بيعها وفقا للأحكام المتعلقة بالوكالة بالعمولة³.

ب: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل

إذا لم يقيم الوكيل بالعمولة للنقل بالالتزامات المترتبة عليه، يكون مسؤولا تجاه المرسل على أساس عقد الوكالة بالعمولة للنقل الذي يرتب عليه التزاما بنتيجة، وعليه أن يدفع تعويضا عن الضرر الذي يلحق المرسل، ويمكن القول على أن التزامات الوكيل بالعمولة للنقل هي نفسها التزامات الناقل، وعلى ذلك لا يحق له أن يتحرر من المسؤولية بإثبات أنه لم يرتكب خطأ شخصيا، أو بأن الضرر اللاحق بالبضاعة إنما يعود إلى خطأ أحد الناقلين، ولكنه يكون له حق الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه، وتكون مسؤولية الناقل هذا تجاهه مسؤولية بتحقيق نتيجة هي أيضا⁴، إلا أنه يجب التمييز بين مصدرين لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، وهما أولا المسؤولية عن أعماله الشخصية(01)، وكذا المسؤولية عن أفعال الناقل الذي عهد إليه بالنقل(2) وهو ما نوضحه فيما يلي :

¹ إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 478.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 166.

³ إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 479.

⁴ إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 480.

1: المسؤولية عن أعماله الشخصية

هذه المسؤولية هي جزء الاخلال بالالتزامات الشخصية التي يتحملها بمقتضى عقد الوكالة بالعمولة، كما لو اختار وسيلة نقل بطيئة لا تسمح بوصول البضاعة في حالة سليمة، أو أغفل التأمين عن البضاعة رغم التزامه به، أو لم يحمي بالتحفظ في حالة تلف البضاعة أو هلاكها هلاكاً جزئياً مما يترتب عليه عدم قبول دعوى المسؤولية على الناقل¹، ولا يكلف المرسل بإثبات خطأ الوكيل بالعمولة، بل يجب على الوكيل بالعمولة إذا أراد أن ينفي مسؤوليته أن يثبت السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو العيب في البضاعة أو خطأ المرسل تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية².

2: المسؤولية عن أفعال الناقل الذي عهد إليه بالنقل

بالإضافة إلى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعاله الشخصية، فإنه مسؤول أيضاً عن أفعال الناقل الذي عهد إليه بالنقل، وهذا ما يميز الوكالة بالعمولة للنقل عن الوكالة بالعمولة العادية، ولا تقتصر مسؤولية الوكيل بالعمولة على أفعال الناقل الذي اختاره، بل أنه مسؤول أيضاً في حالة النقل المتعاقب عن أفعال الناقلين الذين اختارهم الناقل الأول والذين لا يعرفهم الوكيل بالعمولة للنقل في الغالب.

لا يعفى الوكيل بالعمولة للنقل من هذه المسؤولية إلا إذا كان المرسل هو الذي فرض عليه اختيار ناقل معين، ويعفى كذلك إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان بسبب قوة القاهرة أو العيب في البضاعة أو خطأ من المرسل³، وهو ما تضمنته عليه المادة 57 من ق.ت.ج بنصها على أنه " يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته أو تنفيذها الناقص أو المتأخر بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو عن خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه ".

أضافت المادة 59 من ق.ت.ج على أنه " يجوز للوكيل بالعمولة استناداً إلى اشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للموكل، وفيما عدى

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، العقود التجارية مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016، ص 269.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، نفس المرجع، ص 98.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 99.

حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير، أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً من المسؤولية".

يستخلص مما تقدم أن الوكيل بالعمولة للنقل يسأل مسؤولية كاملة عن تنفيذ عقد النقل كما لو كان هو الناقل، وقد قيل في تعليل هذه المسؤولية الشديدة الملقاة على عاتقه بأن الوكالة بالعمولة للنقل تنطوي على شرط الضمان، وأن الوكيل بالعمولة للنقل ضامن بحكم القانون¹.

الفقرة الثانية:

المسؤولية حالة النقل المتعاقب (transport successif)

قد يقتضي الأمر من الناقل أن يتعهد بنقل البضاعة من مكان إلى آخر ولكنه قد يوكل جزءاً من مرحلة النقل إلى ناقلين آخرين يضطلعون بالنقل في جزء من الطريق ويتعاقب بعضهم بالنقل وهذا هو النقل المتعاقب.

وعليه فالنقل المتعاقب " هو عقد النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الآخر، ولكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه " ² ، وهذا النوع من النقل يتم سواء على المستوى الدولي عبر اتفاقيات دولية أو اتفاقات مبرمة بين شركات النقل ، كما يمكن أن يتم على المستوى الداخلي في حدود الدولة الواحدة، ويشترط فيه أن يتم بين عدة ناقلين بمعنى أن يتعاقد المرسل مع الناقل الأول ثم يقوم هذا الأخير بالتعاقد مع الناقل الذي يليه ويقوم الناقل الثاني بالتعاقد مع الثالث وهكذا، أما إذا تولى النقل ناقل واحد مع تعدد وسائل النقل، فإنه لا يعد نقلاً متعاقباً ولو تم بالفعل على التتابع، بل هو عملية نقل واحدة تخضع لأنظمة نقل مختلفة دون الإخلال بمبدأ وحدة النقل أصلاً³.

أهم ما يثيره حالة تعدد الناقلين هي مشكلة توزيع المسؤولية بينهم، فالفرض أن المرسل لم يتعاقد مع كل ناقل على حدى، ولم يتسلم البضاعة بعد كل مرحلة ليسلمها للناقل الذي يليه، ولو أن الأمر كان يجري على هذا الوضع، لكان على المرسل أن يسأل كل ناقل عن هلاك أو تلف البضاعة أثناء المرحلة التي قام خلالها بالنقل، ولكنه تعاقد مع الناقل الأول فقط ويتعاقد الناقل الأول مع الناقل الذي يليه وهكذا، إلى أن تصل البضاعة في النهاية إلى المكان الذي حدده

¹ مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 99.

² محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 256.

³ عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، دون سنة نشر، ص 112.

المرسل، فإذا افترضنا أن هذه البضاعة قد وصلت تالفة، أو أنها هلكت هلاكاً كلياً أو جزئياً، أو أنها تأخرت عن الميعاد المحدد¹، فكيف نحدد المسؤولية بين الناقلين المتعاقبين؟ .
المشرع الجزائري² وضع الجواب عن هذا التساؤل في نص المادة 49 من ق.ت.ج لتحديد هذه المسؤولية والتي جاء نصها كما يلي " إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته.

01- يكون أول الناقلين وآخرهم مسئولين بالتضامن فيما بينهم تجاه المرسل أو المرسل إليه عن مجموع النقل وضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل.
02- يعد كل من الناقلين الوسطاء تجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك اتجاه أول ناقل وآخر ناقل مسئولين عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها.
في هذه الحالة يجب التمييز بين مسؤولية الناقل الأول (أولاً)، ومسؤولية الناقلين المتوسطين (ثانياً)، ومسؤولية الناقل الأخير (ثالثاً).

أولاً: مسؤولية الناقل الأول ووسائل دفعها

يتضح من نص المادة 49 المذكورة أعلاه أنه من المفروض أن يتسلم الناقل الأول البضاعة سليمة من المرسل عند بدء النقل، ويتولى بعد تنفيذ الجزء الذي يخصه تسليمها للناقل الذي يليه، وبالتالي يعد مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها، إما على أساس وضعه في مركز الوكيل بالعمولة للنقل عن المرحلة الثانية وجعله بالتالي ضامناً لأفعال باقي الناقلين، وإما على أساس اعتباره ناقل عن المرحلة الأولى أي ملتزماً بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة سليمة في الميعاد³، وهو بذلك يضمن عملية النقل بأكملها في مواجهة المرسل والمرسل إليه، وأخيراً لأنه ضامن للناقلين الذين أنابهم عنه وكلاءه في التنفيذ إلى نهاية العملية، لذلك فإن مسؤولية الناقل الأول شاملة، بحيث يمكن أن يطالبه المرسل أو المرسل إليه بالتعويض إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخرت

¹ علي البارودي، المرجع السابق، ص 170.

² وهذا عكس المشرع المصري في مسألة تعدد الناقلين فقد نصت المادة 252 من قانون التجارة المصري الجديد على ما يأتي " 01- إذا قام عدة ناقلين على التعاقب، كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل إليه، كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده، ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك. 02- وإذا دفع أحد الناقلين المتعاقبين التعويض أو طُلب به رسمياً، كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجرة النقل، وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها، ويعفى من الاشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل".

³ عمورة عمار، المرجع السابق، ص 113.

في أي مرحلة من مراحل النقل، ويفسر هذا الحكم بأن الناقل الأول يخضع للقواعد التي يخضع لها كل ناقل ومن ثم يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضاعة في أية يد كانت¹، ويمكن اعتباره بمثابة ملتزم بالنقل².

وعلى هذا الأساس فلا يعفيه من المسؤولية أن يحدد من المخطئ بين هؤلاء الناقلين، لأنه يضمنهم جميعاً في مواجهة المرسل أو المرسل إليه³، ولا يستطيع دفع مسؤوليته عن عملية النقل إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي يرجع إليه الضرر وفقاً للقواعد العامة المحددة في المادة 48 من ق.ت.ج، وذلك بإثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان بقوة قاهرة أو بخطأ من المرسل أو المرسل إليه أو عيب بالبضاعة.

ثانياً: مسؤولية الناقلين المتوسطين ووسائل دفعها

الناقل المتوسط وهو الناقل الذي يتسلم البضاعة من الأول وحتى الناقل الذي يسلم البضاعة إلى الناقل الأخير، وعلى ذلك فإنه يسأل تجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك اتجاه أول وآخر ناقل عن الجزء من النقل الذي تولاه، ولا يضمن أفعال الناقلين السابقين أو اللاحقين له⁴، ذلك أن كلا منهم يعد وكيلاً بالعمولة عن الناقل الذي يليه، ولكنه وكيل غير ضامن في مواجهة المرسل أو المرسل إليه، ولا يبقى بعد ذلك إلا مسألة الإثبات.

وعليه فإنه يجب على المرسل أو المرسل إليه عند رجوعه على ناقل متوسط، أن يثبت وقوع الضرر أثناء وجود البضاعة في حيازته⁵، وهو بغير شك إثبات صعب، لذلك فإن القضاء يفرق بين ما إذا كان التلف داخلياً لا يستطيع الناقل المتوسط أن يلاحظه عند تسلمه البضاعة لنقلها خلال المرحلة التي تخصه، عندئذ لا مناص من أن يقع عبء الإثبات كاملاً على من يدعي مسؤولية هذا الناقل المتوسط بالذات، ذلك أن هذا الناقل المتوسط بالذات لم يكن يستطيع أن يتحفظ أو يمتنع عن النقل إذا كان هذا التلف قد أصاب البضاعة في مرحلة سابقة، أما إذا كان هذا التلف ظاهراً، فإنه قد يكون مسؤولاً إذا لم يمتنع عن استلام البضاعة ظاهرة التلف أو

¹ مصطفى كمال طه، وائل بندق أنور، المرجع السابق، ص 100.

² الياس ناصيف، المرجع السابق، ص 483.

³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 173.

⁴ عمورة عمار، المرجع السابق، ص 113.

⁵ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 100.

يتحفظ على الأقل عند استلامها، ولا يمكن لهذا الناقل المتوسط أن يدفع المسؤولية عن نفسه حينئذ إلا بإثبات عكس هذه القرينة، فيثبت مثلا أن التلف قد لحق البضاعة وهي بين يدي ناقل آخر سابق أو لاحق، أو يثبت السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ المرسل أو عيب في البضاعة¹.

ثالثا: مسؤولية الناقل الأخير ووسائل دفعها

موقف الناقل الأخير يتميز عن موقف الناقلين السابقين بأنه ناقل فقط، إذ لا شك في أنه ليس وكيلا بالعمولة عن أحد، ومع ذلك فإنه يشبه الناقل الأول في أنه يواجه المرسل إليه عند الوصول، وكما يواجه الناقل الأول في أنه يواجه المرسل عند القيام، وهو بإتمامه المرحلة الأخيرة، وقيامه بتسليم البضاعة في حالة جيدة وفي الميعاد، إنما يؤدي خدمة كبرى لجميع الناقلين السابقين عليه وعلى الأخص للناقل الأول الذي يضمن كل هؤلاء الناقلين بما فيهم الأخير نفسه².

موقف المشرع الجزائري من ذلك أنه يعامله معاملة الناقل الأول من حيث المسؤولية عن مجموع النقل باعتباره وكيلا بالعمولة للنقل، وهذا هو الحكم الذي تبناه القضاء الفرنسي في بادئ الأمر غير أنه عدل عن هذا الاتجاه فيما بعد واستقر على التسوية في المعاملة بين الناقل الأخير والناقل المتوسط، بحيث لا يكون مسؤولا إلا عن الجزء الذي تولاه من عملية النقل، ومن ثم يكون على المضرور إثبات حصول الضرر في هذا الوقت حتى يعتبر الناقل الأخير مسؤولا.

على العموم فإن المشرع الجزائري اعتبر الناقل الأخير والناقل الأول على قدر المساواة في المسؤولية، ومنه فإن مسؤوليته تقوم على أساس تحقيق النتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة وفي الميعاد المحدد لتسليمها للمرسل إليه، وبخصوص دفع المسؤولية عن نفسه، فإنه لا يستطيع ذلك إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي يرجع إليه الضرر طبقا للقواعد العامة التي حددتها المادة 48 من ق.ت. ج³.

¹ علي البارودي، المرجع السابق، ص 173.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 173.

³ عمورة عمار، المرجع السابق، ص 114.

المبحث الثاني:

حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع

يبدأ الناقل عملية النقل فعلا، بعدما يتسلم البضاعة ويشحنها في وسيلة النقل، وعليه أن يؤمن وصولها إلى المكان المتفق عليه، وهو يتمتع بحرية اختيار الوقت الذي يبدأ فيه عملية النقل، ولكن يتوجب عليه أن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه في المهلة المحددة في عقد النقل وإن لم تحدد فحسب العرف المتداول عليه.

كما أنه يقع لزاما على الناقل أن يخصص الوسيلة المناسبة للنقل آخذا بعين الاعتبار طبيعة البضاعة وطول الطريق وصلاحيه وسيلة النقل، وبالتالي المحافظة على سلامتها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وعليه أن يبذل العناية العادية (soins normaux) التي تكفل ذلك، فإذا أدخل بالتزامه هذا وأصابها ضرر كان عليه أن يحتاط له ويتفادى وقوعه وإلا اعتبر مسؤولا، وتعتبر مسألة التفريق بين العناية العادية التي يتحملها الناقل والعناية الاستثنائية التي تخرج عن نطاق النشاط المعتاد للناقل وبالتالي لا يتحمل مسؤوليتها، مسألة واقعية يعود تقديرها إلى سلطة قضاة الأساس بتحديد صفة العناية وإلا كان حكمهم معرضا للنقض¹.

هذا الحكم أقره المشرع الجزائري بنص المادة 47 من ق.ت.ج والتي نصت على أنه " يعد الناقل مسؤولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها"، وتقابلها المادة 240 فقرة أولى من ق.ت.م والتي تنص على أنه " يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كليا أو جزئيا وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه"، ويلاحظ أن مصطلح الهلاك الذي نص عليه المشرع المصري أشمل وأعم من مصطلح الضياع الذي أقره المشرع الجزائري، وعليه نتناول أولا حالة المسؤولية عن هلاك البضاعة وتلفها (المطلب الأول) ثم نتقل إلى حالة المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة (المطلب الثاني).

¹ سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 242.

المطلب الأول:

المسؤولية عن هلاك البضاعة وتلفها

تعتبر حالات مسؤولية الناقل من أهم الموضوعات التي تثير مشاكل عملية فيما يتعلق بتنفيذ عقد النقل، وعلى اعتبار أن الناقل يلزم بإيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه أي التزام بتحقيق نتيجة، وهي مسؤولية تعاقدية مبناها الاخلال بالتزامه الناشئ عن عقد النقل¹، وعليه فإن الإهمال في تنفيذ هذا الالتزام يترتب عليه قيام مسؤوليته دون الحاجة إلى إثبات وقوع خطأ أو إهمال من جانبه، فإذا هلكت أو إذا أصابها تلف فإنه يكون مسؤول عن ذلك، وعليه نتناول المسؤولية عن هلاك البضاعة (الفرع الأول) والمسؤولية عن تلفها (الفرع الثاني) .

الفرع الأول:

المسؤولية عن هلاك البضاعة

يسأل الناقل عن هلاك البضاعة، والهلاك قد يكون هلاكا كلياً أي بانعدام البضاعة كلية، وقد يكون جزئياً أي تلف جزء كامل منها².

ومنه يقصد بهلاك البضاعة الكلي، انعدام أي قيمة مالية للبضائع كفسادها وعدم صلاحيتها للغاية المقصودة منها، ومثال ذلك سقوط الأمطار على شحنة من السكر وذوبانه نتيجة عدم تغليفه بالعازل البلاستيكي الحامي له من الأمطار، وقد يتم اعتبار الضرر هلاكا كلياً عند عدم وصول البضاعة المكلف بالمحافظة عليها نتيجة سرقتها أو بيعها من قبل السائق المستخدم لدى الناقل الذي له وحده سلطة رقابته وتوجيهه³.

أما الهلاك الجزئي فيكون في حالة ما إذا وصل الشيء محل النقل ولكن به نقص أو عجز، كأن يسلم الناقل عدداً من الطرود أقل من الطرود التي سلمت إليه من قبل المرسل⁴، أو كسقوطها من على سطح السيارة الناقلة وتضررت بعض الأجهزة المنقولة فيها تضرراً كاملاً وسلامة الباقي، أو نقصان في وزن البضاعة المنقولة، والتي يعتد باحتساب قيمتها على أساس الوزن مثل

¹ محمد السيد الفقي، العقود التجارية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص 72.

² لذلك يقال إن هلاك البضاعة إما أن يكون مادياً كاحتراقها أو غرقها مثلاً، وإما أن يكون حكماً كما في حالة السرقة، وإما أن يكون قانونياً وذلك بتسليم البضائع إلى شخص آخر غير المرسل إليه كمن يتمسك في مواجهة المرسل إليه، بقاعدة الحيابة في المنقول.

³ محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 250.

⁴ عزيز العكيلى، المرجع السابق، ص 319.

القمح والأرز أو نقص في عدد الصناديق المنقولة، هذا يتضح مع مقارنة البيانات المدرجة في سند النقل عن وصف وكمية الشيء وما سُلّم منه إلى المرسل إليه، والجدير بالذكر أن النقص في وزن البضاعة العائدة إلى طبيعتها¹ أو إلى التبخر وهو ما يعرف بعجز الطريق، لا يجعل الناقل مسؤولاً ما دام أنه لم يتجاوز النسب المتعارف عليها في نقص البضاعة أثناء عملية النقل². على ذلك نصت المادة 242 فقرة أولى من ق.ت.م بقولها " لا يسأل الناقل عما يلحق الشيء عادة بحكم طبيعته، من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل، ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر".

بهذا وضع المشرع المصري ضوابط لحساب النقص المتسامح فيه، وإذا كانت وثيقة النقل تتضمن عدة أشياء لنقلها وكانت مقسمة إلى مجموعات أو إلى طرود، بأن يكون النقص على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد إذا كان الوزن معيناً على وجه الاستقلال في وثيقة النقل أو كان من الممكن تعيينه، وهو الحكم الذي تضمنته المادة 242 فقرة ثانية من ق.ت.م. مفهوم ذلك أنه يرجع في حساب النقص المسموح به حتى لا يعتد به كهلاك جزئي، عندما تتضمن وثيقة الشحن عدة أشياء مقسمة إلى طرود أو مجموعات، على أساس وزن كل مجموعة، أو كل طرد، طالما كان الوزن معيناً ومحددًا على وجه الاستقلال وليس على أساس عدد الوحدات التي تشملها كل مجموعة وذلك حماية للمرسل³. فمتى تم التسليم إلى المرسل إليه فإن الناقل كما تقدم يطلب منه إيصالاً باستلام الشيء، ليستند إليه في الإثبات عند قيام التراع بشأن الكمية المسلمة⁴.

¹ بموجب القانون رقم 21 لسنة 2006 والمعدل بالقانون رقم 14 سنة 2012 المتضمن قانون نقل البضائع على الطرق الأردني على أنه " لا يسأل الناقل عنها ما دامت أنها لم تتجاوز النسبة المقررة بموجب تعليمات يصدرها وزير النقل لهذه الغاية وإذا كانت البضائع عبارة عن مجموعات أو طرود وكان وزن كل منها مبيناً في الوثيقة فيحدد النقص المسموح به على أساس وزن كل مجموعة أو طرد، أما في حالة النقل بالحاويات أو مثيلاتها، فإن الناقل لا يتحمل النقص الذي يلحق بالبضائع الموجودة داخل الحاوية إذا كانت مجهزة من قبل الشاحن ومختومة بختمه إذا سلمها الناقل إلى المرسل إليه بختمها السليم " .

² محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 250.

³ إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 451.

⁴ عزيز العكيلى، المرجع السابق، ص 319.

الفرع الثاني:

المسؤولية عن تلف البضاعة

تلف البضاعة يعني أنها تصل غير ناقصة في مقدارها سواءا في الوزن أو العدد إلا أنها تعاني من تلف أو عيب فيها، كوصول شحنة من الزهور الذابلة أو شحنة من السكر الذي يعاني من رطوبة أو شحنة من التمور التي تلفت مغلفاتها الأنيقة، بمعنى أن قيمتها المادية لم تنعدم ولكنها نقصت نتيجة تعرضها إلى التلف أو التشويه، بحيث تقل القيمة المادية لها ويصادف التاجر صعوبة في تسويقها¹.

كما يمكن وصف التلف بأنه وصول الشيء بمقداره كاملا ولكنه يكون تالفا ومعيبا، كما لو كان به كسر أو بلل أو صدأ أو عفن، والتلف عيب يلحق بالشيء عند وصوله إلى المرسل إليه، فتكون حالته أسوأ من الحالة التي كان عليها عند شحنه ويترتب عليه نقص في قيمته أو كفاءته².

عادة ما تقوم المحكمة حال التراع بتعيين خبير أو أكثر لتقدير حجم الخسارة بعد النظر إلى قيمة البضاعة وحجم التلف وأسعار السوق.

المطلب الثاني:

المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة

إن الغاية من عقد النقل البري هي إيصال البضاعة سليمة وبالوقت المحدد أو المتفق عليه، ويبدأ سريان التأخير من الوقت المتفق عليه لتسليم البضاعة، وفي حال عدم تحديد موعد للتسليم فمن تاريخ انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل بالظروف المعقولة ذاتها، وإذا كانت الأضرار التي تلحق البضاعة كهلاكها أو تلفها بصورة كلية أو جزئية تسبب ضررا للمرسل أو المرسل إليه، فإن التأخير بإيصال البضاعة التي ينتظرها المرسل إليه لارتباطه بصفقات تجارية محددة يعد ضررا بالنسبة إليه، ولذلك أعطاه القانون حق الادعاء بالتعويض عن أي جزء من البضاعة التي تأخر وصولها ولو لم تتعرض للهلاك، بشرط ثبوت تضرر المرسل إليه أو الشاحن من هذا

¹ محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 251.

² عزيز العكيلى، نفس المرجع، ص 319.

التأخير، وعلى ذلك نتناول المقصود بالتأخير بتسليم البضاعة (الفرع الأول)، والتعويض عن التأخير بشرط الضرر (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

المقصود بالتأخير في تسليم البضاعة

يقصد بالتأخير وصول البضاعة بعد الميعاد المحدد في العقد أو الميعاد الذي يقضي به العرف أو الميعاد المتفق عليه، ويتم إثبات التأخير بإثبات تاريخ استلام الناقل للبضاعة كما هو محدد في تذكرة النقل أو إيصال البضاعة، أما إذا لم يكن هناك مدة أو ميعاد معين للنقل حيث يسأل الناقل عن تأخره في نقل البضاعة، فيكون ذلك من تقدير قاضي الموضوع¹، لأنه لا مصلحة للمرسل إليه في تسليم البضاعة بعد الميعاد المحدد لما يصيبه من ضرر، على أن يؤخذ بعين الاعتبار واسطة النقل وظروفها².

الفرع الثاني:

التعويض عن التأخير بشرط الضرر

إن الفقه الراجح لا يقيم مسؤولية الناقل البري للبضائع نتيجة تأخره في التسليم إلا إذا أدى التأخير إلى إلحاق الضرر بالمرسل إليه، وأن يكون هذا الضرر ناجما عن التأخير، فإذا لم توجد علاقة سببية بين التأخير والضرر فلا يلتزم الناقل بالتعويض، وهناك اتجاه آخر يرى بأن التعويض عن التأخير في التسليم لا يستحق إلا بعد قيام المرسل بإعذار الناقل، وذلك ما لم ينص على غير ذلك في القانون أو العقد، فإذا لم يوجد ذلك وجب اعذار الناقل، وذلك بخلاف المسؤولية عن الهلاك أو التلف، لأنه في حالة التأخير قد يحمل سكوت المرسل إليه على أنه تسامح وتجاوز عن الناقل عن هذا التأخير³.

إلا أنه في حالة ما إذا أدى التأخير في تسليم البضاعة محل عقد النقل إلى ضياع الغرض من وصولها نظرا لطبيعتها، ومثال ذلك تأخر وصول شحنة (عبارة عن ملابس شتوية) ووصولها بعد انقضاء فصل الشتاء، فإذا ثبتت مسؤولية الناقل عن التأخير، فإن لطالب التعويض سواء كان الشاحن أو المرسل إليه، حق المطالبة بالتعويض عن الهلاك الكلي إذا لم تسلم البضاعة إلى

¹ محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 251.

² عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 320.

³ منير علي هليل، المرجع السابق، ص 238.

المرسل إليه أو اشعاره خطيا لتسليمها، في هذه الحالة يتم التخلي عن البضاعة للناقل وتقدر البضاعة على أساس أنها كما لو هلكت بصورة كلية، وعليه فإن الناقل مسؤول عن الضرر الناتج عن التأخير في حالة ثبوت الضرر (عدم صلاحية البضاعة للغرض المرجو منها)¹.

ونشير أخيرا إلى أنه لا يجوز الجمع بين طلب التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها، وبين طلب التعويض عن التأخير في تسليمها، وأساس ذلك أن الأضرار التي تلحق متلقي خدمة النقل إنما تشمل أثر التأخير في إحداثها.

أما إذا كان الضرر الذي يلحق متلقي خدمة النقل من هلاك أو تلف البضائع يستقل عن الضرر الذي يلحق به من جراء التأخير في وصولها، فلا مانع من الجمع بين طلبات التعويض عن كل ضرر على حدى، وذلك بمراعاة أمرين، الأول أنه لا يقضى بالتعويض عن التأخير في حالة الهلاك الجزئي إلا بنسبة إلى الجزء الذي لم يهلك، والثاني أنه لا يجوز في جميع الأحوال أن يزيد التعويض عن الذي يقضى به على ما يستحق في حالة هلاك البضائع هلاكا كلياً².

¹ محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 252.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 54.

الفصل الثاني:

طرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع وتحديدها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

من غير المستساغ قانونا ولا منطقيا أن يظل الناقل البري ملزما بتحقيق نتيجة تنفيذ عقد النقل وذلك بإيصال البضاعة إلى المكان والوقت المتفق أو المتعارف عليه في كل الأحوال، وإنما قد يعترض ذلك بعض الحوادث والتي تجعل من تمام ذلك غير ممكن فقد يحدث ما يمكن الناقل من دفع المسؤولية عن نفسه كلية أو جزئيا اتفقا أو قانونا.

على ضوء ذلك فإنه من الضروري دراسة طرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع في التشريع الوطني وكذا الاتفاقيات الدولية (المبحث الأول)، ثم نتقل بعد ذلك إلى تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع في التشريع الوطني وكذا الاتفاقيات الدولية (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

طرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع

إذا أثبت المرسل أو المرسل إليه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها فلا يعني ذلك سد الطريق أمام الناقل للتخلص من مسؤوليته عن ذلك، بل يجوز له نفي هذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي وهي الأحكام التي تضمنتها المادة 48 من ق.ت.ج.¹، وكذا اتفاقية COTIF-CIM بصيغتها المعدلة لسنة 1999، وعلى ذلك تتمثل طرق دفع مسؤولية الناقل في إثباته للسبب الأجنبي أي أن الهلاك أو التلف أو التأخير إنما يرجع إلى قوة قاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه (المبحث الأول).

كما أنه يجوز للأفراد إبرام ما عني لهم من اتفاقات طالما لم تخالف النظام العام وحسن الآداب، وتلعب إرادة الأطراف دورا كبيرا في مجال العقود التجارية اعمالا لمبدأي الحرية التعاقدية وحرية التجارة، لذا كثيرا ما يلحظ المرء في نصوص قانون التجارة التي تعالج العقود التجارية افساح دائرة واسعة لاتفاق الأطراف، بحيث لا يعمل بالنص القانوني إلا اذا وجد اتفاق على ما يخالفه اللهم إلا إذا كان النص آمرا، ومن مظاهر هذه الحرية التعاقدية في مجال عقد النقل أنه يجوز للناقل ابداء ما شاء له من تحفظات عند التعاقد، ما دام يقصد بهذه التحفظات إلزام المرسل ببذل ما يجب من عناية تمكن الناقل من تنفيذ التزاماته بالوجه الذي لا يرتب مسؤوليته، مثال ذلك اشتراطه عدم مسؤوليته عن التلف من جراء عيب في حزم البضاعة، حيث يترتب على هذا التحفظ، أن يقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه عبء إثبات أن التلف لم ينشأ من جراء هذا العيب، وذلك كشرط لمسؤولية الناقل (المبحث الثاني).

¹ نصت المادة 48 من ق.ت.ج على أنه " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب إلى الناقل أو المرسل إليه"، هذه المادة ورد بها خطأ مادي بحيث ذكر " أو الخطأ المنسوب إلى الناقل" وبالرجوع إلى النص الفرنسي نجد نص على " soit à l'expéditeur " أي " الخطأ المنسوب إلى المرسل" ويلاحظ أنه منذ 26 سبتمبر 1975 أي تاريخ صدور الأمر رقم 59/75 المنظم للتقنين التجاري لم يرقم المشروع الجزائري بمباشرة إعلان هذا التصحيح ضمن الجريدة الرسمية.

المطلب الأول:

الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل البري للبضائع

إن الشاحن غير مكلف بإثبات خطأ الناقل وذلك لأن مجرد وفاء الناقل بالتزاماته التي يرتبها عقد النقل بالنسبة للبضائع من شأنه أن يمنع وقوع الضرر، فهو ملزم بتحقيق نتيجة فلا يستطيع دفع المسؤولية عن نفسه بأن يثبت أنه قام ببذل العناية المطلوبة في تنفيذه للعقد¹، هذا هو الأصل الشيء الذي يفترض معه ارتكاب خطأ من جانب الناقل أو من أحد تابعيه في تنفيذ التزاماته إذا حصل ضرر.

بما أن كل عمل أو الامتناع عنه مهما كانت صفته يوقع ضررا بالغير، يلزم من وقع بخطئه هذا الضرر أن يقوم بتعويض عما سببه للشخص المصاب. بمجرد تحقق الضرر، غير أن الضرر قد لا يكون نتيجة اخلال الناقل بتنفيذ التزاماته بل يكون مرجعه إلى أسباب أجنبية خارجة عن دائرة الناقل لا صلة له بها ولا يد له فيها، فتقطع رابطة السببية في عناصر المسؤولية التعاقدية²، أين تتدخل في مجرى الأمور العادية والتي لولاها لتم تنفيذ عقد النقل بدون حصول أضرار، هذا ما جعل القوانين الوطنية الخاصة المنظمة للنقل البري والاتفاقيات الدولية تجيز للناقل هدم القرينة على نسبة الضرر إلى خطئه أو خطأ تابعيه.

من هذه الأسباب القانونية التي تنفي المسؤولية عن الناقل ما يعتبر قوة القاهرة (الفرع الأول)، ومنها أيضا ما ينسب إلى عيب خاص بالبضاعة (الفرع الثاني)، ومنها ما يعود إلى خطأ منسوب إلى المرسل أو المرسل إليه (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

القوة القاهرة سبب لدفع المسؤولية (la force majeure)

من المتوقع كثيرا أن يتعرض طرفي العقد على السواء لحالات القوة القاهرة، وينتج عن ذلك استحالة تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد بشكل مؤقت أو بصورة نهائية، وإذا صح هذا الافتراض في عقود النقل البري المحلية داخل البلد الواحد، فإن احتمال نشوء القوة القاهرة يتضاعف وقوعه في عقد النقل البري الدولي³، فلا مسؤولية على الناقل عندما يحول هذا

¹ إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقها وقضاء، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999، ص 47.

² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 142.

³ LE TOURNEAU Ph. " La responsabilité civile " Dalloz 3è Ed. 1982, n° 704.

الحادث بينه وبين تسليم البضاعة بلا تلف في الموعد المحدد، ومن أمثلة القوة القاهرة كأمر الاستيلاء على وسائل النقل أو الغاء بعض الطرق¹.

في زمن انتشار فيروس كورونا (كوفيد 19) المستجد عبر العالم، يعد موضوع دفع المسؤولية بالسبب الأجنبي - وعلى الخصوص القوة القاهرة والظروف الطارئة- إلى قدر الأهمية نظرا للإشكاليات التي قد يثيرها في حل النزاعات أمام المحاكم، خاصة في مجال دفع المسؤولية والتملص من تنفيذ الالتزامات المفروضة على المدين إذ تؤثر على تنفيذ الالتزامات التعاقدية والقانونية على حد سواء، فهي سبب لا يترتب عليه مجرد صعوبة تنفيذ الالتزام بتنفيذ العقد بل اختلال في توازنه قد يؤدي إلى استحالة مطلقة في تنفيذه².

بناء على ذلك يمكن للناقل البري أن يتحرر من المسؤولية إن هو أثبت بأن الخسارة أو العيب سببه أجنبي عنه ولا يمكن أن يعزى إليه³، وبذلك فمسؤوليته هنا مسؤولية مفترضة ويستطيع إثبات العكس لأن هذه القرينة ليست قاطعة⁴ (التزام بتحقيق نتيجة إيصال البضاعة إلى المكان المقصود سليمة وفي الوقت المحدد) لذلك نتناول ماهية القوة القاهرة (الفقرة الأولى) وتمييز القوة القاهرة عن الحادث الفجائي (الفقرة الثانية) وعناصر القوة القاهرة (الفقرة الثالثة).

الفقرة الأولى:

ماهية القوة القاهرة

القانون التجاري الجزائري أورد القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية بالنسبة للنقل البري ضمن المادة 48 منه، إلا أنه لم يتناول تعريفا خاصا بها، على اعتبار أن مدلولها لا يختلف عما هو منصوص عليه في القواعد العامة، فعندما يصبح تنفيذ العقد مستحيلا لسبب أو لآخر فنحن أمام حالة القوة القاهرة *La force majeure*.

¹ علي البارودي، المرجع السابق، ص 148.

² بوغرة صالح، انتشار فيروس كورونا سبب أجنبي لدفع المسؤولية " بين نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة"، حوليات جامعة الجزائر، المجلد الرابع والثلاثون، عدد خاص القانون وجائحة كوفيد 19، ص 315-331. www.asjp.dz.

³ فيليب ديلبيك، ميشال جرمان، المطول في القانون التجاري، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت. 2008، ص 1060.

⁴ سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 263.

- أما تعريف جمهور الفقهاء أورد على أنها " حادث غير متوقع لا يد للشخص فيه، ولا يستطيع دفعه ويترتب عليه أن يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلا ".¹

- كما ذهب فريق آخر من الفقهاء إلى تعريف القوة القاهرة على أنها: " هي الحادثة الخارجية التي تتسبب بصفة مطلقة في عدم إمكان تفادي حرق واجب عام أو التزام ".
هذه التعريفات تتفق في أن القوة القاهرة حادثة غير متوقعة، غير ممكنة الدفع ويترتب عليها كآثر رئيسي استحالة تنفيذ التزام المدين وبالتالي الإعفاء من المسؤولية.

في حين نجد أن بعض التعريفات الأخرى تتطلب أن تكون ذات طابع خارجي، لكن قبولها بهذه الصفة قد يوقعنا في حرج من بعض الظواهر الداخلية والتي تعد قوة قاهرة بتوافر باقي الشروط.

كما ذهب بعض الفقهاء إلى التفريق بين القوة القاهرة والحادث الجبري في خصوص عقد النقل²، فقالوا بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثا خارجيا لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلازل والصواعق، أما الحادث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط النقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه كانفجار إطار السيارة أو مرجل القطار أو خروج القطار عن القضبان دون خطأ من الناقل أو تابعيه، وإذا كانت القوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية، فإنه يظل مسؤولا عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر العادية للاستثمار³.

هذه الظاهرة التي تسمى أيضا بالحادث الجبري أو المفاجئ، تعبر عن مفهوم غير شخصي لأنه حدث لا يتصل بتصرف شخص ما أو مجموعة أشخاص⁴، ويتخذ الحادث هذه الصفة وهذا التكيف عندما يكون غير متوقعا، لا يمكن لأمين النقل البري مقاومته وسببه أجنبي، بمعنى أنه لا دخل لإرادة طرفي العقد فيه، فهو يستبعد فكرة الخطأ في تنفيذ الالتزامات.

إن كانت هذه الفكرة مقبولة في ذاتها لانسجامها مع الاعتبارات العملية، إلا أنها لا تجد لها سندا في القانون الفرنسي أو المصري، لأنها تدخل عاملا جديدا لمسؤولية الناقل هو فكرة المخاطر، لذا لم تلق هذه التفرقة قبولا لا من الفقه ولا من القضاء في دول القانون اللاتيني

¹ زروقي الطيب، دفع المسؤولية العقودية بالقوة القاهرة، مذكرة ماجستير، 1978، ص 42.

² مقترح هذه التفرقة هو الفقيه ألكسندر إذ قال إن القوة القاهرة تجمع بين عنصرين: الأول خارجيتها *exteriorité* والثاني أهميتها ووضوحها *importance et notoriété*، أما الحادث الجبري فهو يأتي من الداخل، نقلا عن علي البارودي، محمد فريد العربي، القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة، سنة 2004، ص 213.

³ مصطفى كمال طه، الطبعة الأولى 2006، ص 42.

⁴ CHABAS F. Force majeure, Encyclopédie Droit Civil, IV, n° 1, Dalloz, 1985.

والدول التي نقلت عنه، حيث يعاملا القوة القاهرة والحادث الفجائي معاملة واحدة ويرتبا عليها نفس النتيجة وهي عدم مسؤولية الناقل عن كل واقعة غير متوقعة *imprévisible* ولا يمكن دفعها *insurmontable* سواء كانت مما يندرج في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي¹، على اعتبار أنه إذا نظرنا إليه من حيث أنه غير متوقع الحصول فهو حادث فجائي، وإذا نظرنا إليه من حيث أنه لا يمكن دفعه فهو قوة القاهرة.

ثانيا: تعريف القوة القاهرة في التشريع

إن ازدواج عبارة القوة القاهرة والحادث الفجائي زاد الأمر تعقيدا، إذ لا بد قبل الشروع في تعريف المقصود بهذه العبارة، من البحث عما إذا كان الحادث الفجائي والقوة القاهرة تعبيرين مترادفين يدلان على نوع واحد من الأسباب الأجنبية، أو أن المقصود بهما نوعان متميزان من الحوادث، أين كان القانون الفرنسي القديم يأبي فكرة التمييز بين الحوادث الفجائية والقوة القاهرة، وقد سار على ذلك أوائل الفقهاء في شرح القانون المدني، إلا أنه قد ظهر منذ نيف وأربعين عاما نظريات جديدة، تفرق بين الحادث الفجائي والقوة القاهرة، وتقتصر الأثر الدافع للمسؤولية على ثانيها دون الأول، وقد اتبع غير قليل من الشراح هذه النظريات الجديدة ولكن الرأي الأول هو الراجح إلى حد الآن²، وبهذا نستعرض التعاريف التشريعية التي وردت بشأن القوة القاهرة فيما يلي:

أ: المشرع الفرنسي

لم يعرف المشرع الفرنسي في التشريع القديم القوة القاهرة بالرغم من ورود ذكرها في ق.م.ف ضمن المادة (1148)³، إلا أنه بموجب الأمر المؤرخ بتاريخ 10/02/2016 المادة 02 منه عرفها ضمن نص المادة 1218 من ق.م.ف على أنها⁴ " تكون هناك قوة القاهرة في المسائل

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 326.

² مرقص سليمان، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الأول، المجلد الأول، الالتزامات، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخامسة، 1992، ص 187.

³ Art 1148 (abrogé par ord n 2016-301 du 14 mars 2016, à compter du (01/10/2016) : il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suit d ' une force majeur ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il obligé, ou a fait ce qui lui était interdit.

⁴ Art 1218(ord, n 2016-131 du 10/02/2016, art. 2, en vigueur le (01/10/2016) : il y a force majeure en matière contractuelle lorsque ' un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont

التعاقدية عندما يمنع حدث خارج عن إرادة المدين، والذي لا يمكن توقعه بشكل معقول وقت إبرام العقد والذي لا يمكن تفادي آثاره من خلال التدابير المناسبة لتنفيذ التزام المدين. فإذا كان العائق مؤقتاً، يتم تعليق أداء الالتزام ما لم يكن التأخير الناتج يبرر إنهاء العقد. أما إذا كان العائق نهائياً، فيتم إنهاء العقد تلقائياً ويتم إعفاء الطرفين من التزاماتهما وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 1351-1-1351".

أما بالرجوع إلى القانون التجاري الفرنسي عرفت المادة (المادة 1/103)¹ منه والمُلغاة بموجب المرسوم رقم 912/2000 الصادر بتاريخ 2000/09/18 والساري مفعوله بتاريخ 2000/09/21 "الناقل مسؤول عن فقدان الأشياء التي سيتم نقلها، إلا في حالات القوة القاهرة". في حين عرفته بنفس التعريف المادة 1/133 من القانون التجاري المعدلة بموجب المادة 4 من المرسوم رقم 912/2000 الصادر بتاريخ 2000/09/18 والساري مفعوله بتاريخ 2000/09/21 "الناقل مسؤول عن فقدان الأشياء التي سيتم نقلها، إلا في حالة القوة القاهرة"².

ب: المشرع الجزائري

المشرع الجزائري لم يعرف القوة القاهرة بنص صريح ضمن نصوص القانون المدني، على غرار المشرع المصري والفرنسي في القانون المدني، وإنما أشار إليها كسبب أجنبي معفي من المسؤولية، إذ تنص المادة 127 من ق.م.ج: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"³.

les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur.

Si l'empêchement est temporaire ' l'exécution de l'obligation est suspendue à moins que le retard qui en résulterait ne justifie la résolution du contrat. Si l'empêchement est définitif, le contrat est résolu de plein droit et les parties sont libérées de leurs obligation dans les conditions prévues aux article 1351 rte 1351-1.

¹ Art 103/1 Code commerce France : "le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure".

² Art 133/1 (ordonnance 2000/912 du 18/09/2000 art.4 Jorf 21/09/2000 création loi 1863-05-03 promulguée le 29/05/1863): le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure.

³ A. Zahi, op, cit. p 117.

كما أشار إليها في نص آخر تحت وصف السبب الأجنبي من خلال نص المادة 307 من ق.م.ج والتي جاء فيها " ينقضي الالتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء أصبح مستحيلا عليه لسبب أجنبي عن إرادته".

أيضا نجد نص المادة 176 من ق.م.ج المتعلقة بالمسؤولية العقدية والتي تنص " إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه".

اعتبر المشرع الجزائري أن إثبات المدين (يصدق هذا الانطباق على الناقل) لوجود سبب أجنبي خارج عن نطاق إرادته، يستحيل تنفيذ الالتزام بوجوده، سببا لانقضاء العقد، وهو ما اصطلح عليه فقهاء القانون بالقوة القاهرة، والتي عرفها المشرع الجزائري من خلال نص المادة 05 من قانون المحروقات الجزائري لسنة 2005¹، والتي جاء فيها " القوة القاهرة: كل حدث مثبت، غير متوقع، لا يمكن مقاومته، وخارج عن إرادة الطرف الذي يثيره، والذي يجعل تنفيذ هذا الأخير لأحد التزاماته أو العديد منها آنيا أو فئائيا، غير ممكن".

يتبين مما سبق أن المشرع الجزائري عرف القوة القاهرة انطلاقا من شروطها القانونية وهي: إثبات وجود القوة القاهرة من قبل المدين – أن تكون القوة القاهرة خارجة عن إرادة المدين – أن تكون القوة القاهرة غير متوقعة – أن تكون القوة القاهرة مستحيلا الدفع من قبل المدين – أن تؤدي القوة القاهرة إلى استحالة تنفيذ الالتزام².

ولعل أحسن مثال جائحة فيروس كورونا (كوفيد 19) التي مست العالم بأكمله أين عطلت كل وسائل النقل بما فيها النقل البري أين تم حضره كليا، الأمر الذي أدى بالناقلين إلى التخلف عن الوفاء بالتزاماتهم المتعلقة بنقل البضائع على الخصوص.

¹ القانون رقم 07/05 مؤرخ في 19 ربيع أول عام 1426 الموافق 28 أبريل سنة 2005، يتعلق بالمحروقات، ج ر عدد 50 سنة 2005 ص 3.

² سناء مرامية، تداعيات فيروس كورونا (كوفيد 19) على النقل الجوي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد الثامن والخمسون، العدد الثاني، 2021، ص 626 – 638، www.asjp.dz.

ج: المشرع المغربي

بالرجوع إلى قانون الالتزامات والعقود المغربي¹ نجد أنه عرف القوة القاهرة في المادة 269 على أنها: "هي كل أمر لا يستطيع الإنسان توقعه كالتواهر الطبيعية، الفيضان، الجفاف، الحرائق، غارات العدو وفعل السلطة ويكون من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام عملاً مستحيلاً ولا يعتبر من القوة القاهرة الأمر الذي كان من الممكن دفعه ما لم يتم الدليل على أنه بذل كل العناية لدرئه عن نفسه، وكذلك لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة السبب الذي ينتج عن خطأ سابق للمدين".

د: المشرع التونسي

إن التعريف الذي جاء به المشرع المغربي مشابه لما ورد في مجلة الالتزامات والعقود التونسية² وذلك ضمن نص المادة منه 283، وما يؤخذ على هذا التعريف، التعداد الذي أورده المادة حول تطبيقات القوة القاهرة مما يوحي أنه حصر الصور ولم يوردها على سبيل المثال. لذا ومن موقف المشرع الجزائري باعتبار القوة القاهرة سبب لإعفاء المدين من التزامه متى ثبت توفر شروطها، يقاس ذلك على عقد النقل البري للبضائع، وهذا ما يوسع في سلطة القاضي التقديرية في تقرير ما إذا كانت واقعة معينة سبباً أجنبياً أم لا. فما يعد في ظل ظروف معينة سبباً أجنبياً قد لا يعد كذلك في ظروف أخرى.

ثالثاً: تعريف القوة القاهرة لدى القضاء

- كما عرفت محكمة النقض الفرنسية القوة القاهرة بقولها: الحادث الطارئ أو القوة القاهرة، هي حادث خارجي يحصل فجأة، فلا يستطيع توقعه ولا درؤه³.
- كما عرفت على أنها: "حادث مستقلة على الإرادة الإنسانية، لا تستطيع هذه الإرادة توقعها أو دفعها".⁴

¹ ظهير 9 رمضان 1331 الموافق 12 أوت 1913، المتضمن قانون الالتزامات والعقود المغربي المعدل والمتمم بصحيفة 11 يناير 2021.

² الأمر المؤرخ في 28 شوال 1324 الموافق 15 ديسمبر 1906 المتضمن مجلة الالتزامات والعقود التونسي، المعاد تنظيمها وفقاً للقانون عدد 87 سنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005.

³ محكمة النقض الفرنسية في 26 نوفمبر 1914، منشور في دالوز 1916 ص 191 - 192.

⁴ نقض مدني فرنسي 1-7-1857 دالوز 1857 ص 307.

وعرفتها أيضا على أنها: " حدث تسببت فيه قوة تفوق قوة الإنسان حيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها. "

عرفتها كذلك محكمة استئناف مصر في 1948/03/28: " هي الأمر الذي لم يكن ممكنا توقعه ولا تلاقيه ويجعل الوفاء بالتعهد مستحيلا. "

رابعا: تعريف القوة القاهرة باتفاق أطراف العقد

مؤخرا مع اتساع مجال التجارة والمبادلات الدولية، نجد أنه كثيرا ما يعتمد المتعاقدون إلى وضع بند في العقود المبرمة ينص على القوة القاهرة ليس فقط آثارها أو تحديد المسؤوليات كما سيأتي البيان لاحقا، ولكن يعتمد البعض لتحديد مجال ما يمكن أن يكون قوة القاهرة وما يعتد به وذلك بتعدادها أو ضبط أوصافها وشروطها، التي متى توافرت تعد قوة القاهرة تعترض تنفيذ هذا العقد وفي حالات أخرى يجمعان بين الاثنين.

والقاضي في هذه الحالة ملزم بما هو وارد في هذه الاتفاقيات والعقود، والمفاهيم الخاصة التي وضعت فيها لتحديد المقصود من القوة القاهرة وتكييف الوقائع المكونة لها.

ما يمكن أن نخلص له من كل ما سبق أن هذه التعريفات في مجملها متقاربة تختلف فقط من حيث إبراز عنصر الخارجية، فنجد من هذه التعريفات ما يشترط صراحة هذا العنصر ونجد منها ما يذكرها ضمنا تفهم من سياق التعريف كعبارة (أجنبي عن إرادة المتعاقد، لا يد له فيه..). وتتفق في مجملها على أن تكون القوة القاهرة حادث غير ممكن التوقع، غير ممكن الدفع.

إن المشرع الجزائري لم يعرف القوة القاهرة لا في الشريعة العامة ولا في التشريع الخاص بعقد النقل كما فعل المشرع المصري في القانون التجاري الجديد لسنة 1999 المادة 214 بقولها ما يلي:

• 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 والعقلية¹.

الفقرة الثانية:

تمييز القوة القاهرة عن الحادث الفجائي

يبدو أن عدم التفرقة ما بين المصطلحين (القوة القاهرة والحوادث الطارئ) اللذين علقا بالتشريع الفرنسي قبل تعديل القانون المدني الفرنسي ('Art 1218 ord', n 2016-131 du 10/02/2016, art. 2, en vigueur le 01/10/2016) كان له أثر واضح على التشريعات العربية عامة كما يقول ريبير وبولانجيه في مطولهما من القانون الروماني، وذلك خلافا لما نصت عليه المادة 1/133 من ق.ت.ف²، أين ورد فيها مصطلح القوة القاهرة دون الحادث الفجائي كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل وعلى هذا نورد ما ثار من نقاش حول وحدة المصطلحين من اختلافهما .

أولاً: القوة القاهرة والحوادث الفجائي شيئاً واحداً

إن كبار الفقهاء في أوائل القرن التاسع عشر لم يغامرهم أي شك في وحدة الحادث الفجائي والقوة القاهرة، وأن الأمر كان كذلك أيضاً في القانون الفرنسي القديم، وإضافة إلى ذلك إذا رجعنا إلى القانون الروماني ألفيناه يقر هذه الوحدة أيضاً.

على أنه وإن وجدت آثار التفرقة في القانون الروماني القديم بين القوة القاهرة *vis major* والحوادث الفجائي *casus fortuitus* فالأمر مقصور على نوع خاص من المسؤولية، كان يعرف في القانون القديم باسم *custodia* وهو نوع من المسؤولية المبنية على فكرة تحمل التبعة، وليس لفكرة الخطأ أي أثر فيها.

منذ ذلك الحين أصبح للحوادث الفجائي ما للقوة القاهرة من الأثر في إعفاء المدين من المسؤولية، ولم يبقى لهذين النوعين من الحوادث أية فائدة عملية، وليس أدل على ذلك من أن الفقيه *vinnius* قد عرف الحادث الفجائي بالتعريف الذي وضعه *ulpien* للقوة القاهرة، حيث قال إنه حادث غير ممكن توقعه بل هو ما لا يمكن مقاومته ولو أمكن توقعه " *casum*

¹ عماد الشريبي، المرجع السابق، ص 333.

² Code commerce France, ord, n2021/1192 du 15 sept 2021, en vigueur le 1 janv. 2022.

fortuitum definimus omne quod humano captu proevideri non potest, nec cui
."praeviso potest resisti

أما عن القانون المدني الفرنسي القديم، قد ذكر الأستاذ بوكاس أن كلود جوزيف دي فيريير
cloude joseph de ferrière عميد فقهاء كلية باريس الذي وضع قاموسا علميا وعمليا، قد
أحال في تعريفه للقوة القاهرة على ما أورده في شرح الحادث الفجائي بأنه القوة القاهرة.
وكان يوتيه يستعمل العبارتين باعتبارهما مترادفتين، وكثيرا ما كان يستغني بأيهما عن الأخرى
بعد أن يكون قد بدأ كلامه عن الإثنتين معا¹.

ثانيا: القوة القاهرة والحادث الفجائي شيان مختلفان

إن الغالبية الكبرى من الفقهاء لا يفرقون بين القوة القاهرة والحادث الفجائي ويعتبرونهما
اسمين لمسمى واحد، وأنهما يشتركان في العناصر المطلوبة في كل منهما، وفي الأثر المترتب
عليهما وهو امتناع المسؤولية بالتعويض - وآخرون وهم قلة - يقولون بالتمييز ما بين القوة
القاهرة والحادث المفاجئ وإن اختلفوا في تعليل الفرقة بينهما² أين نستعرض بإيجاز آراء هؤلاء
كل على حدة:

أ: الفئة الأولى

ترى هذه الفئة أن القوة القاهرة حادث يستحيل دفعه، وهو أمر يأتي من الخارج ولا صلة
لعمل الانسان به كالعواصف والبراكين، أما الحادث الفجائي يمكن دفعه وإن كان لا يمكن
توقعه وهو أمر يأتي من الداخل ولا يتصل بعمل الانسان كانفجار وسيلة النقل.

ما يؤخذ على هذا الاتجاه أنه لا يكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يتوافر عنصر واحد من
عناصر القوة القاهرة، فالناقل بنظر هؤلاء المؤلفين إذا كان عالما بخلل في وسيلة النقل وأدى ذلك
إلى انحرافها فظلت طريقها واعترضت سبيلها عاصفة لم يتمكن الناقل من التحكم بها وأصيب
ما على متنها بأضرار، استطاع هذا الناقل أن يدفع عنه المسؤولية بالتعويض، لأن العاصفة تعد

¹ مرقص سليمان، نظرية دفع المسؤولية المدنية للحادث الفجائي والقوة القاهرة، فعل الدائن وفعل المصاب، فعل الأجنبي، دراسة مقارنة في
المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التصيرية في القانونين الفرنسي والمصري، رسالة دكتوراه في القانون المدني، القاهرة، بدون سنة، ص
190.189.

² عبد الستار التليلي، الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة لنيل شهادة الدراسات العليا، جامعة الجزائر، 1974، ص 67 -
68.

من قبل القوة القاهرة، وبذلك يصبح السبب الأجنبي الواقع من خطأ متقدم، قوة القاهرة تؤدي إلى نفي المسؤولية عن الناقل وهذا ما لا يستقيم¹.

ب: الفئة الثانية

ذهب فئة أخرى من الفقه إلى التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي على أساس أن القوة القاهرة هي ما لا يمكن دفعه، أما الحادث الفجائي فهو ما لا يمكن توقعه، وهذه التفرقة غير صحيحة لأنه يشترط في الحادث الذي ينفي علاقة السببية، أن تكون مستحيل التوقع ومستحيل الدفع في نفس الوقت².

ج: الفئة الثالثة

يرى أصحابها وجوب توافر عنصري عدم امكانية التوقع وعدم إمكان الدفع في كل من القوة القاهرة والحادث المفاجئ، ولكنهم يميزون بينهما في خاصية عدم إمكانية الدفع بين ما إذا كانت استحالة الدفع استحالة مطلقة أو استحالة نسبية، ففي حالة الاستحالة المطلقة نكون أمام قوة القاهرة، وفي حالة الاستحالة النسبية نكون بصدد الحادث المفاجئ، وكلاهما يؤدي إلى نفي مسؤولية الناقل.

هذا التمييز بدوره لا غنى فيه ويستحسن استبعاده إذ يجب أن تكون استحالة الدفع مطلقة لا نسبية.

د: الفئة الرابعة

يذهب هذا الفريق إلى القول بأن القوة القاهرة والحادث الفجائي شيان مختلفان، وبالرغم من ذلك يتوافر في كليهما عنصري عدم امكانية التوقع وعدم امكانية الدفع، على أنه يسمى قوة القاهرة السبب الخارجي فيعفى الناقل من المسؤولية، أما إذا كان الحادث داخليا فيسمى حادثا مفاجئا ولا يتخلص الناقل من مسؤوليته إلا إذا كان من قبيل القوة القاهرة، وهو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية ما دامت قد أقامت قضاءها على أسباب سائغة³.

¹ عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 68.

² سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2009، ص 201.

³ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 145.

هذا الرأي أقرب إلى الصواب إذ يحتمل الناقل مسؤولية العيب الذاتي في وسيلة النقل البري، وبالتالي يحمّله مسؤولية تقصيره وإهماله في مراقبة أجهزتها، وذهب بعض القضاء إلى القول أن العيب في وسيلة النقل الذي يكون سببا في وقوع الحادث يوجب مسؤولية الناقل، فمن باب أولى أن يكون العيب الذاتي فيها كافيا لقيام مسؤولية الناقل، وترجم الفقيه التونسي محمد المالقي ذلك في كتابه شرح القانون المدني التونسي بقوله " أن الفرق بين القوة القاهرة والأمر الطارئ كاد أن يكون معدوما بالنسبة لعموم أبواب القانون، عدا بعض الأحوال التي تتعلق بفواجع الشغل أو إجازة النقل أو حوادث السيارات، فهناك قوة القاهرة إذا كان الأمر خارجا عن تدخل الانسان وفوق إرادته كالعواصف الجوية والصواعق والحرب والزلازل وفيضان المياه، وهناك أمر طارئ، إذا كان يعزى للصدفة ويشير إلى المعيار السامي الذي يحافظ عليه المتفوق في اليقظة والتحرز كانهجار عجلة السيارة أو غير ذلك مما الأصل فيه أحوال داخلية لا خارجية ربما كان الاحتياط والتحرز في شأنها ممكن بشرط التنبه لأتفه أسباب الأمور"¹.

الفقرة الثالثة:

عناصر القوة القاهرة

لكي تكون هناك قوة القاهرة تدفع عن الناقل مسؤوليته بالتعويض، يجب أن يتوافر فيها العناصر الثلاث التالية وهي: أولا: عدم امکان التوقع - ثانيا: عدم امکان دفع ما وقع -ثالثا: خارجية سبب الحادث وهو ما نوضحه على التوالي:

أولا: عدم إمكانية التوقع *Imprévisible*

يجب أن يكون الحادث غير ممكن توقعه ولا التغلب عليه،² حتى تكون هناك قوة القاهرة، وعدم إمكان التوقع يجب أن يكون المعيار فيه موضوعي، فلا يكفي أن يكون الحادث غير متوقع من جانب الناقل فحسب، بل يجب أن يكون كذلك من جانب أكثر الناقلين تبصرا، وأن يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا، والحادث غير المتوقع لا يشترط فيه أنه لم يسبق وأن وقع في الماضي، فقد يحصل وقوع حادث ما ويبقى غير متوقع في المستقبل إذا انعدم سبب خاص لتوقع حدوثه.

¹ محمد المالقي، محاضرات في شرح القانون المدني التونسي، الجزء الأول، دون سنة، صفحة 104.

² L'art.1218 nov. Evoque un événement (qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat). Sous l'empire du droit antérieur a la forme, la jurisprudence. Cass, ass, plén ;14 avr 2006.code civile, édition limitée 2017, p1405.

زيادة على ذلك فالحوادث غير متوقع *Impévisible*، فإن القضاء عند تقديره إعفاء المدين من المسؤولية العقدية لعدم التنفيذ، لا بد أن تكون حالة " القوة القاهرة، أو الحادث الجبري " مستقلا عن إرادة الطرفين، غير متوقعا، وشريطة أن يكون الحادث الذي يتمسك به المدين ناشئا بعد تاريخ سريان العقد، ذات طبيعة تمنع التنفيذ كليا أو جزئيا للالتزامات الناتجة عنه، سواء كان هذا المانع مؤقت أم نهائيا¹.

ثانيا: استحالة الدفع أو عدم امكانية التلافي *Irrésistibilité*

لا يكفي لقيام القوة القاهرة أن يكون الحادث غير متوقع، إنما يشترط أيضا أن يكون مستحيل دفعه أو التغلب عليه بالوجه الطبيعي²، وهو معيار موضوعي أيضا بالنسبة إلى الشخص المسؤول وعلى الناقل أن يثبت أنه لم يكن بإمكانه أن يتصرف على غير هذه الصورة التي تصرف بها، فاستحال معها إفلات الشيء من سلطته ورقابته أو أن يبعده عن دائرة الضرر³.

كما أنه يجب عدم الخلط بين حدث غير متوقع وبين نتيجة له لم تكن لتحصل لولا إهمال من الناقل سهل حدوثها، وتبعاً لذلك فإن هبت عاصفة قوية مباغتة وكانت تشعر باستدارتها تدريجياً حتى أمست استثنائية بعد فترة، كان للناقل أن يستعمل في تلك الفترة التدابير التي تمنع حدوث الضرر ولم تكن هذه التدابير غير ميسرة له فأهملها، فإنه لا يكون له بعد اهماله الاحتجاج بالقوة القاهرة ممثلة بالعاصفة التي وصفت⁴.

علاوة على ذلك يجب التفريق بين استحالة الدفع وبين الصعوبة في تفاديه، فإن كان للناقل أن يتدارك الحادث الضار أو نتيجته باستعماله أعمالاً مرهقة أو عسيرة تستبعده، فإنه لا محل لوصف الحادث بالقوة القاهرة طالما أن هذه الأعمال غير متعددة بالوجه المطلق، ولم يكن

¹CHABAS F. " Force majeure " Ré. Dalloz, droit civil, 1985, n° 1 MAZEAUD H. L. ET J., op. Cit. N° 575 à 577 p. 517, Jean Pierre Gradel, note sous Civ.1, 3 juillet 2002, Bulletin, 2002, Le Dalloz, 3 octobre 2002, n° 34, Jurisprudence, Page 2631 – 2635, LE TOURNEAU Ph. : La responsabilité civiles, Dalloz Droit Civil, 3ème Ed. 1982, n° 708, MM CADIET et LE TOURNEAU, Droit de la responsabilité, Dalloz Action, 1998, n° 915.

² L'art. 1218 nov. Vise tout évènement (échappant au contrôle du débiteur) et (dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées). Sous l'empire du droit antérieur a la forme, la jurisprudence (Cass, ass, plén ;14 avr 2006) visait tout évènement rendant le contrat (irrésistible dans son exécution) code civile, édition limitée 2017, p1405.

³نقض فرنسي 1970/01/04 الأسبوع القانوني سنة 1970، عدد 04، ص 59، مذكور في يحي أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعاريف الإسكندرية، ص 18

⁴ يحي أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعاريف الإسكندرية، دون سنة نشر، ص 183.

للحارس أن يعجز عنها لو ضاعف من الجهد دون أن يبلغ حد الاستحالة موضوعيا، والقاضي هو الذي يقدر هذه الاستحالة¹.

كما أنه يكفي استنباط القوة القاهرة من انتفاء خطأ الناقل أو تابعيه بل لا بد من تعيين الحادث وإثبات أنه لم يكن متوقعا وأنه يجعل الوفاء مستحيلا، ويقع عبء الإثبات هذا على الناقل، فإذا عجز عن إثبات السبب الحقيقي للضرر ظل مسؤولا².

ثالثا: خارجية سبب الحادث Extériorité

هذا العنصر كان كآثر للمقترح التي أتى بها الفقيه " اكسندر " إذ نادى بوجود توافر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل، وهو يستلزم في هذا العنصر الخروج المادي عن منشآت الناقل كأنفجار إطار السيارة أو خلل يصيب أجهزتها فيقع الحادث، فهذا يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل ولا مجال للقول بالقوة القاهرة، إذ رتب على ذلك أن القوة القاهرة تجمع بين عنصرين: خارجيتها (extériorité) أهميتها ووضوحها importance et notoriété³ وبصفة عامة فإن الناقل وحده من يتحمل تبعه الحوادث الداخلية.

مما لا شك فيه أن القضاء اختلف اختلافا بيّنا بخصوص هذا العنصر، فبعضه اكتفى لتوافر القوة القاهرة عدم إمكانية التوقع وعدم القدرة على دفع ما وقع، والبعض الآخر يستوجب توافر عنصر الخارجية لكي تكون هناك قوة القاهرة، غير أن القضاء المرجح يميل إلى الطرح الأول.

احتضن الفقه في فرنسا هذه النظرية في نطاق حوادث النقل، وبناء على ذلك هل يمكن المساواة بين الشرارة النابعة من وسيلة النقل بالصاعقة التي تؤدي إلى إضرار النار؟ لا ريب في أن القول باعتبار الشرارة - في هذه الحالة - إذا لم يكن في الإمكان توقعها ولا رد آثارها بمثابة العنصر الخارجي يؤدي إلى دفع المسؤولية، وهو قول غير صائب، بحيث لا يمكن بأي حال أن يصبح الخطأ سببا أجنبيا يؤدي إلى إسقاط المسؤولية، بينما الصاعقة يمكن اعتبارها سببا أجنبيا يتوافر فيه عنصر الخارجية⁴.

¹ عاطف النقيب، نظرية المسؤولية عن الأشياء، منشورات عويدات، 1980، ص 308.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، الطبعة الأولى 2006، ص 91.

³ علي البارودي، محمد فريد العربي، القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص 213.

⁴ عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 76.

على هذا الأساس يتضح أن القوة القاهرة ليست من المعطيات الثابتة، وإنما تتغير بتغير الظروف والأمكنة، وأن تقدير توافرها من عدمه يرجع لقضاة الموضوع¹.

الفرع الثاني:

عيب خاص بالبضاعة (Vice propre de marchandise)

لا مسؤولية على الناقل إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى عيب داخلي في البضاعة أو طبيعة فيها²، وعلى هذا الأساس نتناول ماهية العيب الخاص بالبضاعة (الفقرة الأولى)، ثم نتقل فيما يليه إلى تحديد عبء إثبات العيب الخاص بالبضاعة حتى يعتد به سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى:

ماهية العيب الخاص بالبضاعة

يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية وذلك لأن السبب لا ينسب إليه، بل هو ناتج عن ذاتية البضاعة وطبيعتها، حيث نصت المادة 48 من ق.ت.ج على أنه " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء "

في هذا الصدد يمكن التطرق لمسألتين، الأولى تتعلق بالعيب الخاص بالشيء نصت عليها المادة 48 من ق.ت.ج، والثانية تتعلق بعجز الطريق نصت عليها المادة 51 من نفس القانون.

أولاً: عيب خاص بالشيء (vice propre de la chose)

لا محل لمسائلة الناقل إذا كان الهلاك أو التلف ناتجا عن عيب ذاتي خاص بالبضاعة، وهذا الفرض يكون قبل تسليم الشيء محل عقد النقل إلى الناقل، فيرجع الهلاك أو التلف إلى عيب

¹ L'art.1218 nouv.ne repend plus explicitement cette condition (v. Rapport sur l. ordonnance, Jo 11 févr.2016, considérant que la condition avait été abandonnée en 2006 par l'assemblée plénière). L'idée reste partiellement présente dans l'exigence d'un événement échappant au contrôle du débiteur. Code civile, édition limitée 2017, p1405.

² Cour de cassation-chambre commerciale,24 mars 2021, n 19-22-708, La société Tokio fait le même grief à l'arrêt, alors (que suivant l'article L. 133-1 du code de commerce, le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, or les cas de la force majeure, ainsi que des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force...). www.dalloz.fr. Date de consulté : 20/12/2021.

قديم في البضاعة¹، ويقصد بعيب البضاعة الخاص، أي سبب ناشئ من طبيعتها الداخلية أو من حوادث سابقة على تسليمها للناقل ويؤدي من غير تدخل الناقل إلى هلاك البضاعة أو تلفها²، وعادة ما يلحق الفقه والقضاء العيب الذاتي في الشيء محل النقل بخطأ المرسل، إذ هو الذي قرر إرسال شيء لا يحتمل عملية النقل، وبذلك يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتي في الشيء للتخلص من المسؤولية³، الأمر الذي نفصل فيه على الشكل التالي :

أ: طبيعة البضاعة الداخلية (La nature de marchandise intérieure)

يراد بالعيب الذاتي للبضاعة العيب الذي ينبع من طبيعة البضاعة ذاتها إذا ما تعرضت للعوامل الطبيعية كالحرارة أو البرودة أو الرطوبة، كتبخر السوائل وتخمر العصائر وتعفن الفاكهة وتلف الخضروات عند نقلها على سيارات خلال فترة أشهر الصيف⁴، كما أنه يوصف بأنه كل عيب داخلي في البضاعة أو يظهر بحكم طبيعتها المعيبة، كأن تكون حيوانات مريضة فنفتت، أو فاكهة فطبت، أو زهور فذبلت أثناء النقل⁵، وهناك عيب ذاتي كذلك عندما تكون البضاعة بطبيعتها لا تتحمل النقل بسبب ضعفها⁶، إلا أن عدم مسؤولية الناقل عن العيب الذاتي للبضاعة تقتصر على حالة ما إذا كان هذا العيب غير ظاهر، إذ لا يدخل في مهمة الناقل فحص البضاعة فحصا دقيقا للتحقق من خلوها من العيوب التي تؤدي إلى هلاكها أو تلفها وإلا تعطل مشروعها، لا سيما وأنه يفتقد عادة للوسائل اللازمة لفحص البضاعة على تعددها وتنوعها عند القيام⁷.

بل الأكثر من ذلك فإذا أثبت الناقل أن حدوث هذا الهلاك أو التلف كان بسبب العيوب الذاتية غير الظاهرة للأشياء المراد نقلها ولو كان قد تسلمها من المرسل دون تحفظ وبغير

¹ منير علي هليل، المرجع السابق، ص 241.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، الطبعة الأولى 2006، ص 91.

³ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 190.

⁴ أشرف رمضان عبد العال سلطان، انتقال تبعة الهلاك في عقد البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، 2010، ص 93.

⁵ Cour de cassation-chambre commerciale, 16 juin 2021, n 19-24-510, (Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou plusieurs des faits suivants : a) la nature ou le vice propre de la chose ; b) l'emballage défectueux de la marchandise...) www.dalloz.fr. Date de consulté : 20/12/2021.

⁶ فيليب ديلبيك، ميشال جرمان، المرجع السابق ص 1059.

⁷ حسني المصري، المرجع السابق، ص 329.

الاستفسار عن عيوبها، ليس مؤداه تقبل مسؤولية النقل ولا مسؤولية عليه إذا تمكن من إثبات العيب الذاتي في البضاعة وأنه سبب حدوث الهلاك أو التلف¹.

سبب عدم مسؤولية الناقل لهذا السبب من هلاك البضاعة، هو صعوبة تفاديه لأنه يحمل الصفة الحتمية وعادة لا توافق شركات التأمين على خطر العيب الذاتي الذي قد يصيب البضاعة، فإذا قام الناقل بنقل شحنة مبردة من عبوات العصير وتحت درجة تبريد مناسبة ومع ذلك وصلت الشحنة وتبين أن هناك نوعا من البكتيريا قد تكاثر في العصير داخل العبوات، فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، لأن الهلاك كان بسبب العيب الذاتي الخاص بطبيعة البضاعة المنقولة، وفي حالات قد يعود الناقل على المرسل ليطالبه بالتعويض إذا تسبب التلف الذاتي وما ينشأ عنه من أضرار بواسطة النقل البرية أو بشخص الناقل نفسه أو من يمثله في التنفيذ، كما لو انفجرت شحنة من الألعاب النارية المستوردة للاحتفالات من تلقاء نفسها أو تسبب في هلاك بضاعة أخرى منقولة على نفس واسطة النقل².

بالمثل يسأل المرسل أمام أصحاب البضاعة الآخرين إذا أدى الحادث إلى إلحاق بضائعهم بالضرر³.

ويفترض في العيب الذاتي للشيء محل النقل أنه لم يكن في مقدور الناقل إدراكه، أما إذا كان العيب ظاهرا له فإنه من حق الناقل إدراج تحفظات بشأن ذلك، كونه من حقه فحص الأشياء المنقولة إذا كان ذلك ممكنا وإلا تقررّت مسؤوليته عن ذلك⁴.

ب: حوادث سابقة على تسليمها للناقل

في حالة ما إذا كان العيب ظاهرا ويكفي لتبينه النظر إلى مظاهره الخارجية، فإن الناقل يسأل عما يترتب عليه من هلاك أو تلف البضاعة أثناء النقل، وذلك متى قبل نقل البضاعة رغم عيوبها الظاهرية دون أن يوجه نظر المرسل إلى هذه العيوب، لكن إذا كان الناقل قد لفت نظر المرسل إلى عيوب البضاعة وقبل هذا الأخير نقلها بحالتها على مسؤوليته، فإن ذلك يعفي الناقل من المسؤولية عما يلحق بالبضاعة من أضرار، كما لو لفت الناقل نظر المرسل إلى سوء تغطية

¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 148.

² محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 255.

³ حسني المصري، المرجع السابق، ص 330.

⁴ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 61.

السوائل أو سوء تغليف الفواكه أو عدم صلاحية الأداة المخصصة لنقل الحيوانات أو الزهور دون أن يلقي المرسل بالاً إلى توجيهات الناقل¹.

ج: عجز الطريق (la freinte de route)

هي حالة أوجدها العرف يطلق عليها تسمية النقص المتسامح به، تنتفي معه مسؤولية الناقل عن النقص الطبيعي الذي يلحق البضاعة أثناء النقل، وبدون أن ينشأ عن عيب خاص في البضاعة، ويحدد العرف مقدار هذا النقص بالنسبة إلى مجموع البضاعة²، كما أن اتفاقية COTIF-CIM للنقل بالسكك الحديدية حددت ضمن المادة 31 فقرة أولى منها مسألة المسؤولية في حال نقص الوزن أثناء النقل، ذلك أنه لا يسأل الناقل فيما يتعلق بالبضاعة التي بطبيعتها تتعرض بصورة عامة إلى نقص وزنها بمجرد نقلها على ألا يتعدى الحد المسموح به وهو اثنان بالمائة 02% من الكتلة بالنسبة للبضائع السائلة أو المسلمة للنقل في حالة رطبة، وواحد بالمائة 1% من الكتلة بالنسبة للبضائع الجافة³.

هذا هو نقص البضاعة حجماً أو وزناً أثناء الطريق، ويختلف عجز الطريق باختلاف البضاعة وطول مسافة النقل ومدى التغيرات الجوية التي حدثت وكذا طريقة تحميل وتفريغ البضاعة. الملاحظ أنه إذا كان القانون ق.ت.ج قد نص على النقص الطبيعي الناتج عن الطريق باعتباره سبباً لإعفاء الناقل البري من المسؤولية، فإنه في الواقع العملي يقبل بنسبة معينة من النقصان، ونظراً لعدم وجود نص قانوني بهذا الشأن كان القضاء يعتمد على شهادة الجهات المختصة، كتلك الصادرة عن غرفة التجارة والتي تحدد أنواع البضائع وطرق نقلها ونسبة العجز المسموح

¹ أشرف رمضان عبد العلي سلطان، المرجع السابق، ص 329.

² إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 463.

³ Article 31 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide.

b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches).

به في كل نوع من أنواع البضائع، كما أن مفهوم النقصان قد يطبق فقط على جزء من الحمولة وليس كلها¹.

الفقرة الثانية:

عبء إثبات العيب الخاص بالبضاعة

يرجع عبء إثبات الهلاك أو التلف أنه راجعا إلى العيب الذاتي في البضاعة إلى الناقل، إذ يجب عليه لدفع مسؤوليته إثبات السبب الأجنبي، وأن هذا السبب هو السبب الوحيد للضرر، وبالتالي يتعين على الناقل لرفع مسؤوليته إثبات أنه قد نبه المرسل إلى عيوب البضاعة إذا كانت ظاهرة، وأنه قد بذل وسائل العناية المعتادة الكفيلة بعدم وقوع الضرر والحد من آثاره لتقليل الخسائر قدر المستطاع.

فإذا ظهر للمحكمة أن الضرر الذي أصاب البضاعة يرجع إلى خطأ الناقل لاستخدامه وسائل بطيئة لنقلها، أو لتركها مدة طويلة على رصيف القيام أو رصيف الوصول أو في المخازن رغم تعرضها للتلف السريع فإنها تقضي بمسؤوليته، لأن نقل البضاعة بأداة نقل مناسبة وإتمام النقل في مدة معقولة يدخل في حدود النشاط المعتاد للناقل.

