الجمهورية الجزائرية الديسمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة البليدة -02-

كلية: الحقوق والعلوم السياسية

قسم: القانون الخاص

الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون

تخصص: العقود والمسؤولية

إعداد الطالبة

مكيد نعيمة

إشراف الأستاذ الدكتور

بن شويخ الرشيد

السنة الجامعة: 2013/ 2014

الجمهورية الجزائرية الديسمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة البليدة -02-

كـليــة: الحقـوق والعلـوم السياسيــة

قسم: القانون الخاص

الالتـزام بضمــان السلامـــة
فـي عقد النقل البـري

أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون

تخصص: العقود والمسؤولية

إعداد الطالبة

مكيد نعيمة

أمام اللجنة االمشكلة من:

بوسهوة نور الدين..... أستاذ ..... جامعة البليدة 2 ..... رئيسا

بن شويخ الرشيد..... أستاذ ..... جامعة البليدة 2 ..... مشرفا ومقررا

عمرو خليل..... أستاذ محاضر"أ" .... جامعة البليدة 2 .... عضوا مناقشا

كري غنية ..... أستاذة محاضرة"أ".... جامعة الجزائر1.... عضوا مناقشا

سمار نصر الدين..... أستاذ..... جامعة جيجل..... عضوا مناقشا

قريمس عبد الحق ... أستاذ محاضر"أ"..... جامعة جيجل ..... عضوا مناقشا

السنة الجامعة: 2013/ 2014

اهـداء

أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع،

إلى أمي وأبي راجية من المولى عز وجل أن يحفظهما لي

وأن يمتعهما بالصحة وطول العمر.

إلى زوجي العزيز ورفيق دربي الأستاذ بن سالم رضا على مساعدته ودعمه لي

من أجل إنجاز هذا العمل

إلى أبنائي الأعزاء وقرة عيني أيمن وعدلان

إلى إخوتي وأخواتي وأبناءهم جميعا

إلى كل الأهل والأصدقاء.

مكيد نعيمة

شكر

أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذ الدكتور بن شويخ الرشيد لتفضله بالإشراف على هذا العمل المتواضع، شكرا لا يفي حجم عطائه لمتابعته وتوجيهاته القيمة.

كما أتقدم بجزيل الشكر للأساتذة أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذا العمل.

دون أن أنسى وبدون استثناء كل من ساعدني وساندني لانجاز هذا العمل فلهم من الله خير جزاء.

ملخص

يتناول موضوع أطروحة الدكتوراه الموسوم "الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري" دراسة الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص برا، إستنادا إلى أن عقد النقل الذي يبرمه الراكب مع الناقل يتضمن إلتزام بتوصيل الراكب إلى مقصده سليما معافى.

فبمقتضى هذا الإلتزام التعاقدي يقع على الناقل في حالة إصابة الراكب تعويضه عن الأضرار الجسدية التي تلحق به دون الحاجة لإثبات خطأ الناقل، ولا يمكنه دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا ينسب إليه.

ولمعالجة هذا الموضوع تم طرح إشكالية حول مدى فعالية الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري بصورته الحالية في حماية المسافرين، بالنظر لما حدث من تطور في قواعد المسؤولية التقصيرية(المسؤولية عن فعل الأشياء)، وما تعرفه الجزائر من تطور في مجال نقل الأشخاص براً (النقل بالسكك الحديدية . الميترو . الترامواي).

ولقد تم تقسيم هذه الدراسة إلى بابين، حيث خصص الباب الأول لأحكام الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، والذي قسم بدوره إلى فصلين بحيث تناولنا في الفصل الأول ماهية الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، و في الفصل الثاني مضمون الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري ونطاقه.

أما في الباب الثاني فبحثنا فيه أثار الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، وقسم كذلك إلى فصلين حيث تناولنا في الفصل الأول المسؤولية المترتبة على الإخلال بالإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، وفي الفصل الثاني التعويض عن الإخلال بالإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

قائمة المحتويات

الإهداء

الشكر

ملخص

قائمة المحتويات

مقدمة 14

الباب الأول: أحكام الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

1. أحكام الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 21

الفصل الأول : ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

1.1. ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 23

1.1.1. مفهوم الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 23

1.1.1.1. : نشأة وتطور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 24

1.1.1.1.1. نشأة الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 24

1.1.1.1.1.1. في فرنسا 24

2.1.1.1.1.1. . في مصر 29

2.1.1.1.1. تطور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 32

1.2.1.1.1.1. التطور القضائي والفقهي 32

2.2.1.1.1.1. التطور التشريعي 35

3.2.1.1.1.1. الاتفاقيات الدولية 39

2.1.1.1. تعريف الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري و أساسه القانوني 41