أما إذا كان نقل البضاعة يحتاج إلى بذل عناية خاصة تتجاوز مهمة الناقل، كتقديم الطعام أو العلاج للحيوانات الحية أو ري الزهور، فإن الناقل لا يسأل عما يصيبها من ضرر أثناء النقل بحكم طبيعتها الذاتية، إلا إذا وجد اتفاق خاص يفرض على الناقل بذل هذه العناية².
إلا أنه إذا كان الناقل قد تحفظ عند استلامه البضاعة من المرسل من جراء عيب ظاهر في حزمها أو تلف بيّن، فإن هذا التحفظ يولد لمصلحة الناقل قرينة يحق للمرسل أو المرسل إليه أن يطعن فيها عند الاقتضاء³.

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2011-2012، ص 294.

² حسني المصري، المرجع السابق، ص 330.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، الطبعة الأولى 2006، ص 92.

الفرع الثالث:

خطأ منسوب إلى المرسل أو المرسل إليه

قد تملك البضاعة أو تتلف دون خطأ من الناقل ولكن بخطأ من المرسل أو المرسل إليه عندئذ يعفى الناقل من المسؤولية عن ذلك، وبناء عليه نتناول خطأ المرسل (الفقرة الأولى) ثم بعد ذلك ننتقل إلى تبيان خطأ المرسل إليه (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى:

خطأ المرسل (la faute de l'expéditeur)

يقصد بخطأ المرسل كسبب لدفع مسؤولية الناقل، أي فعل يصدر من المرسل ولو لم يكن من قبيل الخطأ ما دام هو السبب في الضرر¹، وعليه تنتفي مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء المنقول أو تلفه أو تأخر وصوله عن الميعاد المحدد إذا أثبت أن هذه النتيجة قد نشأت بخطأ من المرسل، وغالبا ما يرتبط خطأ المرسل بالبيانات التي يديها إلى الناقل بشأن الشيء محل النقل أو طريقة حزمه أو الأوعية التي وضع فيها².

أحيانا يتعمد المرسل إعطاء بيانات غير صحيحة عن الشيء لا ينتبه الناقل إلى حقيقته ليتخذ الحيطة اللازمة للمحافظة عليه أثناء النقل، ومن أمثلة ذلك أن يكون الشيء المنقول ثمينا وضع داخل طرود، دون أن يعلم المرسل الناقل بوجوده وثمانه كما يوجب عليه المشرع ذلك، أو يخطئ المرسل في تغليف الشيء أو يضعه في عبوات غير مناسبة مع طبيعته³، فيقوم المرسل بحزم البضاعة المنقولة بطريقة غير سليمة بحيث لا تتحمل اهتزازات الطريق، ويتحقق ذلك في حالة ما إذا كان الحزم لا يتناسب مع طبيعة الشيء المنقول، وعليه فإن القاعدة أن عيوب الحزم يسأل عنها المرسل طبقا للمادة 44 من ق.ت.ج، وإذا أعلم الناقل بهذه العيوب فعليه إخطار المرسل بذلك ليقوم بإعادة الحزم بشكل جيد، فإذا رفض المرسل إعادة الحزم فمن حق الناقل أن يتحفظ ويشترط عدم مسؤوليته عن هذا العيب ولا يكون للمرسل أو المرسل إليه الحق في التعويض إذا

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 74.

² Cour de cassation-chambre commerciale, 28 avril 1982, n 80-15-201, (de l'article 103 du code de commerce, le voiturier se trouvant exonere de sa responsabilite par la faute de l'expediteur pouvant etre constituee, comme en l'espece, par un defaut non apparent du conditionnement de la marchandise ; mais attendu que c'est a bon droit que la cour d'appel qui a enonce.) www.dalloz.fr. Le : 20/12/2021.

³ عزيز العكيلى، المرجع السابق، ص 325.

هلك الشيء أو تلف، ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف كان بسبب الناقل أو تابعيه وليس العيب في الحزم، أما إذا قبل الناقل دون تحفظ على الرغم من العيب الظاهر، صار مسؤولاً عن الهلاك أو التلف لأن قبوله مع علمه يعد خطأً من جانبه طبقاً لنص المادة 2/44 من ق.ت.ج.¹

كما في حالة إدلاء المرسل ببيانات خاطئة مما أدى إلى عدم اتخاذ الناقل الاحتياطات التي تفرضها طبيعة البضاعة الخاصة كالموز مثلاً مما أدى إلى تلفها، أو أشياء قابلة للكسر ولم يذكر المرسل ذلك أو كانت الأشياء المنقولة مخالفة للنظام العام فتم مصادرتها من طرف السلطة العامة.

كثيراً ما يرُدُّ الناقل دعوى المسؤولية المرفوعة عليه بادعاء خطأ المرسل، وعبء الإثبات يقع في هذه الحالة على الناقل وهو إثبات صعب إلى حد بعيد إذا كان الناقل قد تسلم البضاعة دون تحفظ²، في هذا المجال يميل القضاء إلى ترتيب مسؤولية الناقل حتى في حالات إهمال المرسل في الحزم إذا كان هذا الإهمال ظاهراً للناقل وأقدم مع ذلك على استلام ونقل البضاعة دون تحفظ³، إلا أنه إذا ثبت وجود خطأ مشترك بين الناقل والمرسل أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها وجب التخفيف من مسؤولية الناقل وتحميل المرسل جانباً من الضرر⁴.

الفقرة الثانية:

خطأ المرسل إليه (la faute de destinataire)

يرى أحد الشراح أنه قد يكون سبب هلاك أو تلف الشيء المنقول بخطأ المرسل إليه، كما لو أخطره الناقل بوصول البضاعة ولكنه تأخر في استلامها وترتب على تأخره هلاكها أو تلفها، أو كان المرسل إليه معروفاً بالتجار بالمخدرات مما أدى إلى التشديد عليه في الحدود والجمارك فتأخر عن تسلمها عن الميعاد المعين⁵.

¹ براسي محمد، المرجع السابق، ص 113.

² في حكم حديث لمحكمة استئناف روان الفرنسية بتاريخ 16 ديسمبر 1960 (منشور بالجملة الفصلية للقانون التجاري 1961 - عدد 02 - ص 432) أنه إذا تسلمت مصلحة السكك الحديدية البضاعة المشحونة شحناً خاطئاً دون أن ترفض النقل أو تبدي أي تحفظ، فإنها تكون وحدها المسؤولة عن التلف، ولا يحق لها في نفس الوقت أن ترجع على الشاحن بما أصابها من أضرار وما دفعته من تعويضات من جراء هذا الشحن الخاطئ. (مشار إليه في علي البارودي القانون التجاري العقود وعمليات البنوك التجارية)، ص 151.

³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 151.

⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، الطبعة الأولى 2006، ص 91. كذلك عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 190.

⁵ منير علي هليل، المرجع السابق، ص 241.

مع ذلك يقع أن يكون خطأ المرسل إليه السبب الوحيد للضرر، ففي المثال السابق يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف متى كان بوسعه الحصول على أمر قاضي الأمور المستعجلة ببيع البضاعة التي تقاعس المرسل إليه في استلامها متى كان تعرضها للهلاك أو التلف السريع ظاهراً¹، ويقع عبء الإثبات هنا على الناقل بأن الخطأ كان من جانب المرسل إليه وأن هذا الخطأ هو السبب الوحيد للضرر، أما إذا عجز عن إثبات خطأ المرسل إليه يظل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب متلقي خدمة النقل، ومؤدى ذلك أن الناقل يتحمل تبعه السبب المجهول، ذلك أنه مع بقاء السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً لم يعد في مقدور الناقل إثبات السبب الأجنبي كمصدر للضرر.

الواقع أن تحمل الناقل تبعه السبب المجهول فيه حماية أكيدة لمتلقي خدمة النقل، ذلك أن هاتاه التبعية تقي المرسل أو المرسل إليه من إهمال الناقل أو تابعيه الذي لا يتأتى لهم الكشف عنه مع بقاء مصدر الضرر مجهولاً²، وفي مجال الأشياء يبقى الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء الذي يعجز عن تبريره، وهو ما يؤدي إلى منع التحايل بالتصرف في الأشياء ثم الادعاء بهلاكها³.

إن إثبات الناقل لسبب من هذه الأسباب السالفة الذكر لا تؤدي في حد ذاتها إلى نفي وقوع الخطأ، بل إن المضرور يستطيع إثبات خطأ الناقل أو تابعيه إذا لم يقتنع بالسبب الأجنبي الذي تمسك به الناقل، وبالتالي يصبح من حقه إثبات الدليل العكسي، وفي هذه الحالة يصبح كما لو كانت مسؤولية الناقل البري مسؤولية أساسها الخطأ واجب الإثبات فتزال تلك القرينة التي مفادها قلب عبء الإثبات ويستوي عندئذ الوضع في القوانين الخاصة بالنقل البري (قانون تجاري) بالقواعد العامة.

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 331.

² وقد قضت محكمة النقض المصرية بثبوت مسؤولية أمين النقل عن التلف لعجزه عن نفي المسؤولية، وإن خلت تقارير الخبراء من تحديد سبب قاطع للتلف واحتمال حدوثه لغير الأسباب الواردة بها، وفي النزاع المعروض عليها رفضت المحكمة العليا الدفع بوجوب تفسير الشك لمصلحة الناقل حال جهالة سبب التلف، إعمالاً لنص المادة 101 فقرة 01 من القانون المدني المصري على أساس أن الناقل ملزم بإثبات السبب الأجنبي - طعن رقم 133 لسنة 54 ق جلسة 1989/11/20 غير منشور. (مشار إليه، هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 63).

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 63.

المطلب الثاني:

الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للبضائع

يعتبر الإعفاء الاتفاقي من مسؤولية الناقل البري من قبيل الشروط المنظمة لمسؤوليته (les conventions de la responsabilité)¹ وهي شروط اتفاقية يضعها الناقل لدفع مسؤوليته سلفا عن الهلاك أو التلف أو التأخير، ويختلف حكم هذه الشروط من تشريع لآخر، هدفها هو رفع المسؤولية عن المدين (الناقل) فيمتنع ترتيب آثارها في ذمته رغم توفر جميع عناصرها، إلا أن الاستقرار على صحة هذه الاتفاقات من عدمها، مر عبر مراحل تاريخية بين عدم الجواز إلى صحة الأخذ بها².

فالأصل أنه يجوز للأفراد إبرام ما بدى لهم من اتفاقات طالما لم تخالف النظام العام وحسن الآداب، وتلعب إرادة الأفراد دورا كبيرا في مجال العقود التجارية عملا لمبدأ الحرية التعاقدية وحرية التجارة، لذا كثيرا ما يلحظ المرء في نصوص قانون التجارة التي تعالج العقود التجارية، إفساح دائرة واسعة لاتفاق الأطراف، بحيث لا يعمل بالنص القانوني إلا اذا وجد اتفاق على ما يخالفه، إلا إذا كان النص آمرا، ومن مظاهر هذه الحرية التعاقدية في مجال عقد النقل جواز الاتفاق على مواعيد النقل والأجرة والطرف الملزم بالشحن أو بالتفريغ، وجواز الاتفاق على تولى الناقل رعاية الحيوانات الحية والزهور ونحو ذلك، إلا أنه لا يخفى من ناحية أخرى أن ترك الأمر لمحض إرادة المتعاقدين لا يكون مقبولا، إذا ما استشعر الشارع اضطراب الطرف الضعيف في العقد الخضوع للطرف القوي كما في العلاقة بين المرسل والناقل، إذ لا يمكن القول في كل الأحوال بأن عقد النقل ينشأ بإرادتين حرتين ومتساويتين نظرا لتبوء الناقل مركزا اقتصاديا قويا يسمح له بفرض شروطه على المرسل عادة، الأمر الذي يجعل هذا العقد عقد إذعان غالبا.

بناء على هذا نتناول التطور التاريخي للشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل البري من المسؤولية (الفرع الأول)، ثم نتقل بعد ذلك إلى تعريف شرط الإعفاء من المسؤولية وتمييزه عما يشابهه (الفرع الثاني).

¹ براسي محمد، المرجع السابق، ص 22.

² في البداية أبطلها المشرع الفرنسي إلا أن تراجع عن ذلك فقضى بصحتها أما المشرع المصري فقضى ببطلانها في حين أن المشرع الجزائري قضى بصحتها فيما يخص التأخير فقط.

الفرع الأول:

التطور التاريخي للشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل البري من المسؤولية

ثار الجدل في فرنسا حول صحة شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل، فكان القضاء الفرنسي أول الأمر يقضي ببطالان هذه الشروط لمخالفتها النظام العام وللقواعد القانونية الخاصة بمسؤولية المدين، إذ أنها تؤدي إلى إعفاء الناقل وهو الطرف القوي في العقد من المسؤولية عند عدم تنفيذ التزامه رغم إسناد ذلك إلى خطأ يجب أن يؤاخذ به¹، فضلا عما يترتب على إجازة هذه الشروط من تشجيع الناقل على التهاون والإهمال في النقل اعتمادا على عدم مسؤوليته فتضيع البضاعة على صاحبها أو ت تلف دون مقابل، وإذا كان المرسل يقبل هذه الشروط فيكون ذلك لاضطراره إلى التعاقد حتى يستطيع نقل بضاعته²، وهو ما سنوضحه فيما يلي:

الفقرة الأولى:

تطور الشروط الاتفاقية المعفية من المسؤولية في التشريع الفرنسي

في البداية كان القضاء الفرنسي يحكم ببطالان شرط الإعفاء من المسؤولية في سائر الحالات بحجة أنه مخالف للنظام العام، وقد تعرض هذا القضاء لنقد شديد:

أولا: لكونه يتعارض أصلا مع مبدأ الحرية التعاقدية، والذي يعتبر من أهم المبادئ التي صاحبت قيام الثورة الصناعية في فرنسا.

ثانيا: لكونه يؤدي إلى إحداث شلل كبير في مؤسسات النقل، إذ أن هذه الأخيرة لما ترى أن مسؤوليتها تترتب في أغلب الحالات عن أي فقد، أو تلف للبضاعة، أو عن أي تأخير في تسليمها، فإنها تحجم عن القيام بعمليات النقل.

بالرجوع إلى القانون الفرنسي فقبل عام 1905 لم يكن يتضمن نصوصا صريحة بشأن الشرط الذي يدرجه الناقل في عقد النقل بعدم مسؤوليته (non responsabilité) عن هلاك البضاعة أو تلفها، وجرى القضاء الفرنسي بعد على الاعتراف بمشروعية هذا الشرط (Exonération) و أعمال أثره وهو إعفاء الناقل من المسؤولية العقدية إلا إذا أقام المرسل الدليل على خطئه، ومعنى آخر فإن شرط الإعفاء من المسؤولية لم يكن يعني استبعاد مسؤولية الناقل تماما عن الهلاك

¹ فيليب ديلبيك، ميشال جرمان، المرجع السابق، ص 1063.

² مصطفى كمال طه، وائل بندق أنور، المرجع السابق، ص 249.

أو التلف، بل كان يؤدي إلى نقل عبء إثبات مسؤوليته إلى المدعي (المرسل أو المرسل إليه)، وبالتالي كان يتعين على هذا الأخير إذا أراد مسائلة الناقل إقامة الدليل على أن الهلاك أو التلف إنما يرجع إلى خطأ الناقل، وهكذا كان يؤدي الشرط المذكور إلى تغيير طبيعة التزام الناقل من التزام بنتيجة (obligation du résultat) إلى التزام بوسيلة (obligation du moyen) أو ببذل عناية¹.

شاع شرط الإعفاء من المسؤولية في فرنسا لا سيما في النقل بالسكك الحديدية، حيث كانت عقود النقل تتضمن عبارة " عدم الضمان (sans garantie) " بيد أنه نظرا لخطورة هذا الشرط، لما لوحظ من أن المدعي غالبا ما يعجز عن إثبات خطأ الناقل خصوصا وأن المرسل لا يرافق البضاعة أثناء النقل ولا يعلم سبب هلاكها أو تلفها لوجودها تحت سيطرة الناقل وتابعيه مما يعني حرمانه من كل تعويض، فقد حضرت اتفاقية برن لعام 1890 الشرط المذكور في النقل الدولي.

مراعاة للاعتبارات التي دفعت المشرع الدولي - وهي ضرورة رعاية الشاحنين وحمايتهم من تعسف الناقلين - اضطرت الحكومة الفرنسية لإصدار قرار وزاري في 27 أكتوبر 1900 بحظر شرط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل بالسكك الحديدية، وفي 17 مارس 1905 خطى المشرع الفرنسي خطوة تقدمية بوضع " قانون رابيه " " loi Rabier " الذي أضاف حظر شرط الإعفاء من المسؤولية إلى حكم المادة 103 من القانون ق.ت.ف الملغاة، والتي تقرر مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف، وبموجب هذه الإضافة يعتبر باطلا كل شرط مخالف لأحكام المادة 103 المذكورة، سواء أدرج في وثيقة النقل أو تعريفه النقل أو في أي وثيقة أخرى².

بهذا أصبح الحظر عاما يشمل كل أنواع النقل الخاضعة لقانون التجارة الفرنسي، ويشمل الحظر الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف، إنما لا يشمل إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير.

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 341.

² والإضافة التي أدخلها قانون رابيه على المادة 103 من القانون التجاري الفرنسي هي (insérée, toute clause contraire, dans toute lettre de voiture, tarif ou pièce quelconque est nulle.)

قصد المشرع الفرنسي بهذا النص المضاف إلى المادة 103 ق.ت.ف وضع نهاية لما جرى عليه القضاء الفرنسي من اعتبار شرط الإعفاء من المسؤولية مشروعاً، وذلك بعد أن أدرك دخول عقد النقل في دائرة عقود الإذعان التي يتمتع فيها الناقل باحتكار (un monopole) يمكنه من فرض شروطه على المرسل دون مناقشة¹.

الفقرة الثانية:

تطور الشروط الاتفاقية المعفية من المسؤولية في القضاء المصري

مرت النصوص المنظمة لقانون التجارة المصري بعدة مراحل الأولى قبل صدور ق.ت.م لسنة 1949، والثانية مرحلة ق.ت.م لسنة 1949، والثالثة بعد صدور قانون التجارة المصري الجديد رقم 17 لسنة 1999.

أولاً: قبل صدور القانون التجاري المصري لسنة 1949

قبل صدور ق.ت.م لسنة 1949 ظلت النصوص عاجزة عن مواجهة شرط إعفاء الناقل من المسؤولية، وتردد القضاء بين اتجاهين متناقضين: اتجاه يعترف بمشروعية الشرط واتجاه لا يعترف بمشروعيته وهو ما نوضحه كالتالي:

الاتجاه الأول: قضت بعض المحاكم المصرية على أن الشرط الوارد في تعريف السكك الحديدية الذي ينص على عدم مسؤولية المصلحة عن ضياع أو تلف البضاعة المشحونة، هو شرط صحيح قانوناً وملزم لمن أرسلت إليه البضاعة إلا إذا أثبت أن الضياع أو التلف ناتج عن خطأ تلك المصلحة وإهمالها.

ظاهر هذا القضاء أنه كان يصحح الشرط ويعمل أثره وهو نقل عبء الإثبات إلى المرسل أو المرسل إليه إذا أراد التعويض عن الهلاك أو التلف على النحو الذي سبق ذكره.

الاتجاه الثاني: بالعكس من ذلك سارت بعض المحاكم في اتجاه آخر لا يعترف بمشروعية الشرط ويؤكد على ما نصت عليه المادة 97 من ق.ت.م، من جعل التزام الناقل التزاماً بنتيجة واعتباره مسؤولاً عن ضمان سلامة البضاعة إلا إذا دفع مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي، إذ قضى بأن المادة 97 من ق.ت.م تفرض الضمان على الناقل للأشياء المراد نقلها إذا تلفت أو اعدمت، ولا يلزم صاحب البضاعة بإثبات إهمال الناقل أو تقصيره، بل أوجب القانون على

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 342.

الناقل إذا ادعى عدم الضمان أن يثبت أن التلف أو العدم حصل بعبء ناشئ عن نفس البضاعة أو لقوة قاهرة أو إهمال المرسل.

ثانياً: مرحلة صدور القانون التجاري المصري لسنة 1949

المشرع المصري أفصح عن موقفه صراحة في القانون التجاري الجديد لسنة 1949، حيث اعترف بمشروعية شرط الإعفاء من المسؤولية عموماً، وذلك بما نصت عليه المادة 02/217 من أنه " يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذه لالتزامه التعاقدية إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

يتضح من ذلك أن المشرع المصري قد اتخذ موقفاً معاكساً تماماً لموقف المشرع الفرنسي الذي لم يجز شرط الإعفاء من المسؤولية سواء كان الهلاك أو التلف راجعاً إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم، أو كان راجعاً إلى الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من تابعيه، ولا ريب في أن شرط الإعفاء من المسؤولية بالوجه الذي قرره المادة 02/217 المذكورة سابقاً يؤدي إلى الاجحاف بمصالح المرسل أو المرسل إليه لمصلحة الناقل، حيث يسمح لهذا الأخير بالتخلص من مسؤوليته بزعم أن الهلاك أو التلف أو التأخير لا يرجع إلى غشه أو خطئه الجسيم بل يرجع إلى أفعال تابعيه ولو تضمنت غشاً أو خطأً جسيماً.

لم يكن أمام القضاء بديل من احترام نص المادة 02/217 من القانون التجاري المذكورة أعلاه، فاضطرت أحكامه على الاعتراف بمشروعية شرط الإعفاء من المسؤولية، بما يعنيه هذا الشرط من نقل عبء الإثبات إلى المرسل أو المرسل إليه، ولقد قضى بأنه " لا نزاع في أن شرط عدم المسؤولية لا يعفي أمين النقل من مسؤوليته عن تلف البضاعة المنقولة متى كان ذلك ناشئاً عن خطئه أو إهماله الجسيم، وإنما ينقل ذلك الشرط عبء إثبات المسؤولية أو الإهمال إلى المرسل".

كما قضى بأن نص المادة 97 من ق.ت.م تفرض على الناقل الالتزام بضمان سلامة البضاعة غير متعلق بالنظام العام، ولذلك أجازت الفقرة الثانية من المادة 217 من ق.ت.م الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية...، ومن ثم يكون الاتفاق في سند الشحن على إعفاء مصلحة السكك الحديدية من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة صحيحاً طالما أن تلك الأضرار

لم تنشأ عن غش أو خطأ جسيم من جانبها، إذن فإن الحكم المطعون فيه إذا أهدر شرط الإعفاء من المسؤولية في هذه الصورة يكون قد خالف القانون مما يستوجب نقضه".
كان من نتائج ذلك تعرض نص المادة 02/217 ق.م.م في مجالات النقل لانتقاد الفقه المصري لا سيما بعد توسع القضاء في تطبيق هذا النص، لما يترتب على ذلك من إهدار لمصالح المرسل أو المرسل إليه لحساب الناقل¹.

ثالثا: بعد صدور قانون التجارة المصري الجديد رقم 17 لسنة 1999

أفرد ق.ت.م الجديد ضمن أحكام الباب الثاني منه الالتزامات والعقود التجارية (في المواد 47 إلى 299)،² وتناول فيه عقد نقل التكنولوجيا المستحدثة إلى جانب عقد النقل، أين اعتنق مذهب المشرع الفرنسي في تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف، ومن ثم نصت المادة 245 منه على أنه " يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه"³.

بذلك يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، وكذلك كل شرط يقضي بتزول المرسل أو المرسل إليه للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشيء ضد مخاطر النقل.
أما المسؤولية عن التأخير فيجوز للناقل أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً منها، بشرط أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوباً في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يمكن، وإذا كان عقد النقل محرراً على أنموذج مطبوع وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعي الانتباه وإلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن، ولا يجوز للناقل أن يتمسك بشرط الإعفاء من المسؤولية إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه، وهي الأحكام التي جاءت بها المادة 246 من ق.ت.م الجديد. كما قررت المادة 213 فقرة 03 من نفس القانون على أنه يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه.

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 344.

² القانون رقم 17 لسنة 1999 المتضمن قانون التجارة المصري الجديد، www.cc.gov.eg/legislation

³ عبد الفتاح مراد، المقارنة بين قانون التجارة الجديد والتشريعات السابقة عليه، شركة الجلال للطباعة، الإسكندرية، 2012، ص 265.

وأضافت أيضا المادة 216 من ق.ت.م الجديد على أنه يقصد بالغش في مواد النقل كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر، ويقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنها من ضرر¹.
أساس التحريم للشروط المشار إليها أن الناقل تكون تحت سيطرته الأشياء طوال فترة النقل حتى تمامها².

الفقرة الثالثة:

تطور الشروط الاتفاقية المعفية من المسؤولية في القضاء الجزائري

قبل الاستقلال كانت مبادئ القضاء وقواعد التشريع الفرنسي هي التي تنظم قواعد مسؤولية الناقل البري للبضائع، أما بعد الاستقلال و بعد إلغاء العمل بالتشريع الفرنسي المدني والتجاري واستحداث ق.ت.ج بموجب الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 1975/09/26 نظم المشرع مسألتي الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية و كذا تحديدها الاتفاقي ضمن حكم نص المادة 52 من ق.ت.ج، بخصوص موضوع الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية والذي تضمنته الفقرة الثالثة من المادة السابقة الذكر، قضت ببطلان شرط الإعفاء من المسؤولية عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف والتي نصت بأنه " فيما عدى حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه .

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

02- إعفائه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير.

03- يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كليا من مسؤوليته عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف³.

¹ مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017، ص 190.

² سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، الجزء الثاني، الالتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة السابعة، نادي القضاة، القاهرة، 2017، ص 542.

³ يقابل هذه المادة، المادة 245 - 246 من القانون التجاري المصري الجديد، والمادة 649 من القانون التجاري التونسي.

يلحق بشروط الإعفاء من المسؤولية والتي تكون باطلة، حالة إلزام المرسل أو المرسل إليه بتحمل أقساط التأمين كلها أو بعضها ضد مسؤولية الناقل، كذلك إذا اشترط الناقل تنازل المرسل أو المرسل إليه عن الحقوق التي تنشأ عن التأمين على الأشياء ضد مخاطر النقل لصالح الناقل¹، وهو ما نصت عليه المادة 75 من ق.ت.ج بقولها "يعد كاشتراط بالإعفاء بالنسبة للمادة 52... الاشتراط الذي يضع بصفة مباشرة أو غير مباشرة التأمين الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل أو الوكيل بالعمولة على عاتق المرسل أو المرسل إليه أو المسافر أو الموكل". مثال ذلك حالة ما إذا اتفق الناقل مع المرسل على الإعفاء من المسؤولية في كل الحالات التي تتحقق فيها، فيبطل الاتفاق على الإعفاء من تحمل تبعة الضياع أو التلف ويلتزم الناقل بالتعويض بالرغم من وجود اتفاق على الإعفاء من المسؤولية.

فعلى غرار التشريع الفرنسي الذي أجاز إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير فإن المادة 52 من ق.ت.ج نصت فيما تضمنته الفقرة الثانية منه على جواز الاتفاق على الإعفاء الكلي أو الجزئي عن التأخير عدى حالتي الخطأ العمدي أو الجسيم من الناقل أو من تابعيه. بهذا يكون المشرع الجزائري قد ساير المشرع الفرنسي في حظر الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة وجعله باطلا بطلانا مطلقا لتعلقه بالنظام العام، ويستوي في هذا الحظر أن يكون الهلاك أو التلف بغش أو خطأ جسيم من جانب تابعي الناقل أو أن يتجرد خطئهم من الغش والجسامة، ولما كان خطأ الناقل مفترض باعتباره ملتزما بتحقيق نتيجة، هي سلامة وصول البضاعة، فلا يكون أمام الناقل للتخلص من مسؤوليته عن الهلاك أو التلف سوى إثبات السبب الأجنبي.

لعل الحكمة التي قصدها المشرع من تقريره بطلان الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضياع أو التلف، ترجع إلى تخوفه من أن يدفع ذلك الاتفاق إلى التهاون والإهمال في تنفيذ عملية النقل وعدم المحافظة على البضاعة أثناء نقلها، فلا يكلف نفسه أي جهد لأنه ببساطة معفي من المسؤولية².

¹ سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 542.

² شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، 2004 / 2005، ص 94.

حتى يعفى الناقل من المسؤولية عن التأخير، فلا يجب فقط أن يكون شرط الإعفاء مكتوبا بصورة واضحة ودقيقة على مستند النقل، بل يجب ألا يكون التأخير ناشئا عن خطأ عمدي، أي الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من جانب الناقل أو من أحد تابعيه¹.

الفرع الثاني:

تعريف شرط الإعفاء من المسؤولية وتمييزه عما يشابهه

كثيرة ومتنوعة الشروط التي يحاول بها المتعاقدون أن يعدلوا مباشرة أو بصورة غير مباشرة نظام المسؤولية التعاقدية، فيدرج في العقد أنه في حالة عدم التنفيذ أو التنفيذ المتأخر أو التنفيذ السيئ لموجب ما، لا يتوجب على المدين التعويض²، وهو الحال نفسه في عقود النقل البري للبضائع.

الملاحظ أن موضوع شرط الإعفاء من المسؤولية شائك نوعا ما ولإيضاح معالمة لا بد من التطرق أولا إلى تعريفه (الفقرة الأولى) ثم ننتقل ثانيا إلى تمييزه عما يشابهه من شروط منظمة للمسؤولية (الفقرة الثانية) وأخيرا إلى شرط الإعفاء عن التأخير في نقل البضائع (الفقرة الثالثة).

الفقرة الأولى:

تعريف شرط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع

الشرط المعفى من المسؤولية هو ذلك الشرط الذي ترفع بموجبه مسؤولية المدين، وقد عرف أحد الشراح الشرط المعفى من المسؤولية بأنه "الاتفاق على إعفاء المدين من التزامه بالتعويض عن الفعل الضار ومنه مطالبته بالتعويض الذي تقضي به القواعد العامة"³، إلا أن هذا التعريف تعرض للنقد على الشكل التالي:

يلاحظ أن هذا التعريف قاصر على الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية الناتجة عن الفعل الضار، ورغم أنه جاء مطلقا بحيث يوحي أنه يشمل كذلك المسؤولية العقدية، فإذا أسقطنا هذا

¹ يلاحظ الاختلاف بين نص المادة 52 من القانون التجاري التي لم تجز للناقل اشتراطه إعفاءه من المسؤولية عن الخطأ الناجمة عن غش أو خطأ جسيم وقع من أحد تابعيه، بينما أجازت المادة 178 من القانون المدني شرط الإعفاء من خطأ أو غش التابعين، وفي هذا الموضوع فيعمل بمبدأ الخاص يقيد العام.

² هنري كايبتان، فرنسوا تيري، ايف لاكيت، القرارات الكبرى في القضاء المدني، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 2015، ص 235.

³ أحمد سليم فريز نصر، الشرط المعدل للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، جامعة النجاح الوطنية نابلس فلسطين، 2006، ص 34.

التعريف على الالتزام العقدي نجده يعني من الالتزام بالتعويض الناتج عن الاخلال بالالتزام عقدي كما أنه يمنع المطالبة بالتعويض تبعاً لذلك.

ضف إلى ذلك أن هذا التعريف يخلط بين أمرين: التعويض الاتفاقي من جهة، والتعديل في المسؤولية من جهة أخرى وهو ما يتم توضيحه فيما يلي:

الإعفاء من التعويض يدخل في نظام التعويض الاتفاقي، أما الإعفاء من المسؤولية فهو مسألة سابقة على التعويض، ذلك أن عدم التعويض أثر من آثارها، وليست هي مسألة الإعفاء من المسؤولية ذاتها، أي أنه إذا كان هناك شرط إعفاء من المسؤولية فلن يكون هناك تعويض يبحث عنه، كما أن التعويض من النظام العام فلا يجوز الإعفاء منه.¹

كما تعريفها على أنها تلك الشروط المدرجة في العقود والتي تحدد بأن المدين مسؤولاً، ولكن لا يلتزم بالتعويض عن الضرر في حالة عدم تنفيذ الالتزام.

تم تعريفها أيضاً على أنها اتفاقات من خلالها يعترف الشخص المتعاقد بوجود مسؤولية ملقاة على عاتقه ولكنه يصرح بأنه لا ينوي أن يتحمل آثارها.

عرف كذلك بأنه الشرط الذي يتزل فيه أحد أطراف العقد عن حقه في التعويض عن الضرر الذي أصابه، على الرغم من أن الطرف الآخر يكون مسؤولاً عنه وملتزمًا به.

أما على مستوى الفقه تم تعريفه على أنه الشرط الذي يصرح بمقتضاه طرف في الاتفاق بأنه لن يكون مسؤولاً اتجاه الطرف الآخر عن الضرر الناشئ عن عدم تنفيذه، والذي لولاه لكان يتعين عليه أن يعرض هذا الأخير عنه.

ومنه فإن موضوع شرط الإعفاء هو تخليص المدين عن النتائج المالية المترتبة عن خطئه وتحمل الدائن وحده الضرر الذي أصابه.

التعريف الذي يتسم بالوجاهة والدقة هو ما جاء الدكتور سليمان مرقص " بأنه اتفاق يقصد به رفع المسؤولية كلية عن مرتكب الفعل الضار (أو العقد) ومنع المطالبة بالتعويض الذي تقضي به القواعد العامة²، ذلك أن شرط الإعفاء يقصد به رفع المسؤولية، أي اعتبار المدين بموجب هذا الشرط غير مسؤول رغم أنه بموجب القواعد العامة يكون مسؤولاً لو لم يرد مثل هذا

¹ أحمد سليم فريز نصر، المرجع نفسه، ص 33.

² مرقس سليمان، الوافي في شرح القانون المدني، جزء 01، المرجع السابق، ص 636.

الشرط، مع ملاحظة أن التعريف يشمل التعديل في المسؤولية المدنية ككل وليس التقصيرية فقط¹.

كما أن التعريف هذا ينطبق على شرط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البري، وهو الشرط الذي يقصد به رفع المسؤولية عن الناقل البري واعتباره بموجب هذا الشرط غير مسؤول رغم أنه بموجب القواعد العامة يكون مسؤول لو لم يرد مثل هذا الشرط.

الفقرة الثانية:

تمييز شرط الإعفاء من المسؤولية عن غيره من الشروط المشابهة له

إن تمييز شرط الإعفاء من المسؤولية عن غيره من الشروط المشابهة له تظهر أهميته في كونه يجعلنا لا نقع في الخلط بينه وبين غيره سواء من ناحية البحث في مشكلة صحته، أو من ناحية البحث في آثاره، ومن بين الشروط التي قد يدق الفرق بينه وبينها، نذكر شرط إبعاد المسؤولية (أولاً)، والتأمين على المسؤولية (ثانياً)، وضمنان المسؤولية (ثالثاً)، وذلك ما نتناوله وفق الترتيب التالي:

أولاً: تمييز شرط الإعفاء من المسؤولية عن شرط إبعاد أحد شروط قيام المسؤولية

إن شرط الإعفاء من المسؤولية قد يشتهه أحياناً بشرط إبعاد أحد شروط قيام المسؤولية، كإبعاد أحد الالتزامات المترتبة عن العقد، الأمر الذي أدى ببعض الفقهاء إلى محاولة الفصل بينهما، وذلك بتحديد مجال كل منهما.

شرط الإعفاء من المسؤولية هو ذلك الشرط الذي لا يقضي بعدم ترتب المسؤولية أصلاً، وإنما يقضي فقط بإقصائها حال ترتبها، فلا يكون لها أي أثر أو نتيجة على عاتق المدين، بخلاف شرط إبعاد أحد شروط المسؤولية الذي هو عبارة عن شرط بعدم المسؤولية ابتداءً فلا يتركها تترتب أصلاً.

بناء على ذلك ففي حالة شرط الإعفاء من المسؤولية فإن المدين يبقى ملزماً بتنفيذ التزامه، فهو ليس له الحرية المطلقة في التنفيذ أو عدم التنفيذ، وإنما في حالة عدم استطاعته نهائياً القيام به تنتفي مسؤوليته بينما في حالة شرط إبعاد أحد شروط قيام المسؤولية، يكون المدين غير ملزم أصلاً بتنفيذه فهو لم يلتزم به ابتداءً، أي يجعل هذا الالتزام كأن لم يكن².

¹ أحمد سليم فريز نصر، المرجع السابق، ص 34.

² أعراب بلقاسم، شروط الإعفاء من المسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، سنة 1984، ص 12.

في الحقيقة أن عقد النقل البري للبضائع ينشئ التزامات متبادلة بين طرفيه، وهذه الالتزامات منها الأساسية الجوهرية، ومنها ما هو ثانوي التي في انعدامها لا يؤثر في وجود العقد لأنها ترجع إما إلى اتفاق الأطراف أو إلى قواعد مكملة لا يؤثر تخلفها في تمام العقد، مثال ذلك ما فعل المشرع الجزائري أين أجاز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير ما عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من استخدامه¹، في حين لم يسمح للأطراف الاتفاق على ذلك حالة فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف².

في الواقع إن هذين الشرطين رغم هذه الفروق الظاهرية، فهما يتشاهمان جدا إلى حد التطابق، إذ أنهما يؤديان في النهاية إلى نفس الغاية وهي عدم تحمل المدين لنتائج عدم قيامه بالتزامه.

ثانيا: التمييز بين شرط الإعفاء من المسؤولية والتأمين على المسؤولية

إن شرط الإعفاء من المسؤولية والتأمين على المسؤولية يقتربان من بعضهما في كونهما يرميان إلى جعل المسؤول لا يعوز المضرور عن الضرر الذي يمكن أن يحدثه له، لكنهما يفترقان عن بعضهما من حيث طريقة الوصول إلى هذه النتيجة، ومن حيث حصول المتضرر عن التعويض.

فمن حيث الوصول إلى النتيجة، فإنه في حالة شرط الإعفاء من المسؤولية يكون الاتفاق بين المسؤول والمضرور المحتمل، وبموجبه يحرم هذا الأخير من الحصول على التعويض من الأول إذا ما أحدث له ضرراً، بينما في التأمين على المسؤولية لا يكون الاتفاق بين المسؤول والمضرور، بل يقوم بين المسؤول وشخص آخر يعتبر من الغير وهو شخص يمتحن مهنة التأمين، وبموجب هذا الاتفاق يتحمل المؤمن تعويض المضرور عن الضرر الذي يمكن أن يحدث له المسؤول (المؤمن له) مقابل أقساط يدفعها له هذا الأخير.

أما من حيث مدى حصول المتضرر على التعويض، فإنه في حالة شرط الإعفاء من المسؤولية لا يحصل المضرور على التعويض لكونه قد نزل عن حقه فيه مسبقاً، بينما في حالة التأمين على المسؤولية فإنه من حق المتضرر في الحصول على التعويض يبقى قائماً³.

¹ المادة 2/52 من القانون التجاري الجزائري التي تنص على أنه " يجوز للناقل ... إعفاءه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير".

² المادة 3/52 من القانون التجاري الجزائري التي تنص على أنه " يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف".

³ أعراب بلقاسم، المرجع السابق، ص 13.

زد على ذلك ففي مجال المسؤولية العقدية فإن الأمر يتعلق بعدم تنفيذ كل أو جزء من الالتزام التعاقدية، فالفرد يقبل بالتزامات وفي نفس الوقت يرفض كل مسؤولية عندما يخل بإحدى واجباته وذلك عن طريق إدراج قيد في العقد موضوعه تغيير الآثار العادية للعقد أو ما يسمى بشرط الإعفاء من المسؤولية، إلا أنه على النقيض من ذلك نجد تأمين المسؤولية يؤكد هذه الأخيرة ولا ينفىها لأن الغرض من الشرط هو الإعفاء من المسؤولية، فيسمح لمحدث الضرر التهرب من المسؤولية، ويتحمل المضرور وحده نتائج الحادث الضار، والغرض من تأمين المسؤولية هو استبقاء المسؤولية في ذمة المسؤول وجعل المؤمن هو الذي يتحملها¹.

ثالثا: التمييز بين شرط الإعفاء من المسؤولية و ضمان المسؤولية

قد يتم اتفاق بين شخصين بمقتضاه يضمن أحدهما الثاني ضد المسؤولية التي يمكن أن تترتب على عاتقه إذا ما أحد ضررا بالغير، بمعنى أن يخل الضامن محل المسؤول في تعويض المضرور المحتمل.

إن هذا الاتفاق أشبه بعقد التأمين، والخلاف البسيط بينهما يكمن في كون الأول يتم مع شخص غير محترف، بينما الثاني يتم مع محترف لمهنة التأمين، لذا نجد كثيرا من أحكام القضاء الفرنسي تطلق على شرط ضمان المسؤولية الاتفاق المماثل للتأمين.

وهو أيضا يشبه شرط الإعفاء من المسؤولية، من ناحية أنه يجعل المسؤول غير ملزم بتعويض المضرور عما يمكن ان يحدث له من ضرر، لكنه يختلف عنه من ناحية أنه يجعل المضرور يحصل على التعويض المستحق له نتيجة الضرر الذي أصابه، لا من المسؤول ولكن من الضامن المسؤول.

هناك حالة يكاد فيها شرط الإعفاء من المسؤولية يقترب من شرط ضمان المسؤولية لدرجة أنه لا يمكن إيجاد أي فارق يذكر بينهما، وهي الحالة التي يصاب فيها بالضرر الضامن ذاته، فهو لا يستطيع عندئذ مطالبة المسؤول بالتعويض لكونه هو ذاته ضامن له، ففي هذه الحالة لا يحصل المضرور على التعويض، وهي نفس النتيجة التي يؤدي إليها شرط الإعفاء من المسؤولية².

¹ بوعزة ديدن، شرط الإعفاء من المسؤولية وتأمين المسؤولية، مقال منشور مجلة دراسات قانونية، مجلة سادسة، مخبر القانون الخاص الأساسي كلية الحقوق تلمسان، العدد الأول ديسمبر 2004، ص 07.

² أعراب بلقاسم، المرجع السابق، ص 14.

الملاحظ في هذا الخصوص أنه طبقاً للقواعد العامة نظم المشرع الجزائري شرط الإعفاء من المسؤولية ضمن أحكام المادة 2/178 من ق.م.ج، والتي أجازت إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدية إلا ما نشئ عن غش أو خطأ جسيم، وزاد عن ذلك أن منحه حق اشتراط إعفائه من المسؤولية حال الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه، وعلى النقيض من ذلك فإن تنظيم مسألة الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية حال النقل البري للبضائع، فبالرجوع إلى نص المادة 52 فقرة 2 و3 من ق.ت.ج وإن أجازت الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية فإنها قصرته على الإعفاء حال التأخير دون الإعفاء الكلي عن فقدان أو التلف، ومن جهة أخرى حظرت على الناقل اشتراط إعفائه حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب من مستخدميه طبقاً للمادة 52 فقرة 1 من ق.ت.ج.

الفقرة الثالثة:

شرط الإعفاء من مسؤولية التأخير في نقل البضائع

لاحظنا فيما سبق أنه لا يجوز للناقل البري اشتراط إعفائه من المسؤولية، ويمتد بطلان الإعفاء إلى بعض حالات مسؤوليته وهي هلاك البضاعة أو تلفها، لكنه لا يمتد إلى التأخير الذي يجوز اشتراط إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عنه¹.
وتحديد مدى وقوع التأخير في تسليم البضاعة من عدمه يكون بالرجوع إلى الميعاد المحدد في تذكرة النقل، أما إذا كان ميعاد تسليم البضاعة غير محدد فإنه يمكن تحديده وفقاً لما جرى عليه العرف في هذا الخصوص².
يقصد بالتأخير وصول البضاعة بعد الميعاد المحدد في عقد النقل أو الميعاد الذي يقضي به العرف أو الميعاد المتفق عليه، والتأخير لا يعد سبباً للمسؤولية بل يجب أن يكون قد سبب ضرراً للمرسل أو المرسل إليه³.
ويتم إثبات التأخير في توصيل البضاعة بإثبات تاريخ استلامها كما هو محدد في تذكرة النقل، أما إذا لم يكن هناك مدة أو اتفاق معين للنقل فيرجع إثبات ذلك إلى قاضي الموضوع.

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 56.

² جلال وفاء البديري محمددين، المبادئ العامة في القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 317.

³ العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2009 / 2010، ص 191.

وعليه يجوز للناقل إدراج اشتراط إعفائه من مسؤولية التأخير في توصيل البضاعة ما عدى الحالات التي يثبت فيها صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه، ولأن شرط الإعفاء من مسؤولية التأخير يعتبر استثناء من القواعد العامة فهو يطبق في أضيق الحدود، ومنه لا يمكن للناقل الاستفادة من شرط الإعفاء من المسؤولية حالة التأخير في توصيل البضاعة إذا كان هذا التأخير ناتج عن تجاوز الوقت المحدد للنقل بل عن التأخير في استلام البضاعة من المرسل. كذلك لا يمكن للناقل الاستفادة من شرط الإعفاء من مسؤولية التأخير في حالة وصول ذلك إلى عدم تنفيذ عقد النقل.

إن الإعفاء من المسؤولية هذا إما أن يكون كلياً بحيث لا يدفع الناقل شيئاً إلى المرسل أو المرسل إليه كتعويض عن الضرر الذي لحق بأحدهما أو بهما معا نتيجة التأخير، وإما أن يكون جزئياً، بحيث يتم الاتفاق على مبلغ محدد يمثل جزءاً من التعويض الواجب دفعه في حالة التأخير. نصت المادة 52/ 02 من ق.ت.ج "فيما عدى حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل، عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه:

2- إعفائه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير.

هنا أجاز المشرع الجزائري للناقل إعفائه كلياً أو جزئياً عن تأخير وصول الأشياء محل النقل، بمعنى أن الناقل يحق له ليس فقط تحديد مسؤوليته عن التأخير بل أيضاً الإعفاء من هذه المسؤولية.

المغاير في الحكم في حالة التأخير تجد سندها في أن المشرع قدر أنه قد لا يكون للتأخير في إيصال البضاعة محل النقل أهمية بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه، بمعنى ألا يحتل الوقت عنصراً أساسياً في التزاماته، فيقبل مبدأ الإعفاء من المسؤولية عن التأخير، وذلك على خلاف حالة الهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف والذي تضيع فيه المنفعة كلية على المرسل أو المرسل إليه سواء عن جميع الأشياء أو الجزء الذي لحقه الهلاك أو التلف.

إلا أنه بالنسبة إلى شكلية الشرط فإن المشرع التجاري المصري في المادة 03/246¹، كان أكثر دقة وتفصيل فيه، إذ اشترط أن يكون شرط الإعفاء الكلي من مسؤولية التأخير أن يرد هذا الشرط كتابة في وثيقة النقل والا اعتبر كأن لم يكن، بمعنى أن هذا الشرط إذا أدرج في ورقة مستقلة انعدم أثره في هذا الخصوص.

إذا كان عقد النقل محررا في نماذج مطبوعة كما هي العادة في نماذج عقود النقل للشركات المتخصصة والمحتكرة، اشترط المشرع المصري أن يكون هذا الشرط واضحا ومكتوبا بكيفية وطريقة تسترعي الانتباه، كأن يوضع الشرط بطريقة أوضح من باقي كتابات نموذج النقل، أو يكتب بلون متميز أو بوضع الشرط داخل إطار محدّد، وإذا لم يتم كتابة الشرط بهذه الطريقة الواضحة اعتبر كأن لم يكن ودون أعمال حكمه.

غني عن البيان أنه لا أعمال لشرط الإعفاء من المسؤولية عن التأخير إذا ثبت صدور غش أو خطأ من الناقل أو من أحد تابعيه².

صفوت القول أنه لكي يعتبر شرط الإعفاء من المسؤولية عن التأخير صحيحا لا بد من توفره على شروط (الفقرة الأولى)، كما أنه لهذا الشرط مزايا ومساوئ (الفقرة الثانية) نوردها فيما يلي:

الفقرة الأولى:

شروط صحة الإعفاء من مسؤولية التأخير في إيصال البضاعة

يشترط لصحة التمسك بشرط الإعفاء من المسؤولية عن التأخير في إيصال البضاعة شروط لازمة، أولها أن يكون هذا الشرط مكتوبا، وثانيها أن يكون مبلغا إلى المرسل أو عالما به، وثالثا أن يرد هذا الشرط عن ضرر التأخير لا غير، وأخيرا ألا يكون مخالفا للنظام العام كل هذا تفصل فيه فيما يلي:

¹ نصت المادة 03/246 من قانون التجارة المصري الجديد على أنه "ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها مكتوبا في وثيقة نقل وإلا اعتبر كأن لم يكن، وإذا كان عقد النقل محررا على نماذج مطبوعة، وجب أن يكون الشرط واضحا ومكتوبا بكيفية تسترعي الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن".

² سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 544.

أولاً: أن يكون الشرط مكتوباً

يشترط في شرط الإعفاء من المسؤولية أن يكون مكتوباً في سند النقل ذاته، ولا يجوز أن يكون هذا الشرط في غير سند النقل أو بورقة ملحقة، لأن المرسل لا يوقع إقرار بالموافقة على هذا الشرط ولم يشترط القانون ذلك بل اشترط القانون أن يكون الشرط مثبتاً في سند النقل، ولا يمكن التوسع في تفسير هذا الشرط لأنه من ضمن الاستثناء الذي يعني من المسؤولية، إضافة إلى ذلك فإن هذه الورقة إذا كانت مستقلة عن سند النقل وترسل إلى المرسل أو تسلم له، فكيف يمكن معرفة موافقته على هذا الشرط.

ثانياً: أن يكون الشرط مبلغاً إلى المرسل

لم يشترط القانون موافقة المرسل الصريحة لشرط الإعفاء من مسؤولية التأخير، وإنما فقط تبليغه بهذا الشرط، وبما أن تبليغ المرسل بهذا الشرط مع عدم اعتراضه على هذا الشرط يعني موافقته عليه، لذا تعد موافقة منه على هذا الشرط وليس تبليغاً فقط، لا سيما وأن القبول هو أحد شروط الانعقاد، ولكن إذا اعترض المرسل على هذا الشرط فلا يعتد به، لأن الاعتراض ينفي القبول¹.

ثالثاً: أن يرد شرط الإعفاء على ضرر التأخير

يجوز الاتفاق على الإعفاء من الأضرار الناتجة عن التأخير في إيصال البضاعة سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة، فطالما يوجد اتفاق يعني الناقل من ضرر التأخير فإنه يعفى من كل أثر ينتج عن ذلك.

رابعاً: ألا يكون الشرط مخالف للقانون والنظام العام

يقصد بالنظام العام تلك القواعد القانونية التي يقصد بها تحقيق مصلحة عامة سياسية أو اجتماعية أو اقتصادية، وتتعلق بنظام المجتمع الأعلى وتعلو على مصلحة الأفراد وذلك لضمان التعايش والسلم المدني²، ومنه فإذا كان شرط الإعفاء مخالفاً للنظام العام والآداب بطل الشرط وبقي العقد صحيحاً.

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 282.

² علي فيلاي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، الطبعة الثالثة، موفم للنشر، 2013، ص 279.

خامسا: ألا يكون الضرر ناتج عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم

إن الخطأ العمدي يدل على سوء نية الناقل أو تابعيه بصورة قطعية لا تحتاج إلى إثبات، كتفضيل بضاعة أخرى على بضاعة المرسل، فأدى هذا التفضيل إلى تأخير بضاعته، أو سرقة البضاعة من قبل تابعي الناقل.

والخطأ الجسيم هو الخطأ الذي لا يخطئ به عادة الناقل العادي، كعدم غلق أبواب الشاحنة أو إرسال البضاعة إلى غير المرسل أو إلى غير المكان المتفق عليه دون سبب¹.

الفقرة الثانية:

مزاييا ومساوي شرط الإعفاء من المسؤولية في تأخير إيصال البضاعة

تتميز اتفاقات الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للبضائع بمزاييا(أولا)، كما تلحقها بعض العيوب خاصة في ظل احتكار خدمات النقل البري للبضائع من طرف شركات متخصصة ومنفردة في نوع النقل(ثانيا) وهو ما نتناو لها فيما يلي:

أولاً: مزاييا شرط الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للبضائع عن التأخير

يخفف شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية في عقد النقل البري فيما يخص حالة التأخير من وطأة المسؤولية واشتدادها على الناقل في ظل التطورات الحديثة وفي العلاقات الاقتصادية بين الناس.

إن تشابك سبل الحياة في الجماعات الحديثة، وضخامة الوسائل المستخدمة في مختلف نواحي النشاط والسرعة التي يتسم بها قضاء الحاجات فيها، ونمو العلاقات الاجتماعية والاقتصادية بين الناس، أدى إلى اتساع مسؤولية الأفراد واشتداد وطئها عليهم، فإن هؤلاء الأفراد قد بذلوا جهدهم في التخلص من المسؤوليات التي تهددهم، أو على الأقل في تخفيف آثارها على ذمتهم المالية، تارة بجذف التزام ناشئ عن العقد أو بتخفيفه، أو اتفاقات تتعلق بهذه المسؤولية منها جواز الاتفاق على الإعفاء من مسؤولية التأخير في توصيل البضاعة.

هذا الاتفاق في مجال النقل البري للبضائع لا يخلوا من فائدته في الوقت الحاضر في رفع وجه التهديد وعرقلة روح الاقدام عند الناقلين في ممارسة هذا النشاط، وتمهيدا للطريق أمام

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 285.

المشروعات الحديثة التي تعود بالنفع على الجماعة، ويقوم فضلا على ذلك على مبدأ سلطان الإرادة، فلا شك أن الأفراد يدركون حقيقة مصالحهم، وهم أقدر على تنظيم علاقاتهم، وقد يرى الدائن أن مصلحته في قبول بند برفع مسؤولية المدين، إذا كان ما يحصل عليه في مقابل الرضاء به، يفوق في نظره الضرر الذي يحتمل أن ينجم عنه¹.

ثانيا: مساوى شرط الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للبضائع عن التأخير

لا شك أن اتفاقات الإعفاء من المسؤولية في دائرة العلاقات العقدية، تبدو وصفا مخالفا لطبيعة الأشياء، لأن فكرة الالتزام المدني تقوم على امكان تنفيذه جبرا على المدين، بحيث يعد في فقه القانون الخاص أنه اذا استحال عليه الوفاء عينا بما التزم به دون سبب أجنبي، حكم عليه لعدم الوفاء به بتعويض فيعد تنفيذ بمقابل، في حين أن تلك الاتفاقات تسقط حق الدائن في التعويض عن الاخلال بالالتزام، أو بعبارة أخرى في التنفيذ بمقابل، وتجزئ للمدين أن يتخلص من المسؤولية التي تنشأ عن هذا الاخلال، فيصبح هذا الأخير ملتزما بأداء أو بعمل أو بامتناع، ولكنه في نفس الوقت غير مسؤول عن عدم الوفاء بالتزامه، فلا يدفع تعويضا بمقابل أداء أو العمل أو الامتناع الذي استحال عليه تنفيذه بسبب اتفاق الإعفاء، يظهر لأول وهلة أن فكرة الالتزام المدني تتنافى مع هذا الوضع البسيط بين قيام الالتزام وبراءة الذمة، إما أن يكون الشخص ملتزما فيمكن جبره على الوفاء عينا أو بمقابل بما التزم به، وإما أن يكون غير ملتزم فلا تتعلق بذمته مسؤولية ما، ولكن شرط الإعفاء من مسؤولية التأخير في عقد النقل تقيد هذا الوضع البسيط، فيكون فيه الناقل ملتزما ولا يكون في الوقت ذاته مسؤولا أمام المرسل أو المرسل إليه عن عدم الوفاء بالتزامه بنقل البضاعة في الوقت المحدد أو المعين في وثيقة النقل، ولا يتسنى من ثم لهذا الأخير أن يطالبه بالتعويض عن الاخلال به².

من الناحية الاجتماعية تعتبر شروط الإعفاء من المسؤولية مدخلا يشجع على إساءة استعمال الحرية التعاقدية، وتؤدي إلى تشجيع الناقل على الإهمال وعلى عدم التحفظ والعمل دون تقدير لما يمكن أن يترتب من جراه من ضرر، لأنه لن يسأل عن عدم تنفيذ الالتزام مما لا يضر بالمرسل أو المرسل إليه فقط وإنما بالمصلحة العامة، خاصة في ظل ظهور قوى اقتصادية متحكمة

¹ ناصر متعب بنيه الخريجين، الاتفاق على الإعفاء من التعويض في القانون المدني الكويتي، دراسة مقارنة مع القانون الأردني، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرط الأوسط، 2010، ص 54.

² زكي محمود جمال الدين، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مطبعة جامعة القاهرة، 1990، ص 42.

في وسائل وخطوط النقل المنتظمة، أين لا يمكن للمرسل أو المرسل إليه أحيانا باب التفاوض والاختيار الحر للمتعامل.¹

¹ ناصر متعب بنيه الخريجينج، المرجع السابق، ص 55.

المبحث الثاني:

تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

لما كانت مسؤولية الناقل البري للبضائع مرهقة، لا سيما أنه يقع على عاتقه الجانب الأكبر من عبء الإثبات كما سبق توضيحه، وعبء الإثبات هو من يحدد من يلتزم أخيرا بالتعويض في أغلب الحالات، لذلك ظهرت من وقت طويل دعوات إلى إدراج حدود قانونية لتخفيف مسؤولية الناقلين حفاظا على مشروعهم التجاري، وذلك بوضع حد قانوني أقصى حالة الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أو التأخير في توصيلها، فإلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في ذلك؟ وما هو موقف الاتفاقيات الدولية للنقل البري للبضائع من ذلك.

من جهة أخرى جرى العمل أن يدرج الناقل البري للبضائع في عقد أو وثيقة النقل شرط تحديد المسؤولية *clause limitative de responsabilité*، بمقتضاه لا يكون الناقل مسؤولا عن تعويض الهلاك أو التلف أو التأخير إلا في حدود مبلغ جزافي *forfait* مهما بلغت قيمة الضرر، بحيث يعتبر هذا المبلغ الحد الأقصى لمسؤولية الناقل *plafond de responsabilité*، فإذا تضمن العقد أو وثيقة النقل اتفاق الناقل والمرسل على التزام بتعويض مقداره 1000 دج في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، فإنه لا يلتزم سوى بهذا التعويض المحدد قبلا *à l'avance* ولو بلغت قيمة الضرر 1500 دج مثلا، و بذلك يؤدي هذا الشرط إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إعفاء جزئيا¹، وعليه نتناول التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون والاتفاقيات الدولية (المطلب الأول)، والتحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون والاتفاقيات الدولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

لا يوجد في نصوص القانون التجاري الجزائري المتعلقة بعد النقل الأشياء ما يدل على حق الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل الاستفادة من الحدود القانونية للمسؤولية بموجب القانون، إلا أنه سمح بإدراج شروط اتفاقية في عقد النقل وهو الحكم الذي تضمنته المادة 52 من ق.ت.ج،

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص 346.

أو عقد الوكالة بالعمولة للنقل¹ يحد بمقتضاها مبلغ التعويض الواجب دفعه حالة هلاك أو تلف البضائع أو حالة التأخير في تسليمها، ما عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم (الفرع الأول).
إلا أن الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل البري للبضائع وضعت حد أقصى للتعويض الواجب دفعه للمضرور في حالة اصابة البضائع بضرر أو التأخير في وصولها وهذا تماشيا مع التطور الذي عرفه عقد النقل البري الدولي للبضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

التحديد القانوني للمسؤولية في التشريع

بعد دراسة النصوص القانونية المنظمة لعقد النقل البري في الجزائر لم نجد ما يدل على حق الناقل البري في الاستفادة من حد أعلى للمسؤولية بموجب القانون، مما يعتبر فراغا تشريعا يهدر حق الناقل في حماية مشروعته التجاري، ومن جهة أخرى يعزز استفادة الشاحنين من خدمات الناقل البري بكل أرياحية وامتنياز.

إلا أن المشرع وإن لم يحدد الحد الأقصى للتعويض أي حدود المسؤولية من حيث آثارها، إلا أنه قد أحاط مسؤولية الناقل البري بمجموعة من القواعد القانونية المحددة لإطار مسؤوليته، منها النطاق الزمني والمادي والشخصي، وهي المسائل التي تم التعرض لها بإسهاب ضمن الفصل الأول من الباب الأول للأطروحة الحالية، وإن كان هذا القصور من جانب التشريع الجزائري، فإن هناك من التشريعات من اعتمدت تضمين نصوصها الداخلية حدود قصوى لمسؤولية الناقل البري منها على سبيل المثال التشريع الأردني.

إن الحديث عن مبدأ تحديد المسؤولية بحق أقصى بدأ في مجال النقل البحري، وقد تم الأخذ به في النقل البري والجوي، باعتبار أنه وبعد حرمان الناقل من شروط الإعفاء فلا بد من أن يتم تحديد المسؤولية، بحيث لا يستغرق تعويض الشاحن أو المرسل إليه ناقلة التي يستثمر بها كل ما يملك.

أسوة بتحديد مسؤولية الناقل البحري، فقد أخذ قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 الأردني، مبدأ تحديد الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البري، فجاء في المادة 31 من القانون ما

¹ المادة 59 من القانون التجاري الجزائري التي تنص على أنه " يجوز للوكيل بالعمولة، استنادا لإشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للموكل، وفيما عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بذاته أو مستخدمه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير، أن يشترط إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية".

يلي "إذا وقع هلاك في البضاعة هي تحت يد الناقل أو لحقها تلف جزئي أو كلي أو جرى تأخر في إيصالها، في هذه الحالات تتحدد مسؤولية الناقل بحد أعلى للتعويض عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المتضررة أو عن كل يوم في حال تأخر إيصالها، ويتم تحديد الحد الأعلى للمسؤولية بموجب نظام يصدر لهذه الغاية".

صدر نظام الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل استنادا لقانون نقل البضائع على الطرق الأردني¹، والجدير بالذكر أن مبدأ تحديد المسؤولية من الخسارة يشمل كل حالات الخسارة سواء كان ذلك هلاك كامل، أم تلف كلي، أم جزئي، أم ضرر ناتج عن التأخير في التسليم، وستتناول نظام الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل طبقا للنظام رقم 09 لسنة 2014 (الفقرة الأولى) وثم ننتقل بعد ذلك إلى دراسة تقدير التعويض (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى:

نظام الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل البري رقم 09 لسنة 2014

سندا للمادة 1/31 من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 وتعديلاته، فقد أصدر المشرع الأردني النظام رقم 9 لسنة 2014، يحدد بموجبه الحد الأعلى للتعويض الذي يلتزم به الناقل البري عند وقوع خسارة، بحيث لا تتعداه مهما كانت حجم الخسارة، وقد جاء بالمادة 03 من النظام الجديد ما يلي " إذا وقع الهلاك في البضاعة وهي تحت يد الناقل أو لحقها تلف جزئي أو كلي وكانت قيمة البضاعة غير مبينة في وثيقة النقل، يتم تقدير التعويض على أساس قيمة البضاعة الحقيقية في مكان الوصول وزمانه، أما إذا كانت البضاعة غير مبينة في مستند الشحن، فإن قيمة التعويض لا تتجاوز عن هلاك البضاعة أو تلفها جزئيا أو كليا مبلغ يعادل (دينار واحد عن كل كيلوغرام) من إجمالي وزن البضاعة الهالكة أو التالفة "

لم يكتف المشرع بتحديد التعويض بحد أعلى في حالة وقوع الضرر على شكل هلاك كلي أو جزئي للبضاعة، بل حدد الحد الأعلى للتعويض في حالة التأخير فقد تضمنت المادة 03 فقرة ب أن الناقل لا يلتزم في حال وقوع الضرر نتيجة التأخير في إيصال البضاعة إلا بمبلغ 25 (خمسة وعشرون) فلسا عن كل كيلوغرام من إجمالي وزن البضاعة التي تأخر الناقل في إيصالها، وعلى ألا تزيد عن مثلي أجره النقل المتفق عليها.

¹ محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 261.

إلا أن تحديد المسؤولية الذي يسجل لمصلحة الناقل، لا يمكن الاستفادة منه إذا ثبت أن الخسارة أو التلف أو الضرر أو التأخير في تسليم البضاعة كان بسبب فعل من أفعال التقصير المقصود.

على ضوء صدور نظام الحد الأعلى للتعويض هذا، فإن تحديد مسؤولية الناقل البري بدينار واحد أردني لكل كيلوغرام فيه إجحاف كبير للشاحن أو المرسل إليه، حيث أن هذا المبلغ متواضع خاصة بعد انخفاض قيمة النقد مقارنة مع قيمة البضاعة المنقولة، مما قد يغري بعض الناقلين للتصرف في البضاعة أو الإهمال في نقلها ودفع قيمة التعويض بمقدار دينار واحد لكل كيلوغرام¹.

الفقرة الثانية:

تقدير التعويض

إذا ثبت مسؤولية الناقل فيلزم بالتعويض، وقد أحال قانون نقل البضائع الأردني هذه المهمة لنظام يصدر لهذه الغاية، إلا أنه وبغياب هذا النظام فإن تقدير التعويض يرجع إلى القواعد العامة وفي حالة هلاك أو تلف البضاعة بصورة كلية أو جزئية دون أن تكون قيمتها مبينة في وثيقة النقل، فقد جاءت المادة 23 من قانون نقل البضائع لتنص على تقدير التعويض على أساس قيمتها الحقيقية في مكان الوصول وزمانه.

إلا أن ذلك لا ينطبق إذا كانت البضاعة المنقولة نقلت وبناء على تصريح من الشاحن بأنها بضاعة عادية، وتبين بعد وصولها متضررة بأنها بضاعة ثمينة ولم تكن مكشوفة للناقل لوجودها داخل طرود مغلقة أو حاوية، في هذه الحالة فإن مسؤولية الناقل تقدر على أساس الضرر الممكن توقعه عند التعاقد، وكل ذلك ما لم يرتكب الشاحن غشاً أو خطأ جسيم.

أما في حالة التأخير في وصول البضاعة، فإن التعويض يشمل قيمة الضرر الذي لحق البضاعة بالإضافة إلى التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمرسل إليه الناتجة عن التأخير، بما في ذلك انخفاض الأسعار وفوات المواسم أو المنفعة، ومثال ذلك التعاقد على إيصال شحنة من الصحف اليومية

¹ محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 262.

على الساعة الثامنة صباحا، إلا أن الناقل تأخر بإيصالها حتى الساعة الثامنة مساء مما فوت إمكانية الانتفاع بها¹.

الفرع الثاني:

التحديد القانوني للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية

إن دراسة مسألة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع تختلف باختلاف شكل وعمليات نقل البضائع، فأحيانا يتم نقل البضائع عبر واسطة واحدة (الفقرة الأولى)، وأحيانا أخرى يتم النقل في إطار نقل دولي متعدد الوسائط (الفقرة الثانية) وهو ما نتناوله فيما يلي:

الفقرة الأولى:

الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البري للبضائع في معاهدات النقل أحادي الوسطة

نظمت معاهدات النقل الدولي البري للبضائع مسألة تحديد مسؤولية الناقل في حالة الهلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها وذلك من خلال المعاهدة الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر جنيف (CMR) لسنة 1956² (أولا)، وكذا الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية COTIF-CIM بتاريخ 09 ماي 1980³ (ثانيا).

أولا: حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع على ضوء اتفاقية CMR:

كان الهدف من إبرام اتفاقية CMR هو وضع شروط نموذجية (STANDAR) لعقد نقل دولي للبضائع بطريق البر، مع توجيه الاهتمام بشكل خاص إلى القواعد المتعلقة بمسئوليات الناقل وإلى أحكام مسؤولية الناقل، في ظل هذا العقد تم توقيع الاتفاقية بجنيف يوم 19 مايو 1956، ودخلت حيز النفاذ في 02 يوليو 1961 بعد استكمال النصاب القانوني المقرر لنفاذها بتصديق خمس (05) دول عليها، وقد نجحت الاتفاقية في تحقيق سهولة وانسيابية عمليات النقل البري بين الدول المنضمة إليها، مع تقليل حجم المطالبات وخفض تكلفة أقساط التأمين، كما ساهمت

¹ محمود محمد عبابنة، المرجع نفسه، ص 263.

² وهي اختصار باللغة الإنجليزية ل (convention on the contract for the international carriage of goods by road)

³ تم التوقيع على هذه الاتفاقية سنة 1980 في برن، ودخلت حيز التنفيذ اعتبارا من 01 ماي 1985 وذلك بعد إبرام اتفاقية (CIM) الدولية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بواسطة السكك الحديدية الموقع عليها في برن بتاريخ 07 فبراير 1970، وقد صادقة عليها الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991، ج. ر رقم 38 لسنة 14 أوت 1991.

في العمل على تطوير حركة نقل البضائع، وقبل الشروع في تناول تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع في اتفاقية CMR لا بد من التعرّيج على نطاق تطبيق هذه الاتفاقية.

أ: نطاق تطبيق اتفاقية CMR

تنطبق أحكام الاتفاقية حسب نص المادة الأولى منها، على كل عقد لنقل البضائع برا على الشاحنات (VHICULE) نظير أجرة متفق عليها، وذلك إذا كان المحل الذي أخذت فيه البضاعة والمحل المخصص لتسليمها يقعان في دولتين مختلفتين، بشرط أن تكون إحدى هاتين الدولتين على الأقل طرفا متعاقدًا بالاتفاقية بصرف النظر عن محل إقامة وجنسية الطرفين. يستفاد من ذلك أن نطاق تطبيق الاتفاقية قاصر على العلاقات الدولية أو النقل البري الدولي للبضائع، أما النقل البري الداخلي فيسري عليه القانون الداخلي، وبذلك أخذت الاتفاقية بضابط مادي كشرط لسريان أحكامها وهو دولية النقل، كما حرصت الاتفاقية على استبعاد عنصر جنسية أو محل إقامة الطرفين المتعاقدين¹.

وعليه يشمل النطاق الزمني لتطبيق هذه الاتفاقية المدة من وقت تكفل الناقل بالبضاعة بتمام تسليمها من المرسل إلى الوقت الذي يسلمها فيه إلى المرسل إليه هو ما أشارت إليه المادة 17 فقرة 1 من إتفاقية CMR²، ومن ناحية أخرى يمكن أن تنطبق أحكام الاتفاقية لكي تشمل مراحل أخرى من النقل ليست برية، وهو ما أكدته المادة الثانية فقرة أولى من إتفاقية CMR كقاعدة عامة³، وهي حالة نقل الشاحنة التي تحمل البضاعة خلال مرحلة النقل البري الأصلية

¹ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 309.

² Article 17 -01 du Cmr (Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit Entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison).

³ Article 02 -01 du Cmr (Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention,

عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو الجو شريطة أن تبقى على ظهر الشاحنة وألا تفرغ منها في أي مرحلة من مراحل النقل.

غير أن الفقرة الثانية من المادة الثانية من الاتفاقية وضعت استثناء على القاعدة العامة السابقة، وقررت عدم سريان أحكام الاتفاقية على مسؤولية الناقل البري وإنما يخضع للقانون الوطني أو أحكام الاتفاقية الدولية الواجبة التطبيق، على المرحلة التي وقع فيها هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها إذا توفرت إحدى الظروف الثلاث:

- إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير وقع أثناء النقل بوسائل أخرى غير برية¹.
- ألا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث نتيجة فعل أو امتناع من جانب الناقل البري.
- أن يرجع الهلاك أو التلف أو التأخير إلى أسباب لا يمكن حدوثها إلا بمناسبة وأثناء نقل في مرحلة أخرى غير برية.

أما فيما يتعلق بمدى انطباق الاتفاقية على النقل البري بالحاويات، فنصوص الاتفاقية تنطبق بصريح العبارة على النقل البري بالشاحنات، ومصطلح الشاحنات يشمل الشاحنات الآلية

mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non Routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la Loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention).

¹ هذه المناسبة نسوق حكما أصدره القاضي الإنجليزي (Mr. Justice Neill in the Queen's Bench Division) في شأن الدعوى التي أقامتها شركة (Thermo Engainées Ltd) مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بماكينة (Heat exchanger) المملوكة لها ، وذلك أثناء نقلها بواسطة شركة النقل البري (Ferry masters Ltd) من مدينة ألبورن في إنجلترا إلى مدينة كوبنهاجن في الدانمارك، وقد شملت الرحلة نقل بري ثم نقل بحري، واتفق الشاحن والناقل على خضوع النقل لأحكام اتفاقية CMR وتمت الرحلة البرية على أحسن وجه ، وعند الوصول إلى رصيف الميناء وابتداء الخط البحري الذي تم الاتفاق مع الناقل البري لإتمام الرحلة نيابة عنه ، وعند اجتياز الماكينة الجسر الموصل بين الرصيف والعبارة وشرعت في الدخول إلى العنبر السفلي بما اصطدم الجزء العلوي من الماكينة بحافة بوابة العبارة ، فأصبحت الماكينة بتلفيات جسيمة ، وعند وصول العبارة إلى كوبنهاجن رفض المرسل إليهم استلام الماكينة بعد إثبات حالتها ، وعليه قامت الشركة المالكة باستعادة الماكينة مرة أخرى إلى مقرها ، ثم أقامت دعوى ضد الناقل لمطالبته بالتعويض عما لحقها من خسارة تقدر ب 17887 جنيه إسترليني.

وقد حكم بأن مسؤولية الناقل البري عن تلف الماكينة تتحدد طبقا لاتفاقية سندات الشحن لسنة 1924، ذلك أن التلف الذي حدث للماكينة كان على العبارة أي أثناء الرحلة البحرية، وطبقا للمادة الثانية الفقرة أ من CMR يتعين تطبيق اتفاقية أحكام النقل البحري وليس CMR.

والشاحنات المفصلية ولكنه لا يشمل الحاويات، وباعتبار أن الحاوية القياسية تعتبر في الواقع من البضائع ولا يصدق عليها وصف الشاحنة، فإنه لا تنطبق عليها أحكام الاتفاقية. إلا أنه إذا جرى تحميل الحاوية على شاحنة وبقيت على ذلك الحال على العجلات طوال مراحل الرحلة فلا شك في سريان أحكام الاتفاقية عليها، إلا أنه بالرغم من هذا فإن هذه الاتفاقية أخذت بمبدأ حرية الإرادة التعاقدية، فأجازت لذوي الشأن الحق في الاتفاق على إخضاع عقد النقل لأحكام اتفاقية النقل البري على الرغم من عدم خضوعه بحسب الأصل لأحكامها¹.

ب: حدود مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CMR

حددت اتفاقية النقل البري للبضائع عبر الطرق CMR حدود قصوى للتعويض سواء حالة تلف البضاعة أو خسارتها (1)، وكذا حالة التأخير في تسليمها (2)، إلا أنه قد يقع أحيانا التمسك بهذه الحدود تحت طائلة السقوط (3) وهو ما نعالجه فيما يلي:

1: الحد الأقصى للتعويض في حالة تلف أو خسارة البضاعة محل النقل

أقرت الاتفاقية الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر جنيف 1956 في نسختها الأولى قبل تعديلها بموجب بروتوكول 1978 بوضع حد قانوني لمسؤولية الناقل في حالة ثبوت التلف أو الخسارة التي تصيب البضائع محل النقل بحد أقصى قدره 25 فرنكا ذهبيا لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي، والفرنك المقصود هنا هو فرنك الذهب الذي يزن 31/10 غرام من عيار 0,900، وهذا ما نصت عليه المادة 23 فقرة ثالثة من اتفاقية CMR².

ويحسب التعويض على أساس قيمة البضاعة المضرورة في وقت ومكان دخولها في حراسة الناقل حسب المادة 23 فقرة أولى من الاتفاقية³، فتقدر القيمة على أساس سعر السوق فإن لم

¹ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 313.

² Article 23 -03 du Cmr (Toutefois, L'indemnité ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc – or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900).

³ Article 23 -01 du Cmr (Quand en vertu des dispositions de la présente convention, une indemnité pour perte total ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge).

يوجد، فتقدر على أساس القيمة المعتادة لسلعة من ذات النوع والصنف وهو ما نصت عليه المادة 23 فقرة ثانية¹ من الاتفاقية.

إلا أنه بعد بروتوكول 05 جويلية 1978 المعدل لاتفاقية CMR والذي قضى في المادة 02 منه بتعديل المادة 23 من الاتفاقية أين تم استبدال الفقرة الثالثة منها بالنص التالي " بيد أن التعويض لن يتجاوز 8.33 وحدة حسابية لكل كيلوغرام ناقص في الوزن الإجمالي، كما أضيفت الفقرات 07-08-09- في نهاية هذه المادة.

من هنا يلاحظ أن اتفاقية CMR بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 عدلت الحد الأقصى للتعويض واستبدلت الفرنك الذهبي بوحدة السحب الخاصة (DTS)، فتحددت مسؤولية الناقل بحد أقصى مقداره 8.33 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة أو المتضررة، إلا إذا كانت قيمة البضائع مدونة في وثيقة النقل، ففي هذه الحالة تحل القيمة المعلنة محل الحد المقدر².

عرّف البروتوكول المعدل لاتفاقية CMR وحدة السحب الخاصة الفقرة السابعة من المادة 23 بأنها " الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص وفقا لما هو محدد من قبل صندوق النقد الدولي، فيحول المبلغ المشار إليه في الفقرة الثالثة من هذه المادة إلى العملة الوطنية للدولة التي تتبع لها المحكمة النازرة في القضية على أساس قيمة تلك العملة بتاريخ صدور الحكم، أو بالتاريخ المتفق عليه من قبل الفرقاء حسب قيمة العملة الوطنية وفقا لحق السحب الخاص لدولة عضو في الصندوق الدولي، أما قيمة العملة الوطنية وفقا لحق السحب الخاص لدولة غير عضو في صندوق النقد الدولي فتحسب بطريقة محددة من قبل تلك الدولة وفقا لقوانينها.

إلا أنه في حالة ما إذا كانت الدولة غير عضو في صندوق النقد الدولي ولا تسمح لها قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة السابعة من المادة 23 من اتفاقية CMR، فإنه يجوز لها عند الإقرار أو الدخول بملحق CMR أن تعلن بأن حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الثالثة المادة 23

¹ Article 23 -02 du Cmr (La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité).

² قماز ليلي الدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2014/2013، ص 397.

التي تطبق في أراضيها ستكون 25 وحدة نقدية والتي تساوي نسبة 10/31 غرام من الذهب المسكوك، والتي تحول بعد ذلك إلى العملة الوطنية وفقا لقوانين الدولة المعنية وهو ما تضمنته الفقرة الثامنة من المادة 02 من البروتوكول المعدل لاتفاقية CMR.

ويتم الحساب المشار إليه في العبارة الأخيرة من الفقرة السابعة والتحويل المشار إليه في الفقرة الثامنة من المادة 23 من اتفاقية CMR بطريقة يعبر فيها بالعملة الوطنية للدولة بقدر الإمكان عن نفس القيمة الحقيقية للمبلغ المشار إليه في الفقرة الثالثة من المادة 23 كما هو معبر عنه في هذه الأخيرة بالوحدات الحسابية، وعلى الدول المعنية بهذه الحالات تبليغ الأمين العام للأمم المتحدة عن طريقة الاحتساب عند إيداع الوثيقة المشار إليها في المادة 03 من ملحق CMR أو عند وقوع تغيير في أي منهما.

بالإضافة إلى التعويض المستحق عن التلف أو الخسارة يلتزم الناقل بإعادة أجرة النقل والرسوم الجمركية، وأية مصاريف أخرى تكون قد أنفقت بمناسبة النقل إلى المرسل كاملة، إذا كانت الخسارة كلية، أو بالتناسب إذا كانت الخسارة جزئية وهو ما نصت عليه المادة 23 فقرة رابعة¹ من اتفاقية CMR.

2: الحد الأقصى للتعويض في حالة تأخير في تسليم البضاعة محل النقل

في حالة التأخير في تسليم البضاعة محل عقد النقل البري الدولي ، تتحدد مسؤولية الناقل بمقدار أجرة النقل فلا يتجاوز التعويض أجرة النقل الكلية، وهذا يعني أنه إذا تم النقل بعدة مركبات طريقية أين وصل بعضها في الميعاد المحدد وتأخرت مركبات أخرى، فإن مبلغ التعويض يقدر في حدود أجرة خدمة النقل المقدمة من قبل كل المركبات وليست المتأخرة منها فقط²، ولا يستحق التعويض عن التأخير في تسليم البضاعة إلا إذا استطاع المرسل أو المرسل إليه إثبات الخسارة الحاصلة نتيجة لذلك التأخير، وفي هذه الحالة يحدد التعويض بمقدار الضرر الحاصل وبما

¹ Article 23 - 04 du CMR (Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle ; d'autres dommages – intérêt ne sont pas dus).

² قماز ليلي الدياز، المرجع السابق، ص 386.

لا يتجاوز مجموع أجرة النقل¹، وهو الحكم الذي تضمنته المادة 23 فقرة خامسة من الاتفاقية².

هذا وتجزئ اتفاقية CMR تعويضا أعلى من التعويض المحدد قانونا، وذلك إذا جاوز الضرر قيمة الحد القانوني وكان المرسل قد أعلن قيمة البضاعة وأدرجها في تذكرت النقل، إلا أنه للناقل عندئذ أن يُحصّل مبلغا إضافيا مقابل التزامه بالتعويض الكامل في حدود القيمة المعلنة.

3: سقوط الحق في التمسك بالحدود القانونية الواردة في اتفاقية CMR:

إن التحديد القانوني للمسؤولية الذي يستفيد منه الناقل بمناسبة خضوع عقد النقل البري لاتفاقية CMR قد يسقط حالة ما إذا نشأ الهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة بسبب سوء السلوك الارادي من الناقل أو من وكلاءه أو تابعيه أثناء تأدية وظائفهم، وهو الحكم الذي تضمنته المادة 29 من الاتفاقية³، وقد حكم القضاء الإنجليزي في قضية تصادم بين شاحنتين، بأن سائق احدي الشاحنتين المتصادمتين كان قد تجاوز بشكل جسيم " التعليمات الخاصة بعدد ساعات تشغيل السائقين الصادرة عن الجماعة الأوروبية " مما يرجح معه غلبة النوم على السائق، واعتبر القاضي هذا التصرف من قبيل سوء السلوك الارادي الذي يجرم الناقل من الحق في التمسك بالحدود القانونية لمسؤوليته طبقا لاتفاقية CMR⁴.

ثانيا: نطاق مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CIM – COTIF وحدودها

تعد الاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية للبضائع من أوائل اتفاقيات النقل التي ظهرت إلى حيز الوجود، ويرجع تاريخ ظهور الصورة الأولى لهذه الاتفاقية إلى عام 1893

¹ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 317.

² Article 23 - 05 du CMR (En cas de retard, si l'ayant droit prouvé qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport).

³ Article 29 du CMR (1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol

2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1).

⁴ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 318.

وكانت تعرف آنذاك باسم CIM، الأمر الذي يبرز مدى الاهتمام المبكر للدول الأوروبية بالنقل الدولي بالسكك الحديدية للبضائع، وقد خضعت هذه الاتفاقية لتعديلات عديدة لكي تلائم الحاجات المتطورة للدول المتعاقدة، إلى أن استقرت في صورتها المعروفة باسم (COTIF1980) ¹ المعدلة بروتوكول 03 يونيو سنة 1999 ²، وكذا الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية (COTIF-CIM) برن بتاريخ 07 فيفري 1970 ³.

أ: نطاق تطبيق اتفاقية CIM – COTIF

تنص المادة الأولى من الاتفاقية على انطباق أحكامها على نقل البضائع بموجب تذكرة نقل بالسكك الحديدية يتم إصدارها بغرض نقل تلك البضائع على أراضي تابعة لدولتين اثنتين على الأقل من الدول المتعاقدة، بشرط أن يقتصر النقل على الخطوط الحديدية المبينة في القائمة الخاصة طبقاً لنص المادة 59 من الاتفاقية.

كما هو الحال في اتفاقية CMR يجوز بسط أحكام اتفاقية COTIF لتغطي وسائل نقل أخرى غير السكك الحديدية، وهو الحكم الذي تضمنته المادة الثانية فقرة أولى من الاتفاقية على أن خدمات النقل المنتظمة سواء البري أو البحري، التي تتكامل مع خدمات النقل بالسكك الحديدية، والتي تستخدم لأغراض النقل الدولي، يمكن إضافتها إلى قائمة الخطوط المنوه عنها بالمادة الأولى.

وتنطبق الاتفاقية خلال الفترة من وقت أخذ الناقل البضاعة في حراسته بتمام تسليمها من المرسل، إلى الوقت الذي يسلمها فيه إلى المرسل إليه وذلك طبقاً لنص المادة 13 من اتفاقية COTIF-CIM، كما حددت المادة 27 من الاتفاقية مدى مسؤولية سكك الحديد عن تجاوز

¹ صادقت الجزائر مع التحفظ على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) والمرممة في برن يوم 9 مايو سنة 1980 وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما وذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91 - 264 المؤرخ في 10 أوت 1991، ج ر عدد 38 السنة الثامنة والعشرون الصادرة بتاريخ 14 أوت 1991، ص 1453.

² صادقت الجزائر على بروتوكول 03 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) والمؤرخة في 09 مايو 1980 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 01 - 433 المؤرخ في 26 ديسمبر 1999، ج ر العدد 82 سنة 2001، ص 03.

³ صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 72 - 35 المؤرخ في 27 يوليو 1972 والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (COTIF - CIM) والموقع عليها في مدينة برن سنة 1970، ج ر العدد 84 السنة التاسعة، الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر 1972، ص 1296.

مهلة التسليم وعن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة، وكذلك عما يصيبها من تلف ابتداءً من قبولها للنقل لغاية التسليم¹.

بناءً عليه فإن خدمات النقل البري أو البحري يمكن أن تخضع لأحكام اتفاقية COTIF إذا توافرت الشروط التالية:

- أن تتكامل الخدمات البرية أو البحرية مع خدمات السكك الحديدية.
- أن تتضمن الخدمات البرية أو البحرية نقل دولي للبضائع.
- أن تكون هذه الخدمات مدرجة ضمن قائمة الخطوط الحديدية.

ويترتب على هذا الحكم اعتبار أن النقل يتم عبر واسطة واحدة، مع أنه في واقع الأمر يتم بالسكك الحديدية والطريق البري أو بالسكك الحديدية والبحر.

هذا وبعد الإحاطة نوعاً ما بالنطاق المادي والزمني لسريان اتفاقية COTIF-CIM نتقل فيما يلي إلى دراسة الحدود القانونية التي تضمنتها الاتفاقية لتحديد مسؤولية الناقل البري بالسكك الحديدية.

ب: حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع عبر السكك في اتفاقية COTIF – CIM

وضعت هذه الاتفاقية حدوداً قانونية لمسؤولية الناقل السككي حالة فقدان البضاعة (1)، وكذا حالة تعييبها (2)، زد على ذلك حالة تجاوز مهل التسليم المقررة (3)، ومن جهة أخرى أقرت بسقوط حق الناقل السككي الادعاء بحدود المسؤولية (4)، وهو ما نفصل فيه فيما يلي:

1: الحد الأقصى للتعويض في حالة فقدان

وضعت الاتفاقية COTIF – CIM حداً قانونياً لمسؤولية الناقل السككي للبضائع يقدر بـ 17 وحدة حسابية² من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام ناقص من الكتلة القائمة، وهذا في حال فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة فيما عدى تعويضات العطل والضرر الأخرى، وتعد هذه القيمة الأكثر سخاءاً مقارنة باتفاقيات النقل السطحي الأخرى³، أما إذا تم التصريح من قبل المرسل على سند النقل بقيمة البضاعة وهذا بعد اتفاق بين الناقل والمرسل وتجاوز هذا

¹ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 320.

² Article 30 - 02 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (L'indemnité n'excede pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute) .

³ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 324.

التصريح الحد المنصوص عليه في المادة 30 الفقرة الثانية (17 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام) فإنه في هذه الحالة يحل المبلغ المصرح به محل التعويض، وهو الحكم الذي تضمنته المادة 34 من اتفاقية COTIF-CIM Appendice B a la convention.

ويحسب هذا التعويض وفق سعر البورصة، وفي حال عدم وجوده وفق السعر المتداول في السوق، وعند عدم وجود لا هذا ولا ذاك وفق القيمة الاعتيادية للبضائع من ذات الطبيعة والنوعية وفي الأيام والمكان التي جرى فيها استلام البضاعة.

بالإضافة إلى التعويض المستحق عن الهلاك أو التلف يلتزم الناقل بإعادة أجرة النقل والرسوم الجمركية المسددة والمبالغ الأخرى المدفوعة والتي لها صلة بنقل البضائع المفقودة، باستثناء رسوم الإنتاج الموضوع على البضائع المنقولة والتي هي معفاة من مثل هذه الرسوم وهو ما نصت عليه المادة 30 الفقرة الرابعة من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي للبضائع CIM (الملحق " ب " من الاتفاقية)¹.

كما حددت الاتفاقية مقدار التعويض حال فقدان مركبة سككية تسير على دواليها الخاصة وجرى تسليمها للناقل على أساس بضاعة، أو فقدان وحدة نقل متعددة الأنماط أو قطعها، بالقيمة الاعتيادية للمركبة أو وحدة النقل المتعددة الأنماط أو قطعها في أيام ومكان فقدان، وإذا تعذر الكشف عن يوم ومكان فقدان يحدد التعويض بالقيمة الاعتيادية في أيام ومكان التسليم.²

2: الحد الأقصى للتعويض في حالة التعيب

تناولت المادة 32 الفقرة الثانية من اتفاقية COTIF-CIM المعدلة بروتوكول 1999 الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم به الناقل البري بالسكك الحديدية على ألا يتجاوز:

¹ Article 30 - 04 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits).

² Article 30 - 03 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge).

- المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الكلي إذا تدنت قيمة كامل الارسالية بسبب التعيب.
 - المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الجزء المتدني قيمته إذا كان جزء فقط من الارسالية قد تدنت قيمتها بسبب التعيب.
 - وفي حالة تعيب مركبة سكرية تسيير على دواليبها الخاصة ومسلمة للنقل على أساس بضاعة أو تعيب وحدة نقل متعددة الأنماط أو قطعها يحدد التعويض بكلفة إصلاحها، وألا يتجاوز التعويض المبلغ المترتب في حال فقدان.
- علاوة على ذلك يجب على الناقل أن يعيد ضمن النسبة المحددة في الفقرة الأولى المادة 32¹، النفقات المنصوص عليها في المادة 30 الفقرة الرابعة من اتفاقية COTIF-CIM المعدلة ببروتوكول 1999.

3: الحد الأقصى للتعويض في حالة تجاوز مهل تسليم البضاعة محل النقل

بالإضافة إلى التعويض المستحق عن التعيب أو التلف، يلتزم الناقل بالتعويض عن التأخير في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وضعت اتفاقية COTIF-CIM بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1999 ملحق " ب " حدا قانونيا أقصى للتعويض وهو ألا يتجاوز أربع (04)، أضعاف أجره نقل البضاعة المتأخر وصولها، وهو الحكم الذي نصت عليه المادة 33 الفقرة الأولى من الاتفاقية المذكورة آنفا²، ويلزم الناقل بدفع التعويض عن التأخير ولو لم يؤدي إلى إلحاق الضرر بصاحب البضاعة³.

زيادة على ذلك تطرقت الاتفاقية لتنظيم مسألة جواز أو عدم جواز الجمع بين تعويض التأخير وتعويض فقدان أو التعيب الحاصل للبضاعة وذلك على الشكل التالي:

¹ Article 32 - 01 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. § 2 L'indemnité n'excède).

² Article 33 - 01 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport).

³ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 325.

- في حال فقدان الكلي للبضاعة لا يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 33 مع التعويض المنصوص عليه في المادة 30¹.
 - في حال فقدان الجزئي للبضاعة ألا يتجاوز التعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 33 أربعة أضعاف 04 أجرة نقل الجزء غير المفقود من الإرسالية².
 - في حال تعيب البضاعة غير ناجم عن تجاوز مهل التسليم، يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 30 إذا اقتضى الأمر مع التعويض المنصوص عليه في المادة 32 الخاصة بتعويض التعيب³.
- كما هو الشأن في اتفاقيات النقل الأخرى، يستطيع المرسل أن يزيد من الحد القانوني الأقصى لمسؤولية الناقل، وذلك بأن يشترط الحصول على تعويض كامل عن قيمة بضاعته إذا تعرضت للهلاك أو التلف⁴ وهو ما نصت عليه المادة 35 من الاتفاقية COTIF-CIM⁵، وبطبيعة الحال سوف تزداد أجرة النقل تبعاً⁶.

4: سقوط الحق في التمسك بالحدود القانونية الواردة في اتفاقية COTIF-CIM

تقضي المادة 36 من اتفاقية COTIF-CIM بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1999⁷ بجرمان الناقل من الحق في التمسك بالحدود القانونية لمسؤوليته المنصوص عليها في المادة 15 الفقرة

¹ Article 33 - 02 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30).

² Article 32 - 03 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte).

³ Article 32 - 04 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4).

⁴ ويتحقق ذلك بإضافة عبارة " Déclaration of interest in delivery " وذلك في الخانة رقم 30 من تذكرة النقل COTIF.

⁵ Article 32 - 04 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiturage, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré).

⁶ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 326.

⁷ Article 36 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent

الثالثة والمادة 19 الفقرتين السادسة والسابعة والمواد 30-32 إلى المادة 35، إذا ثبت بأن الضرر قد نجم عن فعل أو إهمال ارتكبه الناقل سواء بنية التسبب في مثل هذا الضرر أو بتهور وإدراك بأن هذا الضرر سيحدث على الأرجح¹.

الفقرة الثانية:

الحد الأقصى لمسؤولية متعهد النقل للبضائع في اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط 1980
من المسائل الصعبة التي واجهة واضعي نصوص الاتفاقية²، مسألة حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، وكان وجه الصعوبة راجعا إلى كون أحكام ومبالغ التحديد تختلف باختلاف واسطة النقل هذا من جهة، ومن جهة أخرى هناك اعتبارين يتعين أخذهما في الحسبان وهما حالة الضرر اللاحق بالبضاعة وغير المعروف واسطة النقل التي وقع خلالها، والضرر المعروف واسطة النقل الواقع خلالها، وعلى هذا نتناول كل طرح في فرع خاص به:

أولا: حالة الضرر غير المحدد الموضع

يتم اختيار قدر عام مناسب من تحديد المسؤولية ينطبق على صورتين، الأولى حالة هلاك البضاعة أو تلفها والثانية التأخير في تسليمها.

أ: حالة الهلاك أو التلف

هي الصورة الثانية التي تنتهجها اتفاقية هامبورغ (المادة 02 منها)، فإذا اشتمل النقل على مرحلة بحرية أو نهريّة تحدد المسؤولية على أساس مبلغ لا يتجاوز 920 وحدة حسابية³ عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2.75 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي

pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement).

¹ على عكس اتفاقية COTIF 1980 قبل تعديلها كانت تلزم الناقل بدفع ضعف التعويض القانوني الوارد بالاتفاقية.

² اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في 24 ماي 1980 وكانت المفاوضات الخاصة بنصوص الاتفاقية شاقة وطويلة تصادمت فيها مصالح الدول الشاحنة مع مصالح الدول الناقلة، غير أنها تكللت بالنجاح في الأخير أين اعتمدت الوثيقة الختامية من طرف 81 دولة، ويرجع هذا النجاح إلى الحلول التوفيقية المتوصل إليها بين الطرفين بما فيها الجزائر.

³ الوحدة الحسابية بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي هي حق السحب الخاص الذي يحدد قيمته الصندوق وتحسب على أساسه قيمة التحديد بالعملة الوطنية طبقا للطريقة التي يطبقها الصندوق، أما الدول غير الأعضاء في الصندوق فتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها تلك الدول وهو ما وضحته المادة 31 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سنة 1980.

للبضاعة الهالكة أو التالفة¹ أيهما أكبر، أي يجوز للمدعي أن يختار الفرض الأفضل بالنسبة له من بينهما وهو ما نصت عليه المادة 18 الفقرة الأولى من الاتفاقية².

أما إذا لم يشتمل النقل على مرحلة بحرية أو نهرية، فلا تحديد للمسؤولية على أساس الطرد أو الوحدة التي يختص بها النقل البحري والنهري فقط دون وسائط النقل الأخرى، غير أن مبلغ التحديد على أساس الوزن قد ارتفع بشكل ملحوظ ليصبح 8.33 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من وزن البضاعة الهالكة أو التالفة وهو ما نصت عليه المادة 18 الفقرة الثالثة من الاتفاقية وهو نفس التحديد الذي تنص عليه اتفاقية النقل البري (CMR)³.

ب: حالة التأخير في تسليم البضاعة

تأتي الاتفاقية بنظام تعويض مستقل (**le système autonome**) في حالة التأخير في تسليم البضائع، وهو نظام يسمح لصاحب الحق بالحصول على تعويض ثابت في جميع الحالات وهو ما نصت عليه المادة 18 الفقرة الرابعة والتي اعتمدت على تحديد الحد الأقصى للتعويض ليس على أساس الطرد أو الوزن ولكن على أساس أجره النقل⁴، فجعلت الحد الأقصى مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة على البضائع التي تأخير تسليمها وذلك بحد أقصى لا يتعدى إجمالي أجره النقل الموضحة في عقد النقل متعدد الوسائط⁵.

ج: حالة اجتماع تلف البضاعة مع التأخير في تسليمها

قد يحدث أن تتجمع المسؤولية عن تلف البضاعة مع المسؤولية عن التأخير في تسليمها، كما لو جنحت السفينة أو انقلبت الشاحنة، فأصبحت البضائع داخل الحاوية بالتلف، ثم تأخر وصولها لحين تمكن وسيلة النقل من مواصلة سيرها وتوصيل البضاعة، ففي هذه الحالة يمكن أن يسأل

¹ التحديد بحسب الطرد يمكن أن يكون أفضل للمدعي بالنسبة للبضائع الخفيفة الوزن، حيث ثبت أن التحديد بحسب الكيلوغرام يؤدي الى حدود منخفضة.

² اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في 24 ماي سنة 1980.

³ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 542.

⁴ ما دامت هناك علاقة وظيفية قائمة بين أجره النقل والزمن المستغرق في النقل، ذلك أنه كلما كان النقل يتم بصورة أسرع كلما ارتفعت أجره النقل، لذلك من الطبيعي أن يرتبط تحديد المسؤولية بأجره النقل المستحقة على البضائع المتأخر تسليمها وهو نفس الحكم الذي أخذت به اتفاقيتي النقل البري (CMR) والنقل بالسكك الحديدية (CIM).

⁵ سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2009، ص 172.

متعهد النقل عن التلف فضلا عن التأخير¹، وله في هذه الحالة أن يحدد مسؤوليته المشتركة طبقا لما تقدم ولكن في حدود الهلاك الكلي للبضائع المادة 18 الفقرة الخامسة من إتفاقية 1980².

ثانيا: حالة الضرر المحدد الموضع

إذا استحال معرفة مكان وقوع الضرر فإن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط يحكمها نظام خاص يتفق عليه الأطراف مسبقا، وهذا ما قامت به العديد من الهيئات الدولية، على سبيل المثال القواعد الموحدة التي أصدرتها CCI و FIATA و BIMCO.

أما إذا كان موضع وقوع الضرر معروفا، قد يحدث أن تكون حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في مواجهة المرسل، أدنى من حدود مسؤولية الناقل من الباطن المسؤول عن الهلاك أو تلف البضاعة في مواجهة متعهد النقل، في هذه الحالة وفي وجود إتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم ينص على حد أعلى للمسؤولية من الحد الذي يرتبه تطبيق الفقرات 01-02-03 من المادة 18 من الإتفاقية، حينئذ تقرر حدود مسؤولية متعهد النقل عن الهلاك أو التلف وفقا لأحكام الإتفاقية أو القانون المذكورين وهو ما تنص عليه المادة 19 من إتفاقية 1980.

هنا يلاحظ أن نص المادة 19 يسمح بتطبيق أحكام إتفاقيات النقل أحادي الوسائط وكذا القوانين الوطنية على النقل متعدد الوسائط.

ثالثا: سقوط الحق في تحديد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

تقضي المادة 21 الفقرة الأولى من إتفاقية 1980³ بأنه "لا يحق لمتعهد النقل متعدد الوسائط أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في الإتفاقية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير نشأ عن فعل أو امتناع صدر من متعهد النقل بقصد إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور، أو بعدم إدراك أن هذا الهلاك أو التلف يمكن أن يحدث".

ويطبق نفس الحكم في الفقرة الثانية بشأن مستخدمي أو وكلاء متعهد النقل متعدد الوسائط أو أي شخص يستعين بخدماته لتنفيذ عقد النقل.

¹ فاروق ملش، نفس المرجع، ص 544.

² إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سنة 1980.

³ إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سنة 1980.

بالتالي فإن عبء الإثبات بالنسبة لمن يدفع بانتفاء أحقية متعهد النقل أو وكلاءه أو تابعيه أو الأشخاص الذين يستعين بخدماتهم لتنفيذ عقد النقل في تحديد المسؤولية يقع على عاتق من يدعي ذلك.

المطلب الثاني:

التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية من الشائع أن تقوم الأطراف المتعاقدة بتضمين العقد شرط يقضي بالحد من مسؤولية الناقل البري للبضائع في حالة خرق تنفيذ العقد، فمثل هذا الشرط في حقيقته يسعى إلى تحديد مسؤولية الناقل سواء كان النقل داخليا أم دوليا، وذلك إما بتحديد الأضرار التي يتم التعويض عنها ولحد معين.

فمثلا قد يشترط الناقل تحديد مسؤوليته بمبلغ معين لا يمكن تجاوزه مهما بلغ حجم الضرر الحاصل الذي لحق البائع للبضاعة المنقولة، أو لحق المرسل أو المرسل إليه من جراء اخلال الناقل بالتزاماته ولا نزاع في صحة هذا الشرط، أي أن الناقل يضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به كتعويض عن الهلاك أو التلف بمبلغ معين عن كل طرد أو وحدة، ويمكن أن يربط هذا التعويض بالكيلوغرام مثلا ولا يلتزم الناقل بأكثر من هذا التحديد، وقد يقدر التحديد بنسبة معينة من الضرر الحقيقي كالنصف أو الثلث، انطلاقا من هذا سوف نتناول عن مدى التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري في التشريع الجزائري (الفرع الأول) وكذا وضعيته في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البري الدولي للبضائع CMR و COTIF-CIM بروتوكولها الصادر في 1999 (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

التحديد الاتفاقي للمسؤولية في القانون الجزائري وضابط التعويض

يستفاد من قراءة أحكام المادة 52 من ق.ت.ج، على أنه يجوز للناقل أن يدرج في عقد النقل اشتراط كتابي والمبلغ لعلم المرسل ما عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه:

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

- إعفائه جزئيا من مسؤولية التأخير.

هذا بالنسبة لعقد نقل الأشياء من قبل الناقل شخصيا، أما في حالة عقد العمولة لنقل الأشياء فإن المادة 59 من ق.ت.ج نصت على أنه " يجوز للوكيل بالعمولة للنقل، استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للموكل، وفيما عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بذاته، أو من مستخدمه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير، أن يشترط إعفائه كليا أو جزئيا من المسؤولية".

بناء على ذلك نتناول التحديد الاتفاقي للمسؤولية وأشكاله (الفقرة الأولى) ثم نتقل بعد ذلك لإبراز ضابط التطبيق وتطبيقاته القضائية (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى:

التحديد الاتفاقي للمسؤولية في القانون الجزائري وأشكاله

يتضح من نص المادة 52 والمادة 59 من ق.ت.ج أنه يجب لصحة الشرط المدرج في سند النقل البري للبضائع الذي يقضي بتحديد مسؤولية الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل عن ضياع أو تلف البضاعة، على ألا يكون التعويض المحدد بدرجة التفاهة يجعل منه تحايلا في شكل إعفاء كلي من المسؤولية¹، أما بالنسبة للتأخير فإنه إضافة إلى جواز شرط الإعفاء الكلي الذي تم التطرق إليه سابقا فقد أجاز المشرع الجزائري تحديد المسؤولية عن التأخير في توصيلها إلى المرسل إليه، وعلى ذلك نتناول شروط صحة شرط التحديد (أولا) ثم أشكال هذا التحديد(ثانيا) .

أولاً: شروط صحة تحديد مسؤولية الناقل البري عن التلف أو الهلاك أو التأخير

لا شك في صحة هذا الشرط من الناحية القانونية لأنه من قبيل الشرط الجزائي الذي هو صحيح قانونا وفقها ومتفقا مع القواعد العامة²، ويجد صحته هذه في نص المادة 183 من ق.م.ج بنصها على أنه " يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو اتفاق لاحق وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181".

¹ براسي محمد، المرجع السابق، ص 138.

² علي البارودي، المرجع السابق، 153.

ويترتب على ذلك أن التعويض الاتفاقي لا يكون مستحقا إذا أثبت الناقل أن المرسل أو المرسل إليه لم يلحقه أي ضرر طبقا للمادة 184/1 من ق.م.ج.

من جهة أخرى إذا كانت قيمة الضرر أقل من مقدار التعويض الاتفاقي، جاز للقاضي تخفيض هذا المقدار حتى يكون معادلا لقيمة الضرر، على اعتبار أن التحديد الاتفاقي للمسؤولية يعتبر كحد أقصى وهذا طبقا للمادة 184/2 من ق.م.ج.

أما إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي، فلا يجوز للمرسل أن يطالب بأكثر من قيمة التعويض المحدد، إلا إذا أثبت أن الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل قد ارتكب خطأ عمدي أو جسيم.

على أنه في حالة الخطأ العمدي أو الجسيم، فإن الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل يلزم بتعويض الضرر كاملا طبقا لنص المادة 185 من ق.م.ج، وعلى هذا يتضح أن آثار شرط تحديد مسؤولية الناقل البري هي نفس آثار التعويض الاتفاقي المنصوص عليها في الشريعة العامة (القانون المدني)، وعليه نتناول شروط صحة شرط تحديد المسؤولية في عقد نقل البضائع.

حدد المشرع الجزائري مجموعة من الشروط لصحة شرط تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع وكذا الوكيل بالعمولة للنقل كما يلي:

• أن يكون الشرط مكتوب أي مدرج في سند النقل واضحا بكيفية تسترعي الانتباه خاصة إذا كان محرر على نموذج مطبوع، وإلا جاز للمحكمة أن تعتبره كأن لم يكن طبقا للقواعد العامة.

• يجب اعلام الزبون بشرط التحديد هذا لأنه يندرج ضمن عقد النقل والأصل في العقود الرضائية من الجانبين.

• ألا يقع خطأ عمدي أو جسيم مرتكب من الناقل أو من مستخدميه، بمعنى أن الخطأ الجسيم أو العمدي الذي يقع من مستخدمي الناقل يؤدي إلى ابطال هذا الشرط ولا يجوز له التمسك به.

• أن يتعلق شرط تحديد المسؤولية بحالة الضياع أو التلف، أو التأخير في توصيل البضاعة إلى المرسل إليه، ومنه لا يصح شرط التحديد الوارد على مضمون العقد بحذف التزام ناشئ عنه أو تخفيفه.

• ألا يكون التعويض موضوع الشرط المخفف وهمي¹، أي أن يكون جدياً لا يخفي إعفاء الناقل منها²، كما في حالة وضع حد أقصى ظاهر الضالة لمجرد التحايل، وبذلك يكون بحسب على نحو يجعله ساتراً لشرط الإعفاء من المسؤولية³.

ثانياً: أشكال التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري

قد يتخذ شرط تحديد المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات أو السكك الحديدية أشكالاً مختلفة، فقد تحدد مسؤولية الناقل بمبلغ معين عن كل طرد أو وحدة من وحدات البضائع المنقولة، فلا يلتزم بأكثر من هذا التحديد مهما كانت قيمة هذه البضائع، أو وضع حد أقصى للتعويض لا يلتزم الناقل إلا في حدوده، مهما كان حجم الضرر.

والحال كذلك عندما يلتزم الناقل بتعويض نسبة معينة من الضرر الحقيقي كالنصف أو الثلث ويلزم حينئذ بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدد الذي يلتزم به، ويمكن أن يربط التعويض بوحدة معينة كالكيلوغرام⁴، وهنا يلاحظ كما سبق القول على أن المشرع الجزائري لم يضع حد أقصى للتعويض، ما عدى ما نص عليه دفتر الشروط الخاص بنقل البضائع عبر شركة النقل بالسكك الحديدية، وهذا عكس المشرع المصري الذي حدده بأن لا يقل عن 3/1 ثلث قيمة البضاعة المنقولة.

الفقرة الثانية:

ضابط التعويض وتطبيقاته القضائية

نبحث في هذه الفقرة ضابط التعويض الذي على أساسه يتم تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع (أولاً)، على أن نتقل بعد ذلك إلى إيراد بعض التطبيقات القضائية التي تناولت أحكام المادة 52 من ق.ت.ج.

¹ براسي محمد، المرجع السابق، ص 145.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 154.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 66.

⁴ براسي محمد المرجع السابق، ص 139.

أولاً: ضابط التعويض المحدد لمسؤولية الناقل البري للبضائع

قد يختلف الضابط الذي يتم الاستناد عليه في تقدير التعويض بين وضعين قانونيين وهما حال عدم التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة أثناء النقل (أ)، وحالة التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة (ثانياً) وعليه نتناول ذلك فيما يلي:

أ: حالة عدم التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة

يجب القول على أن القانون التجاري لم يضع أي حد أقصى للتعويض لمسؤولية الناقل البري عبر الطرق¹ رغم جوازه طبقاً لنص المادة 52 من ق.ت.ج.²

أما بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية فإنه وفقاً لتعريف شركة النقل بالسكك الحديدية والتي وضعت حد أقصى للتعويض حدد بـ 60 دج عن كيلوغرام، وهذا طبقاً للمادة 17 من دفتر الشروط الخاص بنقل البضائع عبر السكك الحديدية.

ب: حالة التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة

في حالة ما إذا قام المرسل بالتصريح بالقيمة الحقيقية للبضائع المنقولة، فعلى الناقل تعويض كامل الضرر وإن وجد شرط يقضي بتخفيف المسؤولية.

وبالتالي فإن قيام المرسل بإعلام الناقل بالقيمة الحقيقية للبضاعة محل عقد النقل عند شحنها، وقبل الناقل بذلك فإنه يدون في وثيقة النقل، وهذا ما يمنحها خاصة التعاقدية وعلى المرسل بالمقابل أن يدفع ضريبة إضافية عن أجرة النقل.³

هذا التصريح بمقابل يشكل حد أقصى جديد للتعويض، ولكنه لا يعني أنه معدل لمبدأ مسؤولية الناقل، فهي ليست تأمين، ومن ثم فإنه إذا أثبت الناقل السبب الأجنبي فإنه لا يحق للمرسل أو المرسل إليه المطالبة بالحصول على التعويض استناداً إلى التصريح بالقيمة الحقيقية للبضائع المنقولة⁴، كما يمكن للناقل أن يثبت أن قيمة الضرر الذي أصاب البضاعة هو أقل من القيمة المصرح بها.

¹ A. ZAHl, op cit, P 260.

² هذا على عكس ما جاء به قانون التجارة المصري الجديد بنص المادة 246 منه على أنه (يجوز للناقل أن يشترط تحديد المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يتراد إليه).

³ A. ZAI. Op cit. P 260.

⁴ براسي محمد، المرجع السابق، ص 140.

تقع هذه الحالات عادة في النقل بالسكك الحديدية، فيستأنس بها القاضي، فعند عدم التصريح الحقيقي بقيمة البضاعة يؤدي به ذلك إلى الأخذ بشرط تحديد المسؤولية المدرج في سند النقل، وهو الحكم الذي قضت به المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 16/03/1983 الذي جاء بمناسبة وقوع تلف لطرود أحد زبائن شركة النقل بالسكك الحديدية التي أرسلت إلى بسكرة فقام الزبون برفع دعوى تعويض.

ثانيا: تطبيقات قضائية

01/ قضت محكمة بسكرة في 04/10/1980 بتعويض كامل للزبون ب 5000 دج، فقامت شركة النقل بالسكك الحديدية برفع استئناف أمام المجلس، أين قضى مجلس قضاء بسكرة بالرغم من دفع الشركة على أن البضاعة التالفة لم يتم التصريح بقيمتها، وبذلك اقترحت تعويض حسب ما هو موجود في التعريف طبقا للمادة 17 من دفتر الشروط والذي يحدد التعويض عن التلف ب 60 دج عن كل كيلوغرام واحد.

إلا أن مجلس قضاء بسكرة لم يأخذ بهذه الدفع وقضى بموجب القرار الصادر في 14/12/1981 بتأييد الحكم محل الاستئناف.

إلا أنه بعد الطعن بالنقض فإن المحكمة العليا قامت بنقض القرار المطعون فيه على أساس أنه (بما أن التعويض متعلق ببضاعة غير مصرح بقيمتها، فإن التعويض يكون على أساس المادة 17 من دفتر الشروط الخاص بشركة النقل بالسكك الحديدية والذي يحدد حد أقصى للتعويض قدره 60 دج عن كل كيلوغرام).

02/ قضت المحكمة العليا بقرارها الصادر بتاريخ 16/03/1983 بصحة الشروط المخففة لمسؤولية الناقل البري بقولها (لما كانت المادة 52 من ق.ت.ج تجيز للناقل تحديد مسؤوليته عن الضياع أو التلف، وذلك بإدراج بند في عقد النقل، فإن مطابقة ذلك البند للمقتضيات المذكورة تحول دون القضاء على الناقل بتعويض يتجاوز الحد الأقصى المتفق عليه، لذا فإن قضاء المجلس باستنادهم على ورقة النقل كانت الشركة الوطنية للنقل الحديدي حددت فيها مسؤوليتها عن تلف طرود البضاعة أثناء نقلها أداء مبلغ يتجاوز الحد الأقصى المتفق عليه فإنهم يكونوا قد أخطئوا في تطبيق القانون وعرضوا قرارهم للنقض).

يلاحظ أن هذا الحد لا يأخذ بعين الاعتبار قيمة البضاعة، وخاصة مع انخفاض قيمة الدينار الجزائري فإن هذا التحديد بالعملة قد يصبح مجحفا في حق مستخدمي خدمات النقل بالسكك الحديدية، مما قد يجعل منه بحد التفاهة وبذلك يصبح باطلا إذا ما تم تطبيق أحكام نص المادة 52 من ق.ت.ج عليه.

الفرع الثاني:

التحديد الاتفاقي للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية

على ضوء هذا العرض المتقدم نتناول موقف الاتفاقية الدولية للنقل البري CMR من مسألة الحدود الاتفاقية لمسؤولية الناقل البري (الفقرة الأولى)، وكذا موقف اتفاقية COTIF-CIM من ذلك (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى:

الحدود الاتفاقية لمسؤولية الناقل البري على ضوء اتفاقية CMR

تقضي المادة 41 من هذه المعاهدة وبناء على أحكامها فإن: أي شروط تنتهك بصورة مباشرة أو غير مباشرة أحكام هذه المعاهدة، أو تنقض منها، سوف تعتبر لاغية وباطلة، ولكن لا يتضمن بطلان هذه الشروط بطلان الأحكام الخاصة الأخرى في العقد، وعلى وجه الخصوص، اشتراط أن تكون الاستفادة من التأمين في صالح الناقل، وأن أي شروط مماثلة تقلل عبء الإثبات سوف تكون باطلة ولاغية¹.

أولا: حالة التصريح بالقيمة الحقيقية للسلع

بمناسبة قيام المرسل بالتصريح بقيمة السلع في إشعار الشحن والتي تزيد عن قيمة السلع الثابتة مقدما بحكم نص المادة 23 من هذه المعاهدة، قد يزيد التعويض عن قيمة التعويض الأخيرة إذا ما تحطمت الشحنة أو تلفت بالكامل.

¹ بحوث ودراسات، اعداد فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاتفاقيات الدولية والإقليمية للنقل البري ودورها في تذليل معوقات التجارة العربية البينية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2003، القاهرة، ص 159.

ثانيا: حالة شرط تحميل الفوائد

تسمح معاهدة CMR للمرسل بأن يضيف شرط تحميل الفوائد عن التسليم في حالة الخسارة أو التحطم أو تخلي، ويكون موقعا ويقوم بإدخال اسمه وعنوانه في النسخة الثانية من إشعار الشحن، مع إدخال تحفظات في إشعار الشحن وفقا للمادة 08 الفقرة الثانية من المعاهدة¹.

الفقرة الثانية:

الحدود الاتفاقية لمسؤولية الناقل البري في اتفاقية CIM – COTIF وسقوط الحق في

التمسك بها

تضمنت اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية CIM-COTIF عدة أحكام تتعلق باتفاقيات المسؤولية التي يمكن للمرسل والناقل الاتفاق على تنظيمها بمحض ارادتهم وتدويلها في سند النقل، وبذلك تكون ملزمة لكل منهما نذكر منها ما يلي:

أولاً: الحدود الاتفاقية للمسؤولية

إن الحديث عن التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري في ظل اتفاقية CIM-COTIF يجرنا إلى البحث أولاً عن نطاق التعويض حال التصريح بالبضاعة(أ)، وكذلك نطاق التعويض حال التصريح بفائدة عند التسليم(ب)، وهي الأحكام التي تضمنتها المادتين 34 و35 من الاتفاقية المشار إليها أعلاه وهو ما نوضحه فيما يلي:

أ: نطاق التعويض في حال التصريح بقيمة البضاعة

نصت المادة 34 من اتفاقية CIM-COTIF بأنه يجوز للمرسل وللناقل الاتفاق على أن يصرح المرسل على سند النقل بقيمة البضاعة التي تتجاوز الحد المنصوص عليه في المادة 30 الفقرة الثانية من نفس الاتفاقية، في هذه الحالة يحل المبلغ المصرح به محل التعويض عند هذا الحد².

¹ محمد نعيم علوة، المرجع السابق، ص 221.

² Article 36 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite).

ب: نطاق التعويض في حال التصريح بفائدة عند التسليم

تضمنت الاتفاقية الدولية للنقل البري للبضائع عبر السكك الحديدية COTIF-CIM أحكاماً تتعلق بجواز اتفاق الناقل والمرسل على أن يدون في سند النقل المبلغ بالأرقام لفائدة خاصة عند التسليم بشأن حالة فقدان أو التعيب وحالة تجاوز مهلة التسليم، وعليه فإنه يجوز المطالبة علاوة على التعويضات المنصوص عليها في المواد 30-32 و33، تعويض عن الضرر الإضافي المثبت ضمن حدود المبلغ المصرح به.

على هذا يلاحظ جواز الاتفاق بين أطراف النقل البري الدولي للبضائع عبر السكك الحديدية، على تدوين تعويض اتفاقي محدد في سند النقل بعنوان " التعويض في حال التصريح بفائدة عند التسليم " وهو الحكم الذي نصت عليه المادة 35 من اتفاقية COTIF-CIM¹.

ثانياً: سقوط الحق الادعاء بحدود المسؤولية

إذا كانت الاتفاقية COTIF-CIM قد سمحت لأطراف عقد النقل البري الدولي للبضائع الخاضعين لأحكامها، بوضع اتفاقات تحديد المسؤولية ومنه تقدير التعويض حال الإخلال بالالتزامات المترتبة عن عقد النقل، فإن هذا الجواز لم يبق على إطلاقه، إذ لا يجوز للناقل التمسك بالحدودية الاتفاقية، إذا ثبت أن الضرر قد نجم عن فعل أو إهمال ارتكبه هو سواء بنية التسبب فيه أو بتهور وإدراك بأن هذا الضرر سيحدث على الأرجح، وهو الحكم الذي جاءت به المادة 36 من اتفاقية COTIF-CIM².

¹ Article 36 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré).

² Article 36 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement).

الباب الثاني :

**دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص وتحديد
في القانون الجزائري وعلى ضوء الاتفاقيات الدولية**

تعد مسؤولية الناقل البري للأشخاص من أهم موضوعات عقد النقل، لذلك احتلت مساحة واسعة من النقاش الفقهي لعدم حسم كل من التشريع والقضاء لمعالم هذا العقد على الرغم من أن البعض منها أفرد مجموعة من المواد لتنظيمه كالقانون التجاري الجزائري. من خلال هذا الباب وقبل الخوض في طرق وحالات دفع وتحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص في القانون الجزائري وكذا الاتفاقية الدولية، فإنه من الضروري التطرق لطبيعة هذه المسؤولية وأساسها القانوني، وكذا حالات تحققها (الفصل الأول)، بعد ذلك نتقل إلى طرق دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص وتحديدها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (الفصل الثاني).

الفصل الأول:

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص وحالات تحققھا

إن تحديد طبيعة النظام القانوني للمسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص عن حوادث النقل أسالت الكثير من الخبر والنقاش الحاد بين الفقه والقضاء عبر مراحل تطور طويلة ووجد هامة، وذلك لعدم حسم التشريعات في هذه النقطة، وهو ما نتناوله بالتحليل من خلال (المبحث الأول)، أما (المبحث الثاني) نخصه لحالات تحقق هذه المسؤولية.

المبحث الأول:

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

تعتبر وسائل النقل على اختلاف أنواعها من الأشياء الخطرة التي تهدد حياة الإنسان، لهذا كان لزاما على المجتمع أن يهيئ الحماية الكافية للإنسان من تلك المخاطر، هذه الحماية تتمثل في التشريعات التي تسنها المجتمعات لهذا الغرض، فتجعل القائمين بعملية النقل يلتزمون بالمحافظة على أرواح الناس وتحميلهم مسؤولية الأضرار التي يتعرضون لها بمناسبة نقلهم¹، وعليه لدراسة مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص لا بد من البحث عن طبيعة هذه المسؤولية موضحين في ذلك التطورات التي وصلت إليها منذ وجودها حتى الوقت الحاضر (المطلب الأول)، ثم بعد ذلك ننتقل إلى البحث عن حالات تحققها (مطلب ثاني).

المطلب الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص وأساسها

لقد عرفت مسؤولية الناقل البري للأشخاص تطورات قبل أن تستقر إلى ما هي عليه الآن، ذلك أن قوانين التشريعية القديمة سواء الفرنسية أو المصرية لم تتضمن تنظيما خاصا لعقد نقل الأشخاص بخلاف عقد نقل الأشياء، ويفسر جوسران هذه الظاهرة بأنها من تراث العصور التي كانت فيها الأشياء أكثر أهمية وأعز من الإنسان²، فكان من نتائج ذلك بأن تحظى باهتمام المشرع، وعليه تناول طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص (الفرع الأول) ثم ننتقل بعد ذلك إلى دراسة الأساس القانوني لهذه المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

التطور التاريخي لطبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص وطبيعتها القانونية

إن أهم ما في عقد نقل الأشخاص، هي مسؤولية الناقل اتجاه الراكب عما يحدث له من أضرار، وأن إعطاء هذه المسؤولية تكييفاً معيناً له أهمية خصوصاً بالنسبة للراكب، فلو اعتبرت هذه المسؤولية تقصيرية لوجب على من وقع له ضرر أثناء عملية النقل، أن يثبت خطأ الناقل

¹ عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1997، ص 73.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 177.

وتلك عملية صعبة، بل قد تكون مستحيلة في بعض الأحيان، أما إذا اعتبرناها مسؤولية عقدية استنادا إلى عقد النقل، فالراكب غالبا ما يحصل على حقه في التعويض، لأنه لا يلزمه لحصوله على هذا الحق هذا سوى إثبات الضرر ووجود عقد النقل بينه وبين الناقل¹.

بناء على ذلك نتناول البحث أولا عن التطور التاريخي الذي عرفته طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص، وذلك بمعالجة أهم النظريات التي طرحها الفقه وتقييمها مع بيان الأصلح منها للتحكم في مسؤولية الناقل البري للأشخاص سواء في إطار النقل الطرقي أو السككي (الفقرة الأولى)، ثم نتقل بعد ذلك إلى تبيان أساسها القانوني.

الفقرة الأولى:

تطور طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في القانون الفرنسي

لم يخصص المشرع الفرنسي نصوصا خاصة لتنظيم طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص ولم يضع لها قواعد معينة لتأمين حماية كافية للركاب نتيجة تعرضهم للأضرار بمناسبة عقد النقل، وذلك لعدم خطورة وسائل النقل وبدائيتها آنذاك، شأنها في ذلك شأن غيرها من المخترعات، نتيجة بطئ سرعتها وقلة انتشارها مما أفرز قلة الحوادث ومحدوديتها، الأمر الذي أدى بالمحاكم الفرنسية إلى الاكتفاء بتطبيق القواعد العامة في المسؤولية المدنية²، على العكس من ذلك فقد اهتم بتنظيم عقد نقل البضائع وأفرد لذلك نصوصا خاصة، وهذا ليس بالغريب على مجتمع يسوده نظام رأسمالي يصب أغلب اهتمامه على الصناعة والتجارة، إلا أنه على الرغم من ذلك فإن القضاء الفرنسي تولى تنظيم هذه المسألة عبر القرارات والأحكام التي كان يصدرها.

أولا: إخضاع الناقل البري للأشخاص لنظام المسؤولية التقصيرية

أخضع القضاء الفرنسي في بادئ الأمر مسؤولية الناقل البري للأشخاص إلى المسؤولية التقصيرية، وذلك بتطبيق القواعد المنصوص عليها في ق.م.ف ضمن أحكام المادة 1382 فقرة

¹ أنس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير في السياسة الشرعية، المعهد العالي للقضاء، المملكة العربية السعودية، 1433/1434 هجري، ص 97.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، دراسة تحليلية لنظرية السبب الأجنبي في الفقه والقضاء المصري والفرنسي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 1975، ص 18.

أولى¹ والمادة 1383² من نفس القانون، واللذان تم تعديلهما بموجب الأمر رقم 131-2016 المؤرخ في 10 فيفري 2016³، والتي تجعل من المرء مسؤول عن الأضرار التي يسببها للغير، والتي تستلزم من الراكب للحصول على حقه في التعويض إثبات خطأ الناقل⁴.

مؤدى ذلك أنه على الراكب إثبات خطأ الناقل للحصول على تعويضه، وهو الحكم الذي تضمنته المادة السابقة الذكر 1240 من ق.م.ف الجديد بنصها " .. يوجب على من أوقع هذا الفعل الضار بخطئه أن يعرض هذا الضرر".

قد تأكد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الاتجاه بالنسبة لمسؤولية الناقل البري للأشخاص من خلال الحكم الهام الذي أصدرته محكمة النقض الفرنسية الصادر في 1884/10/10، حيث قررت أنه لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بناقل الأشياء، فالأشياء ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة، خلافا لناقل الأشخاص إذ يتمتع المسافرون بحرية في الحركة تحول دون القول بالتزام الناقل بضمان سلامتهم⁵.

بذلك يكون عبء إثبات خطأ الناقل على عاتق الراكب، ومن هذا المنطلق فإنه لا تقوم مسؤولية الناقل، إلا بإثبات الخطأ الذي ينسب إليه باعتباره المسؤول عن الضرر وفقا للقواعد العامة للمسؤولية.

على هذا المنوال استقر الفقه والقضاء الفرنسي مدة من الزمن، فوجد الراكب المضروب نفسه أمام صعوبة إن لم نقل استحالة حصوله على التعويض، إذ كان عليه أن يثبت الخطأ من جانب الناقل، فبقدر ما كان لهذا الإثبات من صعوبة باعتباره مرهق، بقدر ما كان يضيع بشكل جدي

¹ تنص المادة 1382 فقرة أولى من القانون المدني الفرنسي على أنه " كل فعل أيا كان يقع من الانسان ويحدث ضررا بالغير يوجب على من أوقع هذا الفعل الضار بخطئه أن يعرض هذا الضرر ".

² تنص المادة 1383 من القانون المدني الفرنسي على أنه " المرء لا يسأل عن الضرر الذي سببه بفعله وحسب بل يسأل عما سببه بإهماله أو بعدم تبصره ".

³ - Ancien art.1382(abrogé par ord. N 2016-131 du 10 févr.2016, à compter du 1 oct.2016) tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à la réparer). - L'art, 1382 anc. a été repris à l'identique a l'art.1240, issu de l'ord. N 2016-131 du 10 févr. 2016.

- Ancien art.1383(abrogé par ord. N 2016-131 du 10 févr.2016, à compter du 1 oct.2016) chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. - L'art, 1383 anc. a été repris à l'identique a l'art.1241, issu de l'ord. N 2016-131 du 10 févr. 2016.

⁴ عادل علي المقدادي والمرجع السابق، ص 75.

⁵ دمانة محمد، دفع المسؤولية للناقل، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2011/2010، ص 275.

حق الراكب في الحصول على تعويض عن الأضرار التي تلحقه أثناء عملية النقل، وعلى إثر ذلك عمد رجال الفقه والقضاء جاهدين من أجل تخفيف عبء الإثبات على الراكب المصاب لتيسير حصوله على التعويض¹، أين تم اللجوء إلى بعض الأساليب والطرق دونما الحاجة إلى التقيد بالنصوص القانونية ومن أمثلة ذلك نذكر ما يلي:

01: أخذت المحاكم تفرض على متعهدي النقل وخصوصا شركات النقل بالسكك الحديدية طائفة من الواجبات القانونية، تُكوّن في مجموعها واجب اتخاذ أشد الاحتياطات لتأمين سلامة الراكب، وتفادي وقوع الحوادث التي تضر بأمنهم وسلامتهم.

إلا أنه بالرغم من فرض هذه الواجبات القانونية غير أنها أصبحت غير مجدية وكافية لسببين:

- إذا كانت تهدف إلى تسهيل إثبات خطأ الناقل من جهة، إلا أنها من جهة أخرى أبطت عبء إثبات عدم احترام الناقل للموجبات القانونية والاحتياطات اللازمة لسلامة الراكب وأمنهم دائما على عاتق المضرور، وهو أمر عسير بنفس إثبات خطأ الناقل طبقا للقواعد العامة مما جعل من هذه الوسيلة غير مجدية.

- إن منح تقرير الواجبات القانونية للسلطة التقديرية للقاضي، يختلف من قاضي لآخر مما أدى إلى تباين الأحكام على نفس وقائع الأضرار التي تصيب الراكب².

02: شفعت المحاكم بعد إعمال الموجبات القانونية لتسهيل عبء إثبات الضرر على عاتق المضرور، اللجوء إلى قرائن الأحوال، فاعتبرت أن بعض الحوادث تحمل في ذاتها خطأ متعهد النقل، كما في حالة خروج القطار عن سكة الحديد، وحالة تصادم القطارات، وسقوط الراكب من عربات القطار.

لكن جميع هذه الوسائل المخففة للإثبات كان تقديرها متروكا لمحكمة الموضوع، فهي التي كانت تعين واجبات متعهد النقل وتقدر قرائن الأحوال، فبغير رقابة لمحكمة الموضوع لم يكن للمضرور ما يكفل له أن تعامله المحكمة معاملة تخفف عنه عبء الإثبات، فرأت محكمة النقض

¹ خليفي مريم، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مذكرة ماجستير قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2004/2003، ص 11.

² خليفي مريم، المرجع السابق، ص 12.

الفرنسية إخضاع هذه الحالة إلى رقابتها، وكان عليها أن تختار تطبيق نص المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي والتي تم تعويضها بنص المادة 1240 الجديدة¹.

غير أنه يلاحظ أن حكم المادة 1240 ق.م.ف و إن كان يؤدي إلى قيام قرينة قانونية على مسؤولية حارس الشيء. بمجرد حدوث ضرر للمصاب من هذا الشيء، وعدم إمكان دفع هذه القرينة إلا بإثبات السبب الأجنبي من قبل الناقل، فإن الاستناد إلى هذه المادة في بداية المراحل التي اعتمد عليها القضاء الفرنسي لم يكن بهذه القوة، فكان يشترط في الاستناد إليها، أن يثبت المتضرر وجود عيب في تركيب الشيء الذي أحدث الضرر أو النقص في صيانتها، ومتى ثبت ذلك على الناقل سوى قرينة بسيطة يجوز نقضها بإقامة الدليل على عدم وقوع خطأ منه، وذلك بأن يثبت بأنه بذل كل ما كان عليه من عناية، وبذلك تنتفي مسؤوليته.

على هذا يلاحظ أنه بالرغم من كل المحاولات التي انتهجها القضاء الفرنسي لتخفيف عبء الإثبات على المضرور اتجاه الناقل للحصول على تعويض عما أصابه من ضرر لم تحقق الهدف المرجو منها، فتم العدول عنها والبحث من جديد عن وسيلة أكثر جدوى².

ثانياً: إخضاع الناقل البري للأشخاص لنظام المسؤولية العقدية

لقد أدى التطور الحاصل في وسائل النقل إلى كثرت الحوادث وتنوعها، كما أصبح الراكب في كثير من الأحوال أمام استحالة مادية لإثبات خطأ الناقل، وأن اللجوء إلى حكم المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي لا يخلوا من الصعوبات، وهو غالباً ما يؤدي إلى تخلص الناقل من المسؤولية وعدم حصول المصاب على حقه في التعويض³.

إزاء ذلك وجدت محكمة النقض الفرنسية أنه لا مناص من تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على ناقل الأشخاص، لأنه أوفى بالغرض وأكثر مصلحة للمصاب، وأقرت بوجود التزام تعاقدي على عاتق الناقل، يوجب عليه إيصال المسافر سالماً *Sain et Sauf*، بحيث أن عدم تنفيذ هذا الالتزام يرتب على عاتقه المسؤولية.

¹ Ord. N 2016-131 du 10 févr.2016, à compter du 1 oct.2016, www.dalloz.fr. Date de consulté : 21/12/2021.

² في الحقيقة أن تطور الالتزام بضمان سلامة المسافر *obligation de sécurité* لم يستقر عليه القضاء الفرنسي إلا بعد تردد طويل، والواقع أن تاريخ تطور هذا الالتزام أشد الارتباط بتاريخ تطور المسؤولية العقدية والتقصيرية منذ القرن التاسع عشر، للتفصيل أكثر، راجع علي البارودي، القانون التجاري، طبعة 1991، ص 187.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 76.

كان على الراكب حتى يحصل على حقه في التعويض ما عليه إلا إثبات الضرر ووجود عقد بينه وبين الناقل، ولهذا الأخير نفي مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي، على اعتبار أن عقد النقل يضع على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة معينة وهي وصول الراكب سالما، وبالتالي تقوم مسؤوليته إذا لم تتحقق هذه النتيجة¹.

أول قرار صدر لهذه المحكمة واعتبرت فيه مسؤولية الناقل البري للأشخاص مسؤولية عقدية، القرار الشهير الصادر بتاريخ 1911/11/21 وكان متعلقا بالنقل البحري، والذي أيد قرار محكمة استئناف الجزائر، والمؤيد لقرار محكمة الموضوع، وقد تضمن القرار النص التالي:

"L'exécution du contrat de transport l'obligation de conduire sain et sauf le voyageur destination".

ثم تلا ذلك قرار آخر صدر في 1913/12/27 ولكنه هذه المرة متعلقا بالنقل البري للأشخاص بالسكك الحديدية، والذي اعتبر فيه الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تصيب المسافرين مسؤولية تعاقدية².

إن اعتبار مسؤولية الناقل البري للأشخاص مسؤولية عقدية، وتقرير التزام السلامة على عاتقه كان محل خلاف بين الفقهاء الفرنسيين، فالغالبية العظمى أيدوا رأي القضاء واعتبروا أن مسؤولية الناقل البري مسؤولية تعاقدية لاحتواء عقد النقل على الالتزام بضمان سلامة المسافرين، وهو التزام أساسي ولا يمكن اعتبار الناقل نفذ التزامه بالنقل إذا لم يكن قد أوصل الراكب إلى المكان المتفق عليه سالما³.

لكن النظرية العقدية لمسؤولية ناقل الأشخاص لم تسلم من النقد، فقد اعترض عليها عددا من الشراح، وأخذوا عليها أنها تقوم على مجرد الافتراض، إذ لا يمكن القول باتجاه إرادة الناقل إلى تحمل هذا الالتزام بالسلامة مادام العقد لم يتضمن نصا صريحا بشأنه، وأن في ذلك تحميل الناقل لمسؤولية ثقيلة ليس لها ما يبررها في عقد نقل الأشخاص، حيث بذلك يظل الراكب حرا في تحركاته، مما يجعل رجوع إصابته إلى فعله قريب الاحتمال، وإذا صاغ أن نُلقِي عليه هذا الالتزام

¹ عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 338.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 176.

³ Cour de cassation- première chambre civile- 27 juin 2018- n 16-16.862 : **Résumé** : (l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, et cette obligation de sécurité constitue une obligation de résultat ; qu'ainsi le transporteur maritime est tenu d'une obligation de sécurité de résultat vis à vis de ses passagers, en ce qui concerne le trajet, mais également durant les), www.dalloz.fr. Date de consulté : 21/12/2021.

في نقل الأشياء التي تظل جامدة في أماكنها، فإن ذلك لا يصوغ في نقل الأشخاص، بل أن معناه هو النظر إلى الشخص كما لو كان بضاعة، وهو ما لا يمكن قبوله.

يرى هؤلاء الشراح أيضا أن القضاء قد تعدى وظيفته في تفسير العقود إلى تكوينها، وأن الالتزام بضمان السلامة الذي تقول المحاكم باحتواء عقد النقل له، ليس مصدره إرادة المتعاقدين وإنما هو من فعل القضاء، وهو بذلك قد تجاوز حدود وظيفته القضائية لأنه يخلق حالة من حالات المسؤولية على أساس تحمل التبعة وهو ما لا يملكه إلا المشرع¹.

إن هذه الاعتراضات الموجهة إلى المسؤولية العقدية للناقل البري للأشخاص وتقرير الالتزام بالسلامة من جانبه لم تكفٍ لهدمها، فبالنسبة إلى الاعتراض الأول مردود عليه، ذلك بأن التزام الناقل الأساسي بالنقل يتضمن بالضرورة الالتزام بضمان السلامة، إذ لا يمكن القول بأن الناقل قد نفذ التزامه بالنقل إذا كان قد أوصل الراكب جثة هامة إلى المكان المتفق عليه، وبالنسبة إلى الانتقاد الثاني فلا يمكن قبوله أيضا لأن الناقل يستطيع أن يثبت دون صعوبة كبيرة خطأ الراكب إذا كان هذا الخطأ هو سبب الحادث، أما الاعتراض الأخير فهو اعتراض عام ينصب على أساس المسؤولية عن الإخلال بأي التزام تعاقدي.

الواقع أن ما جاء به القضاء الفرنسي بتقرير الالتزام بالسلامة على عاتق الناقل كان مصيبا في ذلك ودليله تمسكه بهذا الطرح في قرار محكمة الطعن بالنقض الغرفة المدنية الصادر مؤخرا في 2019 /12/11 رقم 18-13-840²، زد على ذلك أن القول بغير ذلك ابتعاد عن العدالة، لأن هذا العقد ينشئ التزاما أساسيا على الناقل، بتوصيل الراكب سليما إلى المكان المتفق عليه ويقابل هذا الالتزام تعهد الراكب بدفع أجره النقل³.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 80.

² Cour de cassation- première chambre civile- 11 décembre 2019- n 18-13.840 : **Résumé** : (sur sa main la blessant au pouce ; qu'en vertu de l'article 1147 du code civil, devenu l'article 1231-1 du même code, le transporteur ferroviaire est tenu d'une obligation de sécurité de résultat l'obligeant à amener le voyageur sain et sauf à la destination prévue, sans pouvoir s'exonérer partiellement). www.dalloz.fr. Date de consulté : 21/12/2021.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 80.

الفقرة الثانية:

طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية
تقدم أن عقد النقل يرتب التزامات تعاقدية على عاتق الناقل، فإذا أحل بتنفيذ هذه الالتزامات، كان مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر، ومسؤوليته في هذه الحالة تعاقدية، ومع ذلك فمسؤولية الناقل ليست تعاقدية في كل الحالات، وإنما تكون تقصيرية في بعض الحالات منها حالة وفاة المسافر¹، وعلى العموم يكون الناقل مسؤولاً تجاه المسافر، عن الأضرار التي تصيب هذا الأخير في أثناء النقل².

على ضوء الأحكام الواردة ضمن نصوص ق.ت.ج وكذا الاتفاقيات الدولية، نعرض أولاً طبيعة هذه المسؤولية في التشريع الجزائري (أولاً)، ثم طبيعة مسؤولية الناقل البري في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي السككي لنقل المسافرين COTIF-civ (ثانياً).

أولاً: طبيعة المسؤولية في التشريع الجزائري

لا يوجد في القانون الجزائري نص يتضمن تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص، إلا أنه بالرجوع إلى القواعد العامة المحددة للمسؤولية وطالما أن عقد النقل هو عقد ملزم لجانين، فإن إخلال أي طرف من أطراف العقد بالالتزام القائم على عاتقه لا شك أنه يرتب مسؤولية عقدية مصدرها العقد³.

فضلاً عن ذلك فإنه بالرجوع إلى نصوص القانون التجاري، لقد نظم المشرع الجزائري عقد نقل الأشخاص ضمن المواد من 62 إلى 66 ومن استقراء نص المادة 62 منه التي تنص على أنه " يجب على ناقل الأشخاص، أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

من خلال ذلك يتبين أنه اعترف بالالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، واعتبره التزاماً مصدره العقد وكرسه القانون وأنه موجب قانوني، يعتبر الإخلال به خطأً عقدي يستوجب

¹عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 340.

²إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 498.

³العرباوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 132.

المسؤولية¹، وفي هذا الإطار نذكر قرار صادر عن المحكمة العليا الجزائرية بتاريخ 1983/03/30 الذي جاء في منطوقه على أنه " 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 الإخلال بذلك الالتزام، وفي هذا السياق أعتبر كل شرط يرمي إلى الإعفاء من تلك المسؤولية مخالفا للنظام العام، غير أنه أجاز التخلص منها كليا أو جزئيا عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة.

تفهمًا للأحكام القانونية التي تضمنتها المادتين 62 و63 من ق.ت.ج، كان يجب على القضاة أن يراعوا في قضائهم هذه المبادئ لاستخلاص شروط الإعفاء من المسؤولية والتأكد من توافرها حتى يعطوا قرارهم الأساس القانوني السليم بما لا يجعله معيبا ويعرضه للنقض.² هذا القرار يعد عدولا من قبل المحكمة العليا الجزائرية عن قرارها السابق والصادر بتاريخ 1982/01/20.³

ثانيا: طبيعة المسؤولية في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي السككي لنقل المسافرين
COTIF – civ

تنص المادة 26⁴ من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي لنقل المسافرين COTIF-civ وفق البروتوكول المعدل لها في 03 يونيو 1999 على أن الناقل مسئول عن الضرر الناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح وعن كل إصابة أخرى تلحق بكيانه الجسدي أو الذهني سببها حادث له علاقة بالاستثمار السككي، ووقع أثناء وجود المسافر في المركبات السككية سواء أثناء دخوله إليها أو خروجه منها ومهما كانت البنية التحتية المستعملة، وعلى ذلك يلاحظ أن الاتفاقية وضعت مبدئا عاما وهو افتراض مسؤولية الناقل الدولي السككي

¹ زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة بلقايد، وهران، 2013/2012، ص 18.

² ملف رقم 27429 قرار بتاريخ 30 مارس 1983، المجلة القضائية، عدد رقم 01، سنة 1989، ص 130.

³ ملف رقم 21286 قرار بتاريخ 20 جانفي 1982، المجلة القضائية، عدد رقم 02، سنة 1989، ص 15.

⁴ Article 26 -1 du COTIF – CIV Appendice B a la convention (Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée).

للمسافر طالما وقع له ضرر أو إصابة وهو في عهده، ولا يستطيع درء المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات الظرف الخارجي أو خطأ المسافر أو تصرف شخص ثالث غير الناقل، وهذا بالرغم من بذله العناية اللازمة حسب خصائص الحالة لتجنب أو تدارك نتائجه.

الفرع الثاني:

أساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص

لقد نالت مسألة البحث عن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص الحظ الأوفر من النقاش الحاد بين الفقه والقضاء عبر مراحل تطور طويلة وجد هامة لعدم حسم التشريعات، أين أسالت الكثير من الحبر الأمر الذي يدفعنا إلى البحث الجاد مادام الفقه والقضاء لم يتناولها بالشكل الكافي¹.

بناء على ذلك نبحت التطور التاريخي لأساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص (الفقرة الأولى)، ثم نتقل بعد ذلك إلى أساس هذه المسؤولية في التشريع والقضاء الجزائري (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى:

التطور التاريخي لأساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص

النقل يكون دائما نظير أجرة يدفعها الراكب في عقد نقل الأشخاص، وهذه الأجرة تدفع بشكل مقابل مادي إما قبل تنفيذ العقد أو بعده بحسب الاتفاق أو الأنظمة، إلا أنه هناك حالات لا يَسْتَلِم فيها الناقل هذه الأجرة بالصورة المعتادة كما هو الحال في النقل بالمجان أو النقل الخفي (عن طريق التسلل)، وعلى هذا الأساس فإن الناقل يمكن أن تثار مسؤوليته بشأن تنفيذ عقد نقل صحيح وقائم و يخضع لكافة الالتزامات التي يربتها عقد النقل، كما قد تثار مسؤوليته في بعض الصور التي لا تتضمن عقد النقل، كالنقل المجاني أو نقل المجاملة وكذا النقل الخفي² وعليه يقع لزاما علينا البحث أولا عن أساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص في إطار عقد النقل، وثانيا عن أساس المسؤولية خارج عقد النقل.

¹ زرقط سفيان، عقد النقل البري في التشريع الجزائري عقد نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2010/2009، ص 53.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 35.

أولاً: أساس المسؤولية في إطار عقد النقل

إن أهم ما في موضوعات المسؤولية، هو الأساس الذي تستند عليه، ويقصد بالأساس السبب الذي من أجله يضع المشرع عبء تعويض الأضرار على عاتق الناقل، فإذا اعتبرنا هذا الأساس هو الخطأ، توجب على الراكب لكي يحصل على حقه في التعويض أن يثبت إضافة إلى الخطأ، الضرر وعلاقة السببية.

أما إذا أخذنا بنظرية الخطأ في حراسة الأشياء، فلكي يحكم بالتعويض بموجبها، يجب أن يكون الحادث قد نشأ بتدخل واسطة النقل.

أما إذا اعتمدنا نظرية الضمان، فلا شك أنه على الراكب المتضرر إثبات وجود خطأ من جانب الناقل حتى يحصل على حقه في التعويض.

أخيراً بالرجوع إلى نظرية الضرر وهي النظرية التي تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية، فإن الراكب المتضرر غير مطالب بإثبات وجود خطأ من جانب الناقل، بل عليه إثبات حصول ضرر له بمناسبة تنفيذ عقد النقل.

أ: النظريات الشخصية

يرى أصحاب هذه النظرية أن الخطأ هو قوام المسؤولية المدنية وعليه يتوقف وجودها، فإذا انتفى الخطأ فلا مسؤولية ولا تعويض، ويقول " بلانيول " في هذا الصدد " كل مسؤولية بدون خطأ - إذا قبلت - تعد ظلماً اجتماعياً وهي بالنسبة إلى القانون المدني بمثابة إدانة البريء في القانون الجنائي، إلا أنهم اختلفوا في اتجاهين فمنهم من أسسها على الخطأ الشخصي الواجب الإثبات ومنهم من أسسها على الخطأ في الحراسة، وعليه نتناول كلتا النظريتين فيما يلي:

1: نظرية الخطأ الشخصي الواجب الإثبات

يعد الفقيه " دوما " الأول الذي رسم الخطوط الرئيسية لهذه النظرية، ولكن توضيحها بالشكل الصحيح كان على يد الفقيه " بوتيه "، وعلى هذا من الخطأ إرجاع هذه النظرية إلى القانون الروماني، ذلك أن القانون الروماني لم يضع قاعدة عامة للمسؤولية المدنية.

مضمون النظرية: المشرع الفرنسي تطرق للمسؤولية العقدية في المواد 1137¹ و1147² من ق.م.ف، فالمادة الأولى تتناول الالتزام ببذل العناية، أما المادة الثانية فتتطلب على جميع الالتزامات سواء ما كان منها التزاما بنتيجة أو التزاما بعناية.

ما يفهم من المادتين أن المدين يكون مسؤولا إذا لم ينفذ التزامه، لأن عدم التنفيذ يعد خطأ من جانبه، وهذا يختلف حسب نوع الالتزام، فإذا كان الالتزام ببذل عناية اللازمة، فإنه يسأل إذا لم يبذل العناية اللازمة في تنفيذ العقد³، أما إذا كان العقد متضمنا التزاما بنتيجة كعقد النقل الذي يتضمن الالتزام بضمان سلامة المسافر، فإن الناقل يكون مسؤولا في كل مرة لا ينفذ فيها العقد بالطريقة المتفق عليها، ولا يعفيه من المسؤولية إلا إثبات السبب الأجنبي.

بمقتضى هذه النظرية يعتبر الناقل هو المدين في تنفيذ الالتزام الناشئ عن العقد، فمن الواجب عليه تنفيذ التزامه، فإذا لم يقم بذلك فيفترض أنه أخطأ، وهذا هو الخطأ العقدي⁴، ويستوي في ذلك أن يكون الخطأ ناشئا عن عمد أو إهمال، إذ لا يعد مسؤولا إذا لم يرتكب خطأ.

طبقا لذلك فعلى الراكب لكي يحصل على تعويض، أن يثبت بأن الناقل لم ينفذ التزامه وأن ضررا أصابه من جراء ذلك، ومتى أثبت عدم تنفيذ الالتزام والضرر استحق التعويض إلا إذا استطاع الناقل نفي علاقة السببية بإثبات السبب الأجنبي.

¹Ancien art. 1137 (Abrogé par Ord. n° 2016-131 du 10 févr. 2016, à compter du 1^{er} oct. 2016) L'obligation de veiller à la conservation de la chose, soit que la convention n'ait pour objet que l'utilité de l'une des parties, soit qu'elle ait pour objet leur utilité commune, soumet celui qui en est chargé à y apporter tous les soins (L. n° 2014-873 du 4 août 2014, art. 26) «raisonnables».

Cette obligation est plus ou moins étendue relativement à certains contrats, dont les effets, à cet égard, sont expliqués sous les titres qui les concernent. www.dalloz.fr. Date de consulté : 21/12/2021.

² Ancien art. 1147 (Abrogé par Ord. n° 2016-131 du 10 févr. 2016, à compter du 1^{er} oct. 2016) 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'exécution, 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. www.dalloz.fr. Date de consulté : 21/12/2021.

³ المادة 1/172 من ق.م.ف.ج تنص على أنه " في الالتزامات بعمل، إذا كان المطلوب من المدين أن يحافظ على الشيء، أو أن يقوم بإدارته أو أن يتوخى الحيلة في تنفيذ التزامه فإن المدين يكون قد وفى بالالتزام إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله الشخص العادي، ولو لم يتحقق الغرض المقصود. هذا ما لم ينص القانون أو الاتفاق على خلاف ذلك. وعلى كل حال يبقى المدين مسؤولا عن غشه، أو خطئه الجسيم).

⁴ المادة 176 من ق.م.ف.ج على أنه " إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حُكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يدل له فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه).

تقييم النظرية: إن المسؤولية القائمة على الخطأ لم تعد تساير التطورات الحديثة التي تشهدها المجتمعات في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية وغيرها، فكثرة الحوادث وتعقدتها تجعل من الصعب الاعتماد على هذه النظرية، لأنها غالباً ما تؤدي إلى حرمان بعض الأشخاص من حقهم في التعويض.

لهذا فقد وجهت لها انتقادات كثيرة أظهرت نقصها وقصورها لكونها نظرية سطحية **SURFACE** وبلا مادة ولا موضوع وتعد نظرية المسؤولية¹، حيث أصبح قبولها يعتبر تخلفاً عن ركب التطور الاقتصادي والاجتماعي الذي قطع شوطاً كبيراً في تقرير قواعد تقتضي حماية مصلحة الجماعة بغض النظر عن وجود الخطأ من عدمه.

2: نظرية الخطأ في الحراسة

تؤسس هذه النظرية مسؤولية الناقل البري للأشخاص على أساس الخطأ في الحراسة، وذلك بالاستناد إلى المواد المتعلقة بحراسة الأشياء والتي تتطلب من المسئول عن هذه الأشياء السيطرة التامة عليها لمنع وقوع الضرر الذي يصيب الغير.

باعتبار أن تأسيس المسؤولية على ذلك يكفل للمضرور حقه في الحصول على تعويض، عن طريق افتراض مسؤولية الناقل، لأن الضرر يحدث نتيجة تدخل أداة النقل.

مضمون النظرية: مؤدى هذه النظرية أن الطريق الصحيح لمساءلة الناقل عن الأضرار، هو اعتماد نظرية الخطأ في الحراسة والتي بها تصبح مسؤولية الناقل مفترضة ولا يمكنه التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ الراكب أو خطأ الغير، وهو الأمر الذي تتطلبه مقتضيات التطورات الحديثة للحياة الاقتصادية، بل تتسق كل الاتساق معها.

بالتالي يعد الالتجاء إلى هذه النظرية السبيل الأنجع الذي يكفل للراكب حقه في الحصول على التعويض لأن خطأ الناقل يعد ثابتاً، وهو الخطأ في الحراسة **Faute dans la garde** والذي يعد ثابتاً بمجرد حدوث الضرر بفعل الشيء، و أما القرينة التي بُنيت عليها هذه المسؤولية، فهي افتراض علاقة السببية بين الخطأ في الحراسة ووقوع الضرر، أو افتراض أن الضرر الناشئ من فعل الشيء غير راجع إلى سبب أجنبي عن الحارس، فالناقل إذا أراد دفع المسؤولية عن نفسه

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 99.

عليه إقامة الدليل على أن الحادث وقع بسبب أجنبي عنه، وعدم جواز دفعها بنفي الخطأ عن نفسه¹.

تقييم النظرية: إن الأخذ بهذه النظرية لا يستقيم مع الواقع، لأنها تقصر حماية الراكب عن الأضرار التي تصيبه من التدخل الإيجابي للشيء محل الحراسة وهي أداة النقل، وهي بذلك لا تحميه إذا لم يكن الضرر الذي تعرض له ناجما عن هذا التدخل، وهي بذلك توفر له الحماية في حالات دون أخرى.

وعليه فإذا اصطدم الراكب بأحد أعمدة المحطة أو تعثر في رصيف محطة القطار عندما يكون متجها للدخول فيه أو الخروج منه، فطبقا لهذه النظرية فإن الناقل سيعفى من المسؤولية، لأن الضرر لم يحدث بسبب أداة النقل، وما على الراكب في هذه الحالة إلا إثبات خطأ الناقل، وهذا الإثبات لا يخلوا من الصعوبة لأنه من النادر أن يتمكن الراكب من إثبات ذلك وبالتالي ضياع حقه في الحصول على تعويض عادل².