1.2.1.1.1. تعريف الالتزام بضمان السلامة 41

1.1.2.1.1.1. تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه 42

2.1.2.1.1.1. تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى طبيعته 43

2.2.1.1.1. أساس للالتزام بضمان السلامة 47

1.1.1.2.2.1.1.1. الاتجاه الأول : تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين 47
1.1.1.2.2.1.1.1. الاتجاه الثاني : القياس على نقل البضائع 50
1.1.1.2.2.1.1.1. الاتجاه الثالث : الاستناد إلى مستلزمات العقد 53
1.1.1.2.2.1.1.1. الرأي المختار 56
1.1.1.1.3. معيار قيام الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل البري 56
1.1.1.3.1.1.1. تكون عقد النقل البري وإثباته 57
1.1.1.3.1.1.1. تكوين عقد النقل البري 59
1.1.1.3.1.1.1. إثبات عقد النقل البري 63
1.1.1.3.2.1.1. شروط قيام الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 68
1.1.1.3.2.1.1. أن يكون عقد النقل صحيحا وبمقابل 68
1.1.1.3.2.2.1. أن يكون الضرر الذي أصاب الراكب ناشئا عن عملية النقل 74
1.1.1.2.1. مدى وجود الالتزام بضمان السلامة في صور النقل البري 78
1.1.1.2.1.1. النقل المجاني البحت 78
1.1.1.2.1.1. مفهوم النقل المجاني البحت 79
1.1.1.2.1.1. عناصر النقل المجاني للبحت 79
1.1.1.2.1.2. خصائص المجانية النقل المجاني للبحت 81
1.1.1.2.2.1. الطبيعة القانونية للنقل المجاني 83
1.1.1.2.2.1. الاتجاه القائل بالمسؤولية العقدية للناقل المجاني البحت 83
1.1.1.2.2.2. الاتجاه القائل بالمسؤولية التقصيرية للناقل المجاني البحت 86
1.1.1.2.3.1. الأساس القانوني لمسؤولية الناقل بالمجاني البحت 89
1.1.1.2.3.1. الخطأ الشخصي كأساس لمسؤولية الناقل المجاني البحت 90
1.1.1.2.3.2. حراسة الأشياء كأساس لمسؤولية الناقل المجاني البحت 93
1.1.2.2.1. النقل المصلحي 99
1.1.2.2.2.1. تعريف النقل المصلحي و معياره 100
1.1.2.2.2.1. تعريف النقل المصلحي 100
1.1.2.2.2.1. المصلحة كمعيار مميز للنقل المصلحي 101

2.2.2.1.1. صور النقل المصلحي 105
1.2.2.2.1.1. النقل على مصلحة الناقل وحده 106
2.2.2.2.1.1. النقل الذي يتم لمصلحة الناقل والراكب معا 106
3.2.2.2.1.1. النقل مقابل خدمة يقدمها الراكب للناقل 108
4.2.2.2.1.1. مساهمة الراكب في نفقات السفر 109
3.2.2.1.1. الطبيعة القانونية للنقل المصلحي 111
3.2.1.1. حالات النقل البري الأخرى 114
1.3.2.1.1. النقل الخفي (التسلل) 114
1.1.3.2.1.1. المقصود بالنقل الخفي 115
2.1.3.2.1.1. التزام الناقل في عملية النقل الخفي 115
2.3.2.1.1. الوكالة بالعمولة للنقل 119
1.2.3.2.1.1. المقصود بالوكيل بالعمولة للنقل 119
2.2.3.2.1.1. إلتزام الوكيل بالعمولة للنقل 122
3.2.2.1.1. النقل ذو المقابل المادي غير الظاهر 127
1.3.3.2.1.1. قيام شخص آخر غير المسافر بدفع الأجرة 128
2.3.3.2.1.1. النقل مقابل خدمة يؤديها الراكب 129
3.3.3.2.1.1. الناقل الفضولي 132

الفصل الثاني: مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري ونطاقه

2.1. مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري ونطاقه 134
1.2.1. مضمون الالتزام بضمان السلامة في عهد النقل البري 134
1.1.2.1. مصدر الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 135
1.1.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار المسؤولية العقدية 135
1.1.1.1.2.1. اتساع مجال المسؤولية العقدية للناقل البري 137
2.1.1.1.2.1. مدى جواز الجمع بين المسؤوليتين العقدية و التقصيرية للناقل البري والخيرة بينهما 141
2.1.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار المسؤولية التقصيرية 148