ب: النظريات الموضوعية

رغم أن النظريات الشخصية أقامت مسؤولية الناقل البري للأشخاص على أساس الخطأ، فإنها لم تفلح إلى حد كبير في إرساء أساس للمسؤولية يتوافق وما تتطلبه مصلحة المضرور³، على إثر ذلك ظهرت في المقابل نظريات موضوعية تبنت الضرر كأساس لمساءلة الناقل⁴ ومن أهمها: نظرية الضمان ونظرية المخاطر أو تحمل التبعة وهو ما نتناوله بالتحليل التالي:

1: نظرية الضمان

يعد الأستاذ **Starck** من الشراح الذين قاموا بتأصيل فكرة الضمان كأساس لمسؤولية الناقل البري، إلا أنه سبقه في ذلك الأستاذ **Picard**، ولكن الفرق بينهما يكمن في أن الفقيه " ستارك " يربط الضمان بالخطأ وبالتالي التعويض بالمسؤولية، على عكس الفقيه " بيكار " الذي يقيمه على مجرد المعونة والمساعدة، وبالتالي فهو يقترب من الالتزام الأدبي.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 104.

² عادل علي المقدادي، نفس المرجع، ص 105.

³ خليفي مريم، المرجع السابق، ص 26.

⁴ زرهوني نبيلة، المرجع السابق، ص 21.

مضمون النظرية: يرى Starck أن أساس المسؤولية ليس معلقا على فكرتي الخطأ أو التبعة، فهما عنده فكرتان شخصيتان، تبحثان عن سبب وتبرير الالتزام بتعويض الضرر من وجهة محدث الضرر وحسب، وتتجاهلان حقوق المضرور.

بالنسبة للمسؤولية العقدية يَعتبر Starck أن القول بأن المدين الذي لم ينفذ التزامه قد ارتكب خطأ، يعد تحايلا على الواقع، وعنده أن مسؤولية المدين يجب أن ترتبط مباشرة بتعهده، لأنه يلتزم بضمان ما وعد به، وكل ما في الأمر هو تحديد مضمون هذا الضمان، ويرى أن أساس هذا الضمان العقدي ليس خطأ المدين، ولكنه الرابطة القانونية التي أنشأتها الرابطة التعاقدية، هذا قياسا على العقد المتضمن الالتزام بتحقيق نتيجة، أما فيما يخص الالتزام المتضمن بذل عناية فإنه اعترف بالخطأ كأساس لها¹.

بالرجوع إلى عقد النقل فمادام أنه يتضمن التزاما بتحقيق نتيجة، وأن عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بضمان سلامة الراكب يترتب عليه المسؤولية، فيكون ضامنا لما يحصل للراكب من ضرر.

تقييم النظرية: بالرغم من كون هذه النظرية قد حملت في جوانبها أمورا إيجابية باقترابها من نظرية تحمل التبعة التي تقيم المسؤولية على عنصر الضرر، ولكنها لم تتعد كليا عن فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية كما جاء به في الالتزام المتضمن بذل عناية والذي ترتب عليه ازدواج في الأساس، وهو ما لا يتفق مع الواقع ولا مع النصوص المقررة لها. وعليه يمكن القول أن هذه النظرية لا يمكن الركون إليها عند تقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب، لما فيها من تعقيدات واضحة كازدواج الأساس وتمسكها بالخطأ واجب الإثبات في بعض الحالات.

2: نظرية تحمل التبعة

إن النظريات المتقدمة، وخاصة منها تلك التي تقيم المسؤولية على عنصر الخطأ، لم تعد كافية لحصول المتضررين على حقهم في التعويض، فبعد أن تطورت الآلات الميكانيكية والتي تم استخدامها في المصانع والنقل، وما رافق ذلك من زيادة في الحوادث التي يتعرض لها الناس، وعجزهم في مضمار الإثبات الملقى على عاتقهم، دفع بعض الشراح إلى نبد فكرة الخطأ

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 110.

كأساس للمسؤولية، وتقرير مبدأ إقامة المسؤولية على عنصر الضرر، مراعاة لتحقيق العدالة، وضمان حقوق الناس في الحصول على التعويض، وعلى هذا نقوم بالتطرق لمضمون النظرية أولا ثم إلى تقديرها ثانيا¹.

مضمون النظرية: ما دام أن القانون غايته سيادة النظام في المجتمع، وهذا لا يتم إلا بضمانه لحقوق الناس، وأن إقامة المسؤولية على الخطأ، غالبا ما يؤدي إلى هدر هذه الحقوق عند تعرضها للضرر، لذا كان من الضروري الأخذ بفكرة الضرر والتي تكفي بالضرر لترتيب المسؤولية وبالتالي ضمان حقوق المتضررين، فالعدالة تقتضي ألا يبقى إنسان أصابه حادث دون أن يجبر ما تعرض له من ضرر.

قام العلامة " **Labbe** " عام 1890 مناديا بفكرة تحمل التبعة بدلا من فكرة الخطأ التي ثبت له عدم كفايتها، فقرر أن الأساس الذي يجب أن تبني عليه المسؤولية المدنية في العصر الحاضر هو الضرر، وكان أول من اتجه نظره إلى المادة 1/1384 من ق.م.ف ورأى فيها تقريرا للقاعدة الأساسية التي نادى بها.

تم تبعه في ذلك العلامة " **Saleilles** " حيث تحول نظره إلى المادة 1/1384² من ق.م.ف التي رأى فيها تقريرا لمبدأ تحمل التبعة في صورتها المطلقة التي قال بها الفقيه " **Labbe** " ، أين اعتبرها هي الوضع السليم للأمور بلا حاجة إلى إقناعٍ موهوم هو الخطأ، وأساس هذه النظرية ألا يكون هناك تفرقة بين الفعل الخاطئ والفعل غير الخاطئ ، فالمسؤولية يجب أن تقرر في الحالتين في كل مرة يكون هناك ضرر، وسمية هذه النظرية بنظرية إعدام الخطأ أو نظرية الخطر المستحدث، فاشتراط إثبات الضرر للخطأ لتقرير المسؤولية، معناه أن المتضرر يتحمل ضرا يحيق به.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 113.

² Ancien art. 1134 (Abrogé par Ord. n° 2016-131 du 10 févr. 2016, à compter du 1^{er} oct. 2016) Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour les causes que la loi autorise. Elles doivent être exécutées de bonne foi. www.dalloz.fr. Date de consulté : 22/12/2021.

تقييم النظرية: إن الأخذ بنظرية المخاطر والتي أساسها الضرر تستقيم مع الواقع العملي، خاصة مع ازدياد استعمال الآلات في ميادين كثيرة، وقد رافق ذلك زيادة الحوادث التي يتعرض لها الناس من استخدام أدوات النقل، كالسكك الحديدية التي انتشرت في أنحاء العالم، وأن الاستناد إلى النظريات التقليدية في الحصول على التعويض غالبا ما يؤدي إلى حرمان طبقة كبيرة من الناس من حقهم في التعويض، ذلك لأن تكليف المصاب باكتشاف الخطأ الذي سبب الحادث وإقامة الدليل عليه أمر متعذر في كثير من الأحيان، وهذه الصعوبة تتعقد أكثر عند وفاة المتضرر ومطالبة الورثة بإثبات ذلك.

هذا ما دفع الفقه والقضاء وحتى المشرع إلى إيجاد حماية كافية للمتضررين، وذلك بتقرير المسؤولية المادية والاكتفاء بالضرر وعلاقة السببية بين نشاط المتسبب والضرر¹.

ثانيا: أساس المسؤولية خارج إطار عقد النقل

بعد استعراض أساس مسؤولية ناقل الأشخاص في إطار عقد النقل البري، إلا أنه قد يحصل أن يقوم الناقل البري بنقل أشخاص ولكن خارج إطار عقد النقل، وهي الحالة التي ينعدم فيها المقابل المادي، فيتم نقل شخص أو راكب من مكان لآخر، وهي بعيدة كل البعد عن عقد النقل، والتي تقع كثيرا في الحياة العملية فتتم بعلم الطرفين كما هو الحال بالنسبة إلى النقل المجاني، وقد تتم بدون أن يعلم بها الناقل كما هو الحال بالنسبة لتسلل أحد الركاب إلى واسطة النقل، وهو ما سنوضحه بتحديد أساس المسؤولية كما يلي:

أ: النقل بالمجان (Transport bénévole)

يعتبر عقد النقل من العقود الرضائية الملزمة لجانبين، كما أنه من عقود المعاوضة يتضمن التزامات متقابلة من جانبيه، وهي دفع الأجرة من قبل الراكب، يقابلها التزام الناقل بنقل الراكب إلى المكان المتفق عليه مع أمتعته مع ضمان سلامته، وهو الأمر المفتقد في النقل بالمجان أي انتفاء المقابل المادي²، وهنا تثار مسألة طبيعة مسؤولية الناقل خارج إطار الأحكام المنظمة لعقد النقل.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 119.

² حساين سامية، بوعجاجة منال، إلتزام الناقل بالسلامة في مجال نقل الأشخاص بالمجان، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد العاشر، العدد

الثالث، 2019، ص 334، www.asjp.cerist.dz

النقل المجاني أو النقل مجاملة، وهو النقل الذي ينطوي على نية المجاملة أو التفضل من جانب الناقل¹، أي القصد منه عمل الخير ويتسم هذا النقل أنه لا مقابل فيه يتقاضاه الناقل²، كما أنه يتميز بانعدام المصلحة فيه، أي مجرد من الفائدة المادية والمثال التقليدي لذلك أن يصطحب شخص صديقا له للترهة معه في سيارته أو لتوصيله لمكان معلوم أو لمصاحبه في رحلة أو لتوصيله إلى مقر عمله أو مسكنه³.

بشأن الأساس القانوني الذي يحكم مسؤولية الناقل بالجان، احتدم الخلاف بين الشراح وأحكام القضاء، فمنهم من يخضع النقل المجاني لقواعد المسؤولية العقدية ويجعل الناقل مسؤولا بمجرد ثبوت حدوث ضرر للراكب ولا تنتفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي، ومنهم من جعله مسؤولا مسؤولية تقصيرية مناطها صدور خطأ من الناقل، وهناك من اعتبر مسؤولية الناقل بالجان مفترضة أساسها الخطأ في حراسة الأشياء ولا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي.

1: المسؤولية العقدية للناقل بالجان

إن الرأي القائل بمسؤولية الناقل بالجان على أساس المسؤولية العقدية⁴، يتولد عنه أن يخضع الطرفين لأحكام المسؤولية العقدية، بحيث يلقي على عاتق الناقل الالتزام بضمان سلامة الراكب وفي ذلك مصلحة له، حيث لا يُكَلَّفُ إلا بإثبات الضرر، ذلك أن الفارق بين النقل بعوض والنقل بغير عوض هو كالفارق بين البيع والهبة، وهذا الفارق هو انعدام المقابل المادي الذي لا يحو الرابطة العقدية بين الواهب والموهوب له، وعليه نتناول عرض هذه النظرية والانتقادات التي واجهتها.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دراسة للالتزام بالسلامة، دار النهضة العربية، بيروت، 1980، ص 107.

² في هذا الجانب عرفت المادة الأولى من القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 12 يناير 1939 الخاص بتنظيم النقل البري والنقل بالسكك الحديدية تنص على ان المميز في النقل المجاني هو انعدام أي مقابل مباشر أو غير مباشر من جانب المنقول، ويعتبر مقابل غير مباشر المساهمة او الاشتراك في تغطية مصاريف النقل، حتى ولو لم تتم تلك المساهمة خصيصا لهذا الغرض.

³ سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الازامي عليها، دراسة مقارنة، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2005، ص 340.

⁴ يعتبر الأستاذ " بيناتار " من أشد أنصار الاتجاه القائل بالمسؤولية العقدية للناقل بالجان، حيث أنه لا يختلف عن النقل بمقابل أجرة وبالتالي يلقي على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر. راجع كذلك، سلامي ليندة، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، سنة 2017، ص 38.

عرض النظرية: استنادا على ذلك وجب توافر العلاقة العقدية بين الناقل بالمجان والراكب، مثال ذلك قيام شركة النقل بالسكك الحديدية بنقل أحد الأشخاص حاملا تصريح ركوب مجاني، ومن بين من نادي بهذا الطرح الأستاذ " لا لو "، إلا أنه استثنى من ذلك حالة واحدة وهي حالة نقل الصديق لصديقه بقصد التزهة، وأخضع النقل في هذه الحالة لقواعد المسؤولية التقصيرية¹.

نقد النظرية: إن نية المتعاقدين لم تنطو على أن يرتبطا ارتباطا قانونيا، فالناقل المجاني لم يقصد من قيامه بنقل الراكب أن يقيد نفسه نحو الراكب بأي التزام قانوني، وذلك لانعدام المقابل المادي بحث لا يمكن معه تصور وجود عقد نقل، وبالتالي فالناقل لا يخضع للمسؤولية العقدية لأنه بكل بساطة النقل مجاملة ليس بعقد.

2: المسؤولية التقصيرية للناقل بالمجان

يرى أنصار هذا الرأي أنه لا يمكن إخضاع الناقل بالمجان للمسؤولية العقدية، لعدم توافر نية التعاقد لدى طرفيه، ولعدم وجود المقابل المادي والذي هو أساس التزام الناقل. بما يترتب عليه من التزامات فيما لو كان هناك تعاقد، وبالتالي ابعاد صفة العقد عن النقل المجاني لأن للعقد صفات خاصة به لا يمكن إخفاءها على غيره²، وعليه نتناول عرض هذه النظرية والانتقادات التي واجهتها.

عرض النظرية: بناء على ذلك فالنقل بالمجان لا يخضع إلا للمسؤولية التقصيرية، فلا يلتزم الناقل إلا ببذل عناية، ويكون على الراكب إثبات خطأ الناقل المجاني وفي ذلك تخفيف لمسؤولية الناقل وتحميل الراكب عبء الإثبات للحصول على التعويض³.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 53.

² سمير سهيل دنون، المرجع السابق، ص 243.

³ لقد أخضع القضاء الفرنسي محكمة Dijion في حكمها الصادر بتاريخ 1930/10/28 الناقل المجاني للمادة 1382 من القانون المدني الفرنسي والتي تتطلب إثبات الخطأ من جانب الناقل، أي أن مسؤولية هذا الأخير اعتبرت تقصيرية لا سأل فيها إلا عند ثبوت خطئه، وعللت ذلك بأن الأشخاص المنقولين بجانا يساهمون في استعمال السيارة وهو على دراية تامة بالأخطار التي يتعرضون لها.

Ancien art. 1382 (Abrogé par Ord. n° 2016-131 du 10 févr. 2016, à compter du 1^{er} oct. 2016) Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.

L'art. 1382 anc. a été repris à l'identique à l'art. 1240 issu de l'Ord. n° 2016-131 du 10 févr. 2016. www.dalloz.fr. Le : 23/12/2021.

نقد النظرية: هذا الرأي لا يمكن التسليم به، لأن اشتراط إثبات خطأ الناقل المجاني من قبل الراكب يبدو عسيرا، لأن الحادث قد يقع ويؤدي إلى وفاة الراكب، فكيف يمكن معرفة السبب؟ خصوصا عند بقاء السبب مجهول وبالتالي حرمانه في الحصول على تعويض له أو لذوي حقوقه، مما يجعل من هذا الأساس غير سوي¹.

3: مسؤولية الناقل بالجان على أساس الخطأ في حراسة الأشياء

جاءت هذه النظرية على أنقاذ النقد الموجه لقيام مسؤولية الناقل بالجان على أساس المسؤولية العقدية، ذلك أنه لو أدرك الراكب بالجان مدى الخطر الذي يحدق به وما في هذا من سقوط حقه في التعويض قبل الناقل، لامتنع عن الركوب أو فضل الركوب بأجر حتى يرجع على الناقل بالمسؤولية العقدية، وعليه نتناول عرض هذه النظرية وتقييمها.

عرض النظرية: من بين مؤيدي هذه النظرية الفقيه " جوسران " والذي ذهب إلى القول بتأسيس مسؤولية الناقل المجاني على الخطأ في حراسة الأشياء واعتبارها مسؤولية مفترضة مبنية على أساس الخطأ المفترض وقوعه من حارس الشيء، ولا يستطيع الحارس نفي مسؤوليته بإثبات أنه لم يرتكب خطأ أو أنه قام بما ينبغي من العناية، بل يمكنه نفيها كذلك بإثبات السبب الأجنبي²، وهذا طبقا لحكم المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي³، ذلك أن هذه المادة لا

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 60.

مدحت محمد محمود عبد العال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بين المذهبين الشخصي والموضوعي دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2010، ص 33.

³ قرار مدني محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 27 آذار 1928، قضية السيد غاس ضد ساي. الغرفة المختلطة 20 كانون الأول 1968، قضية شركة التأمين لوكونتينانت ولاندرود ضد الأنسة سكروترو.

والذي جاء في ملخصه " وضعت قرينة الخطأ التي تأسست بموجب المادة 1384 فقرة 1، ضد حارس الشيء، وذلك من أجل تأمين تعويض الأشخاص الذين كانوا ضحية الضرر الذي أحدثته هذه الأشياء دون أن يكونوا قد ساهموا في استعمالها.

وبالتالي لا يمكن التذرع بهذه القرينة ضد حارس سيارة من قبل الأشخاص الذين كانوا جالسين فيها، سواء كان ذلك بموجب عقد نقل أم مجانا، والأولون يجدون مبدأ تعويضهم في الموجبات العقدية مع الناقل، أما الآخرون فمن جراء قبولهم بالتعرض لمخاطر استعمال هذه السيارة، وهم لا يستطيعون الحصول على التعويض من حارس السيارة، إلا إذا أثبتوا ضده خطأ يعزى إليه وفقا لأحكام المادة 1382 و1383 من القانون المدني، (القرار الأول).

أما المسؤولية الناتجة عن المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي فيمكن التذرع بها ضد حارس الشيء من قبل الراكب المتنقل في عربة مجانا، إنما خارج الحالة التي يحكم فيها القانون بخلاف ذلك، (القرار الثاني)، للتفصيل أكثر، راجع، هنري كابينان ومن معه، ترجمة علي محمود مقلد، القرارات الكبرى في القضاء المدني، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، سنة 2015، ص 483.

تفرق بين المارة والركاب بشرط أن يكون النقل بدون عوض، لأنه إذا كان بعوض فالمسؤولية العقدية هي واجبة التطبيق.

تقييم النظرية: لقد كان لهذا الرأي صدى في الفقه والقضاء بالنظر لأنه الأصلح للمتضرر لما فيه من ضمان حقه في الحصول على تعويض عادل، على إثر ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 1962/04/05 إلى افتراض قرينة الخطأ بالنسبة إلى الناقل المجاني واعتبار مسؤوليته متحققة لا يمكن دفعها إلا إذا أثبت أن الخطأ راجع لظروف خارجة عنه.

وفي هذا الإطار قرار عن المجلس الأعلى للقضاء في الجزائر في القضية رقم 21286 قرار بتاريخ 1982/01/20¹ أين اتخذ المبدأ القانوني التالي: مسؤولية- نقل بالجمان أو بمقابل- مفترضة دون التمييز القديم- خضوعها لأحكام حارس الشيء.

ب: النقل الخفي (التسلل)

يكون النقل خفيا أو خلسة، إذا تم دون إرادة الناقل، ويتحقق في الحالة التي يتسلل فيها الراكب إلى المركبة دون علم الناقل أو تابعه.

ويمكن أن نعتبر النقل خفيا أيضا في الحالة التي يتهرب فيها الراكب من دفع أجره النقل بوسيلة أو أخرى، كادعائه كذبا للمحصل المسؤول عن تحيل أجره النقل أنه قام بالدفع، وكذلك الحالات التي يستمر فيها الراكب بوسيلة النقل إلى ما بعد المسافة التي تم تحصيل الأجر عنها.

¹ قرار صادر عن المجلس الأعلى للقضاء الجزائري بتاريخ 1982/01/20 ملف رقم 21286، المجلة القضائية، عدد2، سنة 1989، ص 15، ملخص القرار أنه:

فضلا في الطعن بالنقض بين (ب.م) ضد (ب.ب) تتلخص الوقائع في أنه طعن المدعو (ب.م) بطريق النقض في قرار أصدره مجلس قضاء الشلف يوم 7 مارس 1979 قضى فيه بتأييد الحكم المستأنف الذي ألزمه بأن يدفع تعويضا قدره 25 ألف دينار إلى المطعون ضدها من جراء موت زوجها.

قدم الطاعن بواسطة وكيله مذكرة أثار فيها وجهين للطعن... عن الوجه الثاني مباشرة: مأخوذ من التطبيق الخاطئ للقانون وذلك أن الحكم المطعون فيه طبق على الناقل المجاني قرينة المسؤولية المنصوص عليها في المادة 138 ق.م.ج، والحالة أن المادة السارية المفعول في هذه الحالة هي المادة 124 ق.م.ج بدعوى أن المنقول مجانا قد قِيلَ ضمنيا الخطر الذي يتعرض له، وهذا معروف قضائيا.

لكن حيث أن حارس الشيء هو مسؤول بموجب المادة 138 ق.م.ج، ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت ما استثنته المادة نفسها ولا فرق في المسؤولية بين النقل بالجمان أو بمقابل، نظرا لإطلاق المادة المذكورة التي أصبحت لا تقبل التفرقة القديمة ومن ثم فإن هذا الوجه هو الآخر غير مقبول- لهذه الأسباب ومن أجلها- قرر المجلس الأعلى قبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا وبحمل الطاعن مصاريف القضية.

في كل هذه الحالات ينعقد المقابل، وبالتالي ينعقد وجود عقد النقل، ولا يمكن اعتبار النقل هنا نقلا مجانيا، لانعدام إرادة الناقل أو تابعه، وعدم رضائه عن إجراء النقل مجانا¹. انطلاقا من ذلك يقصد بالراكب أو المسافر هو كل شخص تعاقد مع الناقل على أن ينقله إلى المكان المحدد في عقد النقل سلفا. في المقابل هناك أشخاص لا يطلق عليهم وصف المسافر وهما الراكب خلسة أو المتسلل²، والراكب المجاني لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الناقل أي انتفاء عقد النقل البري للمسافرين³، وتم تعريف الراكب المتسلل في مجال النقل البحري على أنه الشخص الذي يمتطي وسيلة النقل خلسة من أجل التنقل بدون تعاقد وبالتالي دون علم الناقل ودون دفع الثمن⁴. لم نجد أي تعريف خاص للمسافر أو الراكب خفية ضمن نصوص ق.ت.ج وهذا على عكس المشرع البحري الجزائري والذي تناول موضوع الركاب المتسللين أو المسافرين خفية في الفصل الخامس من الباب الخامس تحت عنوان نقل المسافرين وأمتعتهم من المادة 857 إلى المادة 859 من ق.ب.ج وخصص مادة رادعة لجريمة الإبحار خلسة عبر السفن في المادة 545 من ق.ب.ج⁵. بناء على ما تقدم نتناول بالدراسة والتحليل المقصود بالمسافر أو الراكب خلسة، ثم نتقل إلى تبيان طبيعة مسؤولية الناقل البري حالة النقل الخفي.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 136.

² عرفت المنظمة البحرية الدولية المسافر المتسلل بأنه " كل شخص أخفي على متن سفينة دون موافقة مالكها أو ربانها، والذي أكتشف بعد مغادرة السفينة الميناء " tout personne cachée sur un bateau sans le consentement du propriétaire ou " du capitaine de l'embarcation et qui est découverte une foi que le navire a quitté le port " أثر تفصيل أنظر، عبد الحليم بن مشري، مقتضيات الجزائية لمواجهة المسافر الخفي في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، المجلد السابع والخمسون، العدد الأول، 2020، ص 136، www.asjp.cerist.dz.

³ بلغازي نور الدين، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2019/2018، ص 45.

⁴ René rodière, traité général de droit maritime, tome 3, Dalloz, paris année 1997, p 239.

⁵ نصت المادة 545 من ق.ب.ج على أنه " يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى خمسة سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج كل شخص يتسرب خلسة إلى سفينة بنية القيام برحلة".

وتطبق نفس العقوبة على أي عضو من الطاقم أو أي موظف، يساعد على متن السفينة أو على اليابسة على إركاب أو إنزال راكب خفي أو أخفاه أو زوده بالمؤونة، كما تطبق نفس العقوبة على الأشخاص الذين تنظمو بأي شكل لتسهيل الركوب الخفي".

1: المقصود بالنقل الخفي أو الراكب المتسلل (passager clandestin).

يقصد بالنقل الخفي النقل الذي يتسلل فيه الراكب إلى واسطة النقل سواء كانت سيارة أو قطار، بدون علم الناقل أو الحصول على موافقته، مع نية عدم دفع أجرة النقل، فهو بذلك نقل بدون عوض إلا أنه يختلف مع النقل بالمجان على أساس أن هذا الأخير يتم بموافقة الناقل والراكب، عكس الأول الذي يتم بإرادة الراكب دون علم الناقل.

ومثال ذلك صعود الراكب على متن واسطة النقل دون حصوله على تذكرة النقل، مع العلم أن التنظيم يشترط الحصول عليها قبل الصعود، وكذلك دخول الراكب إلى واسطة النقل وهو يحمل تذكرة مزورة أو تالفة.

2: طبيعة المسؤولية حالة النقل الخفي

مادام أن هذا الشخص يصعد إلى واسطة النقل ولم تكن له نية إبرام عقد النقل ولا دفع الأجرة وبدون موافقة من الناقل، فلا يمكن تصور وجود عقد نقل في هذه الحالة ويعد الراكب هنا متسللاً¹.

على إثر ذلك من الفقهاء من اعتبر أن الناقل في هذا النوع من النقل لا يخضع إلا للمسؤولية التقصيرية، ذلك أن حدودها واضحة وهي الإخلال بواجب يفرضه القانون، فإذا ما حدث لهذا الراكب ضرر كان عليه إثبات خطأ الناقل للحصول على تعويض².

إلا أن القضاء الفرنسي كان قد تردد في شأن تحميل الناقل مسؤولية تضرر الراكب المتسلل، إذ ذهب في أول الأمر إلى إعفاء الناقل من المسؤولية على أساس أن خطأ الراكب المتسلل قد استغرق الضرر الذي حصل له، إلا أن محكمة النقض الفرنسية عدلت عن موقفها هذا واعتبرت أن الناقل يعفى إعفاء جزئياً في هذه الحالة.

من جهة أخرى قرر القضاء الفرنسي أن مسؤولية الناقل في حالة النقل الخفي لا تقام إلا إعمالاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، التي تقضي بضرورة إثبات المضرور لخطأ الناقل المتسبب في الضرر، وأكثر من ذلك، فإن محكمة النقض الفرنسية ترى أن تسلل الراكب إلى

¹ عزيز العكيلى، المرجع السابق، ص 342.

² مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، 2003، ص 84.

وسيلة النقل خلسة دون علم الناقل يكون خطأ من الراكب، وأن هذا الخطأ يصل إلى درجة إعفاء الناقل من المسؤولية، باعتبار أنه خطأ غير متوقع وغير ممكن الدفع من الناقل¹.

بهذا نكون قد أحطنا نوعا ما بالتطور التاريخي لأساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص سواء كان ذلك في إطار عقد النقل أو خارجه، ومنه ننتقل إلى إيراد موقف المشرع والقضاء الجزائري بشأن تحديد أساس المسؤولية وكذا الاتفاقيات الدولية للنقل البري.

الفقرة الثانية:

أساس المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع والقضاء الجزائري

يقصد بأساس المسؤولية السبب الذي من أجله يضع المشرع عبء تعويض الأضرار على عاتق الناقل، فإذا سلمنا أن الأساس هو الخطأ الشخصي الواجب الإثبات توجب على المسافر لكي يحصل على تعويض أن يثبت إضافة إلى الخطأ الضرر وعلاقة السببية، أما إذا أخذنا بنظرية الخطأ في حراسة الأشياء فلن يكون التعويض بموجبها يجب أن يكون الحادث بتدخل وسيلة النقل تدخلا إيجابيا.

أما إذا اعتمدنا على نظرية الضمان فلا شك أن الحكم بالتعويض يكون للمسافر كاملا، ولكن يتطلب منه إثبات وجود خطأ من جانب الناقل، وأخيرا إذا اعتمدنا على نظرية الضرر فإن المضرور مطالب بإثبات حصول ضرر وافترض علاقة السببية دون البحث عن وجود خطأ من الناقل أم لا².

بالرجوع إلى اختلاف الفقه والتشريع المقارن حول طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص وأساسها، كان له تأثير على القانون الجزائري الحديث مقارنة بالقوانين الأخرى، وعليه نتناول موقف التشريع الجزائري أولا وثانيا موقف القضاء في ذلك:

أولا: موقف المشرع الجزائري.

قبل عرض موقف المشرع الجزائري من أساس المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص، لا بد من التعرّيج أولا وتبيان المقصود من النقل البري وكذا مجموع أنماطه.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 137.

² زرقط سفيان، لحاق عيسى، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص البري، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد الرابع، 2018، ص 170.

فالنقل البري هو النقل الذي يتم على اليابسة، وعرفت المادة 2 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 8 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 09/11 المؤرخ في 5 يونيو 2011 على أنه " كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية على متن مركبة ملائمة ". إضافة إلى ذلك تم إدراج بموجب التعديل السابق للقانون رقم 13/01 فقرة سادسة في المادة الثانية منه والتي عرفت المركبة¹، كما تم إضافة نوع جديد من النقل ألا وهو نقل الأشخاص الموجه والذي عرفته الفقرة الثامنة من المادة 2 من القانون السابق الذكر².

بالتالي يشمل النقل البري للأشخاص حسب القانون رقم 13/01 المعدل والمتمم للقانون رقم 09/11 النقل عبر الطرقات، النقل بالسكك الحديدية، النقل المشترك ما بين الأنماط، ونقل الأشخاص الموجه le transport guide personnes³.

وبناء على ذلك نتناول موقف المشرع الجزائري من الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البري للأشخاص، والذي يختلف باختلاف وسائل النقل عما إذا كان عبر الطريق أو السكك الحديدية.

أ: حالة النقل البري عبر الطرق

لقد حسم المشرع الجزائري موقفه من الخلاف القائم بين التشريع والفقهاء المقارن، من مسألة طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص، وذلك بالنص عليها من المواد 62 إلى 68 من ق.ت.ج، أين ألقى على عاتق الناقل البري للأشخاص التزاما بضمان سلامة المسافر وتوصيله سليما معافى إلى المكان المتفق عليه، مهتديا في ذلك إلى ما وصل إليه الفقهاء والتشريع في كل من

¹ المادة 2 فقرة 6 من القانون رقم 13/01 المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/11 المركبة: " كل وسيلو نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك دفع، تسير على الطريق أو على السكة الحديدية، مجرورة أو معلقة بواسطة سلك، وتندرج على الخصوص ضمن هذا التعريف، سيارات نقل الأشخاص أو نقل البضائع وعربات القطار والقطارات الكهربائية والقطارات ذاتية الدفع وعربات الترامواي وعربات الميترو وحجرات التلفريك والتليان والعربات المعلقة بالأسلاك والتلسيح ومصاعد النزح وكذا حجرات المصاعد الحضرية".

² المادة 2 فقرة 8 من القانون رقم 13/01 المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/11 نقل الأشخاص الموجه: " كل منظومة نقل عمومي تستعمل مركبات ملزمة باتباع مسار محدد على كل أو جزء من مسيرها، سواء كانت هذه المركبات تسير على رحاب مخصص لها أم لا، باستثناء شبكة السكة الحديدية الوطنية".

³ زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول 2013، ص 80.

فرنسا ومصر، بعد أن تم إرساء دعائم مبدأ الالتزام بضمان السلامة أي بتحقيق نتيجة¹، وهو الحكم الذي تبنته المادة 62² من نفس القانون.

بالرجوع إلى هاتين المادتين نجد أن المشرع كيف العلاقة التي تربط الناقل البري للأشخاص بركابه على أنها علاقة تعاقدية وأن مسؤوليته عنها مسؤولية عقدية.

زيادة على ذلك فإن المشرع الجزائري لم يترك الفرصة لإثارة النقاش حول طبيعة المسؤولية المدنية عن حوادث المرور بصفة عامة، وذلك عن طريق تنظيم أحكام خاصة بها بموجب قوانين ومراسيم خاصة، بناء على ذلك أحضع حوادث المرور لقواعد الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/20 والمتضمن الزامية التأمين عن السيارات ونظام التعويض عن الأضرار³، والمراسيم التنظيمية التي صدرت في 1980/02/16، كالمرسوم رقم 34/80⁴ والمرسوم التنفيذي رقم 35/80⁵ والمرسوم التنفيذي رقم 36/80⁶، وأخيرا المرسوم التنفيذي رقم 37/80⁷.

¹ زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 83.

² نصت المادة 62 من القانون التجاري الجزائري على أنه " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد".

³ الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/20 والمتضمن الزامية التأمين عن السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية العدد 15 السنة الحادي عشرة، الصادرة بتاريخ 1974/02/19، ص 230.

⁴ المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 1980/02/16 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 الصادر في 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية العدد 8، السنة السابعة عشرة، الصادرة بتاريخ 1980/02/19، ص 251.

⁵ المرسوم رقم 35/80 المؤرخ في 1980/02/16 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 15/74 الصادر في 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية العدد 8، السنة السابعة عشرة، الصادرة بتاريخ 1980/02/19، ص 254.

⁶ المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 1980/02/16 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 15/74 الصادر في 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية العدد 8، السنة السابعة عشرة، الصادرة بتاريخ 1980/02/19، ص 254.

⁷ المرسوم رقم 37/80 المؤرخ في 1980/02/16 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادتين 32-34 من الأمر رقم 15/74 الصادر في 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية العدد 8، السنة السابعة عشرة، الصادرة بتاريخ 1980/02/19، ص 256.

هذا زيادة على التعديلات التي أدخلت على المرسوم التنفيذي رقم 15/74 بموجب القانون رقم 31/88¹، والأمر المتعلق بالتأمينات رقم 07/95² والمعدل بالقانون رقم 04/06³.

للتفصيل أكثر نصت المادة الأولى من القانون رقم 15/74 بإلزامية التأمين على كل المركبات قبل إطلاقها للسير، في حين أن المادة 08 من نفس الأمر نصت على أن كل حادث مرور سبب أضرارا للغير يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي الحقوق، وإن لم يكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسئول مدنيا عن الحادث.

على أساس هذا فإن حق التعويض المكتتب في التأمين يشمل مالك المركبة وسائقها وكذلك كل شخص تضرر من حادث مرور، سواء كان النقل بأجر أو بدون أجر، لأن المادة 08 من الأمر رقم 15/74 تميزت بطابع الشمولية بالنسبة لمنح الحق في التعويض لكل مضرور من حادث السير⁴، بغض النظر عما إذا صدر خطأ من المسئول أم لا، بل الأكثر من ذلك فإنه من حق المتسبب في الحادث الحصول على التعويض إذا فاقت نسبة العجز 60%.

إن نشر هذا الأمر أثار قلق رجال القانون، وأحيانا غضب الرأي العام آنذاك بصور عامة للأسباب التالية أولا: الطابع الإلزامي المفروض على القاضي وهو يفصل في الدعوى المدنية في تقديره للتعويض عن الضرر الجسماني، وثانيا: تخلي هذا الأمر عن نظرية الخطأ، وثالثا: تلاشي سلطة القاضي في تقدير الخطأ الجزائي وبالتالي الخطأ المدني.

ولما كان العديد من مواد هذا الأمر، موقوف تنفيذها على إصدار مراسيم تطبيقية فإن المحكمة العليا ونزولا عند رغبة رجال القانون، قررت تأجيل تطبيق هذا الأمر إلى غاية صدور هذه المراسيم (المرسوم 36/08 وكذا المرسوم 37/08 وكذا القانون رقم 31/88).

¹ القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1980 يعدل ويتمم الأمر رقم 15/74 الصادر في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية العدد 29، السنة الخامسة والعشرون، ص 1068.

² الأمر رقم 07/75 المتعلق بالتأمينات الصادر في 25/01/1995، جريدة رسمية عدد 13، سنة 1995، ص 3.

³ القانون رقم 04/06 المؤرخ في 20/02/2006 المعدل والمتمم للأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 15، سنة 2006، ص 3.

⁴ فتيحة يوسف، الأحكام الخاصة للإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات، مجلة دراسات قانونية، عدد 2 ديسمبر 2005، كلية الحقوق تلمسان، ص 88.

في خلاصة المطاف، يلاحظ أن المشرع الجزائري بتكريسه نظرية المخاطر كأساس قانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور وذوي حقوقها، يكون قد قام بحماية هؤلاء، باعتبار أن تعويضهم أصبح تلقائياً وبمجرد ارتكاب حادث المرور¹.

ولكن السؤال الذي يبقى مطروح هل تطبق هذه القواعد والأحكام على نقل الأشخاص بالسكك الحديدية؟ الأمر الذي نجيب عنه فيما يلي:

ب: حالة النقل البري عبر السكك الحديدية

تبنى المشرع الجزائري قضاء محكمة النقض الفرنسية الشهير والصادر بتاريخ 1911/11/23 والذي أقرت فيه بأن مسؤولية الناقل اتجاه المسافر عما يصيبه من ضرر أثناء النقل وهي مسؤولية عقدية، ورتب التزاما على الناقل هو الالتزام بضمان سلامة المسافر وتوصيله إلى مكان الوصول سالما معافى، وهو ما اعتبر التزام بتحقيق نتيجة ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

هذا الموقف جسده المشرع الجزائري في نص المادة 62 من ق.ت.ج، وهو ما سار عليه قضاء المحكمة العليا في القرار الصادر عنها بتاريخ 02 ديسمبر 1992²، والذي اعتبر أن المسؤولية التي

¹ مراد بن طباق، ترجمة بوخلخال علي، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الرابع، 1991، ص 20.
² قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1992/12/02 ملف رقم 94034. المجلة القضائية، عدد 2، سنة 1995، ص 74، ملخص القرار أنه: فصلا في الطعن بالنقض بين (ع.ح) ضد (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية) تتلخص الوقائع في أنه طعن المدعو (ع.ح) بطريق النقض في قرار أصدره مجلس قضاء الجزائر يوم 11 جويلية 1990 قضى فيه بإلغاء الحكم المعاد الصادر عن محكمة سيدي أحمد بتاريخ 20 جانفي 1990 والقضاء من جديد برفض دعوى المدعي الرامية إلى إلغاء الحكم على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بدفعها لها تعويضات عن الضرر الذي لحق به إثر سفره على متن القطار المتوجه من الجزائر إلى وهران.

قدم الطاعن بواسطة وكيله مذكرة أثار فيها وجهين للطعن... عن الوجه الثاني مباشرة: مأخوذ من الخطأ في تطبيق القانون، حيث اعتبر أن القرار المطعون فيه أعاب الحكم كونه تمسك بمسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وتطبيقا للفقرة 2 من المادة 138 من القانون المدني كانت معفاة من اعتبار المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 138 نظرا لكون سبب الضرر المتكبد من الملتمس يكمن في رمي حجارة من طرف مجهول، الفعل الغير متوقع.

ولكن حيث أن رمي الحجارة لا يمكن أن يعتبر كفعل خارجي أو فعلا غير متوقع أو حالة قاهرة يمكن أن تعفي الشركة الوطنية للسكك الحديدية من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني لأن الشركة بصفتها الحارس القانوني أي الحائز على قدرة استعمال الإدارة والمراقبة عليها اتجاه المسافرين واجب ضمان الأمن للأشخاص وأملاكهم خلال المسافة إلى حد الوصول، وأن رمي الحجارة يدل على نقص الجدية والمراقبة لمصالح المدعى عليها في القطار خاصة.

حيث أنه ومن جهة أخرى أن المسؤولية التي تخص الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية تعاقدية ناتجة عن عقد نقل المسافرين. وحيث أن عقد نقل المسافرين يتضمن إلى جانب الالتزامات الرئيسية الرامية إلى تنفيذ مسافة محددة، ودفع الثمن، التزام محدد بوصول المسافر سالما إلى المحل الذي يقصده.

تخص الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية تعاقدية ناتجة عن عقد نقل المسافرين¹.

غير أنه ومن جهة أخرى ففي حالة انتفاء المسؤولية العقدية لشركة النقل بالسكك الحديدية بسبب عدم توفر الضحية على صفة المسافر القانوني، وذلك بانعدام تذكرة النقل الواجب حملها طبقاً للمادة 33 فقرة 1 من القانون رقم 35/90 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990²، لا يحول دون قيام المسؤولية المفترضة على أساس صفة الناقل كحارس للأشياء طبقاً للمادة 138 من ق.م.ج وهو ما قضت به المحكمة العليا في القرار الصادر بتاريخ 20 أكتوبر 2011³.

وبالتالي أن المسافر ضحية حادث خلال سفره لا يجب عليه أن يثبت خطأ أو اغفال الناقل وكان على الناقل " الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية " لو قامت بظن الحكم المؤرخ في 15 مارس 1987 أن تثبت السبب الأجنبي الذي لم ينسب إليها، وأن فعل الغير لا يكتسي هذا الطابع إلا إذا كان مستحيل توقع نتائجه، أي أن يكون فعل الغير غير متوقع ولا يقهر.

وبالتالي فإن قضاة الاستئناف أخطأوا في تطبيق القانون، ويتعين نقض قرارهم، وبصرف القضية والأطراف إلى نفس المجلس مشكلاً من هيئة أخرى - لهذه الأسباب ومن أجلها- قضت المحكمة العليا بقبول الطعن بالنقض شكلاً وفي الموضوع نقض وإبطال القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 11 جويلية 1990 وبصرف القضية والأطراف إلى نفس المجلس مشكلاً من هيئة أخرى، وعلى المدعى عليها بالمصاريف القضية.

¹ شيخ سناء، المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014، ص 174، www.asjp.cerist.dz

² القانون رقم 35/90، المرجع السابق.

³ قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2011/10/20 ملف رقم 688491، المجلة القضائية، عدد 1، سنة 2011، ص 139، ملخص القرار أنه: فصلاً في الطعن بالنقض بين ورثة (ب.ف) ضد (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية) تتلخص الوقائع في أنه طعن ورثة (ب.ف) بطريق النقض في قرار أصدره مجلس قضاء الجزائر يوم 22 أكتوبر 2009 والقاضي في الموضوع بإلغاء الحكم الصادر عن محكمة سيدي أحمد الصادر بتاريخ 02 ماي 2009 في جميع تراتيبه والفصل من جديد برفض الدعوى لعدم التأسيس - مع الإشارة إلى أن الحكم المستأنف فيه قضى بالزام المدعى عليها بدفعها لكل واحد من المدعين البالغ التالفة: 800.000 دج لكل واحد من الأب والأم ومبلغ 200.000 دج لكل واحد من الإخوة والأخوات ومبلغ 50.000 دج مصاريف الجنازة. حيث يستند الطاعنون في طلبهم على ثلاثة أوجه للنقض.

حيث أن المطعون ضدها قدمت مذكرة جوابية تلتزم من خلالها رفض الطعن بالنقض لعدم التأسيس. عن الوجه الثاني للأهمية: حيث يستخلص من مراجعة القرار المطعون فيه أن قضاة المجلس القضائي قد برروا قرارهم بإعفاء المطعون ضدها من مسؤولية الحادث بعدم حيازة الضحية المتوفاة تذكرة السفر وبعبارته أن الأمر يفقدها صفة المسافر الشرعي حتى تحظى بالحماية اللازمة من قبل الناقل.

ولكن الظاهر من عناصر الملف أن المطعون ضدها لم تأتي بوسيلة مثبتة لخطأ الضحية في الحادث وعدم حيازتها لتذكرة السفر سيما أن الناقل بصفته حارس الشيء هو الملتزم بإثبات خطأ الضحية الذي يعفيه من المسؤولية كما يستفاد من صياغة المادة 138 فقرة 2 من ق.م.ج. حيث وفصلاً عن ذلك، لأن كانت المسؤولية العقدية للمطعون ضدها غير قائمة، فلا يمكن إعفاؤها من المسؤولية المفترضة بالنظر أن الحادث حصل داخل المرافق التابعة لها والتي لها رقابة عليها بواسطة أعضائها، ومن جهة أخرى من خلال أوراق الملف فإن أبواب القطار وهو في حالة سير كانت مفتوحة ولم يتفقدوا الأعوان قبل الانطلاق كما يفرضه القانون رقم 90/35 المتعلق بالأمن والسلامة والحفاظ في استغلال النقل

ولكن الجدير بالملاحظة أن المحكمة العليا لم تستقر على مبدأ موحد فيما يخص حالة انعدام تذكرة السفر بيد المسافر غير القانوني على خطوطها ففي قرار سابق صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2002/02/06 ملف رقم 257704 قضت بضرورة إعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية لمجرد انعدام تذكرة السفر لدى الضحية¹.

يمكن استخلاص مما سبق أن المشرع الجزائري نظم العلاقة بين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والمسافر بعقد نقل بري يتضمن إلزاما بالسلامة، أساس مسؤوليته الإخلال بالتزام تعاقدية يقوم بمجرد حدوث ضرر للمسافر وفقا لنص المادة 62 من ق.ت.ج، وفي حالة انعدام العلاقة التعاقدية يمكن مسائلة الناقل في هذه الحالة على أساس حراسة الشيء المنصوص عليها في المادة 138 من ق.م.ج.

بناء على هذا فإذا كان موقف المشرع الجزائري واضحا بشأن أساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص، سواءا كان عبر الطرق أو السكك الحديدية، إلا أن موقف القضاء الجزائري لا زال مضطرب وهو ما نتعرض له فيما يلي.

بالسكك الحديدية والمرسوم التنفيذي رقم 348/93 المؤرخ في 1990/12/28 الذي يحدد الإجراءات المتعلقة بكيفية تطبيق القانون رقم 90/35.

لذلك كان على قضاة الاستئناف البحث عما إذا كان خطأ الضحية المتوفاة، الذي يقع على الناقل إثباته، هو السبب الوحيد في الضرر أم إذا نتج الحادث عن اهمال عدم احتياط المطعون ضدها وأن الضرر حدث بسبب لم تكن تتوقعه. متى كان ذلك وجب نقض وابطال القرار وإحالة القضية والأطراف إلى نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيه من جديد وفقا للقانون.

¹ قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2002/02/06 ملف رقم 257704، المجلة القضائية، عدد 1، سنة 2003، ص 189، ملخص القرار أنه: فضلا في الطعن بالنقض بين (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية) ضد: (ذ.ح)، تلتخص الوقائع في أنه طعن الشركة بطريق النقض في قرار أصدره مجلس قضاء البلدة يوم 11 ديسمبر 1999 والقاضي في الموضوع بإلغاء الحكم الصادر عن محكمة البلدة بتاريخ 01 ففري 1997 في جميع تراتبه والفصل من جديد بالزام المستأنف عليها بدفعها لذوي الحقوق التعويضات التالية: 150.000 دج للأرملة ومبلغ 100.000 دج لكل واحد من الأولاد القصر ومبلغ 50.000 دج لكل واحد من البنين الراشدين. حيث يستند الطاعنة في طلبها على وجهين للنقض.

عن الوجه الثاني للأسبقية: حيث عملا بنص المادة 33 من قانون 35/90 المؤرخ في 1990/12/25 تمنح تذكرة السفر لصاحبها صفة المسافر الشرعي يحظى بالحماية اللازمة والكاملة من قبل الناقل، وأن انعدام هذه التذكرة تعفي هذا الأخير من مسؤوليته. حيث أن قضاة المجلس بقضائهم كما فعلوا يكونوا قد خالفوا أحكام النص السابق ذكره الأمر الذي يجعل قرارهم معرضا للنقض دون حاجة إلى مناقشة الوجه الأول، لهذه الأسباب ومن أجلها تقرر المحكمة العليا بنقض وابطال القرار الصادر عن مجلس قضاء البلدة وإحالة القضية والأطراف إلى نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد طبقا للقانون.

ثانيا: موقف القضاء الجزائري

من خلال ما يلي نحاول التعرّيج عن بعض القرارات القضائية التي تناولت الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البري للمسافرين سواء عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية وذلك على الشكل التالي:

أ: حالة النقل البري عبر الطرق

إن موقف القضاء الجزائري من مسألة أساس المسؤولية المدنية عن الأضرار المترتبة عن حوادث المرور، يمكن كشفها من خلال تحليل القرارات الصادرة عن المحكمة العليا في هذا الشأن نورد أمثلة عن ذلك:

- بموجب القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 19/01/1983 فإنها قضت بواجب تطبيق الأمر رقم 15/74 المتعلق بنظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، واستبعاد تطبيق أحكام المادة 138 من ق.م.ج.

- بموجب القرار الصادر عن المحكمة العليا في 19/01/2012 قضت بأن التعويض في حوادث المرور تحكمه نصوص خاصة وهو الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 والمراسيم التطبيقية له، ولا مجال للاحتجاج بتطبيق المادة 137 من ق.أ المتعلقة بالميراث وأن التعويض عن الأضرار الناتجة عن حادث مرور لا يشكل ميراثاً¹.

- بموجب القرار الصادر عن المحكمة العليا في 16/05/2013 قضت بأنه "بموجب الأمر رقم 15/74 أصبح من النظام العام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم، يخضع إلى نظرية المخاطر وليس لنظرية الخطأ، وهذا عملاً بالمادة 08 من الأمر السابق الذكر"².

¹ قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 19/01/2012 ملف رقم 724804 قضية الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي ضد ذوي حقوق (ر.ح) - الموضوع: حادث مرور جسماني- تعويض - تركة، المبدأ: التعويض عن حوادث المرور، تحكمه نصوص خاصة، لا يشكل التعويض عن الأضرار الناتجة عن حادث مرور ميراثاً- لا محل لتطبيق المادة 137 من قانون الأسرة، عند التعويض عن حوادث المرور، مجلة المحكمة العليا، العدد 1 سنة 2012، ص 150.

² قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 16/05/2013 ملف رقم 0879889 قضية الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي ضد ذوي حقوق (ر.ه) - الموضوع: حادث مرور جسماني- تعويض - نظرية المخاطر، المبدأ: يستحق والد الضحية، المتسبب في حادث المرور الجسماني، المؤدي إلى وفاة ابنته، التعويض على أساس نظرية المخاطر، إعمالاً للمادة 8 من الأمر رقم 15/74، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، سنة 2013، ص 149.

يتضح جليا مما سبق أن القضاء الجزائري قد نهج نفس النهج الذي طرحه المشرع الجزائري بشأن طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص، ولكن السؤال الذي يبقى مطروح هل نفس الأمر حصل مع النقل البري للأشخاص بالسكك الحديدية؟

ب: حالة النقل البري عبر السكك الحديدية

إن كان الأمر مستقر بشأن العمل القضائي بخصوص طبيعة ومسؤولية الناقل البري للأشخاص عبر الطرق، فإن الأمر يختلف بالنسبة لمسؤولية الناقل عبر السكك الحديدية، إذ حصل تباين في تطبيق النصوص القانونية مما أدى إلى الخلط بين طبيعة المسؤولية وأساسها. هناك من الجهات القضائية من بنت أحكامها وقراراتها على المسؤولية العقدية ابتداء¹، وفيما يخص منح وتقدير التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية انتهاء²، مما يعتبر مخالفة للمنطق القانوني الذي يفرض على القاضي إذا ما اعتمد على مسؤولية معينة، فعليه منح التعويض على أساسها، بل الأكثر من ذلك ذهبت المحكمة العليا في نفس المنوال وأيدت تلك الأحكام والقرارات على اختلافها، الأمر الذي خلق عدم توحيد الأعمال القضائية ويمكن اختصار هذه الاتجاهات فيما يلي:

الاتجاه الأول: ذهب هذا الاتجاه إلى اعتبار أن مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية، مسؤولية عقدية اعتمادا على نص المادة 62 من ق.ت.ج، والقانون رقم 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، لكنه عند منح التعويض أسسه على نص المادة 138 من ق.م.ج، أي المسؤولية التقصيرية في حراسة الأشياء.

الاتجاه الثاني: اعتبر هذا الاتجاه مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية، مسؤولية تقصيرية على أساس نص المادة 138 من ق.م.ج، وقرر التعويض لصالح الضحية المضرور على هذا الأساس استنادا على نظرية الخطأ.

¹ المادة 62 من القانون التجاري الجزائري التي تنص على أنه " يجب على ناقل الأشخاص، أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

² المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أنه " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

الاتجاه الثالث: هذا الاتجاه اعتبر أن مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية مسؤولية عقدية طبقا للمادة 62 من القانون التجاري والقانون رقم 35/90¹، إلا أنه عند تقرير التعويض للضحية أسنده لأحكام المادة 176 من ق.م.ج.

على ذلك فإن الإشكالية المثارة في حوادث النقل بالسكك الحديدية هو كيفية تحديد التعويض وأساسه القانوني، ذلك أن الجهات القضائية تخطئ بين المسؤولية العقدية في حراسة الأشياء، وذلك بالتدخل الإيجابي لوسيلة النقل في إحداث الضرر للمسافر، وبين المسؤولية التقصيرية المتمثلة في حراسة الأشياء غير الحية المنصوص عليها بالمادة 138 من ق.م.ج.²

لذلك كان على جهات القضاء تطبيق قواعد المسؤولية العقدية وآثارها على حوادث النقل بالسكك الحديدية، إلا أن الواقع على خلاف ذلك فحتى المحكمة العليا لم توحد الاجتهاد القضائي في هذا المجال، فأحيانا تؤيد ما قضت به المحاكم والمجالس القضائية في تكييف مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية بالعقدية وتقرر التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية، وأحيانا أخرى تقرر طبيعة المسؤولية وتقدير التعويض على أساس المسؤولية العقدية.

الفقرة الثالثة:

أساس مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999

حسنت اتفاقية CIV-COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999 الأمر بشأن التزاع حول طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص سواء كان ذلك بأجر أو مجانا، فقد كَفَلَتْ لكل متضرر من حادث مرور الحق في التعويض، على أساس نظرية المخاطر، وهذا الموقف يستند إلى نص المادة 1 من القواعد الموحدة لاتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999.³

حيث أنها افترضت المسؤولية في جانب الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة بجروح وعن كل إصابة أخرى تلحق بكيانه الجسدي أو الذهني وخصصت لذلك المادة

¹ القانون رقم 35/90، المرجع السابق.

² زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 86.

³ Article 1 -1 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport).

26 فقرة 1¹، ولا يمكنه دفع المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات السبب الأجنبي، سواء كان قوة قاهرة أو خطأ المسافر، أو خطأ الغير، وهو ما نصت عليه المادة 26 فقرة 2 من القواعد الموحدة².

أما بالنسبة إلى الأضرار التي تصيب الأمتعة فافترضت كذلك مسؤوليته عنها وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 36 فقرة 1 من القواعد الموحدة³، فلا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر وقع بسبب خطأ المسافر، أو بأمر صادر عنه، أو عيب خاص بالأمتعة، أو قوة قاهرة، وهو ما نصت عليه المادة 36 فقرة 2 فقرة 3⁴.

¹ Article 26 -1 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée).

² Article 26 -2 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ;

b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers ; le droit de recours n'est pas affecté).

³ Article 36 -1 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison).

⁴ Article 36 -2 – 3 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) absence ou défaut de l'emballage ;

b) nature spéciale des bagages ;

c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport).

المطلب الثاني:

نطاق مسؤولية الناقل البري للأشخاص

من الأهمية بمكان تحديد نطاق مسؤولية الناقل البري للأشخاص، ذلك أن التزام الناقل بإيصال المسافر إلى المكان المقصود هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البري وعليه فإن مسؤولية الناقل التي تنشأ عن الإخلال بهذا الالتزام تعتبر مسؤولية عقدية أيضا قائمة على تحقيق نتيجة obligation de résultat¹.

غير أن لأحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص نطاق زمني يتحدد بموجب فترة قيام مسؤوليته، وعليه فمن الضروري القيام بدراسة تفصيلية لهذا النطاق (الفرع الأول)، كما أن لهذه المسؤولية نطاق مادي (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

المقصود بهذا الفرع هو تحديد النطاق الزمني الذي تسري عليه القواعد الخاصة لمسؤولية الناقل البري للأشخاص، أي فترة بداية هذه المسؤولية وفترة نهايتها، فيلتزم الناقل بنقل الراكب أو المسافر إلى المكان المقصود وفي الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل كما هو الشأن في النقل بالسكك الحديدية، وعند عدم التعيين يجب التنفيذ في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي إذا وجد في نفس الظروف²، كما أن المادة 64 من ق.ت.ج نصت على أنه "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكفله به"، لذلك وجب معرفة الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية الناقل البري من حيث الزمان مع اختلاف واسطة النقل، فمن غير المعقول أن يظل الناقل ملتزما به في جميع الحالات³، وعلى اعتبار أنه هناك اختلاف في النطاق الزمني لكل من النقل البري للأشخاص عبر الطرق عما هو معمول به في النقل السككي للأشخاص نتناول كل منهما في فقرتين مستقلتين، كما أن لاتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999 نطاق زمني خاص بها نتناوله بالبحث ضمن فقرة ثالثة.

¹ Isabelle bon- Garcin, op cit, p 465.

² عمورة عمار، المرجع السابق، ص 117.

³ حبيب الرحمان على أحمد نائف، مسؤولية الناقل البري عن الإخلال بضمان سلامة الراكب أو المسافر في الحوادث المفاجئة في القانون اليمني والمصري، دراسة مقارنة، مجلة الأندلس للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد الثامن والعشرون مجلد، يناير - مارس 2020، ص 210.

الفقرة الأولى:

سريان المسؤولية في البري عبر الطرق

إن مسألة تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص، أي نطاق التزامه بضمان سلامة المسافر، تعد غاية في الأهمية، لأن عقد النقل لا ينتج أثره إلا في فترة تنفيذه بالفعل، أي في فترة النقل بالمعنى المادي الذي ينصرف إلى تغير المكان، وبالتالي فتلك هي فترة المسؤولية¹، هذه الفترة لها بداية ولها نهاية نتناولها بالتوضيح التالي:

أولاً: بداية فترة المسؤولية

من المسلم به أن مسؤولية الناقل البري للأشخاص لا ترتبط بتسليم تذاكر السفر إلى المسافر أو بقيام هذا الأخير بتقديمها إلى الناقل، حيث قد تحصل هذه الواقعة أو تلك قبل النقل أو بدء السفر، أو أثناء السفر، أو بعد تمامه، وبالتالي لا تفيد في بيان اللحظة التي تبدأ منها بداية مسؤولية الناقل.

ذهب القضاء الفرنسي القديم إلى القول بتضييق نطاق مسؤولية الناقل، أي سريان المسؤولية منذ لحظة اتصال المسافر بأداة النقل، وعلى هذا الأساس لا يسأل الناقل إذا ما اقتحمت مركبة النقل مكان انتظار المسافر²، غير أنه عدل على ذلك واقتصره على النقل بالسيارات العامة والتَّرام ونحوه.

يستخلص مما سبق إلى أنه تتحدد مسؤولية الناقل البري للأشخاص بحدود تنفيذ عقد النقل، ففي النقل بالسيارات أو الترام أو غيرها من العربات المعدة للنقل، تبدأ المسؤولية منذ الوقت الذي يحدث فيه الاتصال المادي بين المسافر داخل العربة أو السيارة أو التَّرام³، فتبدأ المسؤولية ببداية التنفيذ، أي في الوقت الذي يهم فيه المسافر بالصعود لغرض النقل⁴.

يصح أن تنقطع المسؤولية خلال تنفيذ عقد النقل إذا انقطع اتصال المسافر وآلة النقل مؤقتاً، كما يحدث يومياً مع المسافرين في التنقلات طويلة المسافة أين يتم التوقف في محطات الراحة،

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 97.

² حسني المصري، المرجع السابق، ص 381.

³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 191.

⁴ أكرم يا ملكي، القانون التجاري دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 235.

بغرض الترويح من طول الطريق أو شراء مستلزمات خاصة كالمياه والغذاء، وتعود المسؤولية بعودة الاتصال بعد فترة الانقطاع.

يقصد بالاتصال المادي، كأن يقوم الراكب بفتح الباب، أو أن يضع إحدى قدميه داخل واسطة النقل، فبمجرد ملامسة الراكب لواسطة النقل وانصراف نيته إلى إبرام العقد مع الناقل تبدأ مسؤولية هذا الأخير¹.

على هذا يرى غالبية فقهاء القانون التجاري، أن مسؤولية الناقل تجاه الراكب في النقل بالسيارات، تسري من الوقت الذي يهيم فيه الراكب بالصعود إلى وسيلة النقل، ويجب أن تكون نية الراكب قاطعة على أنه ينوي الركوب وإبرام عقد النقل وليس شيئاً آخر، وإلا لما كان هناك كلام عن عقد النقل.

وعليه إذا ما تعرض الراكب لضرر أثناء صعوده السيارة فإن الناقل يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر²، كانطلاق الناقل بوسيلة النقل قبل أن يتأكد من تمام ركوب المسافر.

أما بالنسبة للقضاء الفرنسي، فإنه يعتبر بصورة عامة أن بداية مسؤولية الناقل البري تكون من وقت شروع الراكب بالصعود إلى واسطة النقل في أي موضع فيها، بصرف النظر عن كون الراكب لم يدفع أجرة النقل، كما لو جرت العادة على دفعها أثناء الرحلة، وهو المعمول به في النقل بالسيارات.

ثانياً: نهاية فترة المسؤولية

عندما يتعلق الأمر بالوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية الناقل، أي الوقت الذي ينتهي فيه ضمان سلامة الراكب، فإن الرأي منعقد، على اعتبار الوقت الذي يتزل فيه الراكب من واسطة النقل وانتهائه منه³، هو وقت انتهاء تنفيذ عقد النقل، بشرط انقطاع الصلة بين الراكب ووسيلة النقل، ووقوفه على الأرض بقدميه سالماً.

فإذا ما حصل ضرر للراكب أثناء نزوله، كما لو أصيب في يده بإصابة خطيرة وهو نازل، بأن قفلت باب العربة على يده بين مفاصل الباب، يكون الناقل مسؤولاً، وكذلك في حالة تعرض

¹ خليفني مريم، المرجع السابق، ص 42.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 130.

³ أكرم يا ملكي، المرجع السابق، ص 235.

الراكب لضرب نتيجة تحرك الناقل بسيارته بسرعة قبل أن يتأكد من إتمام نزول المسافرين من السيارة أو الحافلة في الغالب.

لكن يبدو أن محكمة النقض الفرنسية قد استقرت أخيراً على تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل بفترة تنفيذ عقد النقل، وهي الفترة التي تبدأ من اللحظة التي يهمل فيها المسافر بالصعود إلى مركبة النقل وتنتهي بلحظة نزوله منها أي مغادرتها¹، وهو الأمر الذي أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 64 من ق.ت.ج بقوله " ابتداءً من تكفله به " (*à partir de la prise en charge de celui-ci*).

الفقرة الثانية:

سريان المسؤولية في النقل عبر السكك الحديدية

إن النقل بالقطارات عبر السكك الحديدية أو مِثْرُو الأنفاق، والذي يخضع لرقابة مشددة من جانب الناقل، أثناء وجود عمال الرقابة بمحطات القيام والوصول، فإن الأحكام الفرنسية قد وسعت من نطاق مسؤولية الناقل، سواء من وجهة البداية أو مكان النهاية، ذلك أن مسؤولية الناقل لا تبدأ إلا عند تنفيذ عقد النقل، والسؤال الذي يطرح هنا، متى يبدأ تنفيذ عقد النقل بالسكك الحديدية والذي تبدأ معه المسؤولية؟ للإجابة على هذا نتناول موقف الفقه والقضاء (أولاً) ثم ننتقل بعد ذلك إلى التعرّيج على موقف المشرع الجزائري على النحو التالي:

أولاً: موقف الفقه والقضاء

إن عقد النقل للأشخاص بالسكك الحديدية يتكون ويبرم منذ لحظة تسليم الراكب تذكرة النقل، حيث اعتادت شركات السكك الحديدية إعطاء الراكب تذكرة السفر قبل السفر أو في نفس يوم السفر أو قبلها بيوم أو أكثر وهذا لا يعني أن مسؤولية الناقل تجاه الراكب تبدأ منذ إبرام العقد وتسليم التذكرة، هذا التساؤل كان له أثر لدى الفقه والقضاء نتناوله بالتحليل فيما يلي:

أ: موقف الفقه

تكلم الفقهاء عن اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد النقل بالسكك الحديدية إلا أنهم اختلفوا بشأن تحديد بدأ تنفيذ هذا العقد وبداية مسؤولية الناقل وانقسموا إلى رأيين:

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، طبعة 2006، ص 108.

الرأي الأول: يرى أصحاب هذا الرأي تضييق الوقت الذي يسري فيه مسؤولية الناقل، ويرون أن المسؤولية في النقل بالسكك الحديد لا تختلف عن النقل بالسيارات من حيث الوقت الذي تبدأ فيه، فتكون في جميع الأحوال ومهما كانت الوسيلة المستخدمة في النقل سيارة أم قطار أو غيرهما منذ اللحظة التي يتم فيها اتصال المسافر بواسطة النقل¹.

بناء على هذا الرأي، فإن أي ضرر يحصل للراكب أثناء دخوله وتواجده في رصيف المحطة المعد للانتظار لا يخضع لمسؤولية الناقل التعاقدية، لأن تنفيذ العقد لم يبدأ ولم تبدأ معه مسؤولية الناقل لعدم اتصال الراكب بواسطة النقل، وبالتالي ليس للراكب الذي أصابه ضرر أثناء تواجده في رصيف المحطة الرجوع على الناقل بالمسؤولية العقدية وإنما بالمسؤولية التقصيرية.

وتنتهي مسؤولية الناقل عند أصحاب هذا الرأي منذ اللحظة التي يفقد فيها الراكب اتصاله بالقطار، كما هو الشأن في النقل بالسيارات، حتى ولو مازال متواجدا في محطة الوصول ولم يخرج منها، وإذا حدث له حدث أثناء تواجده في محطة الوصول يسأل الناقل مسؤولية تقصيرية لا تعاقدية.

الرأي الثاني: ذهب جانب آخر منهم للقول بأنه يوجد فرق بين النقل البري بالسيارات والنقل بالسكك الحديدية، أين تبدأ مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب في النقل عبر السكك الحديدية، منذ وصول المسافر رصيف المحطة، أي بمجرد وقوف هذا الأخير في المحطة المخصصة على شرط أن تكون لديه تذكرة صحيحة، وذلك دليل على أنه مستعد لركوب القطار، وبمعنى آخر، فإن المسافر بمجرد اجتيازه مجال الرقابة وتخريم التذكرة يتوجه نحو الرصيف، وبالتالي فإن حرته وتحركاتة تخضع عندئذ للوائح والأنظمة المسطرة من الناقل².

فإذا ما أصيب المسافر بأي ضرر أثناء انتظاره القطار مستعدا لركوبه تترتب مسؤولية الناقل التعاقدية قبل اتصاله بأداة النقل، أي قبل صعوده القطار واستقلاله أحد العربات، وهذا هو الموقف الذي أخذ به القضاء الفرنسي بعد أن كان من قبل يعتبر الناقل مسؤولا منذ وجود المسافر داخل عربة القطار، وبذلك وسع من نطاق مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية، أي من وقت تواجده في المكان المخصص للصعود إليه من حاملي التذاكر، أي من الرصيف قبل أن تطأ

¹ عبد الله محمد يحيى حسن العلفسي، سريان مسؤولية الناقل البري للأشخاص من حيث الزمان، المجلة القانونية، جامعة القاهرة، كلية الحقوق (فرع الخرطوم)، المجلد السادس، العدد الثاني، 2019، ص 147.

² مختار رحمان محمد، المرجع السابق، ص 24.

قدمه القطار، بل قد جنحت بعض الأحكام إلى حد مسائلة الناقل منذ اللحظة التي يحصل فيها المسافر على تذاكر السفر التي تعرف بتذاكر الرصيف Billet de quai¹.

هذا كله بشرط أن يجوز الراكب تذكرة نقل صحيحة، وعليه قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 1976/06/01 بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي تعرض له مسافر عند سقوطه بين الرصيف والقطار الذي كان قد تحرك.

إلا أن الأمر يختلف بالنسبة إلى المسافر الذي يصل متأخرا إلى محطة القطار ليستقل القطار بدون تذكرة، فباعبار نيته للحصول على واحدة منها بقصد السفر، فإن هذا الشخص يعتبر متعاقدا منذ لحظة ركوبه القطار أي بمجرد اتصاله المادي بأداة النقل، ففي هذه اللحظة يبدأ تنفيذ عقد النقل بالنسبة إليه².

بناء على هذا الرأي فلو أصاب الراكب ضرر لم يكن بسبب النقل، كسقوطه على رصيف المحطة بعد وصوله سليما، تترتب مسؤولية الناقل التعاقدية، ذلك أن المسافر بمقتضى هذا الرأي لم يخرج نهائيا من رصيف محطة الوصول.

¹ حسني المصري، المرجع السابق، ص، 382.

² عبد الله محمد يحي حسن العلفي، المرجع السابق، ص 150.

ب: موقف القضاء

لقد كان القضاء الفرنسي سابقا يقضي بأن الالتزام بضمان سلامة الراكب لا يبدأ إلا عند بدء عملية النقل، أي من الوقت الذي يقوم فيه الناقل أو عماله بغلق أبواب العربات على المسافرين، ويستشف من هذا القضاء أن مسؤولية الناقل التعاقدية تجاه الراكب لا تبدأ إلا منذ لحظة تواجد الراكب داخل عربة القطار، أما قبل ذلك فلا توجد مسؤولية تعاقدية، ولكن هذا القضاء لم يدم طويلا، فقد توسع القضاء الفرنسي في تحديد نطاق عقد النقل من حيث الزمان والمكان فأصبح يقضي بأن التزام الناقل يبدأ ليس من وقت صعود المسافر في القطار فقط بل يبدأ قبل ذلك من وقت دخول الراكب محطة القيام، بناء على تذكرة الركوب التي تحول له حق الدخول¹.

وقد كان كلا من *simon-lambart faive* رأي، إذ رأوا بأن مجرد حصول الراكب على تذكرة النقل يعد سببا للمسؤولية العقدية للناقل، لكن من الضروري أن يقع الضرر للمجني عليه خلال الرحلة التي دفع مقابل التذكرة لها.

على أساس ما سبق ذكره فإن القضاء الفرنسي اعتبر أن انتهاء فترة مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية، تنتهي عند وصول المسافر إلى جهة الوصول ومبارحته للمحطة تماما، أين قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الناقل عن سلامة الراكب عندما سقط أحد المسافرين بعد أن سلّم تذكرة النقل في سلّم المحطة الموجود عند باب الخروج، وهو الموقف الذي تبناه المشرع الجزائري ضمن نص المادة 64 من ق.ت.ج، وتبعه في ذلك القضاء².

أما عن رأي القضاء في لحظة نهاية عقد النقل وانتهاء الالتزام بضمان السلامة، فقد اعتبر القضاء الفرنسي هذا العقد منتهيا، وبالتالي تنتهي معه مسؤولية الناقل عند وصول المسافر إلى جهة

¹ محكمة ليون Lyon 12 مارس سنة 1921، أشار إليه عبد الله محمد يحي حسن العلفي، نفس المرجع، ص 150.

² قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1983/03/30 في قضية رفعتها سيدة إثر موت زوجها في محطة القطار، حيث اعتبرت المحكمة مسؤولية ناقل الأشخاص عن ضمان سلامة المسافر موجب قانونا حسب المادتين 62 و63 من ق.ت.ج، حيث نص القرار على أنه "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 إخلاله بذلك الالتزام وفي هذا السياق اعتبرت كل شرط يرمي إلى الإعفاء من تلك المسؤولية مخالفا للنظام العام، غير أنه أجاز التخلص منها كليا أو جزئيا عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة. عمورة عمار، المرجع السابق، ص 120.

الوصول¹، أي ينتهي بخروج الراكب من المنطقة المخصصة للركاب في النقل بالسكك الحديدية²، إذا كانت هذه المواقع لا يسمح الدخول فيها لغير المسافرين عادة³، ومن ثم يسأل الناقل عبر السكك الحديدية عن انفجار أدوات النقل أو ارتطامها عند دخولها إلى هذه المحطات ولو لم يكن المسافر قد اتصل بها⁴.

بالتالي فمن أجل اسناد المسؤولية العقدية إلى ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية، يجب أن يكون هناك عقد صحيح بين الطرفين، وإلا فإن مسؤولية الناقل هنا تكون مسؤولية تقصيرية، وانطلاقاً من هنا لا يكون هناك عقد نقل عندما يكون الراكب خارج المنطقة الواقعة تحت سيطرة الناقل أو إذا نسي الراكب النزول من القطار في جهة الوصول، وخلال مسيرته في القطار يحدث له ضرر⁵، كمن تخلف عن النزول من عربات القطار، بعد نزول جميع الركاب أو بقاءه في محطة القطار لغرض آخر لا يتعلق بتنفيذ عقد النقل وأصابه ضرر خلال هذه الفترة⁶.

ثانياً: موقف المشرع الجزائري

بالنسبة إلى موقف المشرع الجزائري فإنه تبني ما استقر عليه القضاء الفرنسي من سريان المسؤولية في النقل عبر السكك الحديدية، فقد أورد نصاً عاماً يشمل النقل بالسيارات والنقل بالسكك الحديدية وهو نص المادة 64 من ق.ت.ج السابقة الذكر، وهو الموقف الذي سايره في ذلك القضاء أين اعتبر الناقل عبر السكك الحديدية مسؤولاً عن المسافر منذ دخوله المحطة وليس فقط صعوده عنابر القطار⁷.

الفقرة الثالثة:

بداية ونهاية المسؤولية طبقاً لاتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999

فيما يخص القواعد الموحدة لاتفاقية CIV-COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999، الخاصة بالنقل البري الدولي للأشخاص عبر السكك الحديدية، فقد حددت بداية مسؤولية الناقل في

¹ عبد الله محمد يحي حسن العلفي، المرجع السابق، ص 153.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 108.

³ أكرم يا ملكي، المرجع السابق، ص 235.

⁴ حسني المصري، المرجع السابق، ص 382.

⁵ عبد الله محمد يحي حسن العلفي، المرجع السابق، ص 155.

⁶ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 98.

⁷ عمورة عمار، المرجع السابق، ص 121.

حال الأضرار التي تصيب المسافرين بموجب المادة 26 فقرة 1 حال وقوع الضرر أثناء وجود المسافر في المركبات السككية، سواء في فترة دخوله إليها أو خروجه منها ومهما كانت البنية المستعملة.

وأفردت نص خاص فيما يتعلق بالأمتهة فقد حددت فترة المسؤولية منذ استلامه إياها وحتى تسليمها، وهو ما نصت عليه المادة 36 فقرة 1¹ من القواعد الموحدة للاتفاقية – COTIF CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999.

الفرع الثاني:

النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

غالبا ما تصعب حركة النقل وتشابك فيتعذر على الناقل القيام أو الإشراف على عملية النقل لوحده، الأمر الذي يجعل منه إما مضطرا إلى اللجوء إلى شخص يسمى الوكيل بالعمولة للنقل، وهو ما نضمه المشرع الجزائري ضمن الفقرة الثانية من القسم الثالث المتعلق بنقل الأشخاص وخصه بالمواد من 69 الى 73 من ق.ت.ج كما فعل في عقد نقل البضائع، وإما أن يلجئ إلى استخدام عمال من أجل تسهيل وتنظيم عملية النقل، ويحدث هذا كثيرا في النقل بالسكك الحديدية فيطلق عليهم إسم تابعي الناقل، وهو ما نوضحه فيما يلي:

الفقرة الأولى:

عقد الوكالة بالعمولة للنقل البري للأشخاص

يعد عقد الوكالة بالعمولة للنقل من العقود الرضائية التي لا يتطلب القانون لانعقادها شكلا معيناً، وبناء على ذلك يتم عقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق، ويجوز إثباته بكافة وسائل الإثبات وهو ما نصت عليه المادة 38 من ق.ت.ج.

اعتبر المشرع الجزائري الوكيل بالعمولة للنقل ناقلا إذا تولى بنفسه عمليات نقل الأشخاص بوسائله الخاصة، وقد سبق أن تم تفصيل الأحكام العامة المتعلقة بالوكيل للعمولة للنقل في الفقرة الأولى من الفرع الثاني من المطلب الثاني من المبحث الأول الخاص بالنظام القانوني لمسؤولية

¹ Article 26 -1 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée).

الناقل البري للبضائع، وذلك بتعريف الوكيل بالعمولة للنقل وتمييزه عما يشابهه وكذا مسؤوليته ومسؤولية الناقل الذي يعهد إليه بعملية النقل، واعتبارا لوحدة الأحكام سواءا تعلق الأمر بالنقل البضائع أو الأشخاص، ولتفادي التكرار نحيل الرجوع إليها فيما سبق ذكره في باب النقل البري للبضائع، ويقتصر تحليلنا في هذا الفرع على بعض الأحكام التي يتميز بها عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص عن عقد الوكالة بالعمولة لنقل البضائع، وذلك من خلال عرض التزام الوكيل بتعليمات الموكل وهو الحكم الذي تضمنته المادة 69 من ق.ت.ج، وكذا التزام الموكل بضمان سلامة المسافرين مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه:

أولاً: التزام الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ تعليمات الموكل

يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بعدم إبرام عقد نقل إذا تلقى من الموكل إلغاء طلب النقل قبل أن يرم الوكيل بالعمولة عقد النقل مع المسافرين، ذلك أنه على الوكيل الالتزام بتعليمات الموكل طالما لم يرغب في إبرام عقد النقل.

في هذه الحالة يلزم الموكل بدفع مصاريف الوكيل التي تحملها استعدادا لإبرام عقد النقل بالإضافة إلى تعويضه عما قام به من عمل¹.

على أن حق الموكل في إلغاء طلب النقل مشروط بالألا يكون الوكيل قد أبرم عقد النقل ولو لم يبدأ بعد.

كما يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ أوامر وتعليمات موكله خاصة ما تعلق منها بميعاد النقل، واختيار الناقل والطريق الواجب اتباعه².

ضف إلى ذلك لا بد أن يلتزم الوكيل بالعمولة بنقل آثار عقد النقل الذي يبرمه لحساب موكله، فيلزم بقيد مبالغ الأجرة التي يحصل عليها، أو أية مزايا تترتب له عن هذا العقد بحساب موكله، ويمتنع على الوكيل محاسبة موكله على أجرة أزيد مما اتفق بشأنه في عقد النقل، أو مما دفعه فعلا

¹ هذا الحكم لم ينص عليه القانون التجاري الجزائري وإنما ترك تفصيل الأحكام للقواعد العامة، بخلاف المشرع المصري الذي نص على ذلك ضمن المادة 275 من قانون التجارة الجديد والتي تنص على أنه " يجوز للموكل في كل وقت إلغاء طلب النقل قبل أن يرم الوكيل عقد النقل بشرط أن يرد الموكل المصاريف التي تحملها الوكيل وأن يعوضه عما قام به من عمل".

² سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 576.

في سبيل تنفيذ هذا العقد، كما يحظر عليه حجب أية مبالغ تكون من حق موكله ما لم يتفق عليه بعقد وكالة بالعمولة أو يجري العرف بغير ذلك¹.

ثانيا: التزام الوكيل بالعمولة بضمان سلامة الراكب

يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل، شأنه في ذلك شأن الناقل، بضمان سلامة المسافر، بمعنى أن التزام الوكيل بالعمولة في هذا الخصوص هو إلتزام بتحقيق نتيجة، وهو الحكم الذي نصت عليه صراحة المادة 69 من ق.ت.ج، على أنه زيادة على الإلتزامات الملقاة على ناقل الأشخاص، يعد الوكيل بالعمولة ابتداء من تكفله بالمسافر مسئولاً عن الأضرار البدنية.

الفقرة الثانية:

مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن أعمال تابعيه

الناقل البري للأشخاص غالبا ما يستخدم أشخاص آخرين في تنفيذ هذا العقد، يطلق عليهم إسم تابعي الناقل، هذا يحصل دائما في النقل بالسكك الحديدية، وكذلك في حالات النقل الجماعي بالسيارات.

يطرح التساؤل هنا عن الأضرار التي تنتج للمسافر بفعل هؤلاء التابعين سواء كان ذلك بإهمال منهم أو بفعل اعتداء، هل يتحملها الناقل باعتباره مسئولا بتحقيق نتيجة وهي ضمان سلامة المسافر بوصوله إلى المكان الذي يقصده معافي، أم يتحملها التابع؟ وهنا نتناول موقف الفقه والقضاء ثم موقف المشرع الجزائري من هذه المسألة:

أولا: موقف الفقه والقضاء

اعتبر الفقه بأنه ما دام الناقل ملتزم بضمان سلامة المسافر، والتزامه هذا التزام بنتيجة، فإن مسؤوليته تكون تعاقدية عن كافة الأضرار التي تحدث بفعل تابعيه، الذين يستخدمهم في تنفيذ العقد، والتابع لا يعتبر من الغير، لذا تترتب المسؤولية بمجرد حدوث الضرر للراكب، وتبعاً لذلك لا يحق له دفع هذه المسؤولية بإرجاع سبب الحادث إلى خطأ أحد تابعيه لأنه متضامن

¹ هذا الحكم لا يوجد ما يقابله في القانون التجاري الجزائري بعكس المشرع المصري الذي نظم أحكامه بنص المادة 276 فقرة 2 من قانون التجارة الجديد والتي تنص على أنه " لا يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يقيد في حساب موكله أجرة نقل أزيد من الأجرة التي اتفق عليها مع الناقل، وكل ما يحصل عليه الوكيل من مزايا من الناقل تعود منفعتة إلى الموكل ما لم يتفق في عقد الوكالة بالعمولة أو يقضي العرف بغير ذلك".

معهم في المسؤولية، ومناطق مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه، ليس خطأ المتبوع المفترض، وإنما هو عدم تنفيذ العقد¹.

أما بالنسبة للوضع في القضاء فقد جرى العمل على اعتبار الناقل مسئولاً عن الحوادث التي تصيب الركاب بسبب إهمال التابعين، ولذا حكم بترتب مسؤولية الناقل التعاقدية نتيجة لما أصاب أحد الركاب من ضرر بسبب سقوطه من الباب أثناء سير أداة النقل، على أساس أن ذلك كان بإهمال التابع قفل سلسلة الأمانة وتثبيتها².

ثانياً: موقف المشرع الجزائري

إذا كانت بعض قوانين التجارة العربية أشارت صراحة إلى مسؤولية الناقل التعاقدية عن أفعال تابعيه، فإن القانون التجاري الجزائري أشار إليها ضمناً وبصورة غير مباشرة في المادة 65 منه، والتي تتعلق ببطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافر، والحكم نفسه بالنسبة إلى الوكيل بالعمولة للنقل المشار إليه في المادة 69 من نفس القانون.

أما عن تنظيم العلاقة بين التابع والمتبوع فإنه بالرجوع إلى قواعد الشريعة العامة، فإن المادة 136 من ق.م.ج المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/05 تنص على أنه " يكون المتبوع مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعا منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها ".

على أساس ذلك حتى تتحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن أفعال تابعيه لا بد من توافر شرطين أساسيين، وهما الأول وجود رابطة تبعية، والثاني خطأ التابع حال تأدية الوظيفة أو بسببها.

فإذا قام تابعوا الناقل بأعمال فيها إضرار بالأشخاص داخل المحطة أو على الرصيف، كأن يتسبب أحد الأعوان في سقوط مسافر على سكة الحديد أثناء انتظاره القطار، فإن الناقل مسئول عن أفعال تابعه.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 144.

² قرار محكمة النقض الفرنسية، دائرة العرائض في 26 يونيو 1932، مجلة المحاماة، العدد 7، ص 945، مشار إليه، عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 145.

وعليه إذا قامت مسؤولية المتبوع أي الناقل وذلك بتوافر الشرطين السابقين، فلا يمكنه دفع المسؤولية عن نفسه إلا بنفي مسؤولية تابعه، وذلك بإقامة الدليل على وجود السبب الأجنبي، ذلك أن نص المادة 136 من ق.م.ج، تعتبر قرينة المسؤولية قرينة قاطعة، لا يجوز إقامة الدليل على عكسها، وإذا تحققت مسؤولية التابع تقرر مسؤولية المتبوع، ويستطيع المضرور الرجوع على التابع أو عليهما معا بالتضامن¹.

بناء على ما تقدم يمكن القول بأن الناقل يضمن بموجب نص القانون ما يقع من أضرار بدينية تكون نتيجة أفعال تابعيه، ويصاب بها المسافرون، وسواء كانت تلك ناجمة عن إهمال، أو عن طريق الاعتداء على المسافرين، وتكون خاضعة لمسؤوليته التعاقدية والتي تترتب عند عدم تنفيذ العقد.

ثالثا: موقف اتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999 من أعمال الناقلين المتتاليين والناقل المستبدل

أشارت القواعد الموحدة لاتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999 إلى وضع كل من الناقل المتتالي والناقل المستبدل على الشكل التالي:

أ: الناقلون المتتالون (Transporteurs subséquents)

عندما يتم تنفيذ عقد نقل وحيد من قبل عدة ناقلين متتالين، يشترك كل ناقل منهم فيأخذ على عاتقه الأمتعة مع بطاقة الأمتعة، أو المركبة مع بطاقة النقل، في عقد النقل وفق شروط بطاقة الأمتعة، أو بطاقة النقل ويتحمل الالتزامات المترتبة على ذلك، فإنه في هذه الحالة يتعهد بتنفيذ النقل على طول المسيرة حتى التسليم، وهو ما نصت عليه المادة 38 من القواعد الموحدة لاتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999².

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، الطبعة الثالثة الجديدة، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008، ص 358.

² Article 38 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison).

ب: الناقل المستبدل (Transporteur substitué)

يقصد بالناقل المستبدل، في الحالة التي يعهد فيها ناقل بتنفيذ النقل كلياً أو جزئياً إلى ناقل آخر، سواء كان في ممارسة حق معترف له به في عقد النقل أم لا، وبذلك يخضع هذا الناقل إلى كل الأحكام التي تضمنتها القواعد الموحدة، أما بشأن الاتفاقيات الخاصة التي يتم إبرامها بمناسبة عقد النقل، فإنها لا تسري على الناقل المستبدل إلا إذا قبلها صراحة وخطياً أو تنازل عنها وهو ما نصت عليه المادة 39 من القواعد الموحدة لاتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999¹.

¹ Article 39 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière).

المبحث الثاني:

حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص

إن عقد النقل البري للأشخاص عندما يتم بين الراكب والناقل، يُرتَّب على كل واحد منهما التزامات متقابلة أهمها بالنسبة إلى الراكب، دفع الأجرة والتقييد بالتعليمات التي يضعها الناقل¹، أما الناقل فأهم التزام يترتب عليه وهو ضمان سلامة المسافر باعتباره من صميم التزامه، فلا حاجة لأن يرد نص في العقد على أن الناقل قد تعهد بنقل المسافر حيا سليماً²، زيادة على ذلك إيصاله إلى المكان المقصود وفي المدة المتفق عليها أو التي يحددها العرف، وأخيراً نقل أمتعته والمحافظة عليها.

لما كانت أساس مسؤولية الناقل هو الضرر وافترض علاقة السببية بين هذا الضرر وفعل الناقل، فإن هذه المسؤولية تنشأ في كل مرة يحدث فيها ضرر للراكب، وهي ما يعبر عنها بحالات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص، وبناء على ما تقدم وجدنا أنه من الضروري بحث هذه الحالات باعتبار أن إخلال الناقل بالتزامات الملقاة على عاتقه، يؤدي إلى حدوث ضرر للمسافر ومنه نشوء المسؤولية، أين نتناول المسؤولية عن الأضرار البدنية (المطلب الأول)، ثم نتقل بعد ذلك للبحث في المسؤولية عن الأضرار غير البدنية (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

المسؤولية عن الأضرار البدنية

إن أهم التزام يترتب عليه عقد النقل على عاتق الناقل، وهو الالتزام بضمان السلامة، فيلتزم هذا الأخير بتوصيل المسافر سالماً معافى من كل ضرر بدني قد يصيبه، ويكون الضرر بدنياً متى كان ماساً بسلامة المسافر الجسدية، ويوصف الضرر البدني كثيراً بالأذى البدني، وتمثل أقصى درجاته في ازهاق الروح أي الوفاة³.

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 90.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 189.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 93.

يشمل الضرر البدني كذلك كل مظاهر انتهاك السلامة الجسدية للمسافر، مثل الجروح والتريف وبتتر الأطراف، وكذا الكسور والشروخ والكدمات والسحجات¹، إضافة إلى الأضرار النفسية والعصبية، ولذلك وجد مبدأ الالتزام بضمان السلامة. انطلاقاً من هذا مَرَّ النظام القانوني لمسؤولية الناقل، ومضمون ومدى الالتزام الذي يتحمله اتجاه ركابه، بتطور هام في كل من القضاء الفرنسي والمصري، لا يتعين إغفاله، تجدر الإشارة إليه ولو بإيجازاً².

الفرع الأول:

مبدأ الالتزام بالسلامة

إن أهم التزام يرتبه عقد النقل على عاتق الناقل، هو ما يسمى بالالتزام بالسلامة، والذي يعني أن الناقل في إطار تنفيذ عقد النقل وخلال مدته ملزم بضمان سلامة جسم الراكب من كل ضرر قد يتعرض له³، وتطبيقاً لذلك يضمن الناقل سلامة المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل البري، إلا أن القانون اكتفى ببيان أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار البدنية التي تلحق بالمسافر أثناء الرحلة لكنه لم يبين ماذا عسى الناقل عمله لاعتباره قد أوفى بهذا الالتزام⁴.

¹ - السحجات (Erosion, excoriation, égratignure): وهي التي تحدث نتيجة احتكاك الجلد بسطح خشن مما يؤدي إلى تلف الطبقة الخارجية وتختلف السحجات حسب مسبباتها كالاصطدام.

- الكدمات (Ecchymose): وتتمثل في تمزق الأوعية الدموية والأنسجة تحت الجلد تسببها أداة صلبة.

- الجروح الرضية (plaies contuses): يصاحب هذا النوع من الجروح انكسار في العظام وتمزق في الأحشاء وينتج عن الاصطدام بشيء صلب، خاصة أثناء حوادث السيارات.

- الجروح بأداة قاطعة (paies par instruments tranchants): وتسببها في كثير من الأحيان أداة قاطعة كالزجاج.

- الكسور (fractures): هي من الناحية القانونية جروح، للتفصيل أكثر راجع، باعزيز أحمد. الطب الشرعي ودوره في الإثبات الجنائي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، تلمسان، 2011/2010، ص 58.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 30.

³ اكتسحت قاعدة الالتزام بضمان السلامة كل مجالات النقل، سواء النقل البحري، البري والجوي، رغم نشأتها بموجب قضية تتعلق بالنقل البحري للمسافرين، ففي مجال النقل البحري نجد المادة 841 من ق.ب.ج نصت صراحة على أن يتخذ الناقل البحري جميع الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة المسافرين، ويترتب على ذلك أن عقد النقل البحري للمسافرين يلقي على عاتق الناقل البحري، الالتزام بتوصيل المسافرين سليماً معافى إلى ميناء الوصول، إذ أن الالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة والمحافظة عليها طوال مدة الرحلة البحرية هو التزام بتحقيق نتيجة والذي لا ينتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي، لكن في المقابل نجد نص المادة 843 من ق.ب.ج والتي تكرس فكرة الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس اتجاه النقل البحري، إذ تنتفي مسؤوليته بإثبات أنه بذل العناية المطلوبة فقط لتفادي وقوع الضرر، أما في مجال النقل الجوي نجد أن المشرع الجزائري كرس هذا الالتزام في نص المادة 145 من ق.ط.م.ج فالناقل يكون مسؤولاً تلقائياً بمجرد حدوث ضرر للمسافر أثناء تنفيذ النقل، وهو التزام بتحقيق نتيجة، للتفصيل أكثر، راجع، بلغازي نور الدين، المرجع السابق، ص 111.110.

⁴ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 87.

في بداية الأمر كان التشريع الفرنسي خاليا من أي نص خاص بمسؤولية ناقل الأشخاص، على خلاف مسؤولية ناقل البضائع، أين كان يقع على الناقل التزام بضمان سلامة البضائع المنقولة، الأمر الذي دفع القضاة والفقهاء إلى إخضاع مسؤولية ناقل الأشخاص إلى تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية، وبالتالي كان على المسافر المتضرر أثناء النقل، إثبات خطأ الناقل والضرر الذي أصابه وعلاقة السببية بينهما لكي يحصل على التعويض.

نظرا لصعوبة وأحيانا استحالة هذا الإثبات من جهة، وتطور وسائل النقل وانتشارها من جهة أخرى اضطر الفقه والقضاء إلى إيجاد حلول من أجل تخفيف عبء الإثبات على الراكب المصاب، أين فرض القضاء في البداية بعض الواجبات الاحتياطية والوقائية على كل من يستعمل وسائل خطرة من أجل الحفاظ على سلامة الركاب، إلا أنه لم يوفق في ذلك، وانتقل بعد ذلك إلى توسيع فكرة الخطأ من خلال الاعتماد على قرائن الأحوال، إلا أن هذا الاتجاه نتج عنه تباين الأحكام والقرارات القضائية نظرا لخضوعها إلى السلطة التقديرية للقضاة¹.

بصدور الحكم الشهير لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1911/11/21 والذي أقرت من خلاله مسؤولية الناقل العقدية عن الأضرار التي قد تصيب المسافر في مجال النقل البحري، وذلك لإخلاله بالالتزام بالسلامة وبالتالي عدم وصوله سليما معافى إلى المكان المتفق عليه².

ثم تلاه بعد ذلك القرار الصادر بتاريخ 1913/01/27 عن محكمة النقض الفرنسية والمتعلق بالنقل البري أين تبنت ضمنه نفس الرأي والذي جاء في مضمونه " إن تسليم الراكب تذكرة نقل ودون الحاجة لاشتراط صريح التزام شركة السكك الحديدية بتوصيل الراكب سليما معافى، فإذا أصيب أثناء نقله تكون الشركة قد أخلت بالتزامها، ولم تنفذ عقد النقل كما ينبغي"³.

وهو المبدأ الذي لازال تسير عليه محكمة النقض الفرنسية وكذا مجالس النقض التابعة لها حاليا في أغلب قراراتها⁴.

¹ زرهوني نبيلة، المرجع السابق، ص 16.

² Cour de cassation — sur le pourvoi de la compagnie général transatlantique d'un arrêt rendu, le 25 juillet 1908, par la cour d'appel d'Alger— arrêt du 21 novembre 1911 — cite électronique, www.legifrance.gouv.fr, date de consulté :22/01/2022.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 37.

⁴ - Cour de cassation - Première chambre civile - 26 juin 1990 - n° 88-12.937 **Résumé** : Cour de cassation - Première chambre civile - 26 juin 1990 - n° 88-12.937 1° L'obligation de sécurité consistant à conduire le voyageur sain et sauf à destination est à la charge du

وهكذا قبل القضاء، في كل من فرنسا ومصر، تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على ناقل الأشخاص، محملا إياه التزاما تعاقديا محددًا، أو بنتيجة، مضمونه كفالة سلامة الركاب بتوصيلهم سالمين إلى الجهة المقصودة من النقل، وذلك على الرغم من انعدام النصوص التشريعية الخاصة بتنظيم المسؤولية في هذا النقل، قياسا على نقل البضائع¹.

يمكن القول إن التزام الناقل بضمان السلامة يتطلب منه لإضافة إلى الحماية العقدية التي أثبتت عدم كفاية قواعدها في توفير حماية فعالة للمسافر (المستهلك) عكف المشرع في هذا المجال على وضع مجموعة من القوانين والنصوص التنظيمية تكفل تحسين نوعية الخدمة المقدمة وتوفير الحماية اللازمة من كل الأخطار المحتملة التي قد تصيبه جراء استعمال هذه الخدمة.

بالرجوع إلى القوانين والتنظيمات الخاصة التي تحكم وتنظم خدمة النقل البري للمسافرين، نجد أنها لا تستخدم لفظ المستهلك ولكنها تستخدم لفظ الخدمة ولفظ المستعملين، كما تستخدم لفظ المسافرين، فنستنتج أن المسافر المستعمل للخدمة هو مستهلك بالدرجة الأولى²، وهو نفسه المقصود بالحماية في ظل قانون حماية المستهلك وقمع الغش من هذا الباب³.

على أساس ذلك لا يحق للراكب التمسك بضمان السلامة والمطالبة بالتعويض على أساسه إذا ما انتفى وجود عقد يربطه بالناقل، كالتسلسل إلى أداة النقل دون توفر نية إبرامه⁴.

transporteur à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule jusqu'au moment où il achève d'en descendre. www.dalloz.fr. Date de consulté :22/01/2022. - Cour de cassation - Première chambre civile - 23 juin 2011 - n° 10-15.811.

Résumé : de transport par rail met à la charge de la SNCF une obligation de résultat de conduire le voyageur sain et sauf à destination, obligation dont il ne peut s'exonérer qu'en rapportant la preuve qu'il a été empêché par une cause étrangère présentant les caractères de la force majeure ; que pour être exonératoire. www.dalloz.fr. Date de consulté :22/01/2022.

¹ مما تجدر الإشارة إليه هنا أن الالتزام بالسلامة أثير أولا- في فرنسا- بالنسبة لعقد العمل الذي يربط العامل برب العمل، بسبب زيادة حوادث العمل وانتشارها ومن ثم الرغبة في حماية المتضررين من هذه الحوادث عن طريق تسهيل عبء الإثبات عليهم، لذلك اتجهت الأنظار إلى قواعد المسؤولية العقدية، على أساس وجود عقد إيجارة خدمات بين العامل ورب العمل يلتزم هذا الأخير بمقتضاه بسلامة عماله، بأن يعيدهم سالمين بعد انتهاء العمل، بيد ان القضاء رفض ذلك مما أدى إلى تدخل المشرع بقانون 9 أبريل 1898، فارضا هذا الالتزام بنص خاص، للتفصيل أكثر راجع، إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 39.

² شعباني نوال زوجة حنين، ضمان سلامة المستهلك لخدمة النقل البري عبر الطرقات، مجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 13، العدد الثاني، 2018، ص 155.

³ القانون رقم 03/09 مؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الفش المعدل والمتمم، ج ر عدد 15 سنة 2009، ص 12.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 150.

بناء عليه أولى الفقه أهمية كبرى للالتزام بضمان السلامة، وعليه نقوم بالبحث أولا عن أساس الالتزام بضمان السلامة، وثانيا الجدل الفقهي القائم بخصوصه، وأخيرا مضمون هذا الالتزام.

الفقرة الأولى:

أساس الالتزام بضمان السلامة

الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، من خلق القضاء وبتعبير أدق، من اكتشاف القضاء في كل من فرنسا ومصر، لذلك استمر القضاء في البلدين في استكمال بناءه وتوضيح أحكامه وتطويره، وفقا لما يجد من ظروف وما يلحق من تطورات¹.

كان القضاء الفرنسي في بادئ الأمر، يرجع أساس التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل إلى قواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على إثبات خطأ الناقل، وهو ما لم يستسغه الفقه، وأقر بديلا له ينحصر أساسا في عقد النقل نفسه الذي يربط بين الطرفين، وفي هذا الصدد انقسم الفقه في تبرير الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة إلى اتجاهين، الأول ذو نزعة شخصية اعتبره يندرج ضمنا في عقد النقل، والذي يتقرر في حق الناقل عند قيامه بعملية النقل، أما الاتجاه الثاني فاستند إلى مستلزمات العقد، ورأى بأن الالتزام بضمان السلامة يرجع إلى اعتبارات العدالة التي يشير إليها نص المادة 1135 ق.م.ف، والذي يقابله نص المادة 107 من ق.م.ج، كل ذلك لمصلحة الضحايا بمنحهم تعويضا عن الإصابات الجسدية اللاحقة بهم، لم يكن يتقرر لهم ذلك وفق أحكام المسؤولية التقصيرية².

بعد ذلك اتجه القضاء الفرنسي في تقرير الأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة إلى نص المادة 1784 ق.م.ف الخاصة بنقل الأشياء، وذلك بغية التيسير على المسافر في دعواه على الناقل، ولا يتحقق هذا الهدف على الوجه الأكمل إلا بذلك.

هذا الأمر كان في غياب نص قانوني صريح يقرر الالتزام بضمان سلامة المسافر، لذلك حاول الفقه والقضاء القفز على النصوص القانونية من أجل إيجاد أساس قانوني له، لكن بعد تبني

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 41.

² عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص 282.

التشريعات له، أصبح الالتزام بضمان السلامة يجد أساسه القانوني في النصوص المنظمة له ومن أمثلة ذلك نص المادة 62 من ق.ت.ج.¹

الفقرة الثانية:

الجدال الفقهي للالتزام بضمان بالسلامة

رغم استقرار القضاء على تقرير الالتزام بضمان بالسلامة في حق الناقل بصفة نهائية، إلا أن جانبا من الفقه ظل يعتقد بعدم تقريره في عقد النقل البري للأشخاص، تحت ذريعة عدة حجج، في حين دافع أنصار الالتزام بضمان السلامة بكل قوة عن موقفهم²، فكان الاتجاه الأول قائم على نزعة شخصية يقوم على تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين، والثاني ذو نزعة موضوعية يستند إلى أن الالتزام بالسلامة من مستلزمات عقد النقل وفقا للقانون والعرف والعدالة وبحسب ما تقتضيه طبيعة العقد³.

انطلاق من ذلك وضع الفقه آراء تدور حول أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر بين مؤيد ومنكر لها، نقوم بعرضها ومناقشتها تباعا على الشكل التالي:

أولا: الفقه المنكر لتقرير الالتزام بضمان السلامة

يذهب أنصار هذا الاتجاه وعلى رأسهم الفقيه (J. Josseland) إلى القول بعدم وجود التزام يتحمله الناقل يستهدف ضمان سلامة الراكب، وحجتهم في ذلك في أنه لا يمكن افتراض وجود مثل هذا الالتزام بالاستناد إلى الاتفاق الضمني بين الطرفين، لأن الناقل عندما يقوم بنقل شخص من مكان لآخر لا يستهدف من وراء ذلك ضمان سلامته، فإذا كان قصد المسافر ذلك فلا بد من وجود رضا بشأنه، وعليه فلا يوجد ما يبرر قياس عقد نقل الأشخاص بنقل المسافرين، حيث لا يستطيع الناقل السيطرة التامة على المسافر مثلما تحوله البضائع ذلك، بل منهم من ذهب إلى أبعد من ذلك بالقول أنه حتى وإن وجد هناك التزام بضمان السلامة، فلا يعد التزاما تعاقديا⁴.

¹ محمد الهامل جيرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر العاصمة، 2014، ص18.

² محمد الهامل جيرون، نفس المرجع، ص20.

³ حبيب الرحمان علي أحمد نائف، المرجع السابق، ص2012.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص151.

يمثل هذا الرأي الفقهاء الذين نادوا بإخضاع مسؤولية الناقل إلى نظرية الخطأ في الحراسة، على اعتبار أنهم يقصرون في حماية الراكب المتضرر وذلك بإنكارهم لوجود ما يسمى بضمان السلامة¹، وهو ما يخالف الواقع إذ أن أغلب التشريعات تقر بوجوده في إطار المسؤولية العقدية للناقل البري للأشخاص.

ثانيا: الفقه المؤيد لتقرير الالتزام بضمان السلامة

ذهب غالبية الفقهاء إلى تقرير التزام السلامة على عاتق الناقل، أين برر هذا الالتزام النائب العام (Sarrut)² الذي كشف عنه في مذكرته التي رفعها أمام محكمة النقض الفرنسية عندما أقرته ثانية في حكمها الصادر في 1913/01/27، والمتعلق بالنقل بالسكك الحديدية مما يعتبر سنداً لتأييد هذا الاتجاه³.

جاء في مذكرته على أنه لا فرق بين نقل الأشياء ونقل الأشخاص، لأنه إذا كان الانسان له نشاط بدني، فإن الشيء قد يكون له نفس النشاط، كما لو كان هذا الشيء حيوانا، والذي له نشاط ذاتي مشابه لنشاط الانسان، فهو يتحرك فيصيب ويصاب، على أن الانسان الذي نخشى عليه من نشاطه الذاتي، هو أشد حرصا على سلامة نفسه من صاحب البضاعة على بضاعته، فلماذا نجعل الناقل مسؤولا عن سلامة البضاعة أثناء النقل ولا نجعله مسؤولا عن سلامة الانسان، الذي يسلم نفسه للناقل الذي بيده السيطرة التامة على وسيلة النقل⁴.

¹ لم يستقر القضاء الفرنسي والمصري في البداية على وجود هذا الالتزام على عاتق الناقل إلا بعد تردد طويل، فهذا القضاء لم يكن يعتبر الناقل ملزما بضمان سلامة الراكب، فإذا أصيب أثناء الطريق كان عليه أن يرجع على الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية، وهذه تفرض على الراكب أن يثبت خطأ الناقل في حراسة واسطة النقل وأن هذا الخطأ هو سبب الأضرار التي لحقت به، لتفصيل أكثر، راجع، عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 337.

² يتلخص موقف محكمة النقض الفرنسية بموجب حكمها الصادر بتاريخ 1913/01/27 في قضية (mestelan) والذي جاء فيه " على أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر هي مسؤولية عقدية وليست تقصيرية" وأضافت إلى ذلك عبارتها التي صارت متداولة في أحكام القضاء الفرنسي والتي مفادها " أن الناقل لا يلتزم فقط بتوصيل المسافر إلى مكان الوصول، بل عليه أن يوصله سالما معافى، " وكانت استنتاجات النائب العام (Sarrut) المناصر القديم للمسؤولية التعاقدية، أن تسليم تذكرة النقل للمسافر يتضمن في حد ذاته ودون حاج لاشتراط صريح، التزام شركة النقل بالسكك الحديدية، توصيل هذا المسافر سالما معافى إلى جهة الوصول، نقلا عن محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 12.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 37.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 154.

على ذلك نجد أن أغلبية القوانين العربية تنص على وجوب شمول النقل البري للمسافرين الالتزام بضمان السلامة، وهو الأمر الذي نص عليه المشرع الجزائري ضمن نص المادة 62 و69 من ق.ت.ج.

الفقرة الثالثة:

مضمون الالتزام بضمان بالسلامة

يتمثل مضمون الالتزام بالسلامة، ضرورة توقع المدين (وهو الناقل) للحدث الذي قد يلحق الدائن (الذي هو المسافر) بسبب تنفيذ عقد النقل، والتصرف حيال هذا التوقع بمنع حدوث هذا الضرر، وذلك باتخاذ جميع الاحتياطات لغرض منع وقوع الضرر¹.

انطلاق من ذلك فإن مضمون الالتزام بضمان السلامة الذي يثقل الناقل هو ببساطة، توصيل الراكب سالماً معافى إلى جهته المقصودة، بيد أن هذا التحديد يتسم بالغموض والقصور، ولا يفيد كثيراً في مجالنا هنا، فالالتزام الناقل بضمان سلامة الراكب لم يتقرر في حد ذاته، وإنما تقرر بصدد تحديد مسؤولية الناقل، ومدى ضمانه لما يلحق الراكب من إصابات، وفي مجال المسؤولية والضمان، يمكننا التمييز بين ثلاثة أنواع أو درجات من الالتزامات التي يمكن أن يتحملها المدعى عليه - بصفة عامة - والتي تؤثر في طبيعة ومدى المسؤولية أو الضمان الذي يتحمله. فقد يقتصر التزام المدعى عليه على مجرد التزام بوسيلة أو ببذل عناية تجاه المدعى، وهنا يقتصر الأمر على تطبيق القواعد العامة في المسؤولية المدنية، والتي تتطلب ضرورة إثبات الخطأ لإمكان مسائلة المدعى عليه وإلزامه بالتعويض، ومن ثم لا يُقَدَّم الالتزام بالسلامة شيئاً من الضمان إلى المضرور².

يتشدد التزام المدعى عليه، ليصبح التزاماً بتحقيق نتيجة معينة، بحيث تقام مسؤولية المدعى عليه بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة، وبدون حاجة لإثبات خطأ من جانبه، وفي هذه الحالة إما أن نتواجد أمام إحدى مجالات المسؤولية، ولكنها تكون مسؤولية مشددة، وإما أن تتعدى مجال المسؤولية لنلحق بالضمان، ويتوقف كل من المسؤولية والضمان على مدى حق المدعى عليه في الإعفاء.

¹ وضاح غسان عبد القادر محمد، الالتزام بسلامة التعاقد الجسدية وتطبيقاته في بعض العقود، الطبعة الأولى، المركز العربي للنشر والتوزيع القاهرة، 2019، ص 57.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 191.

فإذا كان المدعى عليه يستطيع الإعفاء من المسؤولية التي تهدده عن طريق إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، نكون أمام مسؤولية مشددة، أما إذا كان إثبات السبب الأجنبي لا تأثير له على المسؤولية، فلا نكون أمام إحدى صور المسؤولية، وإنما أمام ضمان حقيقي.

فإذا انتقلنا إلى التزام الناقل اتجاه الراكب، رغم ما قد يثيره من لبس ظاهري، لا يتعدى قواعد المسؤولية، ولكنها مشددة، لا تسقط كقاعدة عامة بإثبات انعدام خطأ الناقل، وإنما تتطلب ضرورة الإثبات المحدد للسبب الأجنبي ومن هنا تظهر فائدة وميزة الالتزام بالسلامة.

مما سبق يتضح لنا أن مضمون الالتزام بالسلامة لا يقتصر على مجرد نقل عبء الإثبات من الراكب إلى الناقل، بل أنه يقيم مسؤولية حقيقية تثقل هذا الأخير، بعيدة عن فكرة الخطأ قابلة للدفع بإثبات السبب الأجنبي¹.

بعد أن تقرر تحميل الناقل البري للأشخاص التزامه بضمان سلامة المسافر²، وظهور الحاجة إلى تحديد طبيعة أو مضمون هذا الالتزام، هل هو التزام بوسيلة ومنه يكون الناقل ملزماً ببذل عناية الرجل العادي وبذلك يدفع المسؤولية عن نفسه بإثبات قيامه بالعناية اللازمة إلا أن الضرر قد حصل، أم أنه التزام بتحقيق نتيجة ولا يخلصه منها إلا بإثبات السبب الأجنبي؟ في الحقيقة هذه الإشكالية كان للفقهاء وكذلك القضاء رأي فيها ثم تبعته بعد ذلك معظم التشريعات على غرار المشرع الجزائري الأمر الذي نوضح ذلك فيما يلي:

أولاً: موقف الفقه والقضاء

يعتبر الفقه أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو التزام بنتيجة، فإذا ما تعرض الراكب لضرر فإن الناقل يكون قد أحل بالتزامه، لأنه لم يحقق النتيجة المطلوبة ألا وهي إيصال الراكب سالماً معافى إلى المكان المتفق عليه، ولا يعفيه من تلك المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب الراكب كان بسبب أجنبي³، وذهب القضاء إلى أبعد من ذلك، وهو فرض نتيجة مشددة على عاتق الناقل إذا كان الراكب لا يستطيع أن يقدر بحكم سنه الأخطار التي تحيط به، ليس فقط وهو داخل وسيلة النقل، أو أثناء عملية الصعود أو النزول، بل حتى قبل الدخول

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 193.

² عبد السلام عيشور، يونس بدر الدين، الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد الثاني والثلاثون، العدد الثاني، 2021، ص 483، www.asjp.dz.

³ Rene Rodier, transport terrestres et aériens paris, 1969, p 285.

إليها، ولا يجدي الناقل نفعا أن يثبت عدم ارتكابه أي خطأ من جانبه، أو أن الحادث مجهول الأسباب، أو أنه اتبع بدقة اللوائح المتعلقة بالنقل، بل الأكثر من ذلك لا يؤثر اعتراف المسافر، بعدم ارتكاب الناقل أي خطأ على مسؤولية الأخير، كما لا يؤثر الحكم ببراءة الناقل لعدم مسؤوليته جنائيا في مسؤوليته المدنية اخلاصا منه بالتزامه بالسلامة¹.

ثانيا: الموقف التشريعي

ندرس الموقف التشريعي في هذا المجال من حيث التشريعات الداخلية من جهة، والتشريعات الدولية من جهة أخرى.

أ: التشريعات الداخلية

يعتبر النقل البري أساس وأصل النقل بصفة عامة، فهو أسبق أنواع النقل في الوجود، وأولها في التنظيم، لذلك فإن قواعد وأحكامه تعتبر الأصل والقاعدة العامة، والتي يتعين الرجوع إليها عند عدم وجود تنظيم خاص لأنواع النقل الأخرى، أما فيما يتعلق بالنظام القانوني للنقل البري، وما يهمننا هنا مسؤولية ناقل الأشخاص، فعلى الرغم من تدخل بعض الدول لتنظيم هذه المسؤولية، إلا أننا نجد العدد الأكبر منها يترك هذه المسألة لحكم القواعد العامة في المسؤولية التعاقدية، التي تفرض على الناقل التزاما بكفالة سلامة الركاب، ولا تسمح له بدفع هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي عنه، وتنضم مصر إلى هذه الدول.

الملاحظ أن تشريعات البلاد التي تدخلت لتنظيم مسؤولية ناقل الأشخاص غالبا ما تكتفي بتقنين ما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية في هذا الصدد، أي تحميل ناقل الأشخاص التزاما بضمان سلامة الركاب، وتتقرر معه مسؤوليته بمجرد إصابة الركاب، مع التشدد في السماح له بدفع هذه المسؤولية².

¹ وضاح غسان عبد القادر محمد، المرجع السابق، ص 157.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 57.

من هذه التشريعات نذكر بالنسبة إلى البلاد العربية قانون التجارة الكويتي¹، والقانون التونسي²، والقانون اللبناني³، وقانون التجارة العراقي⁴ والتي لها نفس المعنى. أما بالنسبة إلى المشرع الجزائري فإنه باستقراء أحكام المادة 62 من ق.ت.ج نجد أنه ألقى على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة، وهي إيصال المسافر إلى المكان المتفق عليه معافا تحت مسؤوليته، ولا يعفيه من ذلك إلا بتكليفه إثبات السبب الأجنبي الخارج عن إرادته.

ب: التشريعات الدولية

منذ أن تقدمت وسائل النقل، وازدادت أهمية الدول، ظهرت المحاولات على الصعيد الدولي لتنظيم هذا النقل، وتوحيد بعض موضوعاته، والمقصود بذلك النقل الدولي الذي يتم بين دولتين أو أكثر.

في مجال النقل البري بدأ التفكير الدولي في تنظيم مسؤولية ناقل الركاب في النقل البري في مجال النقل بالسكك الحديدية، حيث أبرمت في هذا المجال اتفاقية دولية، بقصد تعديل نظام المسؤولية المعمول بع وقتها، وقد اكتفت الاتفاقية بالنص على أن مسؤولية السكك الحديدية بشأن الأضرار الجسمانية التي تحدث للراكب نتيجة حادث قطار، تظل خاضعة لقانون وتنظيمات الدول التي وقع فيها الضرر.

ثم امتدت الجهود الدولية إلى مجال النقل البري الذي يتم بالسيارات وانتهت المحاولات التي بذلها المعهد الدولي لتوحيد القانون، بالنسبة لعقد النقل الدولي للمسافرين والبضائع بالطرق البرية، إلى إعداد مشروع اتفاقية خاصة بعقد النقل الدولي للمسافرين والأمتعة بالطرق البرية، في أبريل 1961.

وفقا لهذا المشروع، يسأل الناقل عن أية خسارة أو ضرر، نتيجة للوفاة أو الجرح أو أية إصابة أخرى جسدية أو عقلية تلحق بالمسافر عن حادث يتعلق بالنقل، يقع أثناء وجود المسافر داخل العربة أو أثناء صعوده أو نزوله منها، أو أثناء وضع متاعه في العربة أو انزاله منها، سواء تم أثناء

¹ تنص المادة 464 من القانون التجاري الكويتي على أنه " يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويكون مسؤولا عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب".

² المادتين 653 - 654 من مجلة التجارة التونسية الصادرة بالقانون رقم 121 لسنة 1959.

³ المادة 3/688 من القانون اللبناني.

⁴ المادتين 299-301 من القانون التجاري العراقي لسنة 1970.

قيام العربة أو عند وصولها، أو أثناء العمليات التي تجرى خلال النقل، والتي تدخل في تنفيذ عقد النقل.

بناء على هذا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إذا كان الحادث نتيجة ظروف لم يستطع تجنبها رغم اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة، كما تخفف مسؤوليته بسبب فعل الراكب المخطئ، أو إهماله، أو سلوكه الذي لا يتفق مع السلوك الطبيعي للركاب الذين ينقلون عبر البر¹.

الفرع الثاني:

الضرر الجسماني

تأسيسا على الأمر رقم 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، يعتبر الضرر الركن الوحيد لقيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص في التشريع الجزائري، لأنه بمجرد حصول ضرر للمسافر يستحق على أساسه التعويض بغض النظر عن وجود خطأ من جانب الناقل أم لا، وهذا الضرر قد يكون مرجعه إصابة بجروح وقد يكون وفاة، وقد يكون على شكل مرض يصيب المسافر، وعليه تتناولها كل منها في فقرة خاصة.

الفقرة الأولى:

إصابة الراكب بجروح أو أي أذى جسماني

يعتبر الناقل مخلا بالتزامه بنقل المسافر وإيصاله سليما معافى إذا ما تعرض خلال النقل لضرر سواء أثناء النقل أو أثناء تنفيذه لأي إصابات أو جروح على جسده، كما لو انقلبت وسيلة النقل، أو اصطدمت مع سيارة أخرى²، وأدى ذلك إلى جرح أحد أعضاء جسم الانسان، وقد يؤدي ذلك إلى أضرار بليغة ككسر يد أو رجل المسافر، أو إصابة يد المسافر نتيجة انغلاق باب وسيلة النقل عليها فجأة³.

ويكون الناقل مسؤولا حتى ولو لم تصطدم وسيلة النقل بأي شيء آخر، كتلك التي يختل توازنها بسبب السرعة مما يؤدي إلى انحرافها عن المسار وانقلابها، ويتم إثبات تلك الأضرار بموجب شهادة طبية صادرة عن مصلحة الطب الشرعي، يحدد فيها العجز بعدد الأيام.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 73.

² محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 275.

³ وضاح غسان عبد القادر محمد، المرجع السابق، ص 180.

اتفق كل من الفقه والقضاء¹ على تعويض المسافر عند إصابته بأضرار جسمانية، هذا ما أكدته المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار في المادة 08 منه والتي تنص على أنه " كل حادث سير سبب أضرار جسمانية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم يكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث "، كما يلزم الناقل بتعويض أضرار التشوية التي تصيب المسافر وكذا مدة العجز التي توقف فيها عن العمل².

الفقرة الثانية:

وفاة المسافر

قد يؤدي الحادث الذي يتعرض له المسافر، أثناء تنفيذ العقد، إلى وفاته وهذه أخطر نتيجة تحصل للراكب، وفي هذه الحالة ينشأ التزام جديد فبالإضافة إلى ثبوت مسؤولية الناقل عن هذه الوفاة اتجاه ذوي حقوق المسافر³، فإنه يقع عليه اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمراقبة جثة المسافر المتوفي والمحافظة على ما كان يحمل معه من أمتعة يدوية أو مسجلة، إضافة إلى وجوب إخطار السلطات أو ورثة المتوفي عن ذلك⁴.

الفقرة الثالثة:

مرض المسافر

الالتزام بالسلامة لا يشمل فقط ضمان الناقل لما يتعرض له المسافر من أضرار نتيجة إخلاله بذلك، وإنما ينبسط ليشمل أيضا المحافظة على صحة المسافر والمحافظة على سلامته من كل أذى

¹ قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة المدنية، ملف رقم 0879889 بتاريخ 2013/05/16 على أنه " يستحق والد الضحية، المتسبب في حادث المرور الجسماني، المؤدي إلى وفاة ابنته، التعويض على أساس نظرية المخاطر، إعمالا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74 "، مجلة المحكمة العليا، العدد 2 سنة 2013، ص 149، كذلك قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة المدنية، ملف رقم 1046209 بتاريخ 2016/06/23 على أنه " يستفيد زوج الضحية المتوفاة نتيجة حادث مرور جسماني من التعويض حتى ولو كان هو المتسبب في الحادث "، مجلة المحكمة العليا، العدد 1 سنة 2016، ص 50.

² قرار المحكمة العليا، غرفة الجناح والمخالفات، ملف رقم 260516 بتاريخ 2001/09/04 جاء فيه على أنه " يتوقف التعويض عن الضرر الجمالي الواجب منحه لضحية حادث مرور على إجراء عملية جراحية إصلاحا للضرر "، مجلة المحكمة العليا، العدد 2 سنة 2004، ص 447.

³ عمورة عمار، المرجع السابق، ص 123.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 174.

أو ضرر¹ ، فإذا كانت حالته الصحية تتطلب عرضه على الطبيب فيجب على الناقل أن يبادر إلى ذلك فوراً بإيصاله إلى أقرب مستشفى، فإن لم يتم بذلك فمسؤوليته هنا تعاقدية بناء على التزامه بالسلامة.

فإذا قام بذلك ونتج عنه تغيير مسلك الطريق المحدد أو المعتاد أو المتفق عليه، أو تأخير عن الوقت المحدد للنقل فإنه لا يسأل بشأن ذلك²، وهو ما نصت عليه كذلك المادة 30 من اتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي للأشخاص عبر السكك الحديدية.

عالجت اتفاقية برن الدولية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية مسؤولية الناقل في الباب الثالث منها المادة 1/25 بنصها على أنه " كل ما يتعلق بشأن مسؤولية السكك الحديدية عن الأضرار التي تصيب جسم المسافر أو في حالة وفاته يخضع إلى قوانين وأنظمة الدولة التي وقع في أراضيها الحادث.

المطلب الثاني:

المسؤولية عن الأضرار الغير بدنية

إضافة إلى الأضرار البدنية التي تصيب المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، قد يتعرض لأضرار غير بدنية، كضرر التأخير في توصيله خلال المدة المتفق عليها، أو تلك المحددة ضمن تعليمات الناقل، هذا إلى جانب الأضرار التي تصيب الأمتعة أثناء الرحلة، وهو الأمر الذي نتناوله في الفرعين التاليين:

الفرع الأول:

الأضرار المترتبة عن التأخير

يقع على عاتق الناقل إيصال المسافر سالماً إلى المحل المعين وفي مدة العقد المتفق عليها، وعادة ما يكون مذكور في التذكرة أو النشرات التي يصدرها الناقل، أو تعطى لدى الاستعلام عن موعد الوصول لدى أحد تابعي الناقل، ومسألة التأخير غير محددة بوقت ولكنها مسألة

¹ فلا تقتصر الإصابة الجسدية بالجرح أو القطع أو الكسر، بل قد تكون تلك الإصابة ناتجة عن مرض الراكب بسبب سوء الخدمة المقدمة من قبل الناقل، كما لو أصيب بالبرد بسبب تعطل جهاز التدفئة، مشار إليه، وضاح غسان عبد القادر محمد، المرجع السابق، ص 176.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 175.

موضوعية تخضع لتقدير القضاء، ولا يكفي مجرد التأخير بل لا بد أن يكون هذا التأخير قد سبب للمسافر ضررا، ويقع عبء إثبات ذلك عليه¹.

ما تجب الإشارة إليه إلى أن التأخير قد يقع بسبب عيب في المركبة المستخدمة في تنفيذ عملية النقل، أو خطأ قائدها أو أي تابع آخر للناقل.

الجدير بالذكر أن التأخير في ذاته ليس موجبا للتعويض ما لم ينتج عنه ضرر يلحق الراكب، والمثال على ذلك إضاعة فرصة عمل أو الاشتراك في مسابقة أو حضور مناسبة هامة نتيجة التأخير في وصول المركبة إلى مكان الوصول²، وعلى ذلك فإن التعويض مرتبط بالضرر، فإذا لم يلحق الراكب ضرر بسبب التأخير فلا مسؤولية على الناقل³.

قد ثار خلاف فقهي بخصوص اشتراط حصول ضرر للمسافر من جراء التأخير في توصيله خلال المدة المتفق عليها أو المحددة في تعليمات الناقل، فقد قال جانب من الفقه بعدم قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص إلا إذا أصاب المسافر ضرر من جراء التأخير، ويجب عليه إثبات ذلك، فلا مسؤولية مدنية بغير ضرر، في حين ذهب رأي آخر للقول بوجود التعويض بمجرد التأخير دون التطرق للضرر الحاصل.

إلا أن الصواب فيما قرره أغلبية الفقهاء، بتقرير مسؤولية الناقل عن التأخير الذي ينتج عنه ضرر يلحق بالراكب ويستوجب التعويض، ويكون التعويض ليس فقط عن الضرر المادي بل حتى عن الضرر الأدبي⁴.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فلقد نصت المادة 16 من القانون رقم 09/11 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، على أن الناقل ملزم بإعلام المسافرين بالآجال والوتيرة والتوقيت الذي يتم به النقل، وبذلك يكون مسؤولا عن التأخير إذا ما تحققت الشروط التالية:

- أن يحدد الناقل وقت الوصول عبر القطار أو الحافلة، أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول مسبقا مثلا كالنقل بواسطة سيارات الأجرة، ويحدث التأخير في الوصول بالمقارنة مع الوقت المتفق عليه.

¹ محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 274.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 97.

³ عزيز العكيلى، المرجع السابق، ص 335.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 182.

- أن يكون التأخير بسبب الناقل، وإن أراد دفع المسؤولية عن نفسه وجب عليه إثبات السبب الأجنبي.

الفرع الثاني:

الأضرار التي تصيب الأمتعة

لا يقتصر التزام الناقل على نقل المسافر فقط، وإنما يلتزم أيضا بنقل أمتعته¹ كالحقائب والمتعلقات الشخصية التي يحملها معه في السفر²، إلا أن القانون يميز بين نوعين من الأمتعة، فهناك الأمتعة المسجلة والتي يسلمها الراكب للناقل بإيصال أو بأي سند آخر والتي تخضع لأحكام المادة 68 من ق.ت.ج، وهناك الأمتعة غير مسجلة وهي الطرود المحمولة باليد والتي تقع تحت حراسة يد المسافر والتي تنضم أحكامها المادة 67 من نفس القانون، وعلى أساس ذلك يسأل الناقل عن هلاك الأمتعة سواء كان مسجلة أو غير مسجلة ولكن باختلاف أساس المسؤولية لكل منهما وعلى ذلك نفصل فيهما على الشكل التالي:

الفقرة الأولى:

أنواع الأمتعة محل مسؤولية الناقل البري للأشخاص

يقصد بالأمتعة التي يلتزم الناقل بنقلها، ما يصطحب الراكب معه، ويكون في حدود الوزن والتعليمات المصرح بها³،

ويختلف النظام القانوني الذي يطبق على الأمتعة، تبعا لكونها قد سجلت لدى الناقل، أم أنها ظلت بحوزة المسافر⁴، وهي نوعان أمتعة يقوم الراكب بتسليمها للناقل عند بدئ الرحلة وتصبح حينئذ تحت مسؤوليته وحراسته ويشار إليها بالأمتعة المسجلة (أولا)، وأمتعة أخرى يحتفظ بها الراكب أثناء سفره وهي في غير حراسة ومسؤولية الناقل يعبر عنها بالأمتعة اليدوية (ثانيا).

أولا: الأمتعة المسجلة (Bagage enregistrée)

هي تلك الأمتعة التي يعهد بها المسافر إلى الناقل ليقوم بتسليمها إياه عند بدئ الرحلة، من أجل أن يتولى الناقل شحنها في مركبة النقل تمهيدا لنقلها إلى مكان الوصول، وتصبح هذه

¹ عزيز العكيلى، المرجع السابق، ص 336.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 95.

³ سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 564.

⁴ الياس ناصيف، المرجع السابق، ص 508.

الأمثلة في حراسة الناقل منذ تسلمه إياها من المسافرين من مكان القيام وحتى تسليمها له في مكان الوصول.

فتكون تحت حراسة الناقل أثناء الطريق ولا يتقاضى عنها أجرا خاصا إذا كانت في حدود الوزن المسموح به، أما إذا تجاوز وزنها الحد المسموح به، فإنه من حق الناقل أن يتقاضى أجرا إضافيا عما جاوز الوزن المسموح به.

الأمثلة المسجلة سواء كانت في حدود الوزن المسموح به أو تجاوزته، تكون متبوعا لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل الراكب، وعلى ذلك فإن مسؤولية الناقل عن هلاكها أو تلفها، مسؤولية عقدية ولا يستطيع دفعها إلا إذا أثبت أن ذلك يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه¹.

يحيل المشرع الجزائري تنظيم هذه القواعد إلى الأحكام المنظمة لنقل الأشياء فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأمثلة المسجلة، وفي ذلك تنص المادة 68 من ق.ت.ج إلى أنه " يخضع نقل الأمثلة المسجلة لأحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61"، وتتعلق هذه الأحكام بالتزام الناقل بنقل الأمثلة وضمان وصولها كاملة وسليمة وفي الميعاد وبمسؤولية الناقل في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير².

ثانيا: الأمثلة اليدوية (Bagage à main)

هي الأمثلة التي لا تسلم إلى الناقل ويبقيها المسافر في حيازته³، أي يحتفظ بها الراكب معه أثناء النقل وتكون في حيازته وحراسته، وهي عادة من الأشياء الصغيرة التي تسمح تعليمات الناقل بأن يحملها معه الراكب دون مقابل، ولكن في حدود تعليماته من حيث الوزن والحجم، كالحقائب اليدوية وآلات التصوير، بشرط ألا تحتوي أشياء خطيرة أو ممنوعة كالمفجرات أو المخدرات.

الأمثلة اليدوية أو غير مسجلة لا تدخل في عقد النقل، لأن التزام الناقل بنقلها مجرد رخصة تقررت للراكب، فلا يوجد شرط في عقد النقل يلزم الناقل بنقلها، فالناقل لا يعلم بمحتوياتها وليست في حراسته وإنما تبقى في حراسة المسافر، وعلى ذلك فإن مسؤولية الناقل عن هلاكها أو تلفها مسؤولية تقصيرية وليست تعاقدية، فإذا أراد الراكب المطالبة عن تعويض بسبب

¹ عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 337.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 95.

³ الياس ناصيف، المرجع السابق، ص 508.

هلاكها أو تلفها، فلا بد عليه أن يثبت الخطأ الذي صدر عن الناقل أو عن تابعيه والذي كان سببا في هلاكها أو تلفها، والعلاقة السببية بين الخطأ والهلاك أو التلف¹.

الفقرة الثانية:

مسؤولية الناقل البري عن هلاك أمتعة المسافر أو تلفها

اتضح مما سبق أن كل من الفقه والقضاء قد أخضعا الناقل للمسؤولية العقدية، التي تتبع أحكام نقل البضائع، في حالة هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة، أي أن هذا الهلاك أو التلف الذي يصيب أمتعة الراكب يجعل الناقل مخلا بالتزامه، وعندئذ تترتب مسؤوليته التعاقدية اتجاه الراكب، في هذا الإطار نصت المادة 33 فقرة 1 و 2 من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي لنقل المسافرين (CIV) الملحق " أ " للاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية (cotif) وفق مضمون بروتوكول التعديل المؤرخ في 3 يونيو 1999، في حالة وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح يكون الناقل فضلا عن ذلك مسؤولا عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي أو تعيب الأشياء التي يحملها المسافر أو يصطحبها معه كطرد يدوي، وهذا يصلح أيضا بشأن الحيوانات التي يصطحبها المسافر معه، وتطبق المادة 26 الخاصة بمسؤولية الناقل قياسا على ذلك.

على أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي أو تعيب الأشياء والطرود اليدوية أو الحيوانات التي تقدر مراقبتها على المسافر وفق المادة 15، إلا إذا كان الضرر ناتجا عن خطأ الناقل، ولا تطبق في هذه الحالة المواد الأخرى من الباب الرابع باستثناء المادة 51 والباب السادس.

وعليه نتناول بصورة موجزة مسؤولية الناقل البري للأشخاص حالة هلاك أمتعة المسافر (أولا) وكذا تلفها (ثانيا):

أولا: المسؤولية عن هلاك الأمتعة

يقصد بالهلاك، تلك الحالة التي لا يستطيع فيها الناقل تسليم الراكب الأمتعة التي تسلمها منه، وللهلاك عدة صور، فهو إما يعني انعدام الأمتعة أو زوالها من الوجود، كما في حالة الحريق أو السرقة، أو أنها قد تكون موجودة فعلا ولكن لا يستطيع الناقل تسليمها للراكب، كما في حالة

¹ عزيز العكيلى، المرجع السابق، ص 336.

تسليمها لشخص آخر ليس له الحق في تسلمها، ولم يتمكن من استعادتها، وفي هذه الحالة يكون الهلاك كلياً.

لكن قد لا يتسلم الراكب أمتعته كاملة، وإنما يتسلم جزء منها، وهذه الحالة يطلق عليها بالهلاك الجزئي، وهي التي تكون فيها الأمتعة موجودة ولكنها ناقصة عندما تم تسليمها للمراكب.

ثانياً: المسؤولية عن تلف الأمتعة

تعني هذه الحالة أن الراكب لم يتسلم أمتعته في مكان الوصول بالحالة التي كانت عليها عندما سلمها للناقل في مكان القيام، وإنما تكون بحالة سيئة جعلت منها أقل فائدة عما كانت عليه، وتقدير ذلك يتم بالمقارنة بين حالة الأمتعة بعد التلف، وتلك التي كانت عليها سابقاً والمثبتة في تذكرة النقل¹.

من هذا الجانب اعتبرت اتفاقية بيرن الدولية للنقل بالسكك الحديدية أن المسؤولية تبقى جماعية، بين الشركات التي تعاقبت على نقل أمتعة المسافر المسجلة، أي أن شركة السكك الحديدية التي قبلت الأمتعة للنقل عند تنفيذ العقد، والشركة التالية التي استلمت الأمتعة من الأولى كل منهما مسؤولة عن هلاك أو تلف الأمتعة وعن التعييبات التي تطرأ عليها، وهذه المسؤولية تكون مشتركة بينهما طبقاً للمادة 26 فقرة 2، ج، من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي لنقل المسافرين (CIV) الملحق "أ" للاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية (COTIF) وفق مضمون بروتوكول التعديل المؤرخ في 3 يونيو 1999²، هذا في حالة ما إذا كان الضرر يرجع لكليهما، أما في حالة ما إذا كانت إحدهما هي المسؤولة عن الضرر، فهي وحدها التي تتحمل المسؤولية، ويحق لمن دفعت التعويض مسبقاً الرجوع على من كانت هي السبب في إحداث الضرر للأمتعة.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 184.

² Article 26/2, c, du COTIF – CIV Appendice A a la convention (si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers ; le droit de recours n'est pas affecté).

الفصل الثاني:

دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص وتحديدها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

من المقرر أن مسؤولية الناقل البري للأشخاص يتحدد نطاقها بأمر واحد ألا وهو إيصال المسافر سليما معافى إلى المحل المقصود¹، والملاحظ أنه أيا كانت القواعد المطبقة على عقد نقل الأشخاص، فإن تلك القواعد كانت تتطور وتتغير في بعض مفاهيمها التقليدية لتتلاءم مع ما يقتضيه النقل من حماية خاصة لموضوعه أو محله وهم الأشخاص، لما لأرواحهم وأجسادهم من حماية وقدسية خاصة، لذلك كان النقل يخضع دائما لقواعد أشد من القواعد العامة في المسؤولية، فتميز الالتزام الذي يتحمله الناقل تجاه ركابه بشدته عن الالتزام العام الذي يقع على سائر الأشخاص تجاه أقرانهم بمراعاة الحرص والتبصر وعدم الإضرار بهم، لكن ذلك لم يكن يعني إغفال مصالح الناقل كلية، بل كان ينظر دائما إلى حمايته باعتباره يقوم بخدمة من الخدمات العامة والحيوية².

لما كانت مسؤولية الناقل البري للأشخاص مرهقة، فإنه من غير المستساغ أن يظل مسؤولا في كل وجميع الأحوال فقد يقع ما يُمكنه من دفع المسؤولية عن نفسه أو تحديدها كلية أو جزئيا اتفاقا أو قانونا.

على ضوء ذلك فإنه من الضروري دراسة طرق دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص في التشريع الوطني وكذا الاتفاقيات الدولية (المبحث الأول)، ثم نتقل بعد ذلك إلى تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص في التشريع الوطني وكذا الاتفاقيات الدولية (المبحث الثاني).

¹ محمد شريف عبد الرحمان أحمد، المرجع السابق، ص 52.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 11.

المبحث الأول:

دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص في التشريع الجزائري وكذا الإتفاقيات الدولية

لقد تبين مما تقدم أن مسؤولية الناقل البري للأشخاص مسؤولية عقدية تنشئ بمجرد حصول ضرر للراكب أثناء عملية النقل، ولكن هذا لا يعني دائما وفي كل الأحوال أنه يبقى مسؤولا عما يصيب الراكب من ضرر، لأنه هناك من الأسباب ما تجعل الناقل غير مسؤول عن ذلك إذا ما تمسك بها، هذه الأسباب تعرف بأسباب أو طرق دفع المسؤولية، فمنها ما هو مقرر بقوة القانون، أي محددة بنص قانوني صريح، فيكون الإعفاء من المسؤولية قانونيا(المطلب الأول)، ومنها ما يرجع إلى الاتفاق المبرم بين الناقل والراكب، فيكون الإعفاء من المسؤولية اتفاقيا(المطلب الثاني)، وعلى هذا نتناول كل منها في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي للأشخاص عبر البر.

المطلب الأول:

الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص

القول على أن مسؤولية الناقل البري للأشخاص تقوم على المسؤولية العقدية التي قوامها الضرر، وبالتالي لا يمكن له أن يدفع المسؤولية عن نفسه بإقامة الدليل على عدم ارتكابه أي خطأ، فهذا الدفع يُستند عليه في ظل النظرية التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ، والتي تخرج عن نطاقنا الحالي، وبناء على ذلك نتناول الأسباب القانونية لإعفاء الناقل البري من المسؤولية طبقا للقواعد القانونية المحددة في التشريع الجزائري (الفرع الأول)، ثم نتقل لدراسة طرق دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص في ظل الاتفاقيات الدولية للنقل البري للمسافرين(الفرع الثاني).

الفرع الأول:

إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية في التشريع الجزائري

بالرجوع إلى نصوص ق.ت.ج باعتباره القانون الخاص المنظم لمسؤولية الناقل البري للأشخاص، يمكن للناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل أن يدفع المسؤولية عن نفسه في حالات محددة حصرا بموجب القانون، وهو الحكم الذي تضمنته نص المادة 63 والمادة 70 من ق.ت.ج، وهي حالة القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

إلا أنه وبتصفح القرارات القضائية الصادرة عن السادة قضاة المحكمة العليا الجزائرية، يتبين أنهم يستندون إلى القانون المدني في بعض الحالات باعتباره الشريعة العامة، لتقرير خطأ الغير كسبب قانوني لدفع المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص، بناء على ما نصت عليه المادة 127¹ والمادة 2/138² من ق.م.ج.

على غرار ذلك فإنه بالرجوع إلى القانون رقم 35/90 المتعلق بالنقل البري عبر السكك الحديدية، فإنه فصلٌ بدقة حالات إعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية حسب طبيعة الحادث سواء كان فردياً أو جماعياً، وعلى إثر ذلك نتناول كل منها في فقرة خاصة:

الفقرة الأولى:

إعفاء الناقل البري عبر الطرق من المسؤولية طبقاً لنصوص القانون التجاري 59/75

يعتبر عقد النقل البري للأشخاص من الأعمال التجارية، لذا فإن الناقل البري يخضع في تنظيم مسؤوليته أو الإعفاء منها إلى قواعد القانون التجاري، فالناقل ملزم بإيصال المسافر وأمتعته سالماً معافى إلى المكان المقصود وفي الميعاد المحدد، وفي حال الإخلال بهذه الالتزامات الملقاة على عاتقه، يمكن أن يتحمل من هذه المسؤولية وفقاً لنص المادة 63 من ق.ت.ج³ في حالتين وهما حالة القوة القاهرة وحالة خطأ المسافر، إلا أن المشرع الجزائري أهمل النص على خطأ الغير كسبب قانوني معفي من المسؤولية، فهل يعني ذلك أن المشرع لا يعتد به في مجال النقل البري للأشخاص؟ على الرغم من أنه قد تم النص عليه كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية في القانون المدني، ونلاحظ أنه عملياً دائماً ما يلجأ القضاة إلى إعمال خطأ الغير كسبب قانوني يعفي الناقل البري للأشخاص من المسؤولية، كل هذا نتناوله بالتفصيل فيما يلي:

¹ تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يقضي بخلاف ذلك " .

² تنص المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني على أنه " 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 " .

³ تنص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري على أنه " 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 " . هذه المادة تقابلها المادة 266 من قانون التجارة المصري الجديد بنصها على أنه " 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 الراكب " .

أولاً: القوة القاهرة

يمكن تعريف القوة القاهرة بأنها حادث لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام أمراً مستحيلاً، ولا يكون للمدين (الناقل) أي دخل في حدوثه، فإذا أثبت الناقل أن الحادث يرجع إلى قوة فاهرة، فإنه يتخلص من مسؤوليته، ولا تقع على كاهله أية مسؤولية¹، وانطلاقاً من هذا نتناول بالدراسة مضمون القوة القاهرة، ثم نتقل بعد ذلك لسرد بعض تطبيقاتها.

أ: مضمون القوة القاهرة في عقد النقل البري للأشخاص

الواضح من نص المادة 63 من ق.ت.ج أن القوة القاهرة إحدى حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية، وهذه الحالة تتفق وطبيعة مسؤولية الناقل البري، فمادامت مسؤوليته تعاقدية، فلا سبيل لنتفها إلا بإثبات القوة القاهرة².

لاحظنا عند بحث حالات الإعفاء القانونية في عقد نقل الأشياء، أنه من بين حالات الإعفاء القوة القاهرة، وعلى ذلك فإن كل ما سبق دراسته سابقاً بشأنها ينطبق على عقد نقل الأشخاص، سواء من حيث معنى القوة القاهرة، أو من حيث عبء الإثبات، لذلك نحيل تحليل هذه المسائل إلى ما سبق ذكره منعا للتكرار، إلا أن الاختلاف يكمن في تطبيقات القوة القاهرة بشأن نقل الأشخاص، وعليه نورد بعض التطبيقات القضائية بشأنها.

ب: تطبيقات قضائية بشأن القوة القاهرة

إن القضاء أصبح لا يكتفي بعنصري عدم إمكانية التوقع، وعدم إمكانية الدفع، بل يضيف إليهما عنصراً ثالثاً وهو عنصر الخارجية.

كان الفقيه " EXNER " أول من نادى بوجود توافر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل³، وهو يستلزم في هذا العنصر الخروج المادي عن منشآت النقل⁴.

¹ محمد الشريف عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 132.

² عزيزي العكيلي، المرجع السابق، ص 342.

³ وهي نفس الفكرة التي نادى بها الفقيه " جوسران " بنفس التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، مستندا إلى نفس معيار الخارجية، والذي قصد به انعدام العلاقة المنطقية بين الواقعة التي أعاققت الناقل عن تنفيذ التزامه، وبين الوسط الذي تحققت فيه. وكان الهدف من التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي هو تضييق مجال إعفاء الناقل، بقصره على الوقائع الخارجية عن نشاطه ومشروعه، دون الوقائع الداخلية التي يجب أن يتحملها، أحداً بفكرة تحمل تبعه المخاطر، باعتبارها المقابل الضروري للمغامر، وفدية النشاط الإنساني، للتفصيل أكثر، راجع إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 205.

⁴ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 206.

على ذلك فليس لأي واقعة وصف القوة القاهرة، بل العبرة بالظروف التي أحاطت بها بخصوص الحادثة، ويثبت لهذا الوصف أو ينتفي بحسب ما إذا كان متوقعا أو أن تجنب أثرها في تلك الظروف مستحيلا أو ممكنا، فلا يستطيع الناقل أن يحتج بالقوة القاهرة للتخلص من المسؤولية عن إصابة المسافر نتيجة انقلاب أداة النقل، بسبب عاصفة عاتية إذا كان قد قبل تنفيذ عقد النقل بعد أن بدأت الرياح بشدة منذرة بها.

بناء على ما سبق يستطيع المدين بالالتزام بالسلامة، إذا ما أثبت أن القوة القاهرة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر أن يتخلص من المسؤولية، وإذا عجز عن ذلك ظلت مسؤوليته قائمة¹. وللقضاء في ذلك أمثلة عديدة مثال ذلك:

ما قضت به محكمة النقص المصرية في قضية معروضة عليها، أن تقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة القاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية، متى أقامت قضاها على أسباب سائغة².

كما قضت أنه يعتبر من القوة القاهرة حوادث الحرب، واستيلاء السلطة العامة على أداة النقل، وقيود الحجر الصحي الاستثنائية، والفتن والثورات، ولا يعتبر الحريق أو السرقة بمثابة القوة القاهرة، إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن، وانتفى كل خطأ من الناقل وتابعيه³.

كما تنتفي مسؤولية الناقل عن الحادث الذي نتج عن بُهْرُ نظر سائق من جراء أنوار مركبة مقبلة عليه، لأنها لا تؤلف قوة القاهرة، إذ كان بإمكانه تجنب الحادث بوقوفه⁴، ونفس الحكم يطبق على كسر مقود السيارة⁵.

فالواقع أن معيار الاستحالة يجب أن يكون موضوعي لا شخصي، فينصرف النظر عن مقدرة الناقل الشخصية، وينظر إلى الاستحالة من جهة مقدرة غيره من الناقلين إذا وضعوا في ظروف

¹ مختار رحمان محمد، المرجع السابق، ص 98.

² نقض مدني 19 ديسمبر 1968، مجموعة أحكام النقص، سنة 19، ص 1551، مشار إليه مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، طبعة 2017، المركز القومي للإصدارات القومية، القاهرة، ص 184.

³ استئناف مختلط 29 ديسمبر 1920، وجاء فيه أن السرقة لا تعد من القوة القاهرة لأنها تتضمن دائما خطأ من الناقل يتمثل في انتفاء الرقابة أو عدم كفايتها أو عدم أمانة القائمين بها، مشار إليه مصطفى كمال طه، طبعة 2017، ص 185.

⁴ قرار محكمة قنولوبل في 22 أكتوبر 1930، مشار إليه عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 193.

⁵ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 193.

خارجية مماثلة لظروف الناقل، فإذا تبين أنه من غير الممكن توقع الحادث، ولا تلافيه من قبل شخص معتاد وضع في نفس الظروف الخارجية للناقل، فإنه في هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية، وإذا كان العكس يبقى مسؤولاً.

في هذا الإطار يطرح التساؤل القانوني عن الوقائع التي تعد خارجية بالنسبة إلى الناقل فلا يسأل عنها، وتلك التي لا تتصف بصفة الخارجية فلا تعفيه؟ نظراً لارتباط صفة الخارجية بانعدام مسؤولية الناقل، فإن الواقعة أو السبب الذي يسأل عنه الناقل لا يكون خارجياً.

في مجال النقل البري حيث لا يوجد تنظيم خاص، يجب أن يسأل الناقل عن الحوادث التي تجدد مصدرها في وسيلة النقل، وغيرها من الأشياء التي يستخدمها الناقل وتابعوه في تنفيذ عملية النقل، لذلك فإن الناقل البري لا يعفى من المسؤولية إذا كان سبب الحادث يرجع إلى عيب في العربة، كانهيار إطاراتها، أو كسر فراملها، أو جهاز قيادتها¹.

لكن ما الحكم بالنسبة لمخاطر النقل الأخرى، أي الظروف والعوامل التي تحيط بتنفيذ عملية النقل، المتمثلة في حالة الطريق بالنسبة للنقل البري، وحالة السكك الحديدية بالنسبة للنقل بسكك الحديد.

يذهب الاتجاه السائد فقها وقضاء إلى أن عوامل الطبيعة، وغيرها من الوقائع المحيطة بعملية النقل البري على الخصوص، تعد بطبيعتها خارجية عن النقل، فإذا وقع الحادث وكان مصدره أحد هذه العوامل، فإن الناقل يعفى من المسؤولية، وهكذا يقرر القضاء إعفاء الناقل في العديد من الحالات التي يرجع فيها الحادث والضرر إلى ظروف تحيط بعملية النقل، لكونها خارجية وأجنبية عن الناقل.

فأعفى الناقل البري في حالة خروج قطار عن قضبان السكك الحديدية بسبب فيضان فجائي، غير متوقع لمياه أحد الأنهار، وفي حالة سقوط شجرة على عربة النقل نتيجة رياح قوية². بناء عليه يجب أن تكون الاستحالة مطلقة، فلا يكفي أن تكون بالنسبة إلى الناقل، بل يجب أن تكون بالنسبة لأي شخص يكون في حالة وظروف الناقل³.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 209.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، نفس المرجع، ص 210.

³ عادل علي المقدادي، نفس المرجع، ص 196.

أخيراً يمكن القول بأن الناقل البري للأشخاص، يستطيع دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المسافر استناداً للقوة القاهرة، إذا توافرت شروطها الموضوعية والتي لا تؤدي إلى عدم تنفيذ الالتزامات بالنسبة للناقل هذا، وإنما لجميع الناقلين فيما لو وجدوا في نفس الظروف.

ثانياً: خطأ المسافر

يعرف هذا الخطأ بخطأ المضرور *Faute de la victime*، ومن صورته نزول المسافر من باب المركبة غير المخصص للتزول، أو من النافذة فتدهسه مركبة أخرى، أو يمتلكه الذعر لسبب أو آخر فيلقي بنفسه من المركبة أو يفعل ذلك بقصد الانتحار.

على هذا الأساس يعتبر خطأ المسافر سبباً هاماً يستند إليه الناقل لنفي مسؤوليته¹، خصوصاً في الأحوال التي يتمتع فيها المسافر بحرية الحركة أثناء النقل²، ولا يكون فعل المسافر معني من المسؤولية إلا إذا كان هو وحده السبب في كل الضرر *Cause unique*³.

يُعرف خطأ المتضرر بأنه انحراف عن السلوك المألوف من الشخص العادي المتبصر في مجتمعه، وعليه يشكل الفعل أو السلوك الذي يقوم به المتضرر خطأً يمكن للناقل البري للأشخاص التحجج به لتحميل المسافر المخطئ نسبة مئوية من المسؤولية⁴.

إن كان خطأ المضرور هو خطأ خاص " تجاه نفسه " كما يقال إلا أنه يُقدَّر بنفس المبادئ والقواعد العامة، ويقدر تقديراً موضوعياً تراعى فيه الظروف الخارجية دون الداخلية للمضرور ومسلكه الظاهر، فيجب الرجوع إلى معيار الرجل المعتاد أي 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 سلامته⁵.

¹ وسنذا للحق العام في الموجبات يسأل الناقل على أنه ملزم بموجب تعاقدي نتائج، ويعفى من مسؤوليته إن هو أثبت أن الحادث يعود إلى خطأ الضحية أو إلى قوة القاهرة، والتقدير المتناثر أحياناً للظروف التي تبدو ظاهرياً متشابهة تعطي إحساساً بعدم التماسك، ولكن المحاكم أظهرت في كل الأحوال تشدداً متزايداً ضد الناقلين العموميين، وخطأ الضحية له أهمية كبيرة من الناحية العملية كون أن المسافرين يتمتعون بحرية الحركة أثناء عملية النقل، ولهذا فخطأ الضحية يجر الناقل إذا كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد في الضرر، وخطأ الضحية يخفف مسؤولية الناقل فقط في الحالة الأخرى، فيليب ديلبيك، ميشال جرمان، المرجع السابق، ص 1082.

² حسني المصري، المرجع السابق، ص 383.

³ علي البارودي، المرجع السابق، ص 193.

⁴ سهير مصطفى قضماني، خطأ المتضرر وأثره في المسؤولية التقصيرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015، ص 49.

⁵ مختار رحمان محمد، المرجع السابق، ص 101.

لكن فعل المسافر لا يخول الناقل دائما دفع مسؤوليته وفي كل الأحوال، خصوصا في تلك الحالات التي يحدث فيها للمسافر بنتيجة خطأ ارتكبه بنفسه، وكان الناقل من جانبه أيضا قد ساهم في ذلك بإهماله، أو إهمال تابعيه¹، ولتفصيل ذلك نقسم هذا الفرع إلى قسمين، نخصص الأول منه لبيان موقف الفقه والقضاء من فعل المسافر، والثاني منه لحكم اشتراك الناقل مع خطأ المسافر في إحداث الضرر.

أ: موقف الفقه والقضاء من فعل المسافر

يذهب الفقه إلى أن الناقل يعفى من التعويض لانتفاء مسؤوليته، إذ تمكن من إثبات أن الضرر الحاصل للراكب، كان نتيجة فعل هذا الأخير، وكان هو السبب الوحيد في الحادث، سواء كان ذلك بتعمد من المسافر أو بإهمال منه، ومثال الحالة الأولى، أن يقوم شخص بقذف نفسه تحت عجلات القطار أو السيارة، أما الحالة الثانية فمن أمثلتها نزول وصعود الراكب من الجانب الأسير للسيارة أو القطار، أو صعوده وتحركه أثناء تحرك واسطة النقل وتعرضه لضرر بسبب ذلك.

يشكل فعل الراكب المضروب بالنسبة للناقل أهمية كبيرة، نظرا لحرية الحركة والنشاط الذاتي الذي يحتفظ به الراكب²، والذي كثيرا ما يكون له دور في تحقق الضرر، لذلك نلاحظ أن القضاء يتساهل في قبول وجوده والاعتراف به، وبمراجعة الأحكام القضائية نجد أنه من السهل استخلاص اتجاه يرمي إلى تحميل الراكب التزاما بالسهر على سلامته الشخصية، obligation de veiller à sa propre sécurité، وبمقتضاه لا يعفى الراكب الذي يعهد بنفسه إلى الناقل من كل التزام، وإنما عليه العمل دائما على تجنب الحوادث والأخطار في الحدود التي يمكن فيها الاعتماد عليه في ذلك³.

مرد هذا أن تحمل الناقل لواجب السلامة، يجب أن يقابله من جانب المسافر أن التزامه بالمحافظة على سلامته الشخصية، ذلك أن هاذين الالتزامين متقابلين، يتضافران معا لتحقيق نتيجة واحدة، وهي وصول المسافر سليما.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 204.

² Isabelle Bon Garcin, op cit, p 428.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 231.

تطبيقاً لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 30 مارس 1954 في قضية تتلخص وقائعها: في أن أحد ركاب السيارة اقترب من باب مفتوح متأهباً للتزول فقذف بنفسه إلى الطريق، وقد قررت المحكمة أن الراكب، قد ارتكب إهمالاً فاحشاً، إذ دنا من باب مفتوح أثناء سير الترام، ثم أردفت قائلة إن الخطأ المذكور هو السبب الأجنبي الذي يعني الناقل من المسؤولية نظراً لاستحالة توقع حصول مثل ذلك الخطأ¹.

بناء عليه يمكن القول على أن القضاء يتشدد في قبول الدفع بخطأ المسافر، كما لو أن الناقل يظل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق المسافر متى كان سبب الحادث مجهولاً *Cause de La inconnue*، ولا يقع على المضرور سوى إثبات وقوع الضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، فلا يضطر إلى إثبات العلاقة المباشرة بين الضرر والحادث ولا لإثبات سبب الحادث *Cause de l'accident*².

لكن هذا التشدد ليس فقط اتجاه الراكب، فالقضاء من جانب آخر، تشدد مع الناقل، فاعتبره مسؤولاً عن الحوادث، التي يكون فيها هو بالأصل السبب في إلحاق الراكب الضرر بنفسه، كما إذا سمح الناقل بركوب المسافر على سطح العربة خلافاً للنظام مما أدى إلى إصابته³، أو عندما ينتاب الراكب دُعراً فيقذف بنفسه لتفادي خطر تمايل السيارة وكان هذا بسبب الناقل. في هذا الجانب صدرت ثلاث قرارات هامة عن محكمة النقض الفرنسية والتي جعلت من قرينة خطأ الضحية سبباً يعني تماماً حارس السيارة الذي أحدث له ضرراً من قرينة المسؤولية الملقاة على عاتقه في المادة 1384 فقرة 1 ق.م. ف⁴.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 205.

² حسني المصري، المرجع السابق، ص 384.

³ قرار محكمة النقض الفرنسية في 1935/05/7، دالوز، 1935، مشار إليه عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 206.

⁴ قرار مدني محكمة النقض الفرنسية 8 شباط 1938، قرار مدني 21 تموز 1982، قرار مدني 6 نيسان 1987، قضية الزوجان تابونيه ضد برنهام: والتي جاء في ملخصها " إن أحكام المادة 1384 فقرة أولى من القانون المدني، لا تحول دون أن تكون المسؤولية عن ضرر قسمة بين الضحية، التي ساهم في خطئها في وقوعه، وبين حارس الشيء الذي يضل مسؤولاً مفترضاً جزئياً (القرار الأول).

قضية: التعاضدية الصناعية ديمار ضد الزوجين شارل وآخرين، وحده الحادث الذي يشكل قوة قاهرة يعني حارس الشيء الذي هو أداة الضرر من المسؤولية التي تترتب عليه سندا للمادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني، وبناء عليه فإن سلوك الضحية إن لم يكن بالنسبة إلى الحارس غير متوقع ولا يقاوم فإنه لا يعفيه حتى ولو جزئياً (القرار الثاني).

قضية بارديش وصندوق التأمينات ضد جونير وآخرين، حارس الشيء أداة الضرر يعني جزئياً من مسؤوليته إن هو أثبت خطأ الضحية قد ساهم في الضرر (القرار الثالث)، هنري كايبتان، ترجمة علي محمود مقلد، المرجع السابق، ص 490.

هذا وبعد تدخل المشرع الجزائري بتقرير إلزامية التأمين على السيارات، الأمر الذي جرد تطبيقات المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص عبر الطرق من أهميتها العملية، وأكد حق المتضررين في الحصول على تعويض¹.

ب: اشتراك الناقل مع خطأ المسافر في إحداث الضرر

قد يشترك خطأ الناقل مع خطأ المسافر في وقوع الضرر، وعليه فإن الناقل يلتزم في هذه الحالة بالتعويض بنسبة الخطأ الذي اشترك فيه²، وهذه الحالة لا تعطيه حقا في دفع المسؤولية عن نفسه كاملة، لأن فعل المتضرر لا ينفي المسؤولية عن الناقل، إلا إذا استغرق الضرر، بأن كان هو السبب الوحيد في إحداثه.

استنادا إلى ذلك فإن الناقل لا يعفى من المسؤولية نهائيا، عندما يجتمع خطأ الراكب المتضرر مع خطأ الناقل في التسبب بحدوث الضرر بقدر الخطأ الذي وقع منه، وعليه دفع تعويض جزئي يقدره القاضي بحسب أهمية وأثر خطئه في الحادث³.

إلا أن المحاكم الفرنسية تشدد في قبول خطأ المسافر كسبب من أسباب إعفاء الناقل، وتلتمس له المعاذير، وهي تطلب من الناقل أن يثبت خطأ ظاهرا أو متميزا من جانب المسافر، فلا يكفي الخطأ التافه أو الخطأ غير الملحوظ، وتتطلب أن تكون رابطة السببية بين فعل المسافر والضرر الذي حدث رابطة واضحة ومتميزة، وأن يضع الناقل التحذيرات اللازمة في أماكن ظاهرة في محطات القيام أو الوصول أو في وسائل النقل ذاتها، إذ أن القضاء يفترض أن المسافر لا يكون مُلَمًّا بكل ما يجب عليه اتباعه على الأخص في فتح الأبواب أو النوافذ أو في عبور الرصيف⁴. طبق القضاء هذا الحل في قراراته، واعتبر الناقل مشتركا في حصول الحادث عندما يكون الراكب واقفا بجوار الباب وممسكا بكلتا يديه جريدة يقرئها في ضوء المصباح، فتلقية اهتزازات القطار على باب العربة الذي يفتح ويسقط الراكب لأنه لم يكن مغلقا بإحكام⁵.

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، طبعة 2006، ص 110.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 194.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 210.

⁴ علي البارودي، المرجع نفسه، ص 195.

⁵ قرار عن محكمة الاستئناف المختلطة في 1907/04/17، مشار إليه في عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 210.

ثالثاً: خطأ الغير

قد يصاب المسافر بضرر، نتيجة فعل شخص أجني عن الناقل كما لو سقط مسافر أثناء سير السيارة أو القطار وأصيب بضرر، وكان ذلك نتيجة دفعه من قبل راكب في السيارة أو القطار، فهل يجوز للناقل البري دفع مسؤوليته استناداً إلى خطأ الغير؟ ثم ما الحال لو ساهم الناقل بفعله مع الغير في إحداث هذا الضرر؟ كل هذا نجيب عليه فيما يلي:

أ: موقف الفقه والقانون والقضاء من فعل الغير

بداية يجب بيان المقصود بالغير، وهو كل شخص غير المضرور والمدعى عليه المدين، أو أحد الأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل، وبالجملة فإن كل من عهد إليه المدين في تنفيذ التزاماته كلها أو بعضها لا يعد من الأغير¹.

بالتالي فالغير شخص لا علاقة له بالناقل أو المسافر ومع ذلك يصدر منه فعل يؤدي إلى حصول الضرر، إما برمته أو بصورة مشتركة مع فاعل الشيء².

يرى الفقه أنه بإمكان الناقل دفع مسؤوليته التعاقدية، إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالراكب ناتج عن فعل الغير، ولكن يشترط لذلك، أن تتوافر في الحادث الذي نجم عن فعل الغير شروط القوة القاهرة، وهي عدم إمكان توقعه من قبل الناقل، وألا يكون باستطاعته دفعه، وكونه أيضاً السبب الوحيد في إحداث الضرر، فإذا لم يستطع الناقل إثبات ذلك كان مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب.

كما ذهب جانب آخر من الفقه إلى ضرورة تحميل الناقل مسؤولية الأضرار الناجمة عن فعل الغير بالاعتماد على نظرية الضرر³، فالناقل بموجب هذه النظرية تتحقق مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر، حتى ولو وقع الضرر بفعل الغير، لأن هذا الأخير يعتبر نتيجة مباشرة لواقعة النقل وبسببه⁴.

¹ وضاح غسان عبد القادر محمد، المرجع السابق، ص 299.

² زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 109.

³ Isabelle Bon Garcin, op cit, p 429.

⁴ قرار محكمة الاستئناف القاهرة - الدائرة الأولى المدنية - 27 ديسمبر 1960 الاستئنافان رقما 1124 سنة 76 ق و 1543 سنة 77 ق والذي جاء في ملخصه: متى كان الثابت من أوراق تحقيقات الجناية المتضمنة أن بعضاً من عمال السكك الحديدية كانوا يركبون القطار بدون تذاكر خلافاً للأنظمة واللوائح وعندما جرت مطالبتهم وأراد موظفو القطار والقوة المرافقة الإمساك بالعمال لتحرير محاضر بمخالفتهم، انتهزوا فرصة وقوف القطار عند أول محطة ونزلوا إلى الرصيف وأخذوا يقدفون القطار وموظفيه بالحجارة، فأصابت إحداها عين المستأنف ضدها نجم

على الناقل لكي يدفع مسؤوليته استنادا لهذا السبب، أن يثبت أمام المحاكم بشكل قطعي أن الحادث كان بسبب الغير¹.

من التطبيقات الحديثة لفعل الغير الذي يعنى الناقل من المسؤولية، ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في 12 يوليو 1961، المجلة الفصلية للقانون التجاري 1962 عدد 2 ص 298²، والتي قضت بإعفاء الناقل من المسؤولية، على أساس أن فعل الغير، كان غير متوقع ولم يمكن تجنبه. أما بالنسبة إلى القضاء الجزائري فإنه في كثير من الأحيان اعتبر فعل الغير يعنى الناقل البري من المسؤولية ومثال ذلك، القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1992/12/02³، وذلك باعتمادها على نص المادة 138 من ق.م.ج، وقد جاء فيه (أنه من المقرر قانونا أن كل من يتولى

عنه فقد أبصارها- فإن الفعل الذي ترتب عنه الإصابة يعتبر فعلا عمديا نتج عن رد الفعل الذي قام به عمال سكك الحديد عندما أراد موظفوها الإمساك ببعض منهم لتحرير المحاضر بحقهم.

متى كان ذلك وكانت إدارة السكك الحديدية مسؤولة عن سلامة ركبها من الحوادث المرافقة لسفرهم في القطار الذي تسيره، لأن الناقل يلتزم اتجاه المتعاقد معه بإيصاله سالما إلى المكان المتفق عليه لقاء الأجر الذي تقاضاه، والتزامه هذا يفترض الخطأ في جانبه في كل حادث يقع للمسافر أثناء السفر ما لم تقم من الأسباب ما يجعل وقوع الحادث بفعل قوة قاهرة لا يمكن دفعها ولم يكن بالإمكان توقعها، وفي مثلنا المنطبق على الواقعة فإن الحادث حصل نتيجة اشتباك وقع بين رجال القوة الضميلة المرافقة للقطار والمؤلفة من خمسة أفراد عندما أرادت مطاردة ذلك العدد الكبير من عمال ذات المصلحة المتمردين عليها، وعليه تكون علاقة السببية بين حادث الشجار والإصابة التي أفقدت ابصار عين المستأنف عليها واضح لا لبس فيه، ومسؤولية الإدارة قائمة في عدم اتخاذ الحيطة الكافية مقابل ذلك العدد الكبير من العمال المخالفين لأنظمتها، وأن عدم تقدير تلك القوة الضميلة المرافقة للقطار لحقيقة الموقف وتسرعها في مطاردة العمال دون تفكير في النتائج التي قد تتطور إليه، هو وجه مسائلة الإدارة عن الحادث مما يتعين معه تعويض المستأنف ضدها عما أصابها- وأن ما أخذت به محكمة أول درجة من تقدير التعويض بمبلغ ألف جنيه يتفق مع ظروف الحادث وجسامة الإصابة وأثرها المادي والمعنوي بنفس المستأنف ضدها ويتفق مع رأي هذه المحكمة وتفكيرها، عبد المعين لظفي جمعة، موسوعة القضاء في المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الكتاب الثاني، دار عالم الكتب، القاهرة سنة 1979، ص 71.

¹ عادل علي المقدادي، ص 198.

² تتلخص وقائع الحادث في أن (أحد المسافرين في المترو قد اندفع يحاول النزول قبل أن يتوقف، فدفع مسافرا آخر، وهذا بدوره دفع مضطرا إحدى المسافرات التي وقعت تحت عجلات المترو فماتت، فأعفت محكمة النقض الناقل من المسؤولية، لأن فعل هذا المسافر المجهول كان غير متوقع ولا يمكن تجنبه، وليس للناقل دخل فيه، إذ ثبت أن المترو لم يكن مزدحما ساعة الحادث)، مشار إليه، علي البارودي، المرجع السابق، ص 193.

كذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في 29 يونيو 1961، (المجلة الفصلية للقانون التجاري ، 1962 عدد 2 ، ص 298) بإعفاء الناقل من المسؤولية ، وكان رافع الدعوى قد جرح عندما توقف سائق الأوتوبيس فجأة فانكفأ على وجهه ، وذلك لأنه تبين أن السائق لم يكن يستطيع أن يتجنب هذا الوقوف المفاجئ إنقاذا لسائر الركاب ، إذ ظهرت فجأة إحدى السيارات من شارع جانبي تسيير بسرعة شديدة فقتعت طريق الأوتوبيس بالرغم من الإشارة الحمراء التي كان يجب أن تمنعها من المرور، إذ قضت بإعفاء سائق الأوتوبيس من المسؤولية بسبب خطأ الغير ، مشار إليه ، علي البارودي ، المرجع السابق، ص 193.

³ قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1992/12/02 ملف رقم 94034 المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص 74.

حراسة شيء، أعتبر مسؤولاً عما يحدثه من ضرر، ولا يعفى من المسؤولية، إلا الحارس الذي أثبت بأن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه.

يتضح مما تقدم أن الفقه أو القضاء يعطي الحق للناقل في دفع مسؤوليته، إذا تمكن من إثبات أن سبب الحادث هو فعل الغير، الذي توافرت فيه شروط القوة القاهرة.

إلا أنه بالرجوع إلى التشريع فالملاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص ضمن نصوص ق.ت.ج على فعل الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته اتجاه المسافر، وإنما اكتفت المادة 63 منه على القوة القاهرة وخطأ المسافر فقط.

على العكس من ذلك وبالرجوع إلى نصوص ق.م.ج سواء المتعلقة بالمسؤولية عن الأعمال الشخصية استعملت المادة 127 منه مصطلح خطأ الغير *Faute du tiers*، أو المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء المادة 2/138 والتي استعملت مصطلح عمل الغير *Fait du tiers*، فإنه قد اعتبر فعل الغير كسبب معفي من المسؤولية.

على هذا نلاحظ عدم الانسجام بين نصوص القانون التجاري ونصوص القانون المدني في اعتبار خطأ الغير كسبب معفي من المسؤولية، خاصة مع إعمال القاعدة الفقهية القائلة إن الخاص يقيد العام، فإن فعل الغير لا يمكن الاعتداد به في مجال النقل البري لدفع المسؤولية.

لكن هذا الموقف من قبل المشرع قد يكون محل شك، فقد يفسر ذلك بأن المشرع عندما اكتفى بالنص على القوة القاهرة لا يعني أنه لم يأخذ بفعل الغير، خصوصاً وأن أغلب الفقهاء الذين أخذوا بفعل الغير كسبب من أسباب دفع المسؤولية، اشترطوا فيه توفر شروط القوة القاهرة، لذا فليس من المستبعد أن يلحق فعل الغير بالقوة القاهرة.

إلا أنه وحتى أمام هذه الحالة ومع وجود مثل هذا التفسير فإنه ليس في محله، ذلك أنه تم إعطاء الناقل الحق في دفع مسؤوليته حالة القوة القاهرة باعتبارها خارجية عن نشاطه، إلا أن فعل الغير في الغالب الأعم له علاقة بنشاط الناقل¹.

زد على ذلك فإنه حتى ولو تم افتراض أخذ المشرع بفعل الغير ضمناً، فإن ذلك غير ممكن التصور خاصة مع أن معظم التشريعات العالمية تفرض تأمين إجباري على الناقل، تتحمل بموجبه شركات التأمين دفع التعويض للمتضرر بناء على نظرية المخاطر، أين يحق لشركات التأمين فيما

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 202.

بعد الرجوع على الغير بما دفعه للمتضرر، وهو الحكم الذي نصت عليه المادة 38 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم¹.

ب: اشتراك الناقل مع الغير في إحداث الضرر

إن الفقه والقضاء عندما قررا إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب فعل الغير، إشتراطا أن يكون ذلك غير متوقع وليس بإمكان الناقل دفعه، وأن يكون هو السبب الوحيد للحادث، أما في حالة ما إذا كان الحادث ناجما عن اشتراك خطأ الناقل مع الغير في حدوثه، ولم تتوفر فيه شروط القوة القاهرة، فإن الأمر في هذه الحالة محل خلاف.

ذهب رأي يشاركه فيه القضاء المصري، بأن الناقل في هذه الحالة تكون مسؤوليته مخففة تجاه الراكب عندما يحدث له ضرر بسبب تدخل الغير، على اعتبار أنها كانت من الأمور المتوقعة الحدوث، وكان بإمكان تفاديها من قبل الناقل.

بيد أن هناك من لم يوافق هذا الرأي، ويرى ضرورة مسائلة الناقل عن كافة الأضرار التي تلحق الراكب نتيجة فعل الغير، كالإهمال في الحراسة الذي يؤدي إلى سهولة الاعتداء على المسافرين².

يعد هذا الرأي الأخير هو الصحيح، ذلك أنه طالما اعتبرنا الناقل مسؤول عن الحوادث التي تنتج بسبب فعل الغير، فمن باب أولى تحميله مسؤولية الأضرار الناجمة عن مساهمته مع الغير في حدوثها، وإن كان له داعي بتحمل الغير جزء من المسؤولية فلا مانع من الرجوع عليه بالقدر الذي دفعه.

الفقرة الثانية:

إعفاء الناقل البري عبر السكك من المسؤولية طبقا لأحكام القانون رقم 35/90

وضع المشرع الجزائري في أحكام القانون 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، حالات قانونية تعفي الناقل بالسكك الحديدية من المسؤولية وهي مدرجة في المواد من 32 إلى غاية 37، أين يجب على الأشخاص ومستعملي

¹ تنص المادة 38 من الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، ج ر عدد 13، سنة 1995 على أنه "يجل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسؤولين، في حدود التعويض المدفوع له، ويجب أن يستفيد أوليا المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استيفاءه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة".

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 204.

النقل بالسكك الحديدية احترام تعليمات السلامة، وذلك باستعمال المشرع بعض المصطلحات التي تعفي الناقل من المسؤولية في حالة خرقها منها ما يدل على المنع ومنها ما يدل على وجوب احترام التعليمات.

بالرجوع إلى نصوص المواد من 32 إلى 37، فإنه متى قام أي شخص بتصرف من التصرفات المحظورة عليه، تنشئ المسؤولية على من قام بهذا العمل، وتنتفي مسؤولية الناقل البري والذي يمثل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، وعليه يمكن تقسيم هذه الحوادث إلى حوادث فردية وحوادث جماعية، تتناول كل واحد منها في قسم خاص كما يلي:

أولاً: الحوادث الفردية

تختلف مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية باختلاف الأوضاع والأشكال والأزمنة التي يقع فيها ضرر للمسافر، هذا زيادة على بعض الواجبات القانونية المفروضة على المسافرين عبر هذا المجال، وعلى ذلك تتناول عدة وضعيات مختلفة نخصص لكل واحدة منها فرع كما يلي:

أ: اجتياز المسالك الممنوعة

تكون المحطات الكبرى للنقل بالسكك الحديدية مزودة عادة بممرات توجه المسافرين بالمرور عبرها وتفادي اجتياز الخطوط الحديدية، فإذا لم يلتزم المسافر بهذه التعليمات التي يضعها الناقل وتعرض لحادث فإنه يتحمل مسؤولية ذلك الضرر نتيجة لإهماله¹.

في هذا الجانب نصت المادة 33 فقرة 4 من القانون رقم 35/90 على أنه لا يجوز للمسافرين الدخول إلى العربات أو الخروج منها من غير المنافذ المخصصة لهذا الغرض والموجودة من الجانب الذي يتم به سير القطار، أو الصعود أو النزول في غير المحطات، أو المواقف أو نقط الوقوف المعينة وقبل أن يتوقف القطار توقفاً كلياً.

بناء على هذا تعتبر المحاذير المذكورة سابقاً واجبات قانونية مفروضة على المسافرين وعليهم احترامها، وإلا كان بإمكان الناقل بالسكك الحديدية الاحتجاج بما لدفع المسؤولية عن نفسه حال وقوع أضرار للمسافر المخالف للتعليمات المحددة لسير القطارات في أمان.

¹ مختار رحمان محمد، المرجع السابق، ص 70.

ولا يحق له التمسك بقرينة مسؤولية الناقل بضمان السلامة، على أساس أنه يخالف اللوائح والتعليمات المحددة من قبل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، ومثال ذلك المسافر الذي يقطع السكك الحديدية تفاديا الزحام في الممر المخصص لذلك.

ب: حوادث الرصيف

قد يقع حادث أمام الرصيف قبل أو بعد تنفيذ عقد النقل، فالمسافر المتجول على الرصيف يمكن أن يصطدم بأي حاجز مملوك للناقل أو يسقط تحت عربة القطار نتيجة ازدحام المسافرين¹.

بناء على الاجتهاد الذي جاء به القضاء الفرنسي من خلال القرار الصادر في 1989/03/07، الذي أصبح يخضع حوادث الرصيف إلى المسؤولية التقصيرية، وتكمن أهمية هذا الاجتهاد في التفرقة بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية للناقل بالسكك الحديدية².

ج: الحوادث الناجمة عن غلق وفتح الأبواب

إن أعوان شركة النقل بالسكك الحديدية يقومون بتنبية المسافرين بإشارات انطلاق القطار وغلق الأبواب طبقا لنص المادة 2/16 من المرسوم التنفيذي رقم 348/93 المؤرخ في 1993/12/28³، وأن تلك العملية تتم إما بالطريقة اليدوية أو بالطريق الآلي حسب نوعية الأبواب.

كما تقرر أن أحكام القضاء في هذا المجال، أقامت مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تلحق المسافرين نتيجة فتح وغلق الأبواب، كما جاء في قرار المحكمة العليا الصادر في 1994/04/20

¹ في نقلات السكة الحديدية وفي نقلات القطار السريع (métropolitain) وحلول الاجتهاد كانت لفترة من الزمن لصالح المسافرين، فقد كان هؤلاء محميين منذ اللحظة التي يدخلون فيها إلى حرم المحطة أو على الأرصفة المخصصة للمسافرين إلى حين تسليمهم عند الوصول البطاقة التي أعطيت لهم عند الذهاب، أو في حالة المراقبة السابقة إلى حين خروجهم من الساحة المخصصة للمسافرين، وموجب السلامة بحكم أنه موجب نتيجة، قد وسع بشكل مسرف فشمّل أحداثا بعيدة عن عملية النقل بالذات وخاصة الحوادث الحاصلة على الأرصفة وفي الأدراج الموصلة، وهناك قرار صادر عن محكمة السين وصل إلى حد إعطاء الحماية إلى من يحمل بطاقة الرصيف (3 حزيران 1965) وقد وقفت محكمة التمييز بوجه هذه المبالغات موضحة بأن موجب نقل المسافر سليما معافى إلى مقصده لا يتحقق على عاتق الناقل إلا أثناء تنفيذ عقد النقل أي انطلاقا من اللحظة التي يبدأ فيها المسافر الصعود إلى المركبة وإلى حين انتهائه من النزول منها، فيليب ديليك، ميشال جرمان، المرجع السابق، ص 1080.

² مختار رحامي محمد، المرجع السابق، ص 71.

³ المرسوم التنفيذي رقم 348/93 مؤرخ في 14 رجب عام 1414 الموافق 28 ديسمبر سنة 1993 يحدد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله، ج ر العدد 87 سنة 1993.

ملف رقم 11358 " بأن القاعدة العامة في عقد النقل هي التزام الناقل بالسهر على سلامة وأمن المسافرين أثناء النقل، وبتخاذ الحيطة والحذر قبل انطلاق القطار، وفي حالة ما إذا قام المسافر بعمل سلمي يعرضه للإصابة بالضرر من جراء افراطه في فتح باب العربة، فإن أحكام القضاء تعفي الناقل من المسؤولية في أحوال معينة" (قرار غير منشور).

تجدر الإشارة هنا أن القضاء الفرنسي كان يشترط في خطأ المسافر حتى يكون سببا معنيا من المسؤولية توافره على شروط القوة القاهرة، وبذلك كان يتشدد في كثير من الحالات لقبول دفع الناقل السككي المسؤولية عن نفسه بسبب خطأ المسافر، إلا أن الأمر لم يبقَ على ذلك المنوال خاصة بعد صدور قرار الطعن بالنقض المؤرخ في 11 ديسمبر 2019، وتطبيقا للوائح الأوربية الصادرة في 23 أكتوبر 2007 والتي تنص على قبول الخطأ البسيط من جانب المسافر عبر السكك الحديدية، يمكن أن تحد من مسؤولية الناقل وبالنتيجة الحد من التعويض¹.
أين أذ هذا القرار² الكثير من الجدل والنقاش خاصة أنه جاء عكس السوابق القضائية السابقة في هذا الجانب، أين أعتبر هذا الموقف رجوعا إلى القواعد العامة الخاصة بأسباب الإعفاء من المسؤولية³.

¹ تتلخص وقائع هذه القضية أنه بتاريخ 3 يوليو 2013 كانت سيدة تسافر على خط سكك الحديد الذي يربط مدينة نيس بمدينة كانيس سور مير، في مقصورة مزدحمة عندما تعرضت لإصابة ساحقة في إمامها الأيسر بعد اغلاق باب أوتوماتيكي، بتاريخ 16 يوليو 2014 رفعت دعوى قضائية ضد شركة النقل بالسكك الحديدية لتحميلها المسؤولية الكاملة وتعويضها عن الأضرار التي لحقت بها، فتم تحميل شركة النقل المسؤولية الكاملة والتعويض الكامل بسبب إحلال الناقل بتنفيذ التزامه بإيصال المسافر سالما معاف إلى مكان الوصول، إلا أن محكمة النقض قررت نقض قرار مجلس الاستئناف الذي لم يطبق المادة 11 من اللائحة رقم 1371/2007 للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 23 أكتوبر 2007 بشأن حقوق والتزامات ركاب سكك الحديدية، والذي دخل حيز التنفيذ في 4 ديسمبر 2009، وكذا المادة 2/26 من نفس اللائحة والتي تنص على أنه مجرد الخطأ البسيط من جانب المسافر من المرجح أن يجد من مسؤولية الناقل وبالتالي الحد من التعويض، ويترتب على ذلك أن شركة السكك الحديدية يمكنها أن ترى نفسها من مسؤوليتها تجاه الراكب عندما يكون الحادث بسبب خطأ هذا الأخير، وفقا للسوابق القضائية المستقرة، لا يمكن إعفاء الناقل بالسكك الحديدية المنتزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال المسافر سالما معاف إلى مكان الوصول، ولا يمكنه التذرع بخطأ الضحية للتخلص من مسؤوليته القائمة على تحقيق نتيجة، ودون المساس بتطبيق القانون الوطني بقدر يمنح تعويضا أفضل عن الضرر الذي لحق الضحية - لذا وجب تعديل الاجتهاد السابق - لهذه الأسباب فإن المحكمة تأمر - إلغاء الحكم الصادر في 21 ديسمبر 2017 بين الطرفين وإعادة القضية والأطراف إلى الحالة التي كانوا فيها قبل الحكم وإعادتهم إلى محكمة الاستئناف في مونيوليه.

² Cass. 1^{re} civ., 11 déc. 2019, n° 18-13840, PB. www.actu-juridique.fr site visité le :03/02/2022.

³ Nicolas Bonnardel, la faute simple du voyageur exonéré le transporteur ferroviaire de sa responsabilité contractuelle : retour au droit commun par le droit européen, Ater a l'université Panthéon-Assas (paris 2), publié le 03/04/2020, www.actu-juridique.fr site visité le :03/02/2022.

Voir aussi, Jean lefebvre, l'exonération de la responsabilité de la SNCF en matière de préjudice corporel en raison de la faute de la victime. Revirement de jurisprudence,

د: الحوادث التي تحدث في الممرات المحروسة

كثيرا ما تحدث مثل هذه الحوادث في الممرات المحروسة، ومن بين الحوادث الأكثر شيوعا في هذا السياق، أن يحاول سائق مركبة اجتياز ممر رغم التنبيهات والإشارات الدالة على اقتراب القطار فيحاول المرور ويقع الاصطدام مع القطار في أغلب الأحيان فيتحمل الضحية المسؤولية. بمناسبة ذلك توجب المادة 2/34 من القانون 35/90 على أنه يجب على مستعملي الطريق الامتثال لتوصيات الحارس في الحواجز المحروسة¹.

كما تجدر الإشارة هنا إلى أنه في حالات وظروف أخرى قد يتحمل الناقل مسؤولية الحوادث التي تقع داخل هذه المنطقة حالة ثبوت تعاون العون المكلف بحراسة هذه الممرات.

هـ: الحوادث التي تحدث في الممرات غير المحروسة

كثيرا ما تحدث مثل هذه الحوادث نتيجة عدم انتباه مستعملي الطرق أو المشاة أو رعاة المواشي عند اجتياز الخطوط الحديدية دون أدنى احتياط².

كما جاء في نص المادة 3/34 من القانون رقم 35/90 على أنه يجب مستعملي الطريق اتخاذ كل الإجراءات والاحتياطات المتعلقة باجتياز ممر غير محروس.

وهو الحكم الذي ذهبت إليه المحكمة العليا الجزائرية في قرارها الصادر بتاريخ 1995/11/05 تحت رقم 211825 والذي جاء فيه باختصار " وحيث أن الطاعنة رغم إثباتها خطأ الغير ذلك أن السائق كان عليه أن يتأكد قبل العبور أنه ليس هناك أي قطار في الأفق، وعبوره بغير أخذ كل الاحتياطات يعد خطأ منه مما يعفي الناقل من المسؤولية³.

ثانيا: الحوادث الجماعية

عادة ما تكون الحوادث الجماعية عموما في اصطدام قطارين (La collision) أو انحراف القطار عن سكتة (Le déraillement)، وفي مجال الحوادث الجماعية لكون مسؤولية الناقل تكون قائمة في كل الأحوال، فعليه المبادرة باقتراح تسوية ودية، قبل اللجوء إلى القضاء.

enseignement aux universités de Toulouse et d'Angers, publié le 27/05/2020, www.actu-juridique.fr. site visité le :03/02/2022.

¹ تنص المادة 34 من القانون رقم 35/90 على أنه " لا يجوز لمستعمل الطريق أثناء عبوره لتقاطع السكك الحديدية مع الطريق البري أن يتوقف أو يوقف العربات التي يسوقها أو الحيوانات التي يرعاها ".

² مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 77.

³ قرار غير منشور، ورد ذكره، مختار رحمانى، المرجع السابق، ص 78.

أ: حالة اصطدام قطارين

قد يحدث التصادم بين قطارين عند وقوع خلل في أجهزة الإشارة، لذا ينبغي على سائق القطار عند الاقتراب من منطقة عمرانية الانتباه إلى الإشارة الموضوعة في الأماكن المخصصة لذلك، حيث أنه إذا كانت الإشارة لونها أخضر، فيواصل سيره بشكل عادي، أما إذا كان لونها أحمر، فعلى سائق القطار أن يتخذ الإجراءات اللازمة التي تفرضها عليه اللوائح ومقتضيات القانون رقم 35/90¹.

ب: انحراف القطار عن سكتته

تتجسد صورة انحراف القطار عن سكتته، عندما يخرج القطار أثناء السير عن السكة بصورة مفاجئة، وترجع أسباب هذا الانحراف إلى عدم صيانة الآلات والتجهيزات وتآكل العجلات وعدم تغييرها بصفة دورية، وكذا سائر العيوب التقنية التي تؤثر في سلامة التجهيزات. وتبقى مسؤولية الناقل في مثل هذه الحوادث ثابتة بصورة كاملة، إلا إذا ثبت بأن الانحراف ناجم عن قوة قاهرة لا قبل للناقل بدفعها.

الفرع الثاني:

إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية طبقا لاتفاقية CIV – COTIF

أول تنظيم للنقل الدولي للأشخاص عبر السكك الحديدية كان بموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل المسافرين والأمتعة بواسطة سكك الحديد (CIV) والموقع عليها في مدينة برن بتاريخ 7 فبراير سنة 1970² والتي تضمنت 65 مادة، عاجلت المادة 25 من الفصل الأول من الباب الثالث منها، مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن نقل المسافرين وحالات الإعفاء، والقانون الواجب التطبيق في حالة موت أو إصابة أو جرح لجسم المسافر، ومبالغ التعويض عن حالة تلف الأمتعة أو التأخير في تسليمها وكذا مسؤولية سكك الحديد عن مستخدميها.

¹ مختار رحمان محمد، المرجع السابق، ص 80.

² صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 36/72 المؤرخ في 27 يونيو 1972، ج ر عدد 84، السنة الخامسة، الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر سنة 1972.

بعد التوقيع على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولية السككية COTIF في 09 مايو 1980 وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما¹ والمعدلة وفق مضمون بروتوكول التعديل المؤرخ في 03 يونيو 1999²، قامت المجموعة الدولية بوضع قواعد موحدة متعلقة بالنقل الدولي السككي للمسافرين بموجب المادة 06 فقرة أ، والذي يشكل الملحق " أ " من الاتفاقية، تحت عنوان القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي لنقل المسافرين (CIV)³، بناء على هذا التقديم نتناول نطاق تطبيق اتفاقية COTIF-CIV (الفقرة الأولى)، ثم نتقل بعد ذلك إلى حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في ظل إتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة لسنة 1999 (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى:

نطاق تطبيق اتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999

يختلف نطاق مسؤولية ناقل المسافرين عبر السكك الحديدية وفقا لأحكام اتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999 عما إذا كان النقل على أساس خطوط النقل، وإما من حيث المسؤولية عن الضرر الذي يصيب المسافرين نفصل فيهما فيما يلي:

أولاً: نطاق تطبيق الاتفاقية على أساس خطوط النقل

لقد حددت المادة 1 من القواعد الموحدة المتعلقة بالنقل الدولي السككي للأشخاص cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999⁴، مجالات النقل التي تطبق خلالها وكذا التي لا تطبق بمناسبة أحكام هذه الأخيرة نورد ذلك على الشكل التالي:

¹ تم التوقيع على هذه الاتفاقية سنة 1980 في برن، ودخلت حيز التنفيذ اعتباراً من 01 مايو 1985 والتي صادقة عليها الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991، ج ر رقم 38، سنة 14 أوت 1991.
² وهو التعديل الذي صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 433/01 المؤرخ في 25 ديسمبر 2001، ج ر عدد 82، سنة 2001، ص 3.

³ وهي اختصار للكلمة (convention international de voyager).

⁴ Article 1 -6 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

- 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

- تطبق القواعد الموحدة على كل عقد نقل سككي للمسافرين بمقابل أو مجاناً في الحالات التالية:
- عندما يقع مكان القيام والمقصد في دولتين عضوين مختلفتين، ومهما كان مسكن أو مقر وجنسية الأطراف في عقد النقل.
 - عندما يشمل النقل الدولي موضوع عقد وحيد والمكمل للنقل السككي العابر للحدود نقلاً طريقياً أو ملاحياً داخلياً في النقل الداخلي للدولة العضو.
 - عندما يشمل النقل الدولي موضوع عقد وحيد والمكمل للنقل السككي، نقلاً بحرياً أو نقلاً عابراً للحدود عن طريق الملاحة الداخلية، بشرط أن يكون هذا الأخير على خطوط مسجلة على قائمة الخطوط المنصوص عليها في المادة 1/24 من الاتفاقية.
 - فيما يتعلق بمسؤولية الناقل في حال وفاة أو إصابة مسافرين بجروح وكذا الأشخاص الذين يرافقون الإرسالية الجارية وفق القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع (CIV).
 - السماح للدول الأعضاء عند تقديمها طلب الانضمام تحديدها جزءاً من البنية التحتية السككية الواقعة ضمن أراضيها تحديداً دقيقاً والمرتبطة بدولة عضو في هذه الحالة تطبق القواعد الموحدة ولكن بشرط:
- أن يكون مكان القيام أو المقصد وكذلك المسار الملحوظان في عقد النقل، واقعين داخل البنية التحتية المعينة.
 - أو أن ترتبط البنية التحتية المعينة بالبنية التحتية لدولتين عضوين وأنه جرى لحظها في عقد النقل كمسار لنقل عابر.

-
- 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24 / 1 de la Convention.
 - 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.
 - 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats).

- بالمقابل من ذلك استثنت القواعد الموحد من مجالها النقلات الواقعة فيما يلي:
- النقلات الجارية بين محطات واقعة في أراضي دول مجاورة عندما يدير البنية التحتية لهذه المحطات مدير واحد أو عدة مدراء لبنية تحتية مرتبطين بدولة واحدة وحتى بهذه الدول.
 - البنية التحتية المستثناة بموجب الفقرة 6 من المادة 1 من القواعد الموحدة¹.

ثانيا: نطاق تطبيق الاتفاقية من حيث المسؤولية في حال وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح

منحت المادة 02 فقرة 1 من القواعد الموحدة cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999 للدول الأعضاء الحق في استبعاد تطبيق أحكامها، على مسؤولية الناقل البري السككي للأشخاص، على الحوادث الواقعة في أراضيها حال وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح عندما يكون هؤلاء الضحايا من الأشخاص المقيمين بصفة اعتيادية على أراضيها². إلا أنه يجوز التخلي عن هذا الاستثناء في أي لحظة، شريطة قيام الدولة العضو بإعلام المودع لديه، ويصبح هذا التخلي ساريا بعد شهر من تاريخ إعلام المودع لديه الدول الأعضاء، وهو ما نصت عليه المادة 2 فقرة 2 من القواعد الموحدة cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999³.

¹ Article 1 -6 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu’il adresse une demande d’adhésion à la Convention, déclarer qu’il n’appliquera ces Règles uniformes qu’aux transports effectués sur une partie de l’infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l’infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l’infrastructure ferroviaire d’un Etat membre. Lorsqu’un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s’appliquent qu’à la condition :

a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l’itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l’infrastructure désignée où
b) que l’infrastructure désignée relie l’infrastructure de deux Etats membres et qu’elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit).

² Article 2 -1 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu’il n’appliquera pas aux voyageurs, victimes d’accidents survenus sur son territoire, l’ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat).

³ Article 2 -2 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (L’Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres).

الفقرة الثانية:

إعفاء الناقل من المسؤولية في ظل اتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999

تضمنت الفقرة 2 من المادة 26 من القواعد الموحدة cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999¹، حالات إعفاء الناقل من المسؤولية تفصل كل منها على انفراد كما يلي:

أولاً: حالة وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح

إذا وقع الحادث نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستثمار السككي، وأنه لم يكن بإمكان الناقل تجنبه أو تدارك نتائجه²، ورغم بذله العناية اللازمة حسب خصائص الحالة.

• بالقدر الذي يكون الحادث ناجماً عن خطأ المسافر، يعني الإعفاء الجزئي من المسؤولية بحسب نسبة مشاركته في الخطأ.

• تصرف الشخص الثالث أي خطأ الغير فيما عدى المنشأة الأخرى التي تستعمل البنية التحتية السككية، ولم يكن في وسع الناقل تجنبه أو تدارك نتائجه ورغم بذله العناية اللازمة حسب الحالة.

ثانياً: حالة إلغاء أو تأخير أو تفويت فرصة مواصلة السفر

حددت المادة 32 فقرة 2 من القواعد الموحدة cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999³، حالات يعفى فيها الناقل من المسؤولية اتجاه المسافر، عن الأضرار التي تصيبه بسبب إلغاء أو تأخير أو تفويت فرصة مواصلة السفر إذا كان ذلك راجعاً لأحد الأسباب التالية:

¹ Isabelle Bon Garcin, op cit, p 433.

² الاتفاقية الدولية لنقل المسافرين cotif-civ تقرر بأن السكة الحديدية مسؤولة عن الأضرار الناتجة عن موت، أو جروح، أو كل إصابة للسلامة الجسدية أو العقلية لمسافر تسبب فيها حادث ذو علاقة بالاستثمار الحديدي، المتأتية للمسافر بينما كان مقيماً في العربات، سواء كان داخلها إليها أو خارجاً منها، وهي مسؤولة أيضاً عن الضرر الناتج عن الخسارة أو عن العطب الذي أصاب أغراض الضحية التي كانت تحملها أو كانت معها، بما فيها الحيوانات، وهي تتخلص من هذه المسؤولية إذا كان الحادث قد وقع في ظروف خارجية عن الاستثمار لا يمكن تفاديها، أو بسبب سلوك شخص ثالث لا يمكن تفاديه، أو بسبب خطأ من المسافر، فيليب ديلبيك، ميشال جرمان، المرجع السابق، ص 1107.

³ Article 32 -2 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :

a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

b) une faute du voyageur où

c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne

- عندما يعزى الإلغاء أو التأخير أو تفويت فرصة مواصلة السفر إلى ظروف لا علاقة لها بالاستثمار السككي، وأن الناقل لم يكن بإمكانه تلافيها أو تدارك نتائجها رغم العناية المطلوبة حسب خصائص الحالة.
 - خطأ ارتكبه المسافر.
 - تصرف طرف ثالث ولم يكن بإمكان الناقل حسب الحالة تلافيه أو تدارك نتائجه، دون المساس بحق الرجوع عليه.
- بذلك نلاحظ أنه في حالة ما إذا وقع الضرر بسبب الحالات المذكورة آنفاً يمكن للناقل تأسيس دفع مسؤوليته على أساس أحدها للتخلص من تبعات ذلك.

ثالثاً: حال عدم تقييد المسافر بتعليمات الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى

يمكن للناقل التمسك بدفع المسؤولية عن نفسه، وبالنتيجة الأضرار التي تصيب المسافر، إذا لم يلتزم هذا الأخير بتعليمات المصالح المتعلقة بالجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى، فيما تعلق بالتصريحات التي تلقت منه، وهو الحكم الذي جاءت به المادة 35 من القواعد الموحدة -cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999¹.

رابعاً: إعفاء الناقل من المسؤولية حال حادث نووي

يعنى كذلك الناقل من المسؤولية التي تقع عليه بمقتضى القواعد الموحدة، إذا نجم الضرر عن حادث نووي، وكان المستثمر للمنشأة النووية أو الشخص الآخر الذي يحل محله مسؤولاً عن هذا الضرر، تطبيقاً لقوانين وقواعد الدولة النازمة للمسؤولية في مجال الطاقة النووية، وهو ما جاءت بأحكامه المادة 50² من القواعد الموحدة.

pouvait pas obvier ; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers ; le droit de recours n'est pas affecté).

¹ Article 35 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives).

² Article 50 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage).

خامسا: إعفاء الناقل من المسؤولية حال الأضرار والتأخير الذي يصيب الأمتعة المسجلة لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي أو تعيب الأشياء التي يحملها المسافر أو يصطحبها معه كطرد يدوي¹، والأمر كذلك بالنسبة للحيوانات التي يصطحبها المسافر معه، إلا إذا كان هذا الضرر بخطأ من الناقل، وهو ما نصت عليه المادة 33/2 من القواعد الموحدة cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999².

كما أنه في وسع الناقل التمسك بدفع المسؤولية عن نفسه، عن الأضرار التي قد تصيب الأمتعة المسجلة التي يتسلمها من قبل المسافر إلى غاية تسليمها إليه، إذا حصل الفقدان أو التعيب أو التأخير في التسليم جراء خطأ المسافر، أو جراء أمر صادر منه غير ناجم عن خطأ الناقل، أو نتيجة عيب خاص بالأمتعة أو ظروف لم يكن بإمكان الناقل تجنبها ولا تدارك نتائجها.

زيادة على ذلك يمكن للناقل البري الدولي عبر السكك الحديدية للأشخاص، إعفاء نفسه من المسؤولية إذا كان نتج الفقدان أو تعيب الأمتعة نجم عن مخاطر خاصة مرتبطة بواقعة أو أكثر، إما نتيجة انعدام التغليف أو خلله، أو بحكم الطبيعة الخاصة بالأمتعة، أو إرسال أشياء محظور نقلها كالأمتعة، وهو ما نصت عليه المادة 36 فقرة 2 و3 من القواعد الموحدة cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999³.

¹ يحق للمسافر أن يسجل أمتعته، إلا في بعض المحطات، وبخصوص بعض القطارات، ويعطى بطاقة وزن، ويتم الإرسال معفى إلى وزن معين، وحق الإعفاء مثبت بالبطاقة ولكنه قابل للتحويل والتفرغ لأنه حق لاحق بالسفر الشخصي، والأمتعة من حيث المبدأ يجب أن ترسل في ذات القطار الذي يسافر فيه المسافر، وتسلم الأمتعة لقاء تسليم البطاقة وإلا فهي توضع كوديعة، هناك مرافق نقل وتسليم في المنزل تقدم خدماتها في المدن الكبرى، بالنسبة إلى الأغراض الثمينة والتحف الفنية، يتوجب على المسافر أن يصرح بقيمتها، وإن لم يفعل فهذا لا يجرمه من تلقي تعويض عادي، وتخضع مسؤولية الناقل للقواعد العامة المطبقة على نقل البضائع، وحددت اتفاقية نقل المسافرين الدولية CIV الأشياء التي يمكن تسجيلها كأمتعة وحددت مدرجات البطاقة (م17)، وجعلت السكك الحديدية مسؤولة منذ قبول أمتعة المسافر إلى حين تسليمها وآخر شركة هي المسؤولة أمام حامل البطاقة حتى ولو لم يتسلم الأمتعة (م34)، ويعادل التعويض قيمة الشيء، إذا ثبت الضرر دون تجاوز 40 D.T.C وحدة السحب الخاصة، لكل كلغ من الوزن الصافي الناقص، وإذا لم يثبت مقدار الضرر، فالتعويض يرتدي الصفة المقطوعة ويحسب بمعدل 10 D.T.C لكل كلغ من الوزن الناقص (م 38) ويكون التعويض كاملا من حيث المبدأ في حالة الخداع أو الغلط الفادح دون أن يتجاوز ضعف الحدود القصوى في حالة الخطأ الفادح (م42)، فيليب ديليك، ميشال جرمان، المرجع السابق، ص 1108.

² Article 35 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas).

³ Article 36 -2 et 3 du COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une

المطلب الثاني:

الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

بعد أن بحثنا في المطلب الأول الأسباب القانونية التي يحق للناقل عند توفرها، التمسك بها لدفع المسؤولية العقدية عن نفسه، مع الملاحظ أن تلك الأسباب منصوص عليها في ق.ت.ج وكذا القانون رقم 35/90 المتعلق بالنقل عبر السكك الحديدية وكذا القواعد الموحدة المتعلقة بالنقل الدولي السككي للأشخاص الموحدة cotif-civ بروتوكولها المعدل لسنة 1999. إلا أنه هناك حالة تتم مسبقا يتمسك بها الناقل للتخلص من المسؤولية القائمة على عاتقه من جراء الإخلال بالتزامات التي يحملها عليه عقد النقل البري للأشخاص، وهي حالة إدراج شروط اتفاقية بينه وبين الراكب لإعفائه من المسؤولية، وعلى ذلك نتناول بحث هذه الاتفاقيات وموقف كل من الفقه والقضاء والتشريع والاتفاقيات الدولية منها ضمن الفروع الثلاث الآتية:

الفرع الأول:

موقف الفقه والقضاء من شرط إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية

يشير موضوع الإعفاء الاتفاقي للناقل البري للأشخاص من الالتزام بالسلامة، الذي يقع على عاتقه لصالح الركاب نقاشا أكثر اتساعا وشمولا، فشروط الإعفاء من المسؤولية في المجال التعاقدي هي من حيث المبدأ صحيحة، فالالتزام التعاقدي تم بإرادة المتعاقدين ولهم في ذلك الحرية الكاملة، فما دام أنه باستطاعتهم إنشائه أو إغفاله، فبالأولى تنظيمه، ومن ثم فهم أحرار في أن يتفقوا على أن عدم تنفيذ المدين لهذا الالتزام لا يؤدي إلى مسألته¹. إلا أنه بالنسبة لعقد نقل الأشخاص أثير الخلاف بشأن صحة شرط الإعفاء من المسؤولية، وانقسم الفقه والقضاء كذلك بين مؤيد ومعارض لصحة هذه الشروط نعالج كل منها ضمن فقرة خاصة كما يلي:

faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

- absence ou défectuosité de l'emballage ;
- nature spéciale des bagages ;
- expédition comme bagages d'objets exclus du transport).

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 270.

الفقرة الأولى:

موقف الفقه

انقسم الفقه بشأن حق الناقل في إدراج شروط معفية من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء عملية النقل، وقد ظهر نتيجة ذلك رأيان، الأول يمثله الفقهاء الذين يجيزون هذه الشروط، والثاني يمثله فقهاء لا يعتدون بصحة هذه الشروط، باستثناء بعض الحالات، ولكل فريق حجج يستند عليها لتبرير موقفه.

وعليه نقوم بعرض هذين الرأيين، لبيان مدى ملائمة كل منهما لهذا النوع من النقل.

أولاً: جواز شرط إعفاء الناقل البري من المسؤولية

للإحاطة بهذا الاتجاه نتناول عرض هذه النظرية، ثم ننتقل بعد ذلك إلى عرض تقييمها ذلك أن محاولاتها بتبرير هذا الاتجاه لم تسلم من النقد وذلك على الشكل التالي:

أ: عرض النظرية

يذهب أصحاب هذا الرأي¹ إلى إجازة الشروط التي يضعها الناقل بالاتفاق مع الراكب، والتي يكون القصد منها إعفاء الناقل من المسؤولية، وسواء كانت الأضرار الناشئة عنها تلك المسؤولية ناتجة عن إصابة جسم المسافر، أو نتيجة التأخير، أو تلف الأمتعة، إلا أنهم قصرُوا هذا الإعفاء على الأخطاء اليسيرة الناتجة عن فعل الناقل، دون الأخطاء الجسيمة أو الغش، ولكن إذا تضمن الإعفاء من المسؤولية أفعال التابعين، فهذا الإعفاء يشمل خطأهم الجسيم والغش الصادر عنهم.

ويستند هؤلاء الفقهاء وأغلبهم من المصريين على نص المادة 2/217 من ق.م.م²، والتي تجيز إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية عند التعاقد.

¹ هؤلاء الفقهاء هم: علي حسن يونس، في العقود، ص 293 - 294. محسن شفيق، في الوسيط، ص 162، 163. محمد إبراهيم دسوقي الحامي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، ص 44. منقول عن عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 216، وذهب إلى القول أيضاً بأن إطلاق صحة شروط الإعفاء، استناداً إلى أن الالتزام العام باليقظة والتبصر الذي يقع على الناقل تجاه الراكب، لكونه يتعلق في حالة الالتزام بالسلامة بجسم الانسان وسلامته، فإن القضاء سيقبل معه بسهولة وجود الخطأ الجسيمي تجاه الناقل، وبالتالي يمكنه إبطال شروط الإعفاء في العديد من الحالات، للتفصيل أكثر، إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 277.

² تنص المادة 2/217 من القانون المدني المصري على أنه " يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى، إلا ما ينشأ عن غش أو عن خطئه الجسيم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

قد قيل أيضا في تبرير هذا الرأي، أن الراكب عندما ارتضى إعفاء الناقل من مسؤوليته عند عدم تنفيذ التزامه التعاقدى، فلا بد أن شروط العقد قد منحتة مزايا مقابل هذا الإعفاء، كتخفيض أجرة النقل مثلا¹.

إلا أنهم وإن كانوا قد منحوا للناقل الحق في إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية العقدية، فمن جهة أخرى منحوا للراكب الحق في الرجوع على الناقل بمقتضى قواعد المسؤولية التقصيرية طبقا للمادة 163 من ق.م.م، التي توجب على المتضرر إثبات خطأ المسؤول، أو على أساس المادة 178 من ق.م.م الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء، تأسيسا على مبدأ الخيرة بين المسؤوليتين.

ب: تقييم النظرية

من خلال تحليل توجّهات هذا الفقه، يلاحظ أنهم وصلوا في الأخير إلى نتيجة تناقض رأيهم، هذه النتيجة مؤداها إبطال شروط الإعفاء من المسؤولية، ذلك أن الرجوع على الناقل بالمسؤولية التقصيرية يبطل الشروط المعفية من المسؤولية حسب نص المادة 3/217 من ق.م.م².

ثانيا: بطلان شرط إعفاء الناقل البري من المسؤولية

لعرض هذا الاتجاه الثاني والقائل ببطلان شرط إعفاء الناقل البري من المسؤولية، نتناول عرض هذه النظرية ثم نتقل بعد ذلك إلى عرض تقييمها كونها هي الأخرى لم تسلم من النقد وذلك على الشكل التالي:

أ: عرض النظرية

يذهب فقهاء هذا الرأي³، إلى أن الشروط التي يدرجها الناقل، بقصد إعفائه من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافر في جسمه، تكون باطلة بطلانا مطلقا، لأن سلامة الانسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن يكونا موضوع اتفاقات خاصة⁴، فقواعد نقل الأشخاص خاصة ما تعلق منها بسلامة الانسان، يجب أن تكون أكثر صرامة، فلا يباح الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية حتى لا يفلت كل مخطئ بخطئه وحتى يجبر كل ضرر.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 217.

² تنص المادة 3/217 من القانون المدني المصري على أنه "يقع باطلا كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية المترتبة عن العمل غير المشروع".

³ ادوارد عيد، العقود التجارية وعمليات المصارف 1968 بيروت، ص 405 وما بعدها، علي العريف، شرح القانون التجاري المصري الجزء الأول، طبعة أولى، 1947، ص 625، زهدي يكن، المسؤولية المدنية، بيروت، ص 113، مأخوذ من عادل علي المقدادي، ص 218.

⁴ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 277.

لأن إباحة مثل هذا الشرط يؤدي إلى الإهمال والتهاون في حياة الانسان، وإذا أدرج في العقد، فيعتبر باطلا وكأنه غير موجود.

في ذلك يقول " ديموج " على أنه يعتبر باطلا كل اتفاق يتعارض وسلامة الانسان وحياته، وهذه القاعدة في إبطال الشروط المعفية من المسؤولية تعتبر من النظام العام، وأن كل ضرر يقع على جسم المسافر بنتيجة خطأ الناقل يجب تعويضه¹.

ب: تقييم النظرية

يتضح مما سبق بيانه، أن هذا الرأي يذهب إلى عكس سابقه، في عدم جواز اشتراط الناقل إعفائه من المسؤولية، ولكن مع ذلك فإن هذا الرأي كسابقه، يسمح للناقل بإدراج شرط الإعفاء من المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تصيب المسافر بسبب التأخير، أو تلف الأمتعة أو هلاكها، ولكن هذا لا يكون إلا في الأخطاء اليسيرة الصادرة من الناقل، بخلاف الغش أو الخطأ الجسيم فإنه يكون مسؤولا عنه.

الفقرة الثانية:

موقف القضاء

نتناول فيما يلي موقف كل من القضاء الفرنسي والمصري من شروط الإعفاء من المسؤولية التي كان يدرجها الناقل للتخلص من تحمل تعويض الأضرار التي قد تصيب الركاب أثناء النقل، والتي عرفت اضطرابات بين القبول تارة ورفضها تارة أخرى نتناولها فيما يلي:

أولا: موقف القضاء الفرنسي

كان القضاء الفرنسي لا يعتبر التزام الناقل يشمل فضلا عن عملية النقل سلامة الركاب، وعليه فإذا ما أصاب أحد الركاب أثناء عملية النقل، فلا يكون أمامه من سبيل لمطالبة أمين النقل بالتعويض إلا سبيل الرجوع إلى قواعد المسؤولية التقصيرية، وذلك بإثبات خطأ الناقل. ويترتب على ذلك أن أي اتفاق يهدف إلى إبعاد هذه المسؤولية التقصيرية يكون باطلا، وقد فسر ذلك على أساس أن المسؤولية التقصيرية تعد من النظام العام، ومن ثم فلا يجوز الاتفاق على إبعادها.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 219.

ولم تسلم محكمة النقض الفرنسية بتضمين عقد النقل إلى جانب توصيل المسافر إلى المكان المحدد، توصيله سليماً معافى إلا في بداية القرن العشرين.

إلا أنه بعد أن استقرت محكمة النقض الفرنسية على تضمين عقد النقل إلزاماً بالمحافظة على سلامة المسافرين، أُلّا يستطيع الناقل أن يشترط على المسافر إعفائه من المسؤولية المترتبة على إخلاله بهذا الالتزام؟

لا بد من الإشارة هنا إلى أن قانون راييه الصادر سنة 1905 والذي أبطل شرط الإعفاء من المسؤولية المترتبة عن الهلاك أو التلف، لا يسري على نقل الأشخاص الأمر الذي يجعلنا نستنتج، أنه لا يوجد في فرنسا نص تشريعي يقرر هذا البطلان، لذلك فإنه من الضروري الرجوع إلى أحكام القضاء، وبالرجوع إليه نجد أنه يرفض أن يكون جسم الإنسان محل مفاوضة أو اتفاق أو مساومة، ولذلك فهو يبطل كل اتفاق من شأنه الإعفاء من المسؤولية المترتبة عن أي مساس بجسم الإنسان¹.

ثانياً: موقف القضاء المصري

بالنسبة إلى القضاء المصري فقد وقع بشأن عقد نقل الأشخاص تردد كبير، فبينما كان قبل سنة 1912 يعتبر عقد النقل يتضمن التزاماً بسلامة المسافرين، وتم تعتبر المسؤولية المترتبة عن الإخلال بهذا الالتزام مسؤولية عقدية، أصبح هذا القضاء يعتبر عقد نقل الأشخاص لا يتضمن هذا الإلتزام، ومن ثم فإن المسؤولية المترتبة عن إصابة أحد الركاب أصبحت مسؤولية تقصيرية، وقد استمر هذا الوضع إلى وقت قريب، حيث عدل من جديد من موقفه، وأصبح يعتبر عقد نقل الأشخاص عقداً يتضمن التزاماً بالسلامة².

وفقاً لاتجاهه الأول القاضي إلى تحريم الاتفاق على الإعفاء من مسؤولية الأضرار الجسمانية، التي تصدر عن غش الناقل وخطئه الجسيم، وإلى إجازة هذا الاتفاق في حالة الخطأ اليسير، ولكنه صورَّ هذا الإعفاء كما في فرنسا، على أنه نقل لعبء الإثبات من الناقل إلى الراكب، لأن القضاء المصري يأخذ بالخيرة بين المسؤوليتين التعاقدية أو التقصيرية.

¹ أعراب بلقاسم، المرجع السابق، ص 100.

² أعراب بلقاسم، نفس المرجع، ص 110.

إلا أنه ما لبث أن عدل عن اتجاهه فيما يتعلق بالخطأ اليسير، فقضى بأن شرط الإعفاء من المسؤولية، في عقود النقل البري للأشخاص غير جائز، حتى عن الخطأ اليسير، بل ليس من شأن هذا الشرط، أن ينقل عبء الإثبات إلى الراكب.

إن هذا التحول من جانب القضاء المصري، كان نتيجة طبيعية لما حدث من تطور في وسائل النقل، وما صاحب ذلك من كثرة الحوادث، ولأن هذا الشرط كان يؤدي إما إلى حرمان المتضرر من التعويض، وإما تحميله عبء إثبات خطأ الناقل، وهو عبء من الصعب بل من المستحيل عليه أن يقوم به¹.

الفرع الثاني:

موقف التشريع الجزائري من شرط إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية

ميز المشرع الجزائري بشأن شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للأشخاص، بين شرط الإعفاء بالنسبة للأضرار البدنية، وشرط الإعفاء الوارد على غير الأضرار البدنية التي تتناول حكمها فيما يلي:

الفقرة الأولى:

شرط الإعفاء بالنسبة للأضرار البدنية

المبدأ العام أن سلامة الانسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن يكونا موضوعا لاتفاقات خاصة، لمنافاة ذلك مع النظام العام، ورغم وضوح المبدأ فإن المشرع حرص مع ذلك على تأكيده على نحو يقيني وقاطع، وهو الشيء الذي نص المشرع الجزائري في ق.ت.ج على بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية طبقا لنص المادة 65² منه، واعتبره في حكم الإعفاء من المسؤولية، فإذا وجد مثل هذا الشرط فيعتبر الشرط باطلا، ويبقى العقد صحيحا.

من ثم يعتبر باطلا كل اتفاق مخالف لها وبالتالي عديم الأثر طبقا لنص المادة 77 من ق.ت.ج³.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 223.

² تنص المادة 65 من القانون التجاري الجزائري على أنه " يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين".

³ تنص المادة 77 من القانون التجاري الجزائري على أنه " تكون باطلة وعديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي:

1- أحكام المواد 38 و44 الفقرة 2 و46 الفقرة 1 و49 الفقرة 1 و51 و53 و55 و61 و65 و71 و74 و75 و76.
2- أحكام المواد 47 و58 و62 و64 و69 إلا إذا كانت الاشتراطات في كل من الحدود المرخص بها بموجب المواد 52 و59 و66 و72.

الحكمة من منع المشرع إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية العقدية للناقل البري للأشخاص، أنها تؤدي إلى انعدام وتعطيل التزام ضمان سلامة المسافر بدنيا طول فترة تنفيذ عقد النقل¹، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة لا يعفيه منه سوى إثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر. زيادة على إبطال شروط الإعفاء من المسؤولية التي قد يدرجها الناقل، فقد تدخل المشرع الجزائري وأقر حماية للمسافر، عن طريق فرضه لإلزامية التأمين على الركاب وذلك من خلال الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات، وذلك ما نصت عليه المادة 166 منه²، كما أنه يمنع ادراج أي شرط في عقد التأمين من شأنه إسقاط حق الضحايا أو ذوي الحقوق في التعويض.

الخلاصة أن نص المادة 65 من ق.ت.ج واضح في هذا المجال كل الوضوح، فهو يبطل كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته الناجمة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين.

وبهذا الموقف يكون المشرع الجزائري أكثر صراحة من نظيره الفرنسي والمصري، إذ نص صراحة على هذا البطلان، بينما السابقان قد تركا الأمر في غاية الإبهام، الأمر الذي جعل قضائهما يبحث عن أساس للحكم ببطلان شرط الإعفاء هذا. وهكذا يعتبر حسنا ما فعل المشرع الجزائري في هذا الشأن، وإلا يكون قد فتح الباب على مصراعيه أمام الناقلين ليتصرفوا دون خوف من العقاب، الأمر الذي يجعل في نهاية المطاف سلامة الأشخاص وكيانهم عرضة دوما للخطر³.

الفقرة الثانية:

شرط الإعفاء بالنسبة للأضرار غير البدنية

استثنى المشرع الجزائري من الشروط التي لا يجوز فيها الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية، فيما يتعلق بنقل الأشخاص، الحالة المتعلقة بشرط الإعفاء من المسؤولية عن التأخير أو عن الأضرار

¹ قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1983/03/30 الذي جاء فيه (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 اختلاله بذلك الالتزام)، مذكور سابقا.

² تنص المادة 166 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات على أنه " يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأمينا يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الأشخاص المنقولين ... ويجب أن يكون الضمان المكتتب كافيا سواء بالنسبة للأضرار الجسمانية أو بالنسبة الى الأضرار المادية ".

³ أعراب بلقاسم، المرجع السابق، ص 111.

غير البدينة التي تصيب المسافر، بشرط أن تكون تلك الشروط مدرجة في سند النقل وهو ما نصت عليه المادة 66 من ق.ت. ج¹، وعليه يجب أن يكون شرط الإعفاء في هذه الحالة:

• أن يكون مكتوباً ومدرجاً في سند النقل أي في تذكرة النقل، وأن يكون واضحاً لا يترك مجال لأي لبس.

• أن يكون الاشتراط مطابقاً للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها.

• أن يكون الاشتراط مبلّغاً للمسافر.

• ألا يكون الضرر ناتج عن خطأ عمدي أو جسيم من الناقل أو أحد مستخدميهِ.

• أن يكون الإعفاء متعلقاً بالتأخير أو الأضرار غير البدنية التي تصيب الأمتعة.

إلا أن شرط الإعفاء هذا لا يمكن التمسك به، إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو أحد تابعيه، ويعد غشا كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر، والخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع عن فعل من الناقل أو أحد تابعيه برعونة مصحوبة بإدراك تحقق الضرر².

مما تقدم يمكن ملاحظة أن إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار غير البدنية وعن ضرر التأخير، يتمتع بخطورة اتجاه المسافر نتيجة عدم توازن طرفيه، فغالبا ما يكون واضح الشرط في مركز القوة يستطيع من خلاله فرض شروط على المسافر باعتباره الطرف الضعيف، ولا يمكنه مناقشتها.

الفرع الثالث:

موقف اتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999 من شرط الإعفاء من المسؤولية
لم تتضمن اتفاقية CIV-COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999، أحكاماً تتعلق بجواز أو عدم جواز إدراج الناقل البري للأشخاص، شرطا في تذكرة النقل يتضمن إعفاءه من المسؤولية، غير أنه بالرجوع إلى نص المادة 26 من الاتفاقية، فإنها جاءت بأحكام تضمنت في مجملها على أن الناقل يعد مسؤولاً عن الضرر الناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح، وعن كل إصابة

¹ تنص المادة 66 من القانون التجاري الجزائري على أنه "يجوز للناقل، استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، وفيما عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر".

² سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 524.

أخرى تلحق بكيانه الجسدي أو الذهني سببها حادث له علاقة بالاستثمار السككي، ووقع أثناء وجود المسافر في المركبة السككية، سواء أثناء دخوله إليها أو خروجه منها ومهما كانت البنية التحتية المستعملة، ولا يعفيه من هذه المسؤولية إلا إثبات السبب الأجنبي.

من خلال هذا المبدأ يلاحظ أن الاتفاقية تضع على عاتق الناقل البري للأشخاص التزام ضمان سلامة المسافر، ولا يعفيه من هذا الالتزام إلا إثبات أن الضرر وقع نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستثمار السككي، أو كان ناجماً عن خطأ المسافر، أو طرف ثالث آخر.

هو نفس الموقف الذي اتخذته المشرع الجزائري ضمن نصوص القانون التجاري السابق ذكرها أعلاه.

المبحث الثاني:

تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص في التشريع الجزائري وكذا الإتفاقيات الدولية

عقد النقل البري للأشخاص من العقود الملزمة لجانبين، يعني ذلك أنه بمجرد انعقاده يصبح العقد شريعة المتعاقدين، إلا أن المسافر في إطار حوادث النقل البري محل حماية خاصة يوفرها له مبدأ الالتزام بضمان السلامة بكل أحكامه وقواعده، وأن مسؤولية الناقل البري للأشخاص تنشئ بمجرد حصول ضرر للراكب أثناء عملية النقل، ولكن هل يجوز له تحديد مسؤوليته بشأن الأضرار التي قد تصيب المسافر عبر مختلف وسائل النقل البري طرقي أو سككي بحد أقصى للتعويض؟ وهل تخضع مسؤوليته بشأن تقدير الضرر إلى القواعد العامة للمسؤولية المدنية؟ أم يحكمها نظام خاص؟ وعلى هذا نتناول كل منها في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي للأشخاص عبر البر ضمن مطلب خاص.

المطلب الأول:

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

تعد المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص من أهم تطبيقات فكرة المخاطر التي أُثير حولها الجدل في الفقه والقضاء لم تشهده بقية مواضع القانون المدني، والمشرع الجزائري كغيره من التشريعات ازداد اهتمامه بتوفير الحماية اللازمة لضحايا حوادث المرور بمن فيهم المسافرين عبر وسائل النقل مما أدى به إلى استبدال النظام التقليدي للمسؤولية بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ أو نظام التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية، وعليه نتناول كل ذلك بالتفصيل في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البري للأشخاص.

الفرع الأول:

التحديد القانوني للمسؤولية في القانون الجزائري

لا مجال للحدوث عن التعويض إلا بعد ثبوت المسؤولية، والتعويض هو جبر الضرر عن المضرور ويتمثل فيما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب، وفي المسؤولية العقدية يكون التعويض عن الأضرار المتوقعة فقط، أما إذا كان الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم يكون التعويض مساوياً لكافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة.

بتطبيق ذلك في مجال النقل البري للأشخاص، نجد أن التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور ومنها الحوادث التي يتعرض لها المسافر خلال تنفيذ عقد النقل البري، تختلف تماما عما سبق ذكره، فالتعويضات في هذا المجال تمنح على أساس وجود الضرر دون اشتراط الخطأ هذا ما جسده المادة 08 من الأمر رقم 15/74، وعليه أصبحت التعويضات الممنوحة في هذا الإطار محددة قانونا أي أضحت من النظام العام ولم تعد تخضع لتقدير القاضي، وذلك بوضع حد قانوني أقصى للتعويض في حالة الوفاة أو الإصابة الجسمانية وكذا حالة التأخير في إيصال المسافر إلى المكان المقصود، أو حالة هلاك أو تلف الأمتعة، غير أن ذلك يختلف باختلاف وسيلة النقل طرقي كانت أم سلكي.

الفقرة الأولى:

تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص على ضوء القانون رقم 15/74

أساس التعويض عن الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر قبل صدور الأمر رقم 15/74 وحتى صدور المراسيم التطبيقية له، كانت التعويضات تخضع للنصوص الفرنسية القديمة¹، التي تقتضي توافر عنصري الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما، حيث كان على المتضررين من حوادث المرور آنذاك إثبات خطأ الناقل حتى يحصلوا على التعويض²، ويمكن إثبات هذا الخطأ باعتباره واقعة مادية بكافة طرق الإثبات، وفي المقابل يحرم المتضرر من التعويض إذا أثبت الناقل عدم خطئه أو أن الحادث كان بسبب خطأ الراكب الضحية، أو أثبت عدم وجود علاقة السببية بين الخطأ والضرر³.

إلا أنه بعد صدور الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير 1974 والمتضمن الزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار الذي تبنى نظاما جديدا للتعويض يقوم على أساس فكرة

¹ حفيظ عاشور، تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القاضي الجزائري، المحلة القضائية، العدد الثاني، 1995، ص 26.

² عرفت فرنسا في هذا الميدان قانونا جديدا سمي بقانون بادنتيرل 5 جويلية 1985، page 7584 J.O du 06 juillet 1985، حفيظ عاشور، المرجع السابق، ص 27.

³ تجدر الإشارة إلى أن التعويض عن الضرر الجسماي الناشئ عن النقل بالسيارات في الجزائر قبل صدور الأمر رقم 15/74 كان يخضع للقانون الفرنسي وبالضبط المرسوم التطبيقي المؤرخ في 1759/01/07 وذلك تطبيقا للقانون رقم 157/62 المؤرخ في 1962/12/31 والقاضي بسريران القوانين الفرنسية ما عدا تلك التي تمس بالسيادة الوطنية.

الضمان¹، فبنيت هذه المسؤولية على أساس موضوعي بعيد كل البعد عن فكرة الخطأ من جانب الحارس، والذي مهد الطريق لظهور نظام جديد للمسؤولية المدنية عن المركبات البرية المجهزة بمحرك، وهو نظام عدم الخطأ²، قاضيا بذلك على النظام القديم للتعويض القائم على أساس الخطأ وفقا لمبادئ المسؤولية التقليدية، وتبنى بصورة واضحة نظام المخاطر³، وعليه فالحق في التعويض لم يبق مرتبطا بأحكام المسؤولية المدنية كما حددها المشرع الجزائري في المواد من 124 إلى غاية المادة 140 من ق.م.ج، بناء عليه يجب التمييز هنا بين حالة وجود عقد التأمين، وحالة انعدامه أو عدم كفايته، وأخيرا نتناول الأساس القانوني لتقدير التعويض كل هذا نعالجه فيما يلي:

أولاً: حالة وجود عقد تأمين من المسؤولية

بعد ظهور ما يعرف بمبدأ التأمين من المسؤولية في مجال الزامية التأمين عن السيارات، خرجت مسؤولية الناقل البري للأشخاص من دائرة المسؤولية المدنية القائمة على أساس الخطأ إلى نظام المسؤولية الجماعية القائمة على أساس الضرر بدون خطأ، ومنه الخضوع للأمر رقم 15/74 وكذا المراسيم التطبيقية المتعلقة به، هذا ما نتطرق إليه فيما يلي:

أ: شروط تطبيق الأمر رقم 15/74

اشترط الأمر رقم 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار الجسمانية توافر مجموعة من الشروط حتى يسمح بتطبيقه، وهي أن يكون الضرر جسمانياً، وأن تكون مركبة ذات محرك هي التي تسببت في هذا الضرر، وثالثاً أن يكون الضرر ناجم عن حادث مرور، وعليه نتطرق بتفصيل كل شرط على حدى.

¹ يفسر الأستاذ فيالار (الأستاذ بجامعة وهران) في كتابه القانون المدني أسباب إزاحة نظرية الخطأ، واستبدالها بنظرية المخاطر بما يلي: " أمام تعدد حوادث المرور، التي غالباً ما يصعب كشف أسبابها أو يصعب اسنادها إلى خطأ، لهذا فإن النظام التقليدي الذي يحمل الضحية دوماً نتيجة الضرر، قد اعتبر غير عادل أو غير كاف على الأقل"، للمراجعة أكثر، مراد بن طباق، المرجع السابق، ص 23.

² الغوتي بن ملح، نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري، المجلة القضائية، العدد الأول، 1991.

³ حفيظ عاشور، المرجع السابق، ص 27.

- أن يكون الضرر الذي أصاب المسافر جسمانيا

بعد الاطلاع على نصوص الأمر رقم 15/74 فإنه لم يضع تعريفا للضرر الجسماني، وإنما قام بحصر مجموعة من الأضرار التي قد تصيب المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل البري والتي تستوجب تعويضه.

يعرف الضرر الجسماني عادة بأنه كل إصابة تصيب جسم الشخص كالجروح والكسور وما يصاحبها من آلام، أي كل ضرر يلحق بسلامة الجسم وصحته ويتعدى إلى العاهات المستديمة كبتير أحد الأطراف أو تشويهها، وحتى يقال عن شخص أنه متضرر جسمانيا لا بد أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة في الضرر بصفة عامة، من أن يكون ضرا محققا وحالا مثل الإصابة بعاهة مستديمة كفقدان ساق أو بتر يد، أو أن يكون الضرر حتمي الوقوع وهو ما يسمى بالضرر المستقبل، كالعجز الكلي عن الكسب لإصابة مانعة من مباشرة العمل¹.

ويرى البعض أن الضرر الجسماني يتولد عنه شقان، أحدهما مادي يتمثل في مصاريف التداوي والعلاج وما فات المصاب من كسب وما لحقه من خسارة خلال فترة الإصابة، وشق آخر لا يُقَوِّمُ بالمال ويتمثل في الآلام الجسمانية التي تعرض لها المضرور أثناء الإصابة².

إلا أنه هناك ضرر آخر يتمثل في الضرر الجسدي ذاته أو ما يعرف بالضرر الذي يمس بالسلامة الجسدية للمصاب، نتيجة حادث النقل وما يترتب على ذلك من تشوهات، إذ يشكل الانتقاص من القدرة البدنية للشخص ضرر جسماني يستحق التعويض³.

وعليه يمكننا القول على أن الضرر الجسدي الذي يلحق الراكب في عقد النقل البري نوعان، ضرر أصلي يتمثل في الإصابة ذاتها، وضرر تبعي يتمثل فيما يرافق تلك الإصابة من أضرار مادية ومعنوية.

إلا أنه بالرجوع إلى الملحق التابع للأمر رقم 15/74 والمحدد للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم نجد أنه اعتمد على التقسيم التالي:

¹ ميلود ذبيح، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، الإيجابيات والاختلالات، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد التاسع، 2013، ص 123-124.

² سمية بولحية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أم البواقي، 2010/2011، ص 118.

³ سمية بولحية، نفس المرجع، ص 119.

- التعويض عن الإصابة الجسدية ذاتها، والتي تتمثل في العجز الدائم الكلي أو الجزئي عن العمل.

- التعويض عن الضرر المادي الناتج عن الإصابة الجسمانية، والتي تتمثل في العجز المؤقت عن العمل والمصاريف الطبية والصيدلانية، والتعويض حالة الوفاة.

- والتعويض عن الضرر المعنوي الناتج عن الإصابة الجسمانية والذي يتمثل في ضرر التألم والضرر الجمالي.

مع التذكير على أن المشرع الجزائري لم يقرّ بحق التعويض عن ضرر التألم المتوسط والهام، وكذا عن الضرر المعنوي إلا سنة 1988 بموجب القانون رقم 31/88 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74، الأمر الذي ترتب عنه حرمان الضحايا من هاته التعويضات خلال الفترة الممتدة بين سنة 1974 إلى غاية 1988.

- أن تكون وسيلة النقل هي التي تسببت في الضرر

إضافة إلى شرط الضرر الجسماني، لا بد أن تكون المركبة وسيلة النقل هي التي تسببت في الضرر اللاحق بالمسافر، وهنا يطرح التساؤل عن المقصود بمصطلح المركبة؟

إن تحديد مفهوم المركبة الخاضعة للتأمين الإلزامي يتم بناء على التعريفات التي وردت بشأنها سواء في القوانين المنظمة لحركة المرور أو في أنظمة التأمين الإلزامي، وبالرجوع إلى المادة الأولى الفقرة الثانية من الأمر رقم 15/47 نجد أنها قد عرفت المركبة على أنها " كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نص مقطوراتها أو حمولاتها ويقصد بالمقطورات أو نص مقطورات ما يلي:

• المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبة مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.

• كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

• كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات.

الملاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع لم يورد لفظ " الطريق " لتوصيف خصائص المركبات الخاضعة للتأمين الإلزامي، مما يدخل مركبات برية مثل القطار تحت إلزامية هذا النص، رغم أن

القطارات التابعة للدولة معفية من التأمين بنص المادة 3 من نفس الأمر، وهو ما يؤدي إلى وجود تناقض بين نص المادة الأولى والثالثة من الأمر رقم 15/74¹.

رجوعا إلى المادة الأولى من القانون رقم 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم، نجد أن المشرع الجزائري ميز بين مفهوم المركبة ومفهوم السيارة، بنصه على أنه " يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي ... المركبة: كل وسيلة نقل بري مزود بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر، أما السيارة: كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق.

من خلال ذلك يتضح أن مفهوم المركبة أوسع وأشمل من مفهوم السيارة، بل إن هذه الأخيرة هي نوع من أنواع المركبات، وعليه يمكننا القول على أن كل سيارة مركبة والعكس غير صحيح إذ ليست كل مركبة سيارة.

بذلك فإن كلمة مركبة تشمل جميع أنواع السيارات والعربات والآلات شريطة أن يكون لها محرك، مع عدم الأخذ بعين الاعتبار مفهوم السيارة بمعناها الضيق، والتي تحتوي على أربع عجلات، بل هي كل مركبة برية ذات محرك آلي سواء اشتملت على عجلتين كالموتوسيكل (motorcycle) أي الدراجة النارية أو ذات ثلاث عجلات².

من خلال ما سبق، وبمفهوم المخالفة يتضح أن الدراجات والمركبات غير النارية والتي تسير بقوة راكبها العضلية، والعربات التي تسير بقوة الحيوان لا يشملها التأمين الإلزامي ولا تعتبر مركبة، واستبعادها من قبل المشرع جاء لكونها بطيئة الحركة وبالتالي لا تشكل خطرا على الغير، كما هو الحال بالنسبة للمركبات النقل المزودة بمحرك، ولكن قد يطرح التساؤل عن كيفية تعويض المسافر الذي قد يتضرر نتيجة تدخل هذا النوع من المركبات؟

يمكن القول على أن مركبات النقل البطيء غير المزودة بمحرك، تعتبر شيء كباقي الأشياء، وتخضع في ذلك إلى الأحكام العامة المنصوص عليها في المادة 138 من ق.م.ج والتي تنص على

¹ محمد حامد، محاضرات في مقياس التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أقيمت على طلبة ماستر 2 (فرع التأمينات)، جامعة الجزائر 1، سنة 2013-2014، ص 26.

² إبراهيم جعلاب، التزام شركة التأمين بتأمين ضحايا حوادث المرور، دراسة بين تدخل المشرع واجتهادات القضاء، مجلة التواصل، العدد الثاني وثلاثون 2012، جامعة عنابة، الجزائر، ص 122.

أنه " كل من تولى حراسة شيء وكانت عليه سلطة الاستعمال والرقابة يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ¹ .

إلى جانب استبعاد المركبات غير المزودة بمحرك من التأمين الإلزامي ومنه التعويض التلقائي للمتضررين من حوادثها، نجد أن المشرع استثنى كذلك فئة أخرى من المركبات رغم توافرها على جميع شروط المركبات الخاضعة للتأمين الإلزامي، وتتضمن هذه الفئة نوعين من المركبات، أولها المركبات المملوكة للدولة أو التي توجد تحت حراستها وهذا بموجب نص المادة 2 من الأمر رقم 15/74 بنصها على أنه " إن الدولة معفاة من الالتزام بالتأمين وأنه يقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو التي توجد تحت حراستها " ، والنوع الثاني يخص وسائل النقل بالسكك الحديدية، وهذا ما نصت عليه المادة الثالثة من نفس الأمر .

كما أن استبعاد المركبات المملوكة للدولة أو الموجودة تحت حراستها، جاء لتلاشي الحكمة من التأمين في هذه الحالة، لأنه إذا كان الهدف والحكمة من التأمين هو إيجاد جهة مليئة تضمن حماية الذمة المالية للمؤمن له في حالة وقع حادث، وفي نفس الوقت تلتزم بتعويض الأضرار التي قد تصيب المسافر، فإن الدولة ليست بحاجة إلى اكتتاب عقد تأمين، فهي دائماً مليئة الذمة، وعليه فهي ضامنة لنفسها، إذ تعتبر مؤمن ذاتي، ينطبق عليها ما ينطبق على المؤمن من حيث الالتزام بالتعويض طبقاً لأحكام الأمر رقم 15/74 ² .

نفس الحكم ينطبق على النقل عبر السكك الحديدية فهذا راجع لكونها مركبة من مركبات المملوكة للدولة وبالتالي فهي تقع تحت ضمان جهة مالية مليئة.

- وجود حادث مرور أثناء النقل

بالرجوع إلى نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 التي تنص على أنه " كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض بكل ضحية أو ذوي حقوقها " فيلاحظ أن نص المادة جاء عام وبذلك لم يحصر الحوادث الناجمة عن فعل المركبة تلك التي تقع بالطرق العام، بل تعداه إلى أي مكان كانت فيه المركبة المرتكبة للحادث الضار ³ ، وبالتالي يدخل في ذلك الحوادث التي تقع في أماكن إيقاف السيارات وفي أماكن العمل بها، طالما أن هذه المركبة التي

¹ محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2007/2008، ص 203.

² راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 192.

³ محمد بعجي، المرجع السابق، ص 214.

وقع منها الحادث مؤمن عليها، مثال ذلك وجود أحد سيارات الأجرة في مرحلة انتظار استكمال مقاعد السفر وتواجد بعض المسافرين بداخلها فتصدم بها سيارة أخرى قادمة فتحدث أضرار للركاب.

بهذا يعتبر الركاب أكبر المستفيدين من القوانين التي نظمت حوادث السير، ومنها الأمر رقم 15/74 الذي أزال صفة الغير في الشخص المضروب بالنسبة إلى الشخص المسؤول، إذ بهذا لا يفرق بين الراكب الذي تربطه بالناقل صلة القرابة كالأصول والفروع، والأجنبي، إذ اعتبر كلاهما من الغير العادي، وقد شمل ذلك حتى المكتتب ومالك المركبة، إذا كانوا من بين الركاب أو المشاة.

وعلى هذا فإن الركاب المضروبين - مهما كان وضعهم بالجانب أو بعوض، صلتهم أجنب، أو من أسرة السائق - أصبحوا على قدم المساواة مع المضروب المار، بحيث يستفيدون من التعويض الكلي، ولا يحتاج عليهم بخططهم مهما كان في القانون الجزائري، وبشروط في القانون الفرنسي¹.

ب: مواطن تطبيق الأمر رقم 15/74.

يندرج ضمن حوادث المرور كل إصابات الأشخاص ووفياتهم والتي تقع من أي جزء من السيارة أو المركبة، أو تقع من ملحق متصل بها سواء كانت المركبة متحركة أو ساكنة، وبذلك فإن الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 ولا سيما المادة 8 منه أخذ بالمفهوم الواسع لفكرة حادث المرور، وبذلك يمتد ليشمل حتى الحوادث الناجمة عن انفصال أجزاء من السيارة أو تساقط بعض الأشياء التي تحملها، ونفس الحكم بالنسبة للحصا أو الحجارا المتطايرة إثر المرور السريع للسيارة، فبالرغم من عدم وجود احتكاك مادي مباشر، فإن مشاركة السيارة يكفي للقول بوجود حادث مرور، ولكن بشرط وجود علاقة السببية بين الحادث والأشياء التي سقطت منها².

بخصوص المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم، تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري في اعتماده على كلمة " تسببها " توحى بأنه مازال يعتمد على النظام التقليدي

¹ فتيحة يوسف، المرجع السابق، ص 86.

² محمد بعجي، المرجع السابق، ص 215.

للمسؤولية المدنية في تعويض ضحايا حوادث المرور، وهو النظام القائم على مبدأ السببية، في حين أن المادة 8 من نفس الأمر قطع بها كل علاقة مع النظام القديم، أين أصبح تعويض ضحايا حوادث المرور ومن بينهم المسافرين قائمة على المسؤولية بدون خطأ أو المسؤولية التضامنية¹، لذا كان عليه اعتماد صياغة تتناسب مع الاتجاه الذي تبناه في تعويض ضحايا حوادث المرور، والذي قلنا عنه أنه تعويض قانوني تلقائي، وهو الاتجاه الذي أخذ به المشرع الفرنسي في المادة الأولى² من قانون بادنتيرل الصادر في 5 جويلية 1985 والمتعلق بتحسين وضعية ضحايا حوادث المرور وتسريع إجراءات تعويضهم، والذي اعتمد مصطلح " تدخل المركبة " (l'implication) بدلا من مصطلح " تسببها " (causalité) والفرق بين المصطلحين شاسع، فالمسافر الضحية وفقا للمفهوم الأول يكفي أن يثبت تدخل السيارة في ارتكاب الضرر دون الحاجة لإقامة أي علاقة سببية، عكس المفهوم الثاني الذي يوجب على الضحية أن يثبت علاقة سببية بين السيارة والضرر الحاصل، وهو ما يرجع بنا إلى النظام التقليدي للمسؤولية المدنية، لذا فإنه يقع لزاما على المشرع الجزائري تعديل المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 بما يتناسب وأساس التعويض الذي اعتمده لحماية ضحايا حوادث المرور.

ثانيا: حالة عدم وجود عقد تأمين من المسؤولية أو عدم كفايته

نص الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 في المادة 24 الفقرة الأخيرة على أنه " يكلف الصندوق الخاص بالتعويضات بتحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، وذلك عندما تكون هذه الحوادث التي ترتب عليها حق في التعويض، مسببة من مركبة برية ذات محرك، ويكون المسؤول عن الأضرار بقي مجهولا أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمن أو ظهر بأنه غير مقتدر كليا أو جزئيا ".

¹ Khia r ghenima Lahlou et autres. L'émergence d'un nouveau droit de l'indemnisation des dommages corporels (Un livre commun entre l'université D'ALGERI et l'université PAU). Sous-direction de L'information et l'enseignement supérieur. Algérie. 2012.p134

² Article 1 de la Loi n°85-677 du 5 juillet tendant à l'amélioration de la situation des victimes D'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation indique que : " Les Dispositions du présent chapitre s'appliquent, même l'orsqu'elle sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à montent Ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways Circulant sur des voix qui leur sont propres ".

بما أن المسافر برا يعد من بين ضحايا حوادث النقل، فإنه يستفيد بذلك من نفس الأحكام التي تحكم ضحايا حوادث المرور، وفي هذا الصدد تضيف المادة 29 من الأمر المشار إليه أعلاه عدا حالة سقوط الحق في الضمان الذي يثيره المؤمن وغير محتج به من طرف الضحايا أو ذوي حقوقهم، يتعين على الصندوق أن يتحمل في جميع الأحوال الأخرى المنصوص عليها في المادة 24 أعلاه التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية للمرور، والواقعة في الأراضي الوطنية والمسببة من مركبة واحدة أو أكثر وذلك للتعريف الوارد في المادة الأولى من هذا الأمر¹. هذا وقد حددت المادة 30 من الأمر رقم 15/74 شروط استفادة ضحايا الحوادث الجسمانية من تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات وهي:

- أن يكونوا جزائريين وأن يكون محل قامتهم في الجزائر أو أنهم من جنسية دولة سبق لها وأن أبرمت مع الجزائر اتفاق المعاملة بالمثل.
- أن الحادث يمنح لهم الحق في التعويض.
- أن يبقى مسبب الحادث مجهولا أو إذا كان معروف وغير مؤمن له أو سقط ضمانه أو ظهرت عدم مقدرته المالية كليا أو جزئيا بعد المحاكمة، أو على إثر حكم القضاء المتضمن الحكم عليه بدفع التعويض عن الضرر.

كما أن المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 16 فبراير 2004 والمتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات²، نص في المادة الأولى منه على أنه يتولى الصندوق مهمة تحمل كل أو جزء من التعويضات الممنوحة إلى ضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، التي تسبب في وقوعها عربات برية ذات محرك وفي حالة ما إذا ظل المسؤول عن الأضرار مجهولا أو سقط عنه الضمان أو كانت تغطيته غير كافية أو غير مؤمن وتبين أنه غير قادر على الوفاء جزئيا أو كليا³.

¹ يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر، 2014، ص 13.

² المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 15 صفر عام 1425 الموافق 5 أبريل 2004، يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانون الأساسي، ج ر عدد 21 سنة 2004، ص 5، للتفصيل أكثر في هذا الموضوع راجع، رقيق عبد الصمد، صندوق ضمان السيارات كآلية قانونية لضمان تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص 221.

³ يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 14.

في قضية حادث سيطرة في حالة سكر قضت المحكمة العليا على أنه من المقرر قانونا أنه يسقط الحق في الضمان على السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة مركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو مخدرات أو منومات محظورة.

ومع ذلك لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم، ومن ثم فإن مطالبة الطاعن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بإسقاط حق الضمان لتعويض الضحايا بسبب السيادة في حالة سكر يعد خرقا للقانون ومتى كان ذلك استوجب الرفض¹.

في قضية أخرى قضت المحكمة العليا أنه من المقرر قانونا أن شركة التأمين تعفى من الضمان في حوادث المرور التي لا يحمل السائق فيها رخصة السياقة².

ثالثا: الأساس القانوني لتقدير التعويض

كما أشرنا سابقا فإن المسافر عبر الطرق يستفيد من التحديد القانوني للتعويضات عن الأضرار الجسمانية التي تضمنها الأمر رقم 74/15 المتعلق بالزامية التأمين، وهي تعويضات محددة قانونا ولا تخضع لتقدير القاضي، أين تدخل المشرع لوضع قواعد وكيفيات يتم على أساسها تقدير الضرر ما عدى حالة الوفاة ومنه احتساب المبالغ المستحقة للتعويض، وهي المحددة بموجب الملحق الخاص بالأمر رقم 74/15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88/31 وعليه نتناول أولا مسألة كيفية تقدير الأضرار وثانيا الأسس المعتمدة لحساب القيمة النقدية للتعويض عن تلك الأضرار، وأخيرا الحدود القصوى للتعويض حالة الأضرار التي تصيب المسافر برا.

أ: كيفية تقدير التعويض

إن المرجع القانوني لتعريف وتقدير الضرر مهما كان نوعه اللاحق بضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم هو الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 وملحقه الذي هو من النظام العام وملزم التطبيق، وحيث أن القانون لا يميز بين ضحية قاصرة أو بالغة تعمل أو متقاعد أو بدون عمل ولها دخل أم لا، وبالتالي لكل ضحية حادث مرور أو ذوي حقوقها

¹ قرار المحكمة العليا بتاريخ 1992/02/16 ملف رقم 196300، المبدأ: سيطرة في حالة سكر، رفض طلب إسقاط الضمان على الضحايا، تطبيق صحيح القانون، المجلة القضائية، عدد 1، سنة 1999، ص 199.

² قرار المحكمة العليا بتاريخ 1990/05/28 ملف رقم 71733، المبدأ: حادث مرور، عدم حمل السائق لرخصة السياقة، إعفاء شركة التأمين من الضمان، المجلة القضائية، عدد 3، سنة 1993، ص 32.

الحق في المطالبة بتعويضها عن الأضرار اللاحقة بها والمحددة بموجب خبرة طبية، وهو المبدأ الذي تبنته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2011/11/24 ملف رقم 640181¹.

تحدد نسب عجز الضحية المضرور من حادث مرور جسماني من طرف طبيب مختص سواء تم تعيينه بالتراضي أو بالتقاضي² على أساس طبيعة العاهة التي أصابته، وحالته العامة وسنه وقواه البدنية والعقلية وكذلك كفاءته مؤهلاته المهنية وهذا وفقا للمادة الأولى من المرسوم التطبيقي رقم 36/80 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها³.

ب: الأساس المعتمد لحساب التعويضات

يعتمد كمرجع لحساب تعويضات ضحايا حوادث المرور إما على أساس الأجور والمرتبات، وإما على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، وإما على أساس المداخيل المهنية، وهو ما نتناوله بالتحليل فيما يلي:

1: الأجور والمرتبات

ورد في ملحق القانون رقم 31/88، أن أجر الضحية أو مرتبتها يعتمد كأساس لحساب التعويضات والأمر يسري كذلك على المسافر، وبالرجوع إلى نص المادة 81 من القانون رقم 11/90 المتعلق بعلاقة العمل، نجد أنها تعرف الدخل المهني أو المرتب كما يلي:

" يفهم من كلمة مرتب حسب القانون ما يلي:

- الأجر الأساسي الناجم عن التصنيف المهني للهيئة المستخدمة.
- التعويضات المدفوعة بحكم أقدمية العامل أو مقابل الساعات الإضافية بحكم ظروف خاصة لا سيما العمل التناوبي والعمل المضر والإلزامي، بما فيه العمل الليلي، وعلاوة المنطقة.
- العلاوات المرتبطة بإنتاجية العمل ونتائجه."

¹ قرار المحكمة العليا بتاريخ 2011/11/24 ملف رقم 640181، المبدأ: لا يستثنى من التعويض، المستحق قانونا للمتقاعد، ضحية حادث مرور جسماني، التعويض عن العجز الكلي المؤقت، المجلة القضائية، عدد 1، سنة 2013، ص 386.

² وهذا طبقا للمادة 125 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص على أنه " تهدف الخبرة إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي ".

³ الجريدة الرسمية عدد 8، السنة السابعة عشرة، بتاريخ 19 فبراير 1980، ص 255.

بذلك حدد المشرع سقفاً لهته الأجور وهو 8 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون، كما يجب أن يكون الأجر أو المرتب صافياً من الضرائب والتعويضات غير الخاضعة للضرائب مهما كان نوعها.

2: الأجر الوطني الأدنى المضمون

ورد في الملحق الخاص بالقانون رقم 31/88، أنه إذا لم يقدم الضحية ما يثبت أجرها أو دخلها المهني يعتمد الأجر الوطني الأدنى المضمون¹، كأساس لحساب التعويضات، وبالرجوع إلى نص المادة 87 من القانون رقم 11/90 المتعلق بعلاقة العمل نجدها تنص على أنه " يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون المطبق في قطاعات النشاط بموجب مرسوم بعد استشارة نقابات العمال والمستخدمين والتنظيمات النقابية الأكثر تمثيلاً... " ².

3: المداخيل المهنية

فيما يخص الأعمال والمهن الحرة، فمداخيلها المصرح بها لدى إدارة الضرائب تعتبر كأساس لحساب التعويضات عن الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور، شريطة أن تكون صافية من الضرائب والتكاليف وناجحة عن ممارسة فعالية للنشاط، على ألا تتجاوز 8 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث، وغالباً ما تثبت هذه المداخيل بالتصريحات الضريبية للضحية أو المسافر على حد سواء.

أما في حالة ما إذا كان ضحية حادث المرور الجسمني أجنبياً، فإن مبلغ التعويض المستحق يحدد بالدينار الجزائري على أساس مرتبه بعملة بلده³.

¹ عرف الأجر الوطني الأدنى المضمون عدة تعديلات آخرها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 137/21 مؤرخ في 24 شعبان عام 1442 الموافق 7 أبريل سنة 2021، يحدد الأجر الوطني المضمون، ج ر عدد 28 سنة 2021، ص 4، والذي تم تحديده بمقداره ب عشرون ألف دينار جزائري (20.000 دج) في الشهر.

² القانون رقم 11/90 مؤرخ في 26 رمضان عام 1410 الموافق 21 أبريل سنة 1990، ج ر عدد 17 السنة السابعة والعشرون، ص 562.

³ أكدت المحكمة العليا هذا المبدأ في القرار الصادر بتاريخ 2012/01/19 ملف رقم 733363 الغرفة المدنية، مجلة المحكمة العليا العدد الأول سنة 2012، ص 154.

ج: الحدود القصوى للتعويض حالة الأضرار التي تصيب المسافر برا

قد يتعرض المسافر حال سفره عبر البر إلى أضرار جسمانية تحد من قدرته على العمل أو الحركة، وقد يتوفى بسبب ذلك الحادث، وإما يتعرض لأضرار غير جسمانية، كل هذا نخصص دراسته في فرع خاص فيما يلي:

1: الحد الأقصى للتعويض حالة الأضرار الجسمانية

الأضرار الجسمانية الناتجة عن الإصابة بالخطأ عديدة ومتعددة وهي تصيب أعضاء أو أجهزة مختلفة من جسم الانسان كالكسور والجروح والرضوض وحتى بتر واحد أو أكثر من أعضاء الجسم وكذا تعطيل وظيفة بعضها، وقد يؤدي الحادث إلى عاهات مستديمة تصيب المسافر كقطع اليد أو الرجل أو إصابة العمود الفقري أو إلى إصابة في الرأس قد تؤدي إلى الشلل المخي، وعلى العموم فقد نصت على ذلك المادة 2 من المرسوم رقم 36/80، كما أضافت المادة 3 منه على أنه يحدد جدول نسب العجز الدائم والكامل والجزئي بقرار من وزير المالية اعتمادا على النظام العام للضمان الاجتماعي في مجال التعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية، أين صدر القرار المؤرخ في 1981/09/11 والذي بموجب أحال المسألة إلى القرار الوزاري الصادر في 1967/04/11 الذي يحدد جدول المعدلات الطبية الخاصة بالعجز الدائم المتعلق بحوادث العمل¹.

بذلك حدد الأمر رقم 15/74 التعويضات القانونية كَمَا وَكَيْفًا حالة إصابة الضحية بأضرار جسمانية، حيث يستطيع كل شخص حساب هذه التعويضات، وهي كالتالي: تعويض عن العجز المؤقت عن العمل - العجز الدائم الكلي أو الجزئي عن العمل - ضرر التألم - المصاريف الطبية والصيدلانية - الضرر الجمالي، أين نتناول تحليلها بالتفصيل التالي:

1-1: تعويض العجز المؤقت عن العمل

التعويض عن العجز المؤقت عن العمل يمثل العجز المؤقت عن المدة الزمنية التي بقيت أثناءها الضحية المسافر عاطلة عن العمل بسبب الحادث أو الإصابة، وتحدد بعدد الأيام وعمليا هي الفترة الممتدة ما بين تاريخ وقوع الحادث وتاريخ استئناف العمل وهذا التاريخ الأخير لا يقصد منه بالضرورة تاريخ الالتئام أو الجبر.

¹ يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 31.

ويتم حسابه وفق المقطع الثاني من ملحق القانون رقم 31/88 المتمم والمعدل للأمر رقم 15/74 يتم على أساس 100 %¹ من أجر المنصب² أو الدخل المهني للضحية³، عند تاريخ الحادث، شريطة ألا يتجاوز (8) ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون، فإن لم يثبت للضحية أي نشاط مهني معتمد في حساب التعويض فعلى أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث⁴.

أما تحديد مدة العجز المؤقت عن العمل اشترط القانون أن يتم إما بناء على شهادة طبية معدة ومحررة وموقعة من طبيب شرعي، وإما بناء على خبرة طبية يأمر بها القضاء أو خبير أو طبيب معتمد لدى شركات التأمين وبطلب منها وذلك في حالة اللجوء إلى التسوية الودية والاتفاق على ذلك⁵.

إلا أنه عمليا طرح إشكال بخصوص الضحية القاصر عن مدى أحقيته في الاستفادة من هذا التعويض وعلى أي أساس، على اعتبار أنه في الأصل ليس له دخل. عمليا القضاء لم يستقر بعد على مبدأ أو اجتهاد موحد، فأحيانا يصدر أحكام بالتعويض عن العجز المؤقت للضحايا القصر المصابين وأحيانا يرفض ذلك، إلا أنه بالرجوع إلى المعنى الحرفي للقانون رقم 88/31 فإن الضحية القاصر لا يستحق أي تعويض عن العجز المؤقت بقوة القانون، ذلك أن هذا التعويض يحسب على أساس 100 % من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية⁶.

¹ يلاحظ في هذا الشأن أن الأمر رقم 15/74 قبل تعديله بموجب القانون رقم 31/88 كان يحدد أساس التعويض عن العجز المؤقت عن العمل بنسبة 80 % من الأجر أو الدخل المهني.

² تنص المادة 1 فقرة 2 من الملحق المحدد لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم الملحق بالقانون رقم 31/88 على ما يلي: " تكون الأجور الواجب اتخاذها بعين الاعتبار لحساب التعويضات صافية من الضرائب والتعويضات المغفأة من الضرائب مهما كان نوعها".

³ الدخل المهني مرتبط بالضحايا غير الأجراء فيتم حساب التعويض على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون أو على أساس الحد الأدنى للأجر القاعدي الصافي من الضرائب والتكاليف المناسبة لمستوى تأهيلهم ويتعلق الأمر هنا بأصحاب المهن الحرة.

⁴ زرهوني بطاش زوليخة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حوادث المرور، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2011، ص 16.

⁵ مراد قجالي، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية في التشريعات الخاصة، دار الخلدونية، 2017، ص 308.

⁶ قضت المحكمة العليا في قرار لها صادر بتاريخ 2007/04/25، غرفة الجرح والمخالفات، القسم الرابع، ملف رقم 385323 بأن القضاة بمنحهم للضحية القاصر ليس له أي عمل أو دخل مهني مبلغ 2666.66 دج كتعويض عن العجز الكلي المؤقت قد أخطأوا في تطبيق القانون رقم 31/88،

مثال ذلك: أنه نتيجة حادث مرور وبعد إجراء الخبرة الطبية تم تحديد نسبة العجز المؤقت عن العمل ب 3 أشهر وعليه فإن مبلغ التعويض عن ذلك يتم حسابه على الشكل التالي:
بافتراض أن الضحية ليس له دخل يعتمد عليه وبالتالي يؤخذ بالأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث بتاريخ 20/11/2016 والذي كان 18.000 دج.

- أن تقدير قيمة التعويض عن العجز الكلي المؤقت تحسب كما يلي:
- مبلغ الأجر الوطني الأدنى المضمون $\times 3$ أي:
- $18.000 \text{ دج} \times 3 = 54.000 \text{ دج}$.
- وبالنتيجة فإن مبلغ التعويض عن العجز الكلي المؤقت هو 54.000 دج.

1-2: التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي

يقصد بالعجز الجزئي الدائم أو الكلي، تلك الإصابة التي تؤدي إلى النقص العضوي، أو القصور الوظيفي والنفسي للشخص المصاب نتيجة الحادث التي تعرض له¹، والذي يرافق الضحية حتى بعد استقرار حالته، أي أن هذه الإصابات أصبحت غير قابلة للتحسن بصفة ملموسة وسريعة بعلاج طبي ملائم، ويتم تحديد هذا النوع من العجز بناء على خبرة طبية وعلى أساس نسبة مئوية²، تطبيقاً لجدول المعدلات الطبية في المادة 22 من القرار المؤرخ في 11/04/1976³.

أما عن كيفية حساب التعويض عن العجز الدائم الكلي أو الجزئي، فإنها تتم وفق المقطع الرابع من ملحق القانون رقم 31/88، ويتم حساب التعويض عن هذا العجز بضرب قيمة النقطة الاستدلالية وفق الجدول المرفق بالقانون المطابقة للدخل السنوي في معدل العجز الدائم الكلي أو الجزئي.

وتفيد الفقرة 3 من ذات المقطع بأنه تماشياً مع تطور الأجر الوطني الأدنى المضمون تزيد قيمة النقطة ب 10 عن كل شطر من الأجر أو الدخل المهني البالغ 500 دج على ألا يتعدى الحد

¹ يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 33.

² راضية مشري، التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور، قراءة نقدية للنصوص القانونية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد السابع، العدد الثالث، 2019، ص 171.

³ قرار مؤرخ في 1 محرم عام 1387 الموافق 11 أبريل سنة 1967 يحدد بموجبه جدول المعدلات الطبية الخاصة بالعجز الدائم المتعلق بحوادث العمل، ج ر عدد 38 سنة 1967، ص 502.

الأقصى المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المقطع الأول، أي ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

أما في حالة إصابة المسافر الضحية بعجز دائم يساوي 80% أو أكثر يجبرها على الاستعانة بالغير، يضاعف مبلغ الرأسمال أو المعاش بنسبة 40% وتحدد الاستعانة بالغير بموجب خبرة طبية¹.

يتم ذلك بحساب رأسمال المال التأسيسي، والذي يتمثل في حاصل ضرب الدخل الشهري² في اثني عشرة (12) للحصول على الدخل السنوي، هذا الدخل السنوي تقابله نقطة مرجعية أو كما سماها المشرع الجزائري بالنقطة الاستدلالية³، وتضرب هذه النقطة في نسبة العجز المقدرة مسبقا، ليتم الحصول بناء على ذلك على قيمة التعويض.

إلا أن تعرض الضحية قد يختلف بين حالة وحدة العاهة وحالة تعدد العاهات، وكذا حالة تجاوز التعويض أربعة أضعاف الأجر الوطني الأدنى المضمون والتي لها أحكام خاصة نوردتها فيما يلي:

- حالة وحدة العاهة التي قد تصيب المسافر

مثال ذلك: أنه نتيجة حادث مرور وبعد إجراء الخبرة الطبية تم تحديد نسبة العجز الجزئي الدائم ب 40 بالمئة وعليه فإن مبلغ التعويض عن ذلك يتم حسابه على الشكل التالي:

بافتراض أن الضحية ليس له دخل يعتمد عليه وبالتالي يؤخذ بالأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث بتاريخ 20/11/2016 والذي كان 18.000 دج.

أن حساب نسبة العجز الجزئي الدائم يقتضي البحث عن النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي للضحية:

$$\text{الدخل السنوي} = \text{الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون} \times 12.$$

$$\text{أن مجموع الدخل السنوي هو } 18.000 \text{ دج} \times 12 = 216.000.00 \text{ دج.}$$

¹ زرهوني بطاش زوليخة، المرجع السابق، ص 21.

² الدخل الشهري قد يمثل الأجرة التي يتقاضاها المتضرر وفي حالة عدم العمل الأخذ بالأجر الوطني الأدنى المضمون وبالنسبة للمهن الحرة يجب صافي الدخل المهني المصرح به لدى إدارة الضرائب.

³ ممددة وفقا لأحكام الأمر رقم 15/74 المعدل بالقانون رقم 31/88 وتزيد قيمة النقطة ب 10 عن كل شطر من الأجر أو الدخل المهني لكل 500 دج بشرط ألا يتعدى الحد الأقصى والمحدد ب ثماني 8 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون أو الأجر أو الدخل المهني.

أن النقطة الاستدلالية المقابلة لهذا الدخل هي: 6060 هذا حسب الجدول المحدد بموجب القانون رقم 88/31.

أن تقدير قيمة التعويض عن العجز الجزئي الدائم تحسب كما يلي:

$$\text{رأس مال التأسيسي} = \text{النقطة الاستدلالية} \times \text{نسبة العجز.}$$

$$\text{- حيث أن الدخل السنوي: } 6060 \times 40\% = 242.400.00 \text{ دج.}$$

وبالنتيجة فإن مبلغ التعويض عن العجز الجزئي الدائم هو 242.400.00 دج.

لكن يطرح السؤال حال إذا تجاوز الأجر أو الدخل السنوي للمسافر السقف الأعلى المحدد

بالجدول المنصوص عليه بموجب الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88؟

الحل يكمن في أن المشرع قد وضع معيار عملي صالح للتطبيق على مثل هذه الوضعيات، وذلك

بزيادة 10 نقاط استدلالية عن كل 500 دج، ولكن مع مراعات ألا يزيد الدخل المهني للضحية

(8) ثماني مرات الأجر الأدنى المضمون عند الحادث، يعني إذا كان الأجر الوطني الأدنى المضمون

وقت الحادث هو 18.000 دج فيجب ألا يزيد الأجر أو الدخل المهني الشهري عن مبلغ

$$18.000 \text{ دج} \times 8 = 144.000 \text{ دج.}$$

مثال ذلك: مسافر تعرض لحادث مرور طرقي ودخله الشهري هو 40.000 دج وأصيب بعجز

دائم قدره 40%.

$$\text{مجموع الدخل السنوي هو } 40.000 \text{ دج} \times 12 = 480.000.00 \text{ دج.}$$

$$\text{النقطة الاستدلالية للدخل السنوي } 216.000.00 \text{ دج هي } 6060.$$

أولاً: نقوم بطرح المبلغ السنوي المعلوم النقطة الاستدلالية من مجموع المبلغ السنوي المجهول

النقطة الاستدلالية أي على الشكل التالي:

$$216.000.00 \text{ دج} - 480.000.00 \text{ دج} = 264.000.00 \text{ دج.}$$

ثانياً: نقوم بالبحث عن النقطة الاستدلالية لهذا المبلغ الجديد، وذلك بتطبيق القاعدة الثلاثية

بالاعتماد على القيمة المتحركة والتي سبق الإشارة إليها وهي 10 نقاط استدلالية لكل 500 دج.

$$264.000.00 \text{ دج} \times (10 / 500 \text{ دج}) = 5280.$$

$$\text{النقطة الاستدلالية للمبلغ الكلي هي } 6060 + 5280 = 11340.$$

ثالثا: نقوم بضرب النقطة الاستدلالية في نسبة العجز للحصول على مبلغ التعويض الواجب الدفع للمسافر عن العجز الجزئي الدائم.

$$11340 \times 50\% = 567.000.00 \text{ دج.}$$

وبالنتيجة فإن مبلغ التعويض عن العجز الجزئي الدائم في هذه الحالة هو 567.000.00 دج.

- حالة تعدد العاهات التي قد تصيب المسافر

تجدر الإشارة إلى أن الضحية قد يتعرض إلى الإصابة بعاهات متعددة، كأن يصاب بتر يده اليمنى + كسر رقبته + كسر رجله، وهنا يطرح السؤال عن كيفية حساب التعويض عن العجز الجزئي الدائم حال تعدد العاهات ومنه تعدد نسب العجز والتي قد تتجاوز نسبة 100%؟ بالرجوع إلى نصوص الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 فإنه لم يتم التعرض لهذه الحالة، إلا أنه بالرجوع إلى المادة الأولى من القرار الصادر عن وزير المالية بتاريخ 16 سبتمبر 1981¹ المتعلق بجدول نسب العجز الدائمة والناجئة عن حادث، فإنه يحيلنا إلى الجدول المنصوص عليه بالقرار الصادر في 11 أبريل 1967² التعلق بجدول المعدلات الطبية الخاصة بالعجز الدائم المتعلق بحوادث العمل.

بالرجوع إلى المادة السادسة 6 من القسم الثاني من القرار الصادر بتاريخ 11 أبريل 1967 نجد أنها قد نصت على أنه "يفهم من تعدد العاهات، العاهات التي تصيب أعضاء مختلفة أو أجزاء من أعضاء مختلفة أو أجهزة مختلفة ويجب ألا يعتبر ضمن تعدد العاهات مختلف بقايا نفس العاهة".

ومثال ذلك: تعرض المسافر خلال حادث مرور واحد إلى 03 عاهات، فإنه يتعين أولا تصنيف تلك العاهات ويستحسن أن تكون الأهم منها هي الأولى، ومنه حساب نسبة العجز للعاهة الأولى وفق معدل الجدول، وحساب الثانية نسبيا إلى المقدرة المتبقية وحساب الثالثة بعد خصم النسبتين من المقدرة الكلية³.

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46 سنة 1981، صادرة بتاريخ 17 نوفمبر 1981.

² الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 38 سنة 1967، صادرة بتاريخ 09 ماي 1967.

³ حددت ذلك المادة 10 من القرار الصادر في 11 أبريل 1967 المحدد لجدول المعدلات الطبية الخاصة بالعجز الدائم المتعلق بحوادث العمل والتي نصت على ما يلي " إذا ترتب عن الحادث، بالنسبة إلى عامل كان سالما تماما، تعدد العاهات لم تقتصر على أعضاء مختلفة فحسب بل شملت وظائف مختلفة وكان لم ينص في هذا الجدول على معدل العجز الكلي فيتعين، بعد تصنيف أنواع العجز في ترتيب معين، اعتبار الأولى على معدل الجدول وحساب الثانية نسبيا إلى المقدرة الباقية وهكذا دواليك لغاية تعويض جميع أنواع العاهات ".

وتعرف هذه الطريقة بطريقة القدرة المتبقية (la capacité restante)، أو نظرية الطبيب بلتزار في حساب القدرة المتبقية نسبة إلى مخترعها (Méthode de Baltahzar)¹.

فبالنسبة للمثال الذي سبق ذكره يفترض أن الضحية المسافر أصيب بثلاث عاهات: الأولى بنسبة 50 % والثانية بنسبة 30 % والثالثة ب 30 % وجمعها نجد أنه قد تجاوزت النسبة الكلية التي هي 100 %.

أولاً: بالنسبة العاهة الأولى هي **50%** أي المقدرة المتبقية للضحية هي 50 %.

ثانياً: بالنسبة العاهة الثانية هي 30 % من 50 % من القدرة المتبقية وتحسب على الشكل التالي:

$$- 30\% \times 50\% = 15\% \text{ قسمة } 100\% = \underline{15\%}$$

- أي نسبة العاهة الثانية هي 15 % ومنه تصبح القدرة المتبقية الجديدة أي حاصل 50 % - 15 % والتي هي 35 %.

ثالثاً: بالنسبة العاهة الثالثة هي 30 % من 35 % من القدرة المتبقية وتحسب على الشكل التالي:

$$- 30\% \times 35\% = 10.5\% \text{ قسمة } 100\% = 10.5\%$$

- أي نسبة العاهة الثالثة هي **10.5%**.

في الأخير نقوم بجمع نسب العجز الثلاث على الشكل التالي:

$$50\% + 15\% + 10.5\% = 75.5\%$$

بالنتيجة فإن النسبة الكلية لمختلف عاهات العجز الجزئي الدائم هي 75.5 %.

- حالة تجاوز التعويض أربعة أضعاف الأجر الوطني الأدنى المضمون

إضافة إلى التحديد القانوني الذي جاء به المشرع الجزائري لضبط كيفية حساب مبلغ التعويض عن العجز المؤقت، قام كذلك بتحديد كيفية دفع تلك التعويضات ومن بينها حالة الريع² تحديدا قانونيا وإلزاميا في بعض الحالات.

¹ أحمد الشافعي، حساب العجز الإجمالي عن تعدد العاهات، تعليق على القرار الصادر بتاريخ 2002/04/23 ملف رقم 270605 غرفة الجنح والمخالفات القسم الرابع، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2004، ص 39.

² يقصد بالريع هو الراتب أو المنحة التي تدفع للمصاب جراء حادث المرور الذي أضر به، ويدخل في حكم ذلك المسافر عبر الطرق، وسبب له عطل مؤقت أو دائم أو عاهة مزمنة أفعدته عن العمل، وفي الحالة الأخيرة يسمى بالراتب العمري أي مدى الحياة.

والأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 نص على الريع في المادة 16 فقرة الثالثة منه محددًا أحكامه على الشكل التالي:

يدفع مبلغ التعويض المستحق للقصر أي كانت صفتهم إلزاميا في شكل ريع مؤقت عندما يتجاوز مبلغ 04 أربعة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون.

يدفع التعويض المستحق للضحايا أو ذوي الحقوق البالغين السن المعترف بأنهم عجز، إلزاميا في شكل ريع عمري عندما يتجاوز مبلغه 04 أربعة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون.

على أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يتجاوز الريع الواجب منه للضحية أو ذوي حقوقها الأجر أو الدخل المهني للضحية وقت وقوع الحادث.

إذن يصبح دفع الريع في هاتين الحالتين إلزاميا وبقوة القانون، وبذلك يعتبر هذا نوع من التحديد القانوني الذي جاء به المشرع الجزائري لكيفية دفع تعويضات حوادث المرور لفائدة الضحايا.

الجدير بالذكر أنه يمكن مراجعة نسبة العجز الجزئي الدائم بعد الشفاء أو الاستقرار، وفق المادة 9 من المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 1980، في حالة تفاقم عاهات المصاب أو تخفيفها، شريطة أن تُطلب هذه المراجعة إلا بعد مهلة ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الشفاء أو الاستقرار، ويستنتج من خلال تحليل المادة 2 من المرسوم السالف الذكر، أنه يتعين على قضاة الموضوع التأكد من نشوء الحق في طلب المراجعة وإن ثبت تفاقم العجز تقرير الحق في التعويض سوى عن نسبة العجز بعد التفاقم، وهذا استخلاصا من نتائج الخبرة السابقة¹.

3-1: التعويض عن ضرر التآلم

بالرجوع إلى التشريع الجزائري وتحديدا الأمر رقم 15/74، فهذا الأخير لم يكن يقر بتعويضات عن ضرر التآلم، ولكن مع التعديل الذي جاء به القانون رقم 31/88 فقد نص على تلك التعويضات وحددها بنوعين من الضرر، ضرر تآلم متوسط وضرر تآلم هام.

التعويض عن ضرر التآلم المتوسط يحسب بمرتين (2) قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث.

¹ زرهوني بطاش زوليخة، المرجع السابق، ص 22.

أما حالة ضرر التألم الهام فيتم التعويض على أساس أربع مرات (04) الأجر الوطني الأدنى المضمون¹.

الملاحظ أن القانون لم يأخذ بالأجر الشهري أو الدخل المهني للضحية بالنسبة لهذا النوع من الأضرار².

4-1: التعويض عن الضرر الجمالي

جاء في الفقرة الأولى من البند الخامس من ملحق القانون رقم 31/88 أنه يعوض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي مقرر بموجب خبرة طبية أو تسدد بكاملها. يستفاد من صياغة هذه الفقرة أنه لا يعوض عن الضرر الجمالي في حد ذاته، وإنما يعوض الضحية عن مصاريف العمليات الجراحية اللازمة التي أجريت لإصلاح الضرر الجمالي.

2: الحد الأقصى للتعويض لذوي حقوق المسافر المتوفى

إن وفاة المسافر يترتب عليه أضرار تتعلق بالأشخاص الذين تربطهم به روابط مادية أو معنوية، وهو ما يعرف بالضرر المرتد أو المنعكس³، وبالرجوع إلى الأمر رقم 15/74 والقانون رقم 31/88 نجد أنه منح لذوي حقوق المتوفى مجموعة من التعويضات مختلفة النسب، مع التمييز بين ما إذا كان الضحية المتوفاة بالغة أم قاصرة، إضافة إلى منح تعويض معنوي عن الوفاة نوضح ذلك على الشكل التالي:

1-2: التعويض حالة وفاة ضحية بالغة

بالرجوع إلى الأمر رقم 15/74 وبالخصوص المقطع السادس (6) من ملحق القانون رقم 31/88 فإن تحديد التعويض المستحق لذوي حقوق الضحية يحدد على أساس الرأسمال التأسيسي لكل

¹ النقطة الخامسة الفقرة الثانية من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية وذوي حقوقهم الخاص بالقانون رقم 88/31.

² قرار المحكمة العليا بتاريخ 2017/01/19 ملف رقم 1093187 الغرفة المدنية، المبدأ: يعتمد في حساب التعويض عن العجز المؤقت الكلي والعجز الجزئي الدائم، الناتجين عن حادث مرور جسماني، على كشف الراتب المثبت للدخل الشهري للضحية بتاريخ الحادث، أما ضرر التألم المتوسط، فيحسب على أساس ضعفي الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون بتاريخ الحادث، لا دخل الضحية الشهري، بمجلة المحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2017، ص 66.

³ هيثم فالخ شيهاب، ضمان ضرر الموت وأحكامه في القوانين المدنية والتطبيقات القضائية المقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص 120.

مستفيد بضرب قيمة النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية، في نسبة 100 % ويوزع هذا الرأسمال التأسيسي حسب النسب التالية:

- الزوج (أو الأزواج) 30 %.
- لكل واحد من الولد الأول والثاني القاصرين والمكفولين 15 %.
- لكل واحد من الولد الثالث القاصر ومن يليه والمكفولين 10 %.
- الأب والأم تحت الاعالة 10 %
- الأشخاص الآخرون تحت الاعالة 10 %.

ويشترط ألا يتجاوز مجموع النسب المئوية المذكورة أعلاه نسبة 100 % فإذا تجاوزت هذه النسبة، فإن كل حصة تكون موضوع تخفيض نسبي.

إلا أنه بعد صدور القانون رقم 31/88 المعدل للأمر رقم 15/74 تم تغيير النسب المخصصة لذوي الحقوق وذلك على الشكل التالي:

- الزوج (أو الأزواج) 30 %.
- لكل واحد من الأبناء¹ القصر تحت الكفالة 15 %.
- الأب والأم 10 % لكل واحد منهما و20 % في حالة عدم ترك الضحية زوج أو ولد.
- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي²، 10 % لكل واحد منهم فيستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية، من شطر التعويض المقرر قانونا حالة وقوع حادث جسماني.

تم الاستفادة من هذه التعويضات على ألا تتجاوز مجموع النسب المقررة لذوي الحقوق 100 % من مرتب المصاب أو دخله المهني السنوي المعتاد، فإذا تجاوز ذلك فإن كل حصص ذوي الحقوق تكون محل تخفيض نسبي بقدر المبلغ الزائد.

مثال أول: توفي مسافر راشد بسبب حادث مرور جسماني وترك: زوجة + اثنان أولاد قصر + أب + أم مع العلم أن الدخل الشهري للضحية هو 26.000.00 دج.

¹ قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2009/04/15 ملف رقم 478174، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، سنة 2009، ص 200، أقرت

فيه بحق الجنين المولود حيا بالحصول على التعويض عن الضرر المادي الذي أصابه نتيجة وفاة والده في حادث مرور.

² نص على ذلك البند السادس من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم.

الحل:

أولا نقوم بالبحث عن الدخل السنوي للضحية وذلك بضرب الدخل الشهري في 12 شهرا:
 $26.000.00 \text{ دج} \times 12 = 312.000.00 \text{ دج}$.

بالرجوع إلى الجدول المرفق بالقانون رقم 88/31 نجد هذا الدخل السنوي 312.000.00 دج تقابله النقطة الاستدلالية 7980.

ثانيا نقوم بجمع النسب المستحقة لكل واحد من الحقوق للتأكد ما إذا فاقت 100 % وذلك على الشكل التالي: الزوجة 30 % + الابن القاصر الأول 15 % + الابن القاصر الثاني 15 % + الأب 10 % + الأم 10 % المجموع يساوي 80 % وبالتالي فإن المبالغ المستحقة لذوي الحقوق تكون صحيحة ولا تكون محل تخفيض.

ثالثا نقوم بعد ذلك بضرب النقطة الاستدلالية في معامل ذوي الحقوق على النحو التالي:

- بالنسبة للزوجة: $7980 \times 30 = 239.400.00 \text{ دج}$ وهو المبلغ المستحق للزوجة.
- بالنسبة لكل واحد من الأبناء القصر: $7980 \times 15 = 119.700.00 \text{ دج}$ وهو المبلغ المستحق لكل واحد منهما.
- بالنسبة للأب: $7980 \times 10 = 79.800.00 \text{ دج}$ وهو المبلغ المستحق لأب الضحية.
- بالنسبة للأم: $7980 \times 10 = 79.800.00 \text{ دج}$ وهو المبلغ المستحق لأم الضحية.
- مثال ثاني: توفي مسافر راشد بسبب حادث مرور جسماني وترك: زوجتان + خمس أولاد قصر + أب + أم مع العلم أن الدخل الشهري للضحية هو 43.000.00 دج.

الحل:

أولا نقوم بالبحث عن الدخل السنوي للضحية وذلك بضرب الدخل الشهري في 12 شهرا:
 $43.000.00 \text{ دج} \times 12 = 516.000.00 \text{ دج}$.

بالرجوع إلى الجدول المرفق بالقانون رقم 31/88 نجد هذا الدخل السنوي 516.000.00 دج تقابله النقطة الاستدلالية 12060.

ثانيا نقوم بعد ذلك بضرب النقطة الاستدلالية في معامل ذوي الحقوق على النحو التالي:

- بالنسبة للزوجتان مناصفة بينهما: $30 \times 12060 = 361.800.00 \text{ دج}$ وهو المبلغ المستحق.

- بالنسبة لكل واحد من الأبناء الخمسة القصر: $15 \times 12060 = 180.900.00 \text{ دج}$ وهو المبلغ المستحق لكل واحد منهما.

- بالنسبة للأب: $10 \times 12060 = 120.600.00 \text{ دج}$ وهو المبلغ المستحق لأب الضحية.

- بالنسبة للأم: $10 \times 12060 = 120.600.00 \text{ دج}$ وهو المبلغ المستحق لأم الضحية.

ثالثا نقوم بجمع النسب المستحقة لكل واحد من الحقوق للتأكد ما إذا فاقت 100 % وذلك على الشكل التالي: الزوجتان مناصفة بينهما 30 % + الأبناء القصر (15 % \times 5) + الأب 10 % + الأم 10 % المجموع يساوي 125 % وبالتالي فإن المبالغ المستحقة لذوي الحقوق تكون غير صحيحة وتحتاج لأن تكون محل تخفيض، وبالتالي فإن مجموع المبالغ المستحقة للتعويض القانوني تفوق قيمة النقطة الاستدلالية مضروبة في 100.

$361.800 \text{ دج} + (180.900 \text{ دج} \times 5) + 120.600 \text{ دج} + 120.600 \text{ دج} = 1.507.500.00 \text{ دج}$.

- بالرجوع إلى النقطة الاستدلالية مضروبة في 100 أي $100 \times 12060 = 1.206.000.00 \text{ دج}$ وعليه نلاحظ أن مجموع المبالغ المستحقة للتعويض القانوني لذوي الحقوق أكبر من النقطة الاستدلالية $\times 100$.

- أي $1.507.500.00 \text{ دج}$ أكبر من $1.206.000.00 \text{ دج}$.

- عليه نقوم بحاسب فارق المبلغين $1.326.600.00 \text{ دج} - 1.206.000.00 \text{ دج} = 301.500.00 \text{ دج}$

دج هذا الفارق نخصمه من نصيب كل واحد من ذوي الحقوق وذلك بحسب نسبة كل منهم.

بالنسبة للزوجتان: يكون الحساب على الشكل التالي:

$$125 \% \text{ ----- } 301.500 \text{ د.ج.}$$

$$30 \% \text{ ----- } \text{س.}$$

$$\text{س} = 301.500 \times 30 / 125 = 72.360 \text{ د.ج.}$$

عملية الإنقاص تكون على الشكل التالي: 361.800.00 د.ج - 72.360 د.ج = 289.440.00

د.ج ----- وبالتالي هذا التقدير القانوني للتعويض المستحق مناصفة بين الزوجتين.

بالنسبة للأولاد القصر الخمس: يكون الحساب على الشكل التالي:

$$125 \% \text{ ----- } 301.500 \text{ د.ج.}$$

$$75 \% \text{ ----- } \text{س.}$$

$$\text{س} = 301.500 \times 75 / 125 = 180.900 \text{ د.ج.}$$

عملية الإنقاص تكون على الشكل التالي --- (5 × 180.900.00 د.ج) - 180.900 د.ج =

723.600.00 د.ج ----- وبالتالي هذا التقدير القانوني للتعويض المستحق مقسوم

بالتساوي بين الأبناء القصر الخمس أي 144.720.00 د.ج لكل واحد منهم.

بالنسبة للأب: يكون الحساب على الشكل التالي:

$$125 \% \text{ ----- } 301.500 \text{ د.ج.}$$

$$10 \% \text{ ----- } \text{س.}$$

$$\text{س} = 301.500 \times 10 / 125 = 24.120 \text{ د.ج.}$$

عملية الإنقاص تكون على الشكل التالي: 120.600.00 د.ج - 24.120 د.ج = 96.480.00

د.ج ----- وبالتالي هذا التقدير القانوني للتعويض المستحق للأب.

بالنسبة للأم: يكون الحساب على الشكل التالي:

$$125 \% \text{ ----- } 301.500 \text{ د.ج.}$$

$$10 \% \text{ ----- } \text{س.}$$

$$\text{س} = 301.500 \times 10 / 125 = 24.120 \text{ د.ج.}$$

عملية الإنقاص تكون على الشكل التالي: $120.600.00$ دج - 24.120 دج = $96.480.00$ دج ----- وبالتالي هذا التقدير القانوني للتعويض المستحق للأم. في الأخير للتأكد من أن مجموع هذه الحقوق لا يفوق النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي أو الأجر السنوي للضحية وقت الحادث $\times 100$ والتي هي (100×12060) يعني $1.206.000.00$ دج نقوم بجمع كل مبالغ التعويض بعد عملية الإنقاص على الشكل التالي:
 $289.440.00$ دج + $(5 \times 144.720.00$ دج) + $96.480.00$ دج + $96.480.00$ دج = $1.206.000.00$ دج وهو نفس عدد النقطة الاستدلالية $\times 100$ وبالتالي فنسبة التخفيض صحيحة.

2-2: التعويض حالة وفاة ضحية قاصر

في ظل الأمر رقم 15/74 فإن التعويض القانوني مخصص لكل واحد من والدي أو الوصي الشرعي للأولاد القصر الذين لا يثبت ممارستهم نشاطا مهنيا يكون كالتالي:

- من يوم واحد إلى 6 سنوات: 5.000 دج.
 - من 6 سنوات إلى 21 سنة 10.000 دج.
- إلا أنه مع التعديل الذي جاء به القانون رقم 31/88 فإنه في حالة وفاة ضحية قاصر خلال عملية نقل بري عبر الطرقات لا يمارس نشاطا مهنيا فإن التعويض يكون بالتساوي لفائدة كل من الأب والأم كما يلي:
- إلى غاية 6 سنوات: المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث $\times 2$.
 - ما فوق 6 سنوات إلى غاية تمام 19 سنة: المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث $\times 3$ ¹.
 - وفي حالة وفاة أحد الوالدين يتقاضى الباقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله وهذا التعويض لا يشمل مصاريف الجنازة².

¹ أنظر البند 8 من الملحق المحدد لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم الخاص بالقانون رقم 31/88.

² زرهوني بطاش زوليخة، المرجع السابق، ص 25.

2-3: التعويض عن الضرر المعنوي

في كلتا حالتى الوفاة سواء تعلق الأمر بضحية بالغ أو وفاة شخص قاصر، فإن التعويض المعنوي يمنح لكل واحد من ذوي حقوق الضحايا والذي حدد قدره ب المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث $\times 3$ ¹.

الملاحظ من خلال هذا التحديد أن المشرع الجزائري قصر التعويض عن الشخص المعنوي إلى أصول وفروع الضحية المتوفاة في حادث نقل بري دون سواهم، على الرغم من أن واقعة الوفاة تسبب أضرار لأشخاص تربطهم علاقة أسرية مع الضحية كالإخوة والأخوات.

2-4: التعويض عن مصاريف الجنازة

في جميع حالات الوفاة يستفيد ذوي حقوق الضحية المتوفاة من تعويض قانوني عن مصاريف الجنازة في حدود خمسة (5) أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون.

3: الحد الأقصى للتعويض حالة الأضرار غير الجسمانية

الأضرار الجسمانية ليست الوحيدة التي قد تصيب المسافر برا عبر الطرق، بل قد يتعرض لأضرار أخرى تصيب أمتعته بنوعها المسجلة واليدوية، وكذلك أضرار تتعلق بالتأخير عن الموعد المحدد للوصول، وهو ما تم التطرق إليه في الجانب الخاص بتحديد الأضرار التي تصيب المسافرين.

إلا أنه قد يطرح التساؤل عن تدخل المشرع الجزائري لتحديد مسؤولية الناقل بمبلغ معين لا يمكن تجاوزه مهما بلغ الضرر الذي قد يصيب المسافر في أمتعته، أو حال التأخير في إيصاله إلى المكان المحدد في عقد النقل، وعليه نتناول في هذا الفرع الحد القانوني الأقصى للتعويض حال الأضرار التي تصيب الأمتعة وكذا الأضرار المترتبة عن التأخير.

3-1: الأضرار التي تصيب الأمتعة

ميز المشرع الجزائري بين نوعي أمتعة المسافر، فمنها المسجلة والتي تم النص عليها بموجب المادة 68 من ق.ت.ج والأمتعة غير المسجلة والتي عرفتها المادة 24 من القرار الصادر بتاريخ 2007/08/11 المتضمن دفتر الشروط النموذجي الذي يحدد شروط استغلال الخدمات العمومية

¹ أنظر الفقرة 3 من البند 5 من الملحق لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم الخاص بالقانون رقم 31/88.

المنتظمة لنقل الأشخاص عبر الطرق، وعليه نتناول موقف المشرع الجزائري كل واحدة منها على حدى.

- الأمتعة المسجلة

أحالت المادة 68 من ق.ت.ج بخصوص الأحكام التي تخضع لها الأمتعة المسجلة للمسافر إلى القواعد المطبقة على نقل الأشياء ومن بينها المادة 52 من ق.ت.ج.

كما سبقت الإشارة إليه في الباب الخاص بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع عبر الطرق، فإن النصوص القانونية المنظمة لعقد النقل البري في الجزائر لم تنظم حق الناقل البري في الاستفادة من حد أعلى للمسؤولية. بموجب القانون، مما يعتبر فراغا تشريعيا يهدر حق الناقل في حماية مشروعه التجاري ومن جهة أخرى يعزز استفادة الشاحنين من خدمات الناقل البري. وبذلك فهي تخضع لقواعد التعويض الكامل.

إلا أنه وإن لم يحدد الحد الأقصى للتعويض قد أحاط مسؤولية الناقل البري بمجموعة من القواعد القانونية المحددة لإطار مسؤوليته منها النطاق الزماني والمادي والشخصي لمسؤولية الناقل البري، وعلى ذلك فإن هذا يعد قصور من جانب التشريع الجزائري.

- الأمتعة غير المسجلة

يقصد بها تلك الأمتعة التي يرخص للمسافر أن يحتفظ بها معه أثناء النقل، ولقد نصت على ذلك المادة 67 من ق.ت.ج على أنه " ليس للناقل أن يجرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر"، وبذلك فإن مسؤولية الناقل عنها مسؤولية تقصيرية وليست عقدية، والحكم نفسه بالنسبة لمسألة الحد الأقصى للتعويض حالة هلاكها فإن المشرع الجزائري لم ينظم حق الناقل البري في الاستفادة من حد أعلى للمسؤولية بموجب القانون.

3-2: الأضرار المترتبة عن التأخير

نفس الحكم فإن المشرع الجزائري لم ينظم حق الناقل البري في الاستفادة من حد أقصى للتعويض بموجب نص القانون، وبالتالي يمكن أن تخضع لأحكام المادة 182 من ق.م.ج " إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب "

الفقرة الثانية:

تحديد مسؤولية الناقل البري عبر السكك الحديدية على ضوء القانون رقم 35/90

بالرجوع إلى نصوص القانون رقم 35/90 فإنه لم يتضمن على الإطلاق وضع حد أقصى لمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية والتعويض عنها، زد على ذلك نصت المادة 3 من الأمر رقم 15/74 المتعلق بالزامية التأمين عن السيارات ونظام التعويض عن الأضرار بأن " الزامية التأمين الواردة في هذا الأمر لا تطبق على النقل بالسكك الحديدية"¹.

وعليه فعدم خضوع حوادث النقل بالسكك الحديدية لأحكام الأمر رقم 15/74 المذكور أعلاه أمر محسوم قانونا.²

بذلك يتم الرجوع إلى القواعد العامة التي تضمنها القانون المدني الجزائري، وعليه نتناول البحث أولا عن كيفية تقدير التعويض، وثانيا المستحقون لهذا التعويض وذلك فيما يلي:

أولا: تقدير التعويض

التعويض هو الجزاء المترتب عن تحقق مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية، والغاية من التعويض هو جبر الضرر الذي لحق بالمسافر ونظرا لعدم وجود نص قانوني خاص يحكم حوادث النقل بالسكك الحديدية وكيفية التعويض عنها، فإنه يجب الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني لا سيما المادتين 131 و182 منه³، مما يجعل من تقدير التعويض في هذه الحالة تقدير قضائي سواء تعلق الأمر بالمسؤولية العقدية أو التقصيرية لشركة النقل. لذلك فإنه طبقا لنص المادة 131 من ق.م.ج " أن القاضي يقدر مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا للمادة 182 مع مراعات الظروف الملائمة".

¹ تجدر الملاحظة في هذا الجانب إلى أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كانت تدفع التعويضات التي يحكم عليها بها من ذمتها المالية الخاصة، إلا أنه بعد صدور الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات وخاصة أحكام المادة 166 منه قد ألزمت الناقلين العموميين للأشخاص بالزامية اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الأشخاص المنقولين، وبالرجوع كذلك إلى القانون رقم 13/01 المتعلق بالنقل البري فإن المادة 2 منه عرفت النقل البري بأنه كل نشاط يتم عبر الطريق أو بالسكك الحديدية مما يستتف منه إلزامية خضوع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إلى الزامية التأمين عن المسؤولية المدنية.

² مختار رحمان محمد، المرجع السابق، ص 124.

³ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 357.

جاء كذلك في المادة 182 من ق.م.ج على أنه " إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو القانون فالقاضي هو الذي قدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب".

وبالتالي متى قامت المسؤولية المدنية لشركة النقل بالسكك الحديدية، استقل قاضي الموضوع بتقدير التعويض الذي يجب دفعه للمضرور أو ورثته جبرا للضرر الحاصل سواء كان ماديا أو معنويا، وما دام أنه لا يوجد نص خاص يستند إليه القاضي لتقدير قيمة التعويض كما سبق الإشارة إليه، فإنه يطبق القواعد العامة في تقديره لقيمة التعويض وبصفة خاصة ظروف المضرور الشخصية كما هو متفق عليه فقها وقضاء، أي أن ينظر إليه نظرة شخصية لا نظرة مجردة، ويقدر مدى تأثير الفعل الضار على المسافر ومدى ما سببه له من ضرر¹.

زد على ذلك فإنه يجب على القاضي وهو بصدد تقدير التعويض فعليه أن يراعي الأضرار المباشرة وغير المباشرة المتوقعة وغير المتوقعة حسب طبيعة المسؤولية المرفوعة، ولا يجوز له أن يدخل في الاعتبار جسامه الخطأ أو تفاهته، لأن الخطأ ركن في قيام المسؤولية بصرف النظر عن مداه، ومتى وجد ونشأ عنه ضرر وجب التعويض عن هذا الضرر كله بحسب جسامته، فَرُبَّ خطأ جسيم لا يترتب عليه إلا ضرر يسير، وَرُبَّ خطأ يسير تافه يترتب عنه ضرر بليغ². وعليه يتوصل القاضي في تحديد مبلغ التعويض بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار اللاحقة بالمضرور مادية أو معنوية وحتى جمالية، والجدير بالذكر أن التعويض لا يخفض إلا في حالة ثبوت الاشتراك في حدوث الضرر بين المسافر والناقل.

ثانيا: المستحقون للتعويض

يستشف من خلال العمل القضائي ومن خلال تصفح بعض الأحكام والقرارات القضائية، أنه هناك أحكاما تستند في تقدير التعويض وتحديد المستفيدين من التعويض حال وفاة المسافر نتيجة حادث نقل بواسطة السكك الحديدية إلى القواعد العامة، وذلك بتميكن ورثة المسافر المتوفي من حقهم في المطالبة وقبض التعويضات المحكوم بها.

¹ مختار رحمان محمد، المرجع السابق، ص 122.

² علي علي سليمان، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص

غير أنه من جهة أخرى يلاحظ أن بعض الأحكام تستند في تقدير التعويض وتحديد المستفيدين منه إلى أحكام الأمر رقم 15/74 أي أن هذه الأحكام تمثدي بعد إثبات مسؤولية الناقل وتحديد التعويض الواجب دفعه في قصر حق الاستفادة من التعويض لذوي الحقوق فقط وهم الوالدين الذين في كفالته والزوجة والأولاد القصر، واستثنى الاخوة والأخوات الأمر الذي نتج عنه اضطراب في توحيد الاجتهاد القضائي في هذا الجانب.¹

الفرع الثاني:

التحديد القانوني للمسؤولية في الاتفاقية الدولية CIV – COTIF

حددت المادة 30 من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي لنقل المسافرين (CIV) ضمن الملحق " أ " لاتفاقية COTIF الحدود القانونية لتعويضات العطل والضرر في حالة الوفاة والإصابة بجروح التي يلزم بها الناقل اتجاه المسافر أو ذوي حقوقه بسبب حادث له علاقة بالاستثمار السككي ووقع أثناء وجود المسافر في المركبات السككية، سواء أثناء دخوله إليها أو خروجه منها ومهما كانت البنية التحتية المستعملة، وعليه نقسم هذا الفرع إلى قسمين نتناول أولاً الحد الأقصى للتعويض حال الأضرار البدنية التي تصيب المسافر، وثانياً الحد الأقصى للتعويض حال الأضرار غير البدنية التي قد تصيب المسافر و ذلك فيما يلي:

الفقرة الأولى:

الحد الأقصى للتعويض حال الأضرار البدنية التي تصيب المسافر

نظمت القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي لنقل المسافرين (CIV) ضمن الملحق " أ " لاتفاقية COTIF الحدود القانونية لتعويضات حال الأضرار البدنية التي قد تصيب المسافر أثناء سفره برا عبر خطوطها، وصنفت ذلك إلى عدة حالات نوردتها فيما يلي:

أولاً: الحد الأقصى للتعويض حالة الوفاة

نصت المادة 30 الفقرة الثانية من الاتفاقية² على أن القانون الوطني هو الذي يحدد مقدار تعويضات العطل والضرر الواجب منحها حال وفاة المسافر للأشخاص الذين كان يعيلهم أو

¹ مختار رحمان محمد، المرجع السابق، ص 127.

² Article 30 COTIF – CIV Appendice A a la convention (2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque

يدفع نفقة شرعية عنهم وفقا للقانون الوطني، غير أنه ووفقا للاتفاقية فإذا لوحظ أن هذا القانون الوطني وضع حد أقصى بمبلغ أدنى فإنه طبقا لهذه القواعد الموحدة يكون الحد الأقصى للتعويضات في حالة وفاة مسافر عبر النقل الدولي بالسكك مقدرًا ب 175000 وحدة حسابية رأسمالا أو دخلا سنويا يتلاءم مع الرأسمال هذا.

تتكون تعويضات العطل والضرر حال الوفاة من النفقات اللازمة لنقل جثمان المسافر المتوفي وكذا نفقات دفنه وهو ما حددته المادة 27 الفقرة الأولى "أ" من الاتفاقية¹.

أما إذا لم تحدث الوفاة مباشرة فإن التعويضات تتكون من النفقات اللازمة للمعالجة والنقل وكذا تعويض الضرر الحاصل إما بسبب العجز الكلي أو الجزئي عن العمل أو بسبب تزايد الحاجات وهي الوضعية التي نصت عليها المادة 28 من الاتفاقية حسب النص الأصلي².

يتم كذلك تحديد الأشخاص المستحقين للتعويضات حال وفاة المسافر بناء على القانون الوطني وفقا للاتفاقية، وهي الوضعية التي نصت عليها المادة 27 الفقرة الثانية³، ويجب منحهم هاته التعويضات في شكل رأسمال، إلا في حالة ما إذا كان القانون الوطني يسمح بمنحها على شكل دخل سنوي فيمكنهم التمسك بقضبها على هذا الشكل.

voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur).

¹ Article 27 COTIF – CIV Appendice A a la convention (1 En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques).

² Article 28 COTIF – CIV Appendice A a la convention (En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport.

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins).

³ Article 28 COTIF – CIV Appendice A a la convention (2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national).

ثانيا: الحد الأقصى للتعويض حال الأضرار الجسمانية

نصت المادة 30 الفقرة الأولى من الاتفاقية على أنه يجب منح تعويضات العطل والضرر حالة إصابة المسافر بجروح المنصوص عليه في المادة 28 حرف "ب"، والتي تتكون من تعويض عن العجز الكلي أو الجزئي عن العمل في شكل رأسمال، إلا أنها وضعت استثناء على ذلك فيما يتعلق بكيفية دفعها، ألا وهو أنه إذا كان القانون الوطني يسمح بمنحها كدخل سنوي، فإنها تدفع تحت هذا الشكل عندما يطالب المسافر المصاب بغبن¹.

يلاحظ من خلال الاتفاقية أنها تركت الأمر للقانون الوطني فيما يخص تحديد باقي التعويضات غير المنصوص عليها في المادتين 27 و28 منها، مما يفتح الباب للضحية حالة الأضرار الجسمانية أو ذوي حقوقها حالة الوفاة، حق طلب تعويض لم تشمله الاتفاقية وهي الأحكام التي نصت عليها المادة 29 من الاتفاقية².

الفقرة الثانية:

الحد الأقصى للتعويض حال الأضرار غير البدنية التي تصيب المسافر

إضافة إلى الأضرار البدنية التي قد يتعرض لها المسافر، قد تعثره كذلك بعض الأضرار غير البدنية الأخرى والتي نظمتها لها القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي لنقل المسافرين (CIV) ضمن الملحق "أ" لاتفاقية COTIF تحت شكل حدود قانونية للتعويض تتناولها فيما يلي:

أولاً: الحد الأقصى للتعويض حالة الإلغاء أو التأخير أو تفويت مواصلة السفر

من بين الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البري الدولي بالسكك الحديدية، إيصال المسافر إلى الوجهة المتعاقد بشأنها وفي التوقيت المحدد في تذكرة السفر، إلا أنه ولظروف معينة قد لا يمكن مواصلة أو متابعة السفر في نفس اليوم، في مثل هذه المواقف حددت الاتفاقية شكل التعويضات

¹ Article 30 COTIF – CIV Appendice A a la convention (1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droits visés à l'article 27, § 2, le demandent) .

² Article 29 COTIF – CIV Appendice A a la convention (Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28).

الواجب دفعها أو توفيرها للمسافر، تتمثل أساسا في نفقات الإقامة وكذا نفقات اللازمة لتنبية الأشخاص الذين ينتظرونه، وهي الأحكام التي تضمنتها المادة 32 الفقرة الأولى من الاتفاقية¹.

ثانيا: الحد الأقصى للتعويض حالة الأضرار المتعلقة بالأمثلة

حددت القواعد الموحدة الحد الأقصى للتعويض الواجب دفعه من قبل الناقل الدولي للأشخاص بالسكك الحديدية وذلك حالة الأضرار التي تصيب الطرود اليدوية والحيوانات المحمولة من قبل المسافر وفق نص المادة 34 من الاتفاقية بحد أقصى قدره 1400 وحدة حسابية لكل مسافر²، وذلك عندما يكون مسؤولا عملا بالمادة 33 الفقرة 1.

أما فيما يتعلق بحالة الأمثلة المسجلة المحددة في المادة 36 الفقرة الأولى من الاتفاقية يختلف الحد الأقصى للتعويض حسب حالة الفقدان أو التعيب أو التأخير في التسليم وذلك وفق ما يلي:

أ: الحد الأقصى للتعويض حالة الفقدان

نصت الاتفاقية في مضمون المادة 41 الفقرة الأولى منها على أنه ينبغي للناقل حالة الفقدان الكلي للبضاعة المسجلة رفقة المسافر أن يدفع فيما عدا سائر تعويضات العطل والضرر، تعويضا معادلا لقيمة الضرر إذا كانت القيمة مثبتة على ألا يتجاوز هذا التعويض 80 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام ناقص من الوزن القائم أو 1200 وحدة حسابية عن كل طرد³.

¹ Article 32 COTIF – CIV Appendice A a la convention (1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur) .

² Article 34 COTIF – CIV Appendice A a la convention (Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur) .

³ Article 41 COTIF – CIV Appendice A a la convention (1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis ;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport) .

أما حالة الفقدان الجزئي فعليه أن يدفع تعويضا مقطوعا قدره 20 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام ناقص من الوزن القائم أو 300 وحدة حسابية عن كل طرد إذا كانت قيمة الضرر غير مثبتة.

كما أضافت المادة 41 الفقرة الثانية من الاتفاقية أنه علاوة على الحدود القصوى للتعويض المذكورة آنفا، فإنه يجب على الناقل أن يعيد أجرة نقل الأمتعة والمبالغ الأخرى المقبوضة التي لها صلة بنقل الطرد المفقود وكذا رسوم الإنتاج والرسوم الجمركية التي تم تسديدها مسبقا¹.

ب: الحد الأقصى للتعويض حال التعييب

تناولت المادة 42 الفقرة الثانية من القواعد الموحدة من اتفاقية COTIF-CIV المعدلة بروتوكول 1999 الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم الناقل البري بالسكك الحديدية بدفعه حال تعيب البضاعة على ألا يتجاوز:

- المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال الفقدان الكلي إذا تدنت كامل الأمتعة بسبب التعييب، يعني القيمة الكلية للأمتعة التي تدنت قيمتها كحد أقصى للتعويض.
- المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الجزء المتدني وكان ذلك بسبب التعييب، يعني القيمة الكلية للجزء المغيب من الأمتعة كحد أقصى للتعويض.

ج: الحد الأقصى للتعويض حال تأخير التسليم

حددت المادة 43 الفقرة الأولى من الاتفاقية فترة 24 ساعة كوحدة غير قابلة للتجزئة خلال مدة أقصاها 14 يوما، يلتزم بها الناقل بدفع التعويض عنها للمسافر حال التأخير في تسليم الأمتعة على أساس وحدة حسابية على الشكل التالي:

- تعويضا مساويا لقيمة الضرر وفي حدود قصوى لا تتجاوز 0.80 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للأمتعة، أو 14 وحدة حسابية لكل طرد جرى تأخير تسليمه هذا إذا برهن صاحب الحق وقوع الضرر بما في ذلك التعييب.

¹ Article 41 COTIF – CIV Appendice A a la convention (2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés) .

- تعويضا مقطوعا قدره 0.14 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للأمتعة، أو 2.80 وحدة حسابية لكل طرد جرى تأخير تسليمه، هذا إذا برهن صاحب الحق وقوع الضرر. هذا وأضافت المادة 43 فقرة 2 و3 و4 و5 من الاتفاقية¹ بعض التوضيحات في حال تداخل التعويضات على الشكل التالي:

في حال فقدان الكلي للأمتعة، لا يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 43 مع التعويض المنصوص عليه في المادة 41 المتعلقة بالفقدان الكلي. في حال فقدان الجزئي للبضاعة يدفع تعويض التأخير عن الجزء غير المفقود فقط. في حال تعيب الأمتعة غير الناجم عن التأخير يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 43، مع التعويض المنصوص عليه في المادة 42 الخاص بتعيب البضاعة. وعلى العموم لا يجوز في أي حال من الأحوال، أن يتجاوز التعويض المدفوع عن التأخير في التسليم مع التعويضات الخاصة بالفقدان أو التعيب، التعويض المترتب حال فقدان الكلي للأمتعة كحد أقصى.

د: الحد الأقصى للتعويض الخاص بالمركبات

النقل عبر السكك الحديدية لا يقتصر فقط على المسافر وأمتعته سواء كانت يدوية أو مسجلة، بل قد يشمل كذلك مركبته الخاصة، وقد وضعت الاتفاقية الدولية للنقل عبر السكك الحديدية حدود قصوى حال تأخر الناقل في تحميل المركبة أو التأخير في تسليمها، ولكن بشرط إثبات المسافر وقوع ضرر له من جراء ذلك التأخير وهو ما نوضحه على الشكل التالي:

- التعويض في حال التأخير

نصت المادة 44 من القواعد الموحدة للاتفاقية حد أقصى للتعويض في حال التأخير في تسليم المركبة يلزم الناقل بدفع تعويض لا يتجاوز أجرة النقل وهذا وفق الفقرة الأولى، أما في حالة ما

¹ Article 43 COTIF – CIV Appendice A a la convention(2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

3 En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages).

إذا تنازل صاحب الحق في عقد النقل حال التأخير في التحميل، فتعاد أجرة النقل إليه وله الحق في طلب تعويض على ألا يتجاوز أجرة النقل، بشرط أن يثبت أن الضرر الذي أصابه كان نتيجة هذا التأخير وهو الحكم الذي تضمنته الفقرة الثانية من نفس المادة من القواعد الموحدة.

- التعويض حال فقدان

قد تتعرض المركبة الخاصة بالمسافر إلى الفقدان الكلي أو الجزئي، في هذه الحالة وبعد إثبات المتضرر خطأ الناقل حددت الاتفاقية حد أقصى للتعويض قدره 8000 وحدة حسابية، هذا حسب مضمون نص المادة 45 من القواعد الموحدة من الاتفاقية.

هـ: الحد الأقصى للتعويض المتعلق بأشياء أخرى

زيادة على ما تم ذكره، أحاطت الاتفاقية الدولية بأحكام التعويض الخاصة ببعض الأشياء التي قد يأخذها المسافر معه على متن مركبته سواء كانت موجودة داخل المركبة أو محزومة خارجها أو موجودة ضمن خزائنه، واشترطت في هذه الحالة وجوب إثبات خطأ الناقل لتقوم مسؤوليته عن التعويض، ووضعت حد أقصى للتعويض لا يتجاوز 1400 وحدة حسابية، وهو الحكم الذي نصت عليه المادة 46 من الاتفاقية¹.

الفقرة الثالثة:

سقوط الحق في التمسك بالحدود القانونية الواردة في اتفاقية COTIF-CIV

نصت المادة 48 من الاتفاقية على أنه لا تطبق حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه القواعد الموحدة وكذلك أحكام القانون الوطني التي تحدد التعويضات بمبلغ معين، إذا ثبت بأن الضرر قد نجم عن فعل أو إهمال ارتكبه الناقل سواء بنية التسبب في مثل هذا الضرر أو بتهور وإدراك منه بأن مثل هذا الضرر سيحصل على الأرجح².

¹ Article 46 COTIF – CIV Appendice A a la convention(1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

² En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement).

² Article 48 COTIF – CIV Appendice A a la convention(Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui

المطلب الثاني:

التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

بعد أن بحثنا في المطلب الأول عن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص والذي بموجبه يحق للناقل عند توفره، التمسك به لتحديد المسؤولية العقدية القائمة في حقه، إلا أنه هناك حالة تتم مسبقا يتمسك بها الناقل للتخفيف من المسؤولية القائمة على عاتقه من جراء الاخلال بالالتزامات التي يحملها عليه عقد النقل البري للأشخاص، وهي حالة إدراج شروط اتفاقية بينه وبين الراكب للحد من هذه المسؤولية، وعلى ذلك نتناول شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص (الفرع الأول)، ثم نتقل بعد ذلك إلى دراسة موقف المشرع الجزائري (الفرع الثاني) وأخيرا التحديد الاتفاقي في اتفاقية COTIF-CIV وسقوط الحق في التمسك بها (الفرع الثالث) وذلك فيما يلي:

الفرع الأول:

شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

ترجع فكرة تقييد المسؤولية، بوضع حد أعلى لا تتعداه، إلى نظام الترك المعروف في القانون البحري، والذي نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 30 من ق.ب.م، بإجازتها لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته بترك السفينة والأجرة للدائنين في حالات معينة، ثم تطور هذا إلى النظام بتحديد مبلغ يمثل الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها¹. بناء عليه نتناول موقف الفقه والقضاء من شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص (الفرع الأول)، ثم نتقل بعد ذلك للتعريح على اتجاهات قوانين التجارة العربية فيما يتعلق بشرط التحديد هذا (الفرقة الثانية).

limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement) .

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 296.

الفقرة الأولى:

موقف الفقه والقضاء من شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص مما تجدر الإشارة إليه أن شروط تحديد المسؤولية في عقد نقل الأشخاص لم يشر أمام القضاء ما أثارته هذه الشروط في عقد نقل الأشياء من تردد وخلاف، لذا لم تنل هذه المسألة عناية المشرعين، ومع ذلك نظمت هذه المسألة بعض التشريعات التجارية المقارنة¹، وعلى هذا الاختلاف بين العقدين ترجع إلى مبدأ عام مضمونه أن سلامة الانسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن يكونا موضوعا لاتفاقات خاصة، وإن كان يلاحظ أن هناك استثناء خاص على هذا المبدأ فيما يتعلق بالنقل الجوي، إذ أن المسؤولية فيها محدودة، بمقتضى اتفاقية فارسي في الدولية سنة 1929².

كان القضاء الفرنسي في أول الأمر يحكم بحصة الشروط التي يدرجها الناقل للإعفاء من مسؤوليته أو تحميلها عن الأضرار التي تلحق بجسم المسافر، وكان هذا الجواز يشمل الأضرار الجسمانية أو المادية على حد سواء، وكانت المحاكم تشترط ألا يكون المبلغ عند التحديد قليلا جدا، ويرى القضاء بضرورة عدم التوسع في تفسير ما يشترط في تحديد المسؤولية، لأنه استثناء من القواعد العامة، فيجب الرجوع إلى قصد المتعاقدين وقت التعاقد فيما تتضمنه العقود المطبوعة من شروط الحد من المسؤولية، وهل كانا يهدفان إليها أم لا؟

مع ذلك فإن هناك أحكاما صدرت من المحاكم الفرنسية، قضت بإبطال الشروط التي تعفي الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية، وسواء انصبت على الأضرار المادية أو الأضرار الجسمانية. لكن القضاء الفرنسي على العموم بعد أن كان يحكم بصحة هذه الشروط، عاد فتحول عن ذلك، معتبرا أنه لا يجوز للناقل الذي يترتب عليه التزام بضمان سلامة المسافر، أن يعفي نفسه من هذا الالتزام بسهولة كلية. بمجرد ادراجه شرط ضمن شروط عقد النقل ينفي عنه التبعية أو تحميلها³.

¹ عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 342.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 199.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 221.

ما يمكن ملاحظته أن الانقسام الفقهي بشأن جواز إدراج الناقل لشروط تُحدُّ من مسؤوليته حال عقد نقل الأشخاص، هو نفسه الخلاف الذي تم التطرق إليه سابقاً فيما يتعلق بشرط الإعفاء الاتفاقي من مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

الفقرة الثانية:

موقف قوانين التجارة العربية من شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص يمكن تقسيم اتجاهات قوانين التجارة العربية، بشأن شروط تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص إلى قسمين على الشكل التالي:

أولاً: قوانين لم تنظم مسألة شرط تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

يندرج تحت هذه القسم كل من قانون التجارة السوري، والأردني، حيث أن هذين القانونين لم يتطرقا إلى شروط الحد من المسؤولية ضمن نصوصهما، وهذا الوضع يجعل مجال الاختلاف واسع، لعدم اتخاذ موقف صريح بشأن تلك الشروط، وهذا يعتبر نقص في التشريع تستوجب الضرورة تلافيه.

وعليه فإن هذا الاتجاه لا يضحى بصحته، في وقت بدأت فيه التشريعات بتوفير حماية كافية لضمان سلامة الانسان، فمنعت كل اتفاق يمس حياة وسلامة المسافر¹.

ثانياً: قوانين نظمت مسألة شرط تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

يمثل هذا القسم، كل من قانون التجارة العراقي، والكويتي، والتونسي، والليبي، وقانون الموجبات والعقود اللبناني، هذه القوانين قد اتخذت موقفاً صريحاً بشأن اتفاقات تحديد المسؤولية، فأبطلت الشروط التي يدرجها الناقل إذا كانت منصبة على الأضرار الجسمانية، بينما أجازت تلك الناشئة عن الأضرار غير البدنية، كتلك التي تحصل بسبب التأخير، أو هلاك أو تلف الأمتعة، ولكن بشروط، بأن يكون مكتوباً، ويعلم به المسافر، وألا يصدر عن غش أو خطأ جسيم من الناقل.

هذا القسم من التشريعات امتاز عن سابقه بأن المشرعين فيه، قد حرّموا على الناقل ادراج شروط تحديد المسؤولية التي تنصب على الأضرار البدنية للراكب، وتعتبر هذه الشروط باطلة،

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 225.

سواء كان واردة عن أفعال الناقل أو أفعال تابعيه، ومهما كانت تلك الأفعال يسيرة أو ناتجة عن غش أو خطأ جسيم، وهذا موقف سليم لا شائبة فيه¹.

الفرع الثاني:

موقف التشريع الجزائري من شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص في الحقيقة المشرع الجزائري أخرج سلامة الانسان من الاتفاقات الخاصة، ونص في المادة 65 من ق.ت.ج بأنه " يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين".

كما نصت المادة 66 من ق.ت.ج على أنه " يجوز للناقل استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل مطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، وفيما عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدميه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار الغير بدنية الحاصلة للمسافرين".

بالتالي هناك نوعين من الأضرار والتي على أساسها يحكم ببطلان أو صحة تلك الشروط أو الاتفاقات²، نتناول كل منها في فقرة خاصة على الشكل التالي:

الفقرة الأولى:

بالنسبة للأضرار الجسمانية

بالرجوع إلى نص المادة 65 من ق.ت.ج فإنه لا يجوز إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالمسافر، ويدخل في إطار الإعفاء الجزئي تحديد المسؤولية، ومنه أخرج المشرع الجزائري سلامة الإنسان وكيانه الشخصي من الاتفاقات الخاصة.

لذلك يقع باطلا كل اتفاق بين الناقل والمسافر بشأن تحديد المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالسلامة الجسدية، واعتبر المشرع الجزائري أحكام المادة 65 من ق.ت.ج من النظام العام وكل اتفاق مخالف لها يكون عديم الأثر وباطل طبقا لنص المادة 77 من ق.ت.ج³.

على هذا الأساس يكون المشرع الجزائري قد سدّ باب الخلاف والجدل في شأن تأصيل مدى صحة اتفاقات تحديد المسؤولية الواردة بشأن السلامة الجسدية للمسافر برا.

¹عادل علي المقدادي، نفس المرجع، ص 228.

²براسي محمد، المرجع السابق، ص 167.

³براسي محمد، نفس المرجع، ص 168.

هذا الموقف سببه التأصيل القانوني لنص المادة 62 من ق.ت.ج، والتي أوجبت على الناقل البري للأشخاص أن يضمن أثناء فترة النقل سلامة المسافر وتوصيله إلى جهته المقصودة وفي حدود الوقت المعين بالعقد.

الفقرة الثانية:

بالنسبة للأضرار غير الجسمانية

الأضرار غير الجسمانية التي يتعرض لها المسافر أثناء سفره في الغالب الأعم تمس أمتعته، هذه الأمتعة قد تكون مسجلة فلها حكم خاص بها (أولاً)، وقد تكون غير مسجلة وهي الأخرى لها حكم خاص (ثانياً)، نتناول كل منهما على حدى.

أولاً: الأمتعة المسجلة

طبقاً لنص المادة 66 من ق.ت.ج فإنه يجوز وضع شرط معفي كلية أو جزئياً عن الأضرار الغير بدنية التي قد تصيب المسافرين، وبدورها أحالت المادة 68 من ق.ت.ج بخصوص الأحكام التي تخضع لها الأمتعة المسجلة للمسافر إلى القواعد المطبقة على نقل الأشياء، ومن بينها المادة 52 من ق.ت.ج والتي تعتبر شرط الإعفاء عن الهلاك أو التلف كلية من المسؤولية باطل، بخلاف شرط التخفيف أي تحديد المسؤولية فهو جائز ما لم يرتكب الناقل غش أو خطأ جسيم منه أو من قبل أحد مستخدميها، وألا يكون التعويض المحدد سلفاً وهمياً.

إلا أنه بالرجوع إلى المادة 52 من ق.ت.ج فإنها لم تضع حد أقصى للتعويض بل تركت ذلك للناقل¹، على أنه إذا قام المسافر بالتصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة المتضررة، فإن المرسل يحصل على التعويض الكامل ولو وجد شرط مخفف، وهذا التصريح يجب أن يكون عند الشحن ويكتب التصريح على سند النقل، فالتصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة أو الأمتعة المسجلة يؤدي إلى عدم إعمال الشرط المحدد للمسؤولية².

¹ A. zahi, op cit, p 247.

² أكدت هذا الموقف المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 16 مارس 1983 بقولها (إن البضاعة غير المصرح بقيمتها وبالتالي فإن التعويض عن الفقد لا يكون على أساس المادة 178 من القانون المدني وإنما وفق دفتر شروط الشركة الذي حدد التعويض ب 60 دج عن كل كيلوغرام واحد من البضاعة).

ثانيا: الأمتعة غير المسجلة

يقصد بها تلك الأمتعة التي يرخص للمسافر أن يحتفظ بها معه أثناء النقل، ولقد نصت على ذلك المادة 67 من ق.ت.ج على أنه " ليس للناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر، وبذلك فإن مسؤولية الناقل عنها مسؤولية تقصيرية وليست عقدية، والحكم نفسه بالنسبة لمسألة الحد الأقصى للتعويض حالة هلاكها فإن المشرع الجزائري لم ينظم حق الناقل البري في الاستفادة من حد أعلى للمسؤولية بموجب القانون.

الفقرة الثالثة:

الأضرار المترتبة عن التأخير

طبقا لنص المادة 66 من ق.ت.ج فإن تحديد المسؤولية عن التأخير، كالتأخر عن موعد الامتحان أو ضياع صفقة تجارية، فإن شرط تحديد المسؤولية جائز وهو يتفق مع نص المادة 52 من ق.ت.ج والتي تحيل بدورها إلى المادة 68 من نفس القانون.

نفس الحكم فإن المشرع الجزائري لم ينظم حق الناقل البري في الاستفادة من حد أقصى للتعويض بموجب نص القانون، وبالتالي تخضع لأحكام المادة 182 من ق.م.ج والتي تنص على أنه "إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد أو القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب".

الفرع الثالث:

التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص ضمن اتفاقية COTIF – CIV

إن الحديث عن التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري في ظل اتفاقية COTIF-CIV يجرنا إلى البحث عما إذا كانت الاتفاقية السابقة الذكر قد تضمنت نصوصها ما يسمح بهذا التحديد أم لا وهو ما نوضحه فيما يلي:

بالرجوع إلى نصوص مواد الاتفاقية الدولية للنقل البري للأشخاص عبر السكك الحديدية COTIF-CIV، فإنها لم تتضمن أحكاما تتعلق بجواز اتفاق الناقل والمسافر على حدود اتفاقية فيما يتعلق بالأضرار التي قد تقع أثناء تنفيذ عملية النقل، مما يستفاد معه أن الاتفاقية قد وضعت حدود قانونية فيما يتعلق بهذا النوع من النقل والمسؤولية.

الخاتمة

من خلال دراستنا لموضوع إعفاء الناقل البري من المسؤولية وتحديدتها سواء كان النقل داخليا أو دوليا انتهينا إلى جملة من النتائج يمكن حصرها فيما يلي:

جوهر عقد النقل البري هو تغيير المكان بالنسبة للشخص أو بالنسبة للشيء وبالتالي فالمنقولات هي التي تكون محلا للنقل، والنقل البري لما له من أهمية خاصة في العديد من الجوانب القانونية والاقتصادية والاجتماعية والإنسانية إضافة إلى طابعه الدولي قد أثر كثيرا في قواعد المسؤولية المدنية، خاصة فيما يتعلق بالنقل الأشخاص وظهور مبدأ الالتزام بضمان السلامة على خلاف عقد نقل البضائع الذي بقي مستقرا كما كان عليه ما عدى بعض المدخلات الجديدة منها التحديد القانوني للمسؤولية.

أن مسؤولية الناقل البري تختلف من حيث الأساس والطبيعة بحسب موضوع النقل، فإذا كنا بصدد نقل بري للبضائع فإن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وذلك بإيصال البضاعة إلى المكان والوقت المتفق أو المتعارف عليه، وبالتالي خطأه يكون مفترضا ولا يمكنه أن يدحض هذا الافتراض أو أن ينفي هذه القرينة إلا بإثبات السبب الأجنبي، وبالتالي إذا أراد التحرر من هذه المسؤولية يقع على عاتقه عبء الإثبات، وما على المرسل أو المرسل إليه إلا إثبات أن البضاعة سلمت للناقل وأنها هلكت أو تلفت وقت نقلها من قبله، أو تأخر عن توصيلها في الوقت المحدد وأن هذا التأخر تسبب في ضرر، ذلك أنه من غير المستساغ أن يظل الناقل ملزما في كل الظروف وكل الأحوال بتحقيق نتيجة، وهو الحكم الذي تضمنته أحكام المادة 48 من ق.ت.ج، أما بالرجوع إلى اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR المبرمة سنة 1956 (Convention de Berne Genève relative aux transport integration ferocities)، وكذا الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية ل 09 ماي 1980 COTIF – CIM Convention de Genève relative aux transport routers integration de marchandises) فإنه لم ترد عبارة القوة القاهرة كسبب قانوني معفي من المسؤولية وإنما كان الحديث عن ظروف لم يستطع الناقل تجنبها ولم يستطع إلغاء نتائجها، ومن ثم يتضح أنه تم الأخذ بعنصر استحالة الدفع فقط دون اشتراط عدم التوقع وخارجية السبب.

من جهة أخرى يلاحظ أن إرادة الأطراف تلعب دورا كبيرا في مجال العقود التجارية اعمالا لمبدأي الحرية التعاقدية وحرية التجارة، لذا كثيرا ما يلاحظ في نصوص قانون التجارة إفساح دائرة واسعة لاتفاق الأطراف، بحيث لا يعمل بالنص القانوني إلا اذا وجد اتفاق على ما يخالفه،

إلا في حالة ما إذا كان النص آمرا، ومن مظاهر هذه الحرية التعاقدية في مجال عقد نقل البضائع جواز الاتفاق على مواعيد النقل والأجرة والطرف الملزم بالشحن أو بالتفريغ، إلا أنه لا يخفى من ناحية أخرى أن ترك الأمر لمحض إرادة المتعاقدين لا يكون مقبولا إذا ما استشعر الشارع اضطراب الطرف الضعيف في العقد الخضوع للطرف القوي كما في العلاقة بين المرسل والناقل، إذ لا يمكن القول في كل الأحوال بأن عقد النقل ينشأ بإرادتين حرتين ومتساويتين نظرا لتبوء الناقل مركزا اقتصاديا قويا يسمح له بفرض شروطه على المرسل عادة، الأمر الذي يجعل هذا العقد عقد إذعان غالبا.

أما في ما يخص تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع، قد عرفنا أن مسؤوليته التعاقدية ثقيلة مما دفع بالناقلين إما التخلص من هذه المسؤولية عن طريق شروط الإعفاء من المسؤولية كما بينها سابقا، وإما محاولة تحديد مسؤولياتهم عن الضرر- إذا لم يكن الإعفاء من المسؤولية وفقا للقانون- وذلك عن طريق تضمين العقد شروطا تحدد مسؤوليتهم عن الضرر بمبالغ معينة يتفق عليها في العقد، ما عدى حالة الخطأ العمدي أو الجسيم، وهو الحكم الذي تضمنته المادة 52 والمادة 59 من ق.ت.ج، ويتفق الرأي على أن مثل هذه الشروط صحيحة تطبيقا للمبادئ العامة على اعتبار أنها من قبل الشرط الجزائي، وترتبا على ذلك تنطبق على شروط التحديد أحكام التعويض الاتفاقي، أي أنه لا يكون التعويض مستحقا إلا إذا أثبت الناقل أن الدائن لم يلحقه أي ضرر، ويجوز للقاضي أن يخفض التعويض إذا أثبت الناقل أن التعويض مبالغ فيه إلى درجة كبيرة، أو أن الالتزام الأصلي قد نُفِدَ جزء منه، كذلك إذا تم العقد بطريق الإذعان وكان قد تضمن شروطا تعسفية أن يُعَدَّلَ هذه الشروط أو يُعْفَى الطرف المدعن منها وفقا لما تقضي به مبادئ العدالة، إلا أنه قد يكون باطلا إذا تم تحديد التعويض بمبالغ تافهة يؤدي إلى إعفاء الناقل البري من المسؤولية بطريقة غير مباشرة، كما يحرم الناقل من تحديد مسؤوليته ويلزم بتعويض الضرر كاملا سواء كان متوقعا وقت التعاقد أو لم يكن متوقعا إذا ارتكب غشا أو خطأ جسيما، وينطبق هذا الحكم في حالة وقوع الغش أو الخطأ الجسيم من تابعي الناقل ما لم يوجد شرط مخالف، وعلى النقيض من ذلك فإن الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل البري للبضائع وضعت حد أقصى للتعويض الواجب دفعه للمضرور في حالة إصابة البضائع بضرر أو التأخير في وصولها، مثلما قامت به اتفاقية النقل البري للبضائع عبر الطرق **CMR**، هذا تماشيا مع

التطور الذي عرفه عقد النقل البري الدولي للبضائع، وكذا الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية **CIM – COTIF**.

أما بخصوص مسؤولية الناقل البري للأشخاص فلقد مرت بتطورات قبل أن تستقر إلى ما هي عليه الآن، وهي على العكس من مسؤولية ناقل الأشياء ذلك أن القوانين القديمة كانت فيه الأشياء أكثر أهمية من الإنسان.

يقع على الناقل البري للأشخاص التزاما رئيسيا وهو نقل الراكب إلى الجهة المقصودة وفي الميعاد المحدد، وأن يضمن وصول المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، وهو التزام تعاقدي مصدره عقد النقل وليس إلتزاما تقصيريا، على أساس ذلك فإن مسؤولية الناقل اتجاه المسافر مسؤولية عقدية لا تقصيرية، وهو إلتزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية، لذلك تنعقد مسؤولية الناقل فورا ويكون مسؤولا عن تعويض المسافر أو ورثته في حالة إصابة المسافر أو وفاته، ولا يبرأ منها إلا إذا أثبت القوة القاهرة أو خطأ المسافر وهو ما تضمنته المادة 63 من ق.ت.ج.

أن مسؤولية الناقل البري للأشخاص تختلف باختلاف وسيلة النقل فإذا كنا بصدد نقل بري للأشخاص عبر الطرق، فإنه يجب اعمال قواعد ق.ت.ج لمعرفة حالات إمكانية الناقل دفع المسؤولية عن نفسه أو تحديدها، أما إذا كنا بصدد نقل بري للأشخاص عبر السكك الحديدية فإنه يجب الرجوع إلى أحكام القانون 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، هذا في حالة ما إذا كان النقل داخليا، أما إذا كان النقل السككي دولي فإنه يجب الرجوع إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي المعروفة ب **COTIF-CIV**.

كذلك أنه بعد صدور الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير 1974 والمتضمن الزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار الذي تبنى نظاما جديدا للتعويض يقوم على أساس فكرة الضمان ، قاضيا بذلك على النظام القديم للتعويض القائم على أساس الخطأ وفقا لمبادئ المسؤولية التقليدية، وتبنى بصورة واضحة نظام المخاطر، وعليه فالحق في التعويض لم يبق مرتبطا بأحكام المسؤولية المدنية كما حددها المشرع الجزائري في المواد من 124 إلى غاية المادة 140 من ق.م.ج.

زد على ذلك أنه بعد ظهور ما يعرف بمبدأ التأمين من المسؤولية في مجال الزامية التأمين عن السيارات، خرجت مسؤولية الناقل البري للأشخاص من دائرة المسؤولية المدنية القائمة على

أساس الخطأ إلى نظام المسؤولية الجماعية القائمة على أساس الضرر بدون خطأ، ومنه الخضوع للأمر رقم 15/74 وكذا المراسيم التطبيقية المتعلقة به.

أمام هذا كله الملاحظ لدينا أنه يقع لزاما على المشرع الجزائري إجراء بعض التعديلات على نصوص القانون التجاري، وكذا القانون رقم 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية في مجال النقل:

• في مجال النقل البري للبضائع الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يضع حد قانوني للتعويض حالة هلاك البضاعة أو تلفها، مما قد يدفع بالمرسل إلى اتباع طريق الخصومة القضائية العادية والتي تعبر إجراءاتها طويلة، فلا بد على المرسل أو الشاحن رفع دعوى قضائية لطلب تعيين خبير قضائي مختص لتقدير حساب تعويضات عن الهلاك أو التلف، وقد يتم اللجوء إلى خبرة ثانية وقد يصل الأمر إلى خبرة فاصلة للوصول أخيرا إلى مسعاه، وهو الحكم على الناقل بتعويض مناسب للبضائع الهالكة أو التالفة، هذه الإجراءات التي تعد طويلة وتتنافى مع مبادئ وأهداف التجارة التي تتسم بالسرعة، قد تدفع أحيانا بالمرسل أو الشاحن التخلي أصلا عن الخصومة القضائية التي قد تكلفه وقتا وجهدا ومصاريف قضائية تزيد خسارته على حسارة، فمن الأحسن القيام بإدخال تحديدات قانونية للمسؤولية حال هلك أو تلف البضاعة، كما هو الشأن في بعض النصوص المقارنة، أسوة بتحديد مسؤولية الناقل البحري، أخذ قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 الأردني، مبدأ تحديد الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البري.

• الملاحظ أن المادة 48 من ق.ت.ج نصت على أنه " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب إلى الناقل أو المرسل إليه"، هذه المادة ورد بها خطأ مادي بحيث ذكر " أو الخطأ المنسوب إلى الناقل" وبالرجوع إلى النص الفرنسي نجد نص على " soit à l'expéditeur, " أي " الخطأ المنسوب إلى المرسل" ويلاحظ أنه منذ 26 سبتمبر 1975 أي تاريخ صدور الأمر رقم 59/75 المنظم للتقنين التجاري الجزائري في الجريدة الرسمية عدد 101 بتاريخ 19 ديسمبر 1975 الصفحة 1310 لم يرقم المشرع الجزائري بمباشرة إعلان هذا التصحيح ضمن الجريدة الرسمية توازيا للأشكال.

• الملاحظ أنه لا يوجد في نصوص القانون التجاري الجزائري المتعلقة بعقد النقل الأشياء ما يدل على حق الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل الاستفادة من الحدود القانونية للمسؤولية بموجب القانون، إلا أن الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل البري للبضائع وضعت حد أقصى للتعويض الواجب دفعه للمضرور في حالة اصابة البضائع بضرر أو التأخير في وصولها، هذا تماشياً مع التطور الذي عرفه عقد النقل البري الدولي للبضائع، وبالتالي السعي إلى وضع تشريع وطني يتعلق بالحدود القانونية للمسؤولية في هذا الجانب.

• فيما يتعلق بالنقل البري للأشخاص عبر الطرق فإن إجبارية التأمين، وكذا نظرية المخاطر وإن كان لها دور فعال وجدي في التكفل بتحديد تعويض تلقائي لضحايا حوادث النقل في هذا المجال، على اعتبار أن التعويضات تقع على جانب شركات التأمين، فإنها من جهة أخرى دفعت بالمجتمع إلى تحمل أخطاء الناقلين وقهورهم وعدم مبالاقتهم بحجة أن لهم تأمين سيضمن تعويضات تلك الضحايا، خاصة مع عدم تفعيل شركات التأمين ممارسة حقها في دعاوى الرجوع على المتسببين في تلك الأضرار، ومنه إرجاع الحديث عن المسؤولية حال النقل البري للمسافرين إلى مجراها العادي.

• أن المشرع الجزائري لم ينص ضمن نصوص ق.ت.ج على فعل الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته اتجاه المسافر، وإنما اكتفت المادة 63 منه على القوة القاهرة وخطأ المسافر فقط.

• عدم الانسجام بين نصوص ق.ت.ج ونصوص ق.م.ج في اعتبار خطأ الغير كسبب معفي من المسؤولية، خاصة مع إعمال القاعدة الفقهية إن الخاص يقيد العام، فإن فعل الغير لا يمكن الاعتداد به في مجال النقل البري لدفع المسؤولية.

• عدم وجود نص قانوني خاص يحكم تعويضات الأضرار الجسمانية حال حوادث النقل بالسكك الحديدية، الأمر الذي يدفع القاضي إلى الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني لا سيما المادتين 131 و182 منه، مما يجعل من تقدير التعويض في هذه الحالة تقدير قضائي سواء تعلق الأمر بالمسؤولية العقدية أو التقصيرية لشركة النقل، فأمام هاته السلطة التقديرية فإن تعويضات تكون متفاوتة في حالات متشابهة في نفس نمط النقل، مما يجعل منها غير عادلة، فحبذا لو يتم النص على تحديد تعويضها تحديدها قانونياً كما هو الحال بالنسبة للنقل عبر الطرق.

بخصوص المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم، تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري في اعتماده على عبارة " تسببها " توحى بأنه مازال يعتمد على النظام التقليدي للمسؤولية المدنية في تعويض ضحايا حوادث المرور، وهو النظام القائم على مبدأ السببية، في حين أن المادة 8 من نفس الأمر قطع بها كل علاقة مع النظام القديم، لذا فإنه يقع لزاما على المشرع الجزائري تعديل المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 بما يتناسب وأساس التعويض الذي اعتمده لحماية ضحايا حوادث النقل البري عبر الطرق.

قائمة المراجع

* القرآن الكريم.

• باللغة العربية:

أولاً: الكتب العامة

1. إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقها وقضاء، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999.
2. أشرف رمضان عبد العال سلطان، انتقال تبعة الهلاك في عقد البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، 2010.
3. أكرم يا ملكي، القانون التجاري دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
4. إلياس ناصيف، العقود التجارية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2018.
5. بحوث ودراسات، اعداد فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاتفاقيات الدولية والإقليمية للنقل البري ودورها في تذليل معوقات التجارة العربية البينية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2003.
6. جلال وفاء البدري محمد، المبادئ العامة في القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
7. حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، الطبعة الأولى، مكتبة الصفار، 1990.
8. راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
9. زكي محمود جمال الدين، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مطبعة جامعة القاهرة، 1990.
10. سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، الجزء الثاني، الالتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة السابعة، نادي القضاة، القاهرة، 2017.

11. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
12. سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الالزامي عليها، دراسة مقارنة، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2005.
13. سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2009.
14. سهير مصطفى قضماني، خطأ المتضرر وأثره في المسؤولية التقصيرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015.
15. سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2009.
16. عاطف النقيب، نظرية المسؤولية عن الأشياء، منشورات عويدات، 1980.
17. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، الطبعة الثالثة الجديدة، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008.
18. عبد الفتاح مراد، المقارنة بين قانون التجارة الجديد والتشريعات السابقة عليه، شركة الجلال للطباعة، الإسكندرية، 2012.
19. عبد الفضيل محمد أحمد، البيوع التجارية - الرهن التجاري - عقد السمسرة - عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، 2017.
20. عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010.
21. عبد المعين لطفي جمعة، موسوعة القضاء في المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الكتاب الثاني، دار عالم الكتب، القاهرة سنة 1979.
22. عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
23. علي البارودي، القانون التجاري، العقود وعمليات البنوك التجارية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1991.
24. علي البارودي، عقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المصارف الإسكندرية، 1995.

25. علي البارودي، محمد فريد العريبي، القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة، 2004.
26. علي علي سليمان، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
27. علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، الطبعة الثالثة، موفم للنشر، 2013.
28. عماد الشريبي، القانون التجاري الجديد لسنة 1999، نظام البنوك - نظام الشركات - عقد النقل، دار الكتب القانونية، مصر، 2002.
29. عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، دون سنة نشر.
30. فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط، الأوجه القانونية والتجارية، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية 1996.
31. فيليب ديلبيك، ميشال جرمان، المطول في القانون التجاري، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت. 2008.
32. محمد السيد الفقي، العقود التجارية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011.
33. محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
34. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، الاتفاقيات والمعاهدات الدولية للنقل البري، الجزء الرابع، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، بيروت 2012.
35. مدحت محمد محمود عبد العال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بين المذهبين الشخصي والموضوعي دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2010.
36. مراد قجالي، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية في التشريعات الخاصة، دار الخلدونية، 2017.
37. مرقص سليمان، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الأول، المجلد الأول، الالتزامات، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخامسة، 1992.
38. مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.

39. مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017.
40. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، العقود التجارية مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016.
41. منير علي هليل، مبادئ القانون التجاري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2012.
42. هنري كايبتان، فرنسوا تيري، ايف لاكيت، القرارات الكبرى في القضاء المدني، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 2015.
43. هيثم فالح شيهاب، ضمان ضرر الموت وأحكامه في القوانين المدنية والتطبيقات القضائية المقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2010.
44. وضاح غسان عبد القادر محمد، الالتزام بسلامة المتعاقد الجسدية وتطبيقاته في بعض العقود، الطبعة الأولى، المركز العربي للنشر والتوزيع القاهرة، 2019.
45. يحي أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف الإسكندرية، دون سنة نشر.
46. يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر، 2014.
- ثانيا: الكتب المتخصصة**
1. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دراسة للالتزام بالسلامة، دار النهضة العربية، بيروت، 1980.
2. عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1997.
3. عدلي أمير خالد، عقد النقل البري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
4. محمد الشريف عبد الرحمان أحمد عبد الرحمان، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.

5. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري - النقل البري - النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2015.
6. مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، 2003.
7. هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2014.

ثالثاً: الأطروحات والمذكرات

- أطروحات الدكتوراه

1. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، دراسة تحليلية لنظرية السبب الأجنبي في الفقه والقضاء المصري والفرنسي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 1975.
2. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2011-2012.
3. بلغازي نور الدين، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2018/2019.
4. دمانة محمد، دفع المسؤولية للناقل، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2010/2011.
5. العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2009 / 2010.
6. قماز ليلي الدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2013/2014.
7. محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2007/2008.

8. مرقص سليمان، نظرية دفع المسؤولية المدنية للحوادث الفجائي والقوة القاهرة، فعل الدائن وفعل المصاب، فعل الأجنبي، دراسة مقارنة في المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية في القانونين الفرنسي والمصري، أطروحة دكتوراه في القانون المدني، القاهرة، دون سنة نشر.

– مذكرات الماجستير

1. أحمد سليم فريز نصره، الشرط المعدل للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، جامعة النجاح الوطنية نابلس فلسطين، 2006.
2. أعراب بلقاسم، شروط الإعفاء من المسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، سنة 1984.
3. أنس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير في السياسة الشرعية، المعهد العالي للقضاء، المملكة العربية السعودية، 1433/1434 هجري.
4. باعزیز أحمد. الطب الشرعي ودوره في الإثبات الجنائي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، تلمسان، 2010/2011.
5. براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، 2003-2004.
6. خليفي مريم، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مذكرة ماجستير قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2003/2004.
7. زرقط سفيان، عقد النقل البري في التشريع الجزائري عقد نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2009/2010.
8. زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة بلقايد، وهران، 2012/2013.
9. زروتي الطيب، دفع المسؤولية العقدية بالقوة القاهرة، مذكرة ماجستير، 1978.
10. سمية بولحية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أم البواقي، 2010/2011.

11. شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، 2004 / 2005.
12. عبد الستار التليلي، الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة لنيل شهادة الدراسات العليا، جامعة الجزائر، 1974.
13. محمد الهامل جيرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر العاصمة، 2014.
14. ناصر متعب بنيه الخريجنج، الاتفاق على الإعفاء من التعويض في القانون المدني الكويتي، دراسة مقارنة مع القانون الأردني، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2010.

رابعاً: المقالات

1. إبراهيم جعلاب، التزام شركة التأمين بتأمين ضحايا حوادث المرور، دراسة بين تدخل المشرع واجتهادات القضاء، مجلة التواصل، العدد الثاني وثلاثون 2012، جامعة عنابة، الجزائر.
2. أحمد الشافعي، حساب العجز الإجمالي عن تعدد العاهات، تعليق على القرار الصادر بتاريخ 2002/04/23 ملف رقم 270605 غرفة الجرح والمخالفات القسم الرابع، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2004.
3. بوعزة ديدن، شرط الإعفاء من المسؤولية وتأمين المسؤولية، مقال منشور مجلة دراسات قانونية، مجلة سادسة، مخبر القانون الخاص الأساسي كلية الحقوق تلمسان، العدد الأول ديسمبر 2004.
4. بوغرارة صالح، انتشار فيروس كورونا سبب أجنبي لدفع المسؤولية " بين نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة "، حوليات جامعة الجزائر، المجلد الرابع والثلاثون، عدد خاص القانون وجائحة كوفيد 19.
5. بوقادة عبد الكريم، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، العدد الرابع، 2016.

6. حبيب الرحمان على أحمد نائف، مسؤولية الناقل البري عن الاخلال بضمان سلامة الراكب أو المسافر في الحوادث المفاجئة في القانون اليمني والمصري، دراسة مقارنة، مجلة الأندلس للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد الثامن والعشرون مجلد، يناير - مارس 2020.
7. حساين سامية، بوعجاجة منال، التزام الناقل بالسلامة في مجال نقل الأشخاص بالمجان، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد العاشر، العدد الثالث، 2019.
8. حفيظ عاشور، تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القاضي الجزائري، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1995.
9. راضية مشري، التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور، قراءة نقدية للنصوص القانونية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد السابع، العدد الثالث، 2019.
10. زرقط سفيان، لحاق عيسى، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص البري، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد الرابع، 2018.
11. زرهوني بطاش زوليخة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حوادث المرور، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2011.
12. زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول 2013.
13. سناء مرمرية، تداعيات فيروس كورونا (كوفيد 19) على النقل الجوي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد الثامن والخمسون، العدد الثاني، 2021.
14. شعباني نوال زوجة حنين، ضمان سلامة المستهلك لخدمة النقل البري عبر الطرقات، مجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 13، العدد الثاني، 2018.
15. شيخ سناء، المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014.
16. عبد الحليم بن مشري، المقتضيات الجزائية لمواجهة المسافر الخفي في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، المجلد السابع والخمسون، العدد الأول، 2020.
17. عبد السلام عيشور، يونس بدر الدين، الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد الثاني والثلاثون، العدد الثاني، 2021.

18. عبد الله محمد يحيى حسن العلفي، سريان مسؤولية الناقل البري للأشخاص من حيث الزمان، المجلة القانونية، جامعة القاهرة، كلية الحقوق (فرع الخرطوم)، المجلد السادس، العدد الثاني، 2019.

19. الغوتي بن ملح، نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري، المجلة القضائية، العدد الأول، 1991.

20. فتيحة يوسف، الأحكام الخاصة للإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات، مجلة دراسات قانونية، عدد 2 ديسمبر 2005، كلية الحقوق تلمسان.

21. مراد بن طباق، ترجمة بوخلخال علي، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الرابع، 1991.

22. ميلود ذبيح، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، الإيجابيات والاختلالات، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد التاسع، 2013.

خامسا: المحاضرات:

1. محمد المالقي، محاضرات في شرح القانون المدني التونسي، الجزء الأول، دون سنة نشر.
2. محمد حامد، محاضرات في مقياس التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ألفت على طلبة ماستر 2 (فرع التأمينات)، جامعة الجزائر 1، 2014/2013.

سادسا: النصوص القانونية:

أ: الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية:

1. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في 24 ماي 1980.
2. الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (COTIF-CIM)، الموقع عليها في مدينة برن، 1970.
3. الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية COTIF-CIM بتاريخ 09 ماي 1980.
4. الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) والمبرمة في برن يوم 9 مايو 1980 وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما.
5. اتفاقية النقل البري على المستوى العربي والمحرة في اللجنة العربية بالقاهرة في 24 ربيع أول عام 1397 الموافق 14 مارس سنة 1977 والتي وقعت عليها كافة دول جامعة الدول العربية.

6. بروتوكول 03 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) والمؤرخة في 09 مايو 1980.
 7. القواعد الموحدة لاتفاقية COTIF-CIV بصيغتها المعدلة سنة 1999، الخاصة بالنقل البري الدولي للأشخاص عبر السكك الحديدية.
 8. المعاهدة الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر جنيف (CMR) لسنة 1956.
- ب: النصوص القانونية الوطنية:
- القوانين والأوامر:
1. الدستور الجزائري الصادر بتاريخ 2020/12/30، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد الثاني والثمانون، 2020.
 2. الأمر المؤرخ في 28 شوال 1324 الموافق 15 ديسمبر 1906 المتضمن مجلة الالتزام والعقود التونسي، المعاد تنظيمها وفقا للقانون عدد 87 سنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005.
 3. القانون رقم 412/63 المؤرخ في 1963/10/24 والملغى بموجب القانون رقم 06/98 المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل والمتمم ج ر عدد 48.
 4. الأمر رقم 35/72 المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1392 الموافق 27 يوليو سنة 1972، ج ر عدد 84 السنة التاسعة، سنة 1972 والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (COTIF -CIM)، والموقع عليها في مدينة برن سنة 1970، ج ر العدد 84 السنة التاسعة، الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر 1972.
 5. الأمر رقم 36/72 المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1392 الموافق 27 يوليو سنة 1972، ج ر العدد 84 السنة التاسعة، سنة 1972 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (COTIF -CIM)، والموقع عليها في مدينة برن سنة 1970.
 6. الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/20 والمتضمن الزامية التأمين عن السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، ج ر العدد 15 السنة الحادي عشرة، الصادرة بتاريخ 1974/02/19.
 7. الأمر رقم 59-75 المؤرخ 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر العدد 101 سنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/22 مؤرخ في 4 شوال عام 1443 الموافق 5 ماي سنة 2022، ج ر عدد 32 بتاريخ 2022/05/14، ص 12.

8. الأمر رقم 71/75 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1395 الموافق 1975/11/12 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بنقل السلع عبر الطرق (سات) لقاء مقابل بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية مالي الموقع عليها بباماكو في 20 يونيو سنة 1975، ج ر العدد 99 سنة 1975.
9. القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1980 يعطل ويتمم الأمر رقم 15/74 الصادر في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر العدد 29، السنة الخامسة والعشرون.
10. القانون رقم 11/90 مؤرخ في 26 رمضان عام 1410 الموافق 21 أبريل سنة 1990، ج ر العدد 17 السنة السابعة والعشرون.
11. القانون رقم 35/90 المؤرخ في 25/12/1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر العدد 56.
12. الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات الصادر في 25/01/1995، ج ر العدد 13، سنة 1995.
13. القانون رقم 04/06 المؤرخ في 20/02/2006، المعدل والمتمم للأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات، ج ر العدد 15، سنة 2006.
14. القانون رقم 07/05 مؤرخ في 19 ربيع أول عام 1426 الموافق 28 أبريل سنة 2005، يتعلق بالحروقات، ج ر العدد 50 سنة 2005.
15. القانون رقم 03/09 مؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الفش المعدل والمتمم، ج ر العدد 15 سنة 2009.
16. القانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت سنة 2001 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر العدد 44 لسنة 2001.
17. القانون رقم 09/11 المؤرخ في 03 رجب عام 1432 الموافق 5 يونيو سنة 2011، ج ر العدد 32 لسنة 2011.
- قوانين البلدان العربية:
1. القانون رقم 17 لسنة 1999 المتضمن قانون التجارة المصري الجديد.

2. القانون رقم 21 لسنة 2006 والمعدل بالقانون رقم 14 سنة 2012 المتضمن قانون نقل البضائع على الطرق الأردني.
 3. ظهير 9 رمضان 1331 الموافق 12 أوت 1913، المتضمن قانون الالتزامات والعقود المغربي المعدل والمتمم بصحيفة 11 يناير 2021.
- المراسيم:
1. المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 16/02/1980 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 الصادر في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر العدد الثامن، السنة السابعة عشرة، الصادرة بتاريخ 19/02/1980.
 2. المرسوم رقم 35/80 المؤرخ في 16/02/1980 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 15/74 الصادر في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر العدد الثامن، السنة السابعة عشرة، الصادرة بتاريخ 19/02/1980.
 3. المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 16/02/1980 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 15/74 الصادر في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر العدد الثامن، السنة السابعة عشرة، الصادرة بتاريخ 19/02/1980.
 4. المرسوم رقم 37/80 المؤرخ في 16/02/1980 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادتين 32- و34 من الأمر رقم 15/74 الصادر في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار. ج ر العدد الثامن، السنة السابعة عشرة، الصادرة بتاريخ 19/02/1980.
 5. المرسوم الرئاسي رقم 421/90 المؤرخ في 05 جمادى الثانية عام 1411 الموافق 22/12/1990 يتضمن المصادقة على الاتفاقية بين دول اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور الموقعة في الجزائر بتاريخ أول محرم عام 1411 الموافق 23 يوليو 1990، ج ر العدد 06 سنة 1991.

6. المرسوم التنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 المتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي، الجريدة الرسمية الجزائرية العدد 54 سنة 1990.
7. المرسوم الرئاسي رقم 264/91 المؤرخ في 29 محرم عام 1412 الموافق 10 غشت سنة 1991، ج ر عدد 38 السنة الثامنة والعشرون المتضمن مصادقة الجزائر مع التحفظ على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) والمبرمة في برن يوم 9 مايو سنة 1980 وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما.
8. المرسوم التنفيذي رقم 348/93 مؤرخ في 14 رجب عام 1414 الموافق 28 ديسمبر سنة 1993 يحدد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله، ج ر العدد 87 سنة 1993.
9. المرسوم رئاسي رقم 167/96 المؤرخ في 25 ذي الحجة عام 1416 الموافق 13 مايو سنة 1996 يتضمن التصديق على اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية مصر العربية الموقعة في الجزائر بتاريخ 1996/10/23، ج ر العدد 30 لسنة 1996.
10. المرسوم الرئاسي رقم 01 - 433 المؤرخ في 26 ديسمبر 1999، ج ر العدد 82 سنة 2001 المتضمن مصادقة الجزائر على بروتوكول 03 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) والمؤرخة في 09 مايو 1980.
11. المرسوم رئاسي رقم 387/02 المؤرخ في 20 رمضان عام 1423 الموافق 2002/11/25 يتضمن التصديق على اتفاقية نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والجمهورية التونسية الموقعة بالجزائر في 06 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 17 يونيو سنة 2001، ج ر العدد 77 سنة 2002.
12. المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 15 صفر عام 1425 الموافق 5 أبريل 2004، يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانون الأساسي، ج ر العدد 21 سنة 2004.

13. المرسوم التنفيذي رقم 220/07 المؤرخ في 29 جمادى الثانية عام 1428 الموافق 14 يوليو 2007 يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم، ج ر العدد 46 سنة 2007.

14. المرسوم التنفيذي رقم 69/20 مؤرخ في 26 رجب 1441 الموافق 21 مارس 2020 يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد19) ومكافحته، ج ر العدد 15 سنة 2020.

15. المرسوم التنفيذي رقم 145/20 مؤرخ في 15 شوال عام 1441 الموافق 7 يونيو 2020، يتضمن تعديل نظام الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد 19) ومكافحته، ج ر العدد 34 سنة 2020.

16. المرسوم الرئاسي رقم 137/21 مؤرخ في 24 شعبان عام 1442 الموافق 7 أبريل سنة 2021، يحدد الأجر الوطني المضمون، ج ر العدد 28 سنة 2021.

سابعا: المجلة القضائية الجزائرية:

1. المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1989.
2. المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1989.
3. المجلة القضائية، العدد الثالث، سنة 1993.
4. المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1995.
5. المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2003.
6. المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1999.
7. المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2011.
8. مجلة المحكمة العليا العدد الأول، سنة 2012.
9. مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، سنة 2012.
10. مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2013.
11. مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، سنة 2013.
12. مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2016.
13. مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2017.

ثامنا: قرارات المحكمة العليا الجزائرية:

1. قرار المحكمة العليا بتاريخ 20 جانفي 1982، ملف رقم 21286، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1989.
2. قرار المحكمة العليا بتاريخ 30 مارس 1983، ملف رقم 27429 المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1989.
3. قرار المحكمة العليا بتاريخ 1990/05/28 ملف رقم 71733، المجلة القضائية، العدد الثالث، سنة 1993.
4. قرار المحكمة العليا بتاريخ 1992/12/02 ملف رقم 94034 المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1995.
5. قرار المحكمة العليا بتاريخ 1992/02/16 ملف رقم 196300، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1999.
6. قرار المحكمة العليا، بتاريخ 2001/09/04، ملف رقم 260516، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني سنة 2004.
7. قرار عن المحكمة العليا بتاريخ 2002/02/06 ملف رقم 257704، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2003.
8. قرار المحكمة العليا بتاريخ 2009/04/15 ملف رقم 478174، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، سنة 2009.
9. قرار عن المحكمة العليا بتاريخ 2011/10/20 ملف رقم 688491، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2011.
10. قرار المحكمة العليا بتاريخ 2011/11/24 ملف رقم 640181، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2013.
11. قرار المحكمة العليا بتاريخ 2012/01/19 ملف رقم 724804، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2012.
12. قرار المحكمة العليا بتاريخ 2012/01/19 ملف رقم 733363، مجلة المحكمة العليا العدد الأول سنة 2012.

13. قرار المحكمة العليا، بتاريخ 2013/05/16، ملف رقم 0879889، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، سنة 2013.

14. قرار المحكمة العليا بتاريخ 2017/01/19 ملف رقم 1093187، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2017.

تاسعا: نقض مدني فرنسي:

1. نقض مدني فرنسي 1-7. 1857 دالوز 1857 ص 307.
2. حكم محكمة النقض الفرنسية الغرفة المدنية قرارها الصادر بتاريخ 2002/04/03.
3. محكمة النقض الفرنسية في 26 نوفمبر 1914، منشور في دالوز 1916.
4. قرار مدني محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 27 آذار 1928.
5. حكم محكمة استئناف روان الفرنسية بتاريخ 16 ديسمبر 1960.

عاشرا: مواقع الكترونية:

1. www.dalloz.fr
2. www.asjp.dz
3. www.portail.gov.dz
4. www.cc.gov.eg/legislation
5. www.legifrance.gouv.fr
6. www.actu-juridique.fr

• باللغة الفرنسية:

A : Loi français

1. Code commerce France, ord, n2021/1192 du 15 sept 2021, en vigueur le 1 janv. 2022.

1 : Ouvrages Généraux :

1. Chabas F. " Force majeure " Rép. Dalloz, droit civil, 1985.
2. Le Tourneau Ph. " La responsabilité civile " Dalloz 3è Ed. 1982.
3. René Rodière, traité général de droit maritime, tome 3, Dalloz, paris année 1997.
4. Ripert(g) : traité élémentaire de droit commercial, 4 éditions, par ; Durand et roblot, tome 2 L.G.D.J, PARIS.1961.

B : Ouvrages spéciaux :

1. Barthélémy Mercadet, droit des transports terrestres et aériens, Edition delta, Dalloz, 1996.
2. Isabelle Bon-Garcin, droit des transports, 2 éditions, Dalloz, 2018.

3. Josserand (L), les transports, 2 Edition, Dalloz, 1926.
4. Rene Rodier, transport terrestres et aériens paris, 1969.
5. ZAHl, droit des transports, tome 1, office des publications universitaires, 1991, Alger.

C : Articles :

1. Jean Lefebre, l'exonération de la responsabilité de la SNCF en matière de préjudice corporel en raison de la faute de la victime. Revirement de jurisprudence, enseignement aux universités de Toulouse et d'Angers, publié le 27/05/2020.
2. Khiar Ghenima Lahlou et autres. L'émergence d'un nouveau droit de l'indemnisation des dommages corporels (Un livre commun entre l'université d'ALger1 et l'université PAU). Sous-direction de L'information et l'enseignement supérieur. Algérie. 2012.
3. Nicolas Bonnardel, la faute simple du voyageur exonéré le transporteur ferroviaire de sa responsabilité contractuelle : retour au droit commun par le droit européen, Ater a l'université Panthéon-Assas (paris 2), publié le 03/04/2020.

D : Cassation cour français :

1. Cour de cassation-chambre commerciale, 28 avril 1982, n 80-15-201
2. Cass. 1^{re} civ., 11 déc. 2019, n° 18-13840, PB

الفهرس

1 مقدمة

الباب الأول: دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع وتحديدها في القانون الجزائري وعلى ضوء

17 الاتفاقيات الدولية

19 الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع وحالات تحققها

20 المبحث الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع

20 المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع وإثباتها

20 الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع

21 الفقرة الأولى: الخطأ المفترض

23 الفقرة الثانية: المسؤولية المفترضة

23 الفقرة الثالثة: تقييم النظريتين

24 الفرع الثاني: إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع

26 الفقرة الأولى: انعقاد مسؤولية الناقل دون الحاجة لإثبات الخطأ

28 الفقرة الثانية: حالات خاصة تحتاج لإثبات الخطأ

29 المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع

29 الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع

30 الفقرة الأولى: وقت بداية مسؤولية الناقل البري للبضائع

31 الفقرة الثانية: وقت نهاية مسؤولية الناقل البري للبضائع

31 أولا: حالة استلام المرسل إليه للبضائع محل عقد النقل

31 ثانيا: حالة ترك المرسل إليه البضاعة في حراسة الناقل بعد التسليم القانوني

32 ثالثا: حالة ما إذا كانت البضاعة مرسلة بشرط دفع الثمن عند الوصول

32 رابعا: حالة عدم حضور المرسل إليه في استلام البضاعة محل النقل

33 خامسا: حالة ما إذا صدر من الناقل أو من أحد تابعيه غش أو خطأ جسيم

34 الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع من حيث الأشخاص

34 الفقرة الأولى: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل البري للبضائع

35 أولا: ماهية عقد الوكالة بالعمولة للنقل

- أ: تعريف عقد الوكالة بالعمولة للنقل أو الوكيل بالعمولة للنقل 35
- ب: تمييز الوكيل بالعمولة للنقل عما يشابهه 36
- 1: تمييز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل 37
- 2: تمييز الوكيل بالعمولة للنقل عن الوكيل بالعمولة العادي 37
- ثانيا: آثار العقد ومسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل 37
- أ: آثار عقد الوكالة بالعمولة للنقل 37
- ب: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل 38
- 1: المسؤولية عن أعماله الشخصية 39
- 2: المسؤولية عن أفعال الناقل الذي عهد إليه بالنقل 39
- الفقرة الثانية: المسؤولية حالة النقل المتعاقب (transport successif) 40
- أولاً: مسؤولية الناقل الأول ووسائل دفعها 41
- ثانيا: مسؤولية الناقلين المتوسطين ووسائل دفعها 42
- ثالثاً: مسؤولية الناقل الأخير ووسائل دفعها 43
- المبحث الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع 44
- المطلب الأول: المسؤولية عن هلاك البضاعة وتلفها 45
- الفرع الأول: المسؤولية عن هلاك البضاعة 45
- الفرع الثاني: المسؤولية عن تلف البضاعة 47
- المطلب الثاني: المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة 47
- الفرع الأول: المقصود بالتأخير في تسليم البضاعة 48
- الفرع الثاني: التعويض عن التأخير بشرط الضرر 48
- الفصل الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع وتحديدتها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية 50
- المبحث الأول: طرق دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع 51
- المطلب الأول: الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل البري للبضائع 52
- الفرع الأول: القوة القاهرة سبب لدفع المسؤولية (la force majeure) 52

- 53الفقرة الأولى: ماهية القوة القاهرة.
- 54أولاً: تعريف القوة القاهرة لدى الفقه
- 56ثانياً: تعريف القوة القاهرة في التشريع
- 56أ: المشرع الفرنسي
- 57ب: المشرع الجزائري
- 59ج: المشرع المغربي
- 59د: المشرع التونسي
- 59ثالثاً: تعريف القوة القاهرة لدى القضاء
- 60رابعاً: تعريف القوة القاهرة باتفاق أطراف العقد
- 61الفقرة الثانية: تمييز القوة القاهرة عن الحادث الفجائي
- 61أولاً: القوة القاهرة والحادث الفجائي شيئاً واحداً
- 62ثانياً: القوة القاهرة والحادث الفجائي شيئان مختلفان
- 62أ: الفئة الأولى
- 63ب: الفئة الثانية
- 63ج: الفئة الثالثة
- 63د: الفئة الرابعة
- 64الفقرة الثالثة: عناصر القوة القاهرة
- 64أولاً: عدم إمكانية التوقع **Imprévisible**
- 65ثانياً: استحالة الدفع أو عدم امكانية التلافي **Irrésistibilité**
- 66ثالثاً: خارجية سبب الحادث **Extériorité**
- 67الفرع الثاني: عيب خاص بالبضاعة ((**Vice propre de marchandise**)
- 67الفقرة الأولى: ماهية العيب الخاص بالبضاعة
- 67أولاً: عيب خاص بالشيء (**vice propre de la chose**)
- 68أ: طبيعة البضاعة الداخلية (**La nature de marchandise intérieure**)
- 69ب: حوادث سابقة على تسليمها للناقل

- ج: عجز الطريق (la freinte de route) 70
- الفقرة الثانية: عبء إثبات العيب الخاص بالبضاعة 71
- الفرع الثالث: خطأ منسوب إلى المرسل أو المرسل إليه 72
- الفقرة الأولى: خطأ المرسل (la faute de l'expéditeur) 72
- الفقرة الثانية: خطأ المرسل إليه ((la faute de destinataire 73
- المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للبضائع 75
- الفرع الأول: التطور التاريخي للشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل البري من المسؤولية... 76
- الفقرة الأولى: تطور الشروط الاتفاقية المعفية من المسؤولية في التشريع الفرنسي 76
- الفقرة الثانية: تطور الشروط الاتفاقية المعفية من المسؤولية في القضاء المصري 78
- أولاً: قبل صدور القانون التجاري المصري لسنة 1949 78
- ثانياً: مرحلة صدور القانون التجاري المصري لسنة 1949 79
- ثالثاً: بعد صدور قانون التجارة المصري الجديد رقم 17 لسنة 1999 80
- الفقرة الثالثة: تطور الشروط الاتفاقية المعفية من المسؤولية في القضاء الجزائري 81
- الفرع الثاني: تعريف شرط الإعفاء من المسؤولية وتمييزه عما يشابهه 83
- الفقرة الأولى: تعريف شرط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع 83
- الفقرة الثانية: تمييز شرط الإعفاء من المسؤولية عن غيره من الشروط المشابهة له 85
- أولاً: تمييز شرط الإعفاء من المسؤولية عن شرط إبعاد أحد شروط قيام المسؤولية 85
- ثانياً: التمييز بين شرط الإعفاء من المسؤولية والتأمين على المسؤولية 86
- ثالثاً: التمييز بين شرط الإعفاء من المسؤولية و ضمان المسؤولية 87
- الفقرة الثالثة: شرط الإعفاء من مسؤولية التأخير في نقل البضائع 88
- الفقرة الأولى: شروط صحة الإعفاء من مسؤولية التأخير في إيصال البضاعة 90
- أولاً: أن يكون الشرط مكتوباً 91
- ثانياً: أن يكون الشرط مبلغاً إلى المرسل 91
- ثالثاً: أن يرد شرط الإعفاء على ضرر التأخير 91
- رابعاً: ألا يكون الشرط مخالف للقانون أو النظام العام 91

92	خامسا: ألا يكون الضرر ناتج عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم
92	الفقرة الثانية: مزايا ومساوى شرط الإعفاء من المسؤولية في تأخير إيصال البضاعة ...
92	أولا: مزايا شرط الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للبضائع عن التأخير
93	ثانيا: مساوى شرط الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للبضائع عن التأخير
95	المبحث الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية
95	المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية
96	الفرع الأول: التحديد القانوني للمسؤولية في التشريع
97	الفقرة الأولى: نظام الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل البري رقم 09 لسنة 2014
98	الفقرة الثانية: تقدير التعويض
99	الفرع الثاني: التحديد القانوني للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية
99	الفقرة الأولى: الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البري للبضائع في معاهدات النقل أحادي الوساطة
99	أولا: حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع على ضوء اتفاقية CMR:
100	أ: نطاق تطبيق اتفاقية CMR
102	ب: حدود مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CMR
102	1: الحد الأقصى للتعويض في حالة تلف أو خسارة البضاعة محل النقل
104	2: الحد الأقصى للتعويض في حالة تأخير في تسليم البضاعة محل النقل
105	3: سقوط الحق في التمسك بالحدود القانونية الواردة في اتفاقية CMR:
105	ثانيا: نطاق مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CIM – COTIF وحدودها
106	أ: نطاق تطبيق اتفاقية CIM – COTIF
107	ب: حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع عبر السكك في اتفاقية CIM – COTIF
107	1: الحد الأقصى للتعويض في حالة فقدان

- 108: الحد الأقصى للتعويض في حالة التعيب.....
- 109: الحد الأقصى للتعويض في حالة تجاوز مهل تسليم البضاعة محل النقل.....
- 110: سقوط الحق في التمسك بالحدود القانونية الواردة في اتفاقية COTIF-CIM.....
- الفقرة الثانية: الحد الأقصى لمسؤولية متعهد النقل للبضائع في اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط 1980.....
- 111 أولًا: حالة الضرر غير المحدد الموضع.....
- 111 أ: حالة الهلاك أو التلف.....
- 112 ب: حالة التأخير في تسليم البضاعة.....
- 112 ج: حالة اجتماع تلف البضاعة مع التأخير في تسليمها.....
- 113 ثانيًا: حالة الضرر المحدد الموضع.....
- 113 ثالثًا: سقوط الحق في تحديد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.....
- المطلب الثاني: التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية.....
- 114 الفرع الأول: التحديد الاتفاقي للمسؤولية في القانون الجزائري وضابط التعويض.....
- 115 الفقرة الأولى: التحديد الاتفاقي للمسؤولية في القانون الجزائري وأشكاله.....
- 115 أولًا: شروط صحة تحديد مسؤولية الناقل البري عن التلف أو الهلاك أو التأخير.....
- 117 ثانيًا: أشكال التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري.....
- 117 الفقرة الثانية: ضابط التعويض وتطبيقاته القضائية.....
- 118 أولًا: ضابط التعويض المحدد لمسؤولية الناقل البري للبضائع.....
- 118 أ: حالة عدم التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة.....
- 118 ب: حالة التصريح بالقيمة الحقيقية للبضاعة.....
- 119 ثانيًا: تطبيقات قضائية.....
- 120 الفرع الثاني: التحديد الاتفاقي للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية.....
- 120 الفقرة الأولى: الحدود الاتفاقية لمسؤولية الناقل البري على ضوء اتفاقية CMR.....
- 120 أولًا: حالة التصريح بالقيمة الحقيقية للسلع.....

- 121 ثانيا: حالة شرط تحميل الفوائد
- الفقرة الثانية: الحدود الاتفاقية مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CIM – COTIF وسقوط الحق في التمسك بها 121
- أولا: الحدود الاتفاقية للمسؤولية 121
- أ: نطاق التعويض في حال التصريح بقيمة البضاعة 121
- ب: نطاق التعويض في حال التصريح بفائدة عند التسليم 122
- ثانيا: سقوط الحق الادعاء بحدود المسؤولية 122

الباب الثاني: دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص وتحديدها في القانون الجزائري وعلى

ضوء الاتفاقيات الدولية 123

- الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص وحالات تحققها 125
- المبحث الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص 126
- المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص وأساسها 126
- الفرع الأول: التطور التاريخي لطبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص وطبيعتها القانونية 126
- الفقرة الأولى: تطور طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في القانون الفرنسي 127
- أولا: إخضاع الناقل البري للأشخاص لنظام المسؤولية التقصيرية 127
- ثانيا: إخضاع الناقل البري للأشخاص لنظام المسؤولية العقدية 130
- الفقرة الثانية: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية 133
- أولا: طبيعة المسؤولية في التشريع الجزائري 133
- ثانيا: طبيعة المسؤولية في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي السككي لنقل المسافرين COTIF – civ 134
- الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص 135
- الفقرة الأولى: التطور التاريخي لأساس مسؤولية الناقل البري للأشخاص 135
- أولا: أساس المسؤولية في إطار عقد النقل 136

136	أ: النظريات الشخصية.....
136	1: نظرية الخطأ الشخصي الواجب الإثبات
138	2: نظرية الخطأ في الحراسة.....
139	ب: النظريات الموضوعية
139	1: نظرية الضمان
140	2: نظرية تحمل التبعة
142	ثانيا: أساس المسؤولية خارج إطار عقد النقل
142	أ: النقل بالمجان (Transport bénévole).....
143	1: المسؤولية العقدية للناقل بالمجان
144	2: المسؤولية التقصيرية للناقل بالمجان
145	3: مسؤولية الناقل بالمجان على أساس الخطأ في حراسة الأشياء.....
146	ب: النقل الخفي (التسلل).....
148	1: المقصود بالنقل الخفي أو الراكب المتسلل (passager clandestin)
148	2: طبيعة المسؤولية حالة النقل الخفي.....
149	الفقرة الثانية: أساس المسؤولية المدنية للناقل البري في التشريع والقضاء الجزائري ..
149	أولاً: موقف المشرع الجزائري.....
150	أ: حالة النقل البري عبر الطرق.....
153	ب: حالة النقل البري عبر السكك الحديدية.....
156	ثانيا: موقف القضاء الجزائري
156	أ: حالة النقل البري عبر الطرق.....
157	ب: حالة النقل البري عبر السكك الحديدية.....
158	الفقرة الثالثة: أساس مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999
160	المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البري للأشخاص
160	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص

161	الفقرة الأولى: سريان المسؤولية في البري عبر الطرق
161	أولاً: بداية فترة المسؤولية
162	ثانياً: نهاية فترة المسؤولية
163	الفقرة الثانية: سريان المسؤولية في النقل عبر السكك الحديدية
163	أولاً: موقف الفقه والقضاء
163	أ: موقف الفقه
166	ب: موقف القضاء
167	ثانياً: موقف المشرع الجزائري
167	الفقرة الثالثة: بداية ونهاية المسؤولية طبقاً لاتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999
168	الفرع الثاني: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص
168	الفقرة الأولى: عقد الوكالة بالعمولة للنقل البري للأشخاص
169	أولاً: التزام الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ تعليمات الموكل
170	ثانياً: التزام الوكيل بالعمولة بضمان سلامة الراكب
170	الفقرة الثانية: مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن أعمال تابعيه
170	أولاً: موقف الفقه والقضاء
171	ثانياً: موقف المشرع الجزائري
172	ثالثاً: موقف اتفاقية CIV-COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999 من أعمال الناقلين المتتاليين والناقل المستبدل
172	أ: الناقلون المتتالون (Transporteurs subséquents)
173	ب: الناقل المستبدل (Transporteur substitué)
174	المبحث الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص
174	المطلب الأول: المسؤولية عن الأضرار البدنية
175	الفرع الأول: مبدأ الالتزام بالسلامة
178	الفقرة الأولى: أساس الالتزام بضمان السلامة

179	الفقرة الثانية: الجدل الفقهي للالتزام بضمان السلامة.....
179	أولاً: الفقه المنكر لتقرير الالتزام بضمان السلامة
180	ثانياً: الفقه المؤيد لتقرير الالتزام بضمان السلامة.....
181	الفقرة الثالثة: مضمون الالتزام بضمان السلامة
182	أولاً: موقف الفقه والقضاء.....
183	ثانياً: الموقف التشريعي.....
183	أ: التشريعات الداخلية.....
184	ب: التشريعات الدولية.....
185	الفرع الثاني: الضرر الجسماني
185	الفقرة الأولى: إصابة الراكب بجروح أو أي أذى جسماني
186	الفقرة الثانية: وفاة المسافر
186	الفقرة الثالثة: مرض المسافر.....
187	المطلب الثاني: المسؤولية عن الأضرار الغير بدنية
187	الفرع الأول: الأضرار المترتبة عن التأخير
189	الفرع الثاني: الأضرار التي تصيب الأمتعة
189	الفقرة الأولى: أنواع الأمتعة محل مسؤولية الناقل البري للأشخاص
189	أولاً: الأمتعة المسجلة (Bagage enregistrée)
190	ثانياً: الأمتعة اليدوية (Bagage à main)
191	الفقرة الثانية: مسؤولية الناقل البري عن هلاك أمتعة المسافر أو تلفها.....
191	أولاً: المسؤولية عن هلاك الأمتعة.....
192	ثانياً: المسؤولية عن تلف الأمتعة.....
	الفصل الثاني: دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص وتحديدتها في القانون الجزائري
193	والاتفاقيات الدولية.....
	المبحث الأول: دفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص في التشريع الجزائري وكذا الإتفاقيات
194	الدولية.....

المطلب الأول: الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل البري للأشخاص.....	194
الفرع الأول: إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية في التشريع الجزائري.....	194
الفقرة الأولى: إعفاء الناقل البري عبر الطرق من المسؤولية طبقا لنصوص القانون التجاري	
59/75	195
أولا: القوة القاهرة.....	196
أ: مضمون القوة القاهرة في عقد النقل البري للأشخاص	196
ب: تطبيقات قضائية بشأن القوة القاهرة.....	196
ثانيا: خطأ المسافر.....	199
أ: موقف الفقه والقضاء من فعل المسافر.....	200
ب: اشتراك الناقل مع خطأ المسافر في إحداث الضرر	202
ثالثا: خطأ الغير.....	203
أ: موقف الفقه والقانون والقضاء من فعل الغير	203
ب: اشتراك الناقل مع الغير في إحداث الضرر	206
الفقرة الثانية: إعفاء الناقل البري عبر السكك من المسؤولية طبقا لأحكام القانون رقم	
35/90	206
أولا: الحوادث الفردية.....	207
أ: اجتياز المسالك الممنوعة.....	207
ب: حوادث الرصيف	208
ج: الحوادث الناجمة عن غلق وفتح الأبواب	208
د: الحوادث التي تحدث في الممرات المحروسة	210
هـ: الحوادث التي تحدث في الممرات غير المحروسة	210
ثانيا: الحوادث الجماعية	210
أ: حالة اصطدام قطارين	211
ب: انحراف القطار عن سكتته.....	211

الفرع الثاني: إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية طبقا لاتفاقية – COTIF	
CIV	211
الفقرة الأولى: نطاق تطبيق اتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999 ..	212
أولا: نطاق تطبيق الاتفاقية على أساس خطوط النقل.....	212
ثانيا: نطاق تطبيق الاتفاقية من حيث المسؤولية في حال وفاة المسافرين أو إصابتهم	
بجروح.....	214
الفقرة الثانية: إعفاء الناقل من المسؤولية في ظل اتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة	
سنة 1999	215
أولا: حالة وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح	215
ثانيا: حالة إلغاء أو تأخير أو تفويت فرصة مواصلة السفر.....	215
ثالثا: حال عدم تقييد المسافر بتعليمات الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى.....	216
رابعا: إعفاء الناقل من المسؤولية حال حادث نووي	216
خامسا: إعفاء الناقل من المسؤولية حال الأضرار والتأخير الذي يصيب الأمتعة المسجلة	
.....	217
المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص.....	218
الفرع الأول: موقف الفقه والقضاء من شرط إعفاء الناقل البري للأشخاص من	
المسؤولية.....	218
الفقرة الأولى: موقف الفقه.....	219
أولا: جواز شرط إعفاء الناقل البري من المسؤولية.....	219
أ: عرض النظرية.....	219
ب: تقييم النظرية.....	220
ثانيا: بطلان شرط إعفاء الناقل البري من المسؤولية.....	220
أ: عرض النظرية.....	220
ب: تقييم النظرية.....	221
الفقرة الثانية: موقف القضاء.....	221

- 221أولاً: موقف القضاء الفرنسي.
- 222ثانياً: موقف القضاء المصري.
- الفرع الثاني: موقف التشريع الجزائري من شرط إعفاء الناقل البري للأشخاص من
المسؤولية 223
- الفقرة الأولى: شرط الإعفاء بالنسبة للأضرار البدنية 223
- الفقرة الثانية: شرط الإعفاء بالنسبة للأضرار غير البدنية 224
- الفرع الثالث: موقف اتفاقية CIV – COTIF بصيغتها المعدلة سنة 1999 من شرط الإعفاء
من المسؤولية 225
- المبحث الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص 227
- المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص 227
- الفرع الأول: التحديد القانوني للمسؤولية في القانون الجزائري 227
- الفقرة الأولى: تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص على ضوء القانون رقم 15/74
أولاً: حالة وجود عقد تأمين من المسؤولية 229
- أ: شروط تطبيق الأمر رقم 15/74 229
- ب: مواطن تطبيق الأمر رقم 15/74 234
- ثانياً: حالة عدم وجود عقد تأمين من المسؤولية أو عدم كفايته 235
- ثالثاً: الأساس القانوني لتقدير التعويض 237
- أ: كيفية تقدير التعويض 237
- ب: الأساس المعتمد لحساب التعويضات 238
- 1: الأجور والمرتبات 238
- 2: الأجر الوطني الأدنى المضمون 239
- 3: المداخل المهنية 239
- ج: الحدود القصوى للتعويض حالة الأضرار التي تصيب المسافر برا 240
- 1: الحد الأقصى للتعويض حالة الأضرار الجسمانية 240
- 1-1: تعويض العجز المؤقت عن العمل 240

- 2422-1: التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي.....
- 2473-1: التعويض عن ضرر التألم.....
- 2484-1: التعويض عن الضرر الجمالي.....
- 2482: الحد الأقصى للتعويض لذوي حقوق المسافر المتوفى.....
- 2481-2: التعويض حالة وفاة ضحية بالغة.....
- 2532-2: التعويض حالة وفاة ضحية قاصر.....
- 2543-2: التعويض عن الضرر المعنوي.....
- 2544-2: التعويض عن مصاريف الجنازة.....
- 2543: الحد الأقصى للتعويض حالة الأضرار غير الجسمانية.....
- 2541-3: الأضرار التي تصيب الأمتعة.....
- 2552-3: الأضرار المترتبة عن التأخير.....
- الفقرة الثانية: تحديد مسؤولية الناقل البري عبر السكك الحديدية على ضوء القانون رقم
256 35/90.....
- 256أولاً: تقدير التعويض.....
- 257ثانياً: المستحقون للتعويض.....
- 258الفرع الثاني: التحديد القانوني للمسؤولية في الاتفاقية الدولية CIV – COTIF.....
- 258الفقرة الأولى: الحد الأقصى للتعويض حال الأضرار البدنية التي تصيب المسافر.....
- 258أولاً: الحد الأقصى للتعويض حالة الوفاة.....
- 260ثانياً: الحد الأقصى للتعويض حال الأضرار الجسمانية.....
- 260الفقرة الثانية: الحد الأقصى للتعويض حال الأضرار غير البدنية التي تصيب المسافر... ..
- 260أولاً: الحد الأقصى للتعويض حالة الإلغاء أو التأخير أو تفويت مواصلة السفر.....
- 261ثانياً: الحد الأقصى للتعويض حالة الأضرار المتعلقة بالأمتعة.....
- 261أ: الحد الأقصى للتعويض حالة فقدان.....
- 262ب: الحد الأقصى للتعويض حال التعميب.....
- 262ج: الحد الأقصى للتعويض حال تأخير التسليم.....

263	د: الحد الأقصى للتعويض الخاص بالمركبات.....
264	هـ: الحد الأقصى للتعويض المتعلق بأشياء أخرى.....
264	الفقرة الثالثة: سقوط الحق في التمسك بالحدود القانونية الواردة في اتفاقية COTIF-CIV.....
265	المطلب الثاني: التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص.....
265	الفرع الأول: شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص.....
266	الفقرة الأولى: موقف الفقه والقضاء من شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص.....
266	الفقرة الثانية: موقف قوانين التجارة العربية من شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص.....
267	أولاً: قوانين لم تنظم مسألة شرط تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص.....
267	ثانياً: قوانين نظمت مسألة شرط تحديد مسؤولية الناقل البري للأشخاص.....
268	الفرع الثاني: موقف التشريع الجزائري من شرط التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص.....
268	الفقرة الأولى: بالنسبة للأضرار الجسمانية.....
269	الفقرة الثانية: بالنسبة للأضرار غير الجسمانية.....
269	أولاً: الأمتعة المسجلة.....
270	ثانياً: الأمتعة غير المسجلة.....
270	الفقرة الثالثة: الأضرار المترتبة عن التأخير.....
270	الفرع الثالث: التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البري للأشخاص ضمن اتفاقية – COTIF CIV.....
271	الخاتمة
278	قائمة المراجع
296	الفهرس

ملخص:

للنقل أهمية بالغة في عصرنا الحالي باعتباره همزة اتصال الشعوب والأفراد، بذلك يعد إحدى الدعائم الاقتصادية والاجتماعية على الصعيدين الداخلي والدولي، وللنقل البري على وجه الخصوص دور كبير في بلورة فكرة مسؤولية الناقل البري والتي تختلف نوعا ما عن القواعد العامة للمسؤولية، خاصة فيما تعلق بدفع الناقل البري لمسؤوليته وتحديدها، ذلك أنه من غير المنطقي أن يظل الناقل دائما مسؤولا، ونظرا لانتصاف النقل البري بالصفة الدولية لكون مجاله لا يقتصر على النقل داخل الدولة الواحدة، فقد تطلب الأمر تنظيمه من هذه الناحية.

الكلمات المفتاحية: مسؤولية، الناقل، البري، دفع، تحديد، بضائع، أشخاص.

Résumé :

Le transport demeure, à l'heure actuelle, d'une importance majeure, en plus d'être un moyen de liaison entre les peuples et les individus du monde entier, il constitue un enjeu économique et social tant sur le plan national qu'international. Dans ce contexte, le transport terrestre joue un rôle prépondérant pour développer l'idée de la responsabilité du transporteur routier sachant que ce concept est, plus au moins, différent des règles générales de la responsabilité. Lorsque cela exonérer de la responsabilité du transporteur routier et sa délimitation, il est inconcevable que considérer ce dernier forcément responsable, eu égard que le transport terrestre s'effectue à l'échelle internationale et ne se limite pas à un simple transit à l'intérieur du même pays. Pour ce faire, une réglementation rigoureuse reste plus que jamais nécessaire.

Mots-clés : responsabilité, transporteur, terrestre, exonérer, limitation, marchandises, personne.

Abstract:

Transport, nowadays, is an issue of major importance. Not only is it all about connecting people and individuals all-round the globe, it represents decisive economic and social challenges with major local and international scopes. In this respect, land transport plays a key role in implementing the idea of the road haulers' liability as it differs slightly from the general rules of liability, especially when the haulers' liability refers to an irresistible force. It seems almost unfathomable to consider the carrier, inevitably, accountable considering the fact that land transport operates on an international level and does not encompass a mere movement within a sole country. To do so, a robust regulation should be developed.

Key-words: liability-land, transport, exempt, limitation, merchandise, person.