1.2.1.1.2.1. اتساع نطاق المسؤولية التقصيرية الناقل البري 150
2.2.1.1.2.1. المسؤولية التقصيرية للناقل البري وفقا لقواعد المسؤولية عن فعل الأشياء 152
3.1.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار نظام جديد 157
1.3.1.1.2.1. المسؤولية العقدية للناقل البري عن فعل الأشياء 158
2.3.1.1.2.1. الالتزام العام بضمان السلامة 166
3.3.1.1.2.1. نظام تحديد مسؤولية الناقل البري 170
2.1.2.1. طبيعة مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 175
1.2.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة مضمونة تحقيق نتيجة 176
2.2.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة مضمونه بذل عناية 188
2.2.1. نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 196
1.2.2.1. نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء مدة سريان عقد النقل البري 197
1.1.2.2.1. حالة عدم اشتراط الحصول على التذكرة مقدما 198
2.1.2.2.1. حالة اشتراط الحصول على التذكرة مقدما 202
2.2.2.1. نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء تنفيذ عمليات النقل البري 204
1.2.2.2.1. وجود الراكب داخل وسيلة النقل البري 205
1.1.2.2.2.1. شروط إعمال الالتزام بضمان السلامة عند وجود الراكب داخل وسيلة النقل البري 205
2.1.2.2.2.1. حدود الالتزام بضمان السلامة عند وجود الراكب داخل وسيلة النقل البري 206
2.2.2.2.1. عمليات الصعود إلى وسيلة النقل البري والنزول منها 212
1.2.2.2.2.1. الحوادث الناجمة عن غلق الأبواب و فتحها 214
2.2.2.2.2.1. صعود وسيلة النقل في حالة سير 214
3.2.2.2.2.1. النزول من وسيلة النقل 215
3.2.2.1. نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء وجود الراكب داخل منشآت الناقل البري. 217
1.3.2.2.1. الاتجاه القائل بتوسيع نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 218
2.3.2.2.1. الاتجاه القائل بتضييق نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 221
3.3.2.2.1. الرأي المختار 225

الباب الثاني: آثار الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

2. آثار الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 230

الفصل الثالث:المسؤولية عن الإخلال بضمان السلامة في عقد النقل البري وطرق دفعها

3.2. المسؤولية عن الإخلال بضمان السلامة في عقد النقل البري وطرق دفعها 232

1.3.2. المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 232

1.1.3.2. أركان المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 233

1.1.1.3.2. الخطأ العقدي للناقل البري 233

1.1.1.1.3.2. المقصود بالخطأ العقدي للناقل البري 233

2.1.1.1.3.2. مصدر الخطأ العقدي للناقل البري 238

3.1.1.1.3.2. عبء إثبات الخطأ العقدي للناقل البري 246

2.1.1.3.2. علاقة السببية بين الخطأ العقدي للناقل البري والضرر 249

1.2.1.1.3.2. تقدير علاقة السببية 250

2.2.1.1.3.2. إثبات علاقة السببية 254

2.1.3.2. دعوى المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 256

1.2.1.3.2. أطراف دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 257

1.1.2.1.3.2. الدائن 257

2.1.2.1.3.2. المدين 259

2.2.1.3.2. المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 262

1.2.2.1.3.2. الاختصاص النوعي 262

2.2.2.1.3.2. الاختصاص المحلي 274

3.2.1.3.2. تقادم دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 275

1.3.2.1.3.2. مدة التقادم 275

2.3.2.1.3.2. الطبيعة القانونية لمدة التقادم 281
2.3.2. طرف دفع المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 283
1.2.3.2. القوة القاهرة 284
1.1.2.3.2. مفهوم القوة القاهرة 285
1.1.1.2.3.2. تعريف القوة القاهرة 285
2.1.1.2.3.2. وحدة القوة القاهرة و الحادث الفجائي 289
2.1.2.3.2. معيار القوة القاهرة 292
1.2.1.2.3.2. شروط القوة القاهرة 292
2.2.1.2.3.2. أوصاف القوة القاهرة 295
3.1.2.3.2. تطبيقات القضائية القوة القاهرة في عقد النقل البري للأشخاص 299
2.2.3.2. خطأ المسافر 305
1.2.2.3.2. مفهوم خطأ المسافر 306
2.2.2.3.2. أثر حرية الراكب داخل وسيلة النقل و مخالفته للتعليمات في تقدير خطئه 311
1.2.2.2.3.2. أثر حرية المسافر داخل وسيلة النقل في تقدير خطئه 311
2.2.2.2.3.2. أثر مخالفة الراكب للتعليمات في تقدير خطئه 316
3.2.2.3.2. الخطأ المشترك 319
3.2.3.2. خطأ الغير 325
1.3.2.3.2. مدى قبول إعفاء الناقل البري استنادا إلى فعل الغير 325
2.3.2.3.2. المقصود بالغير الذي يعتبر فعله سبب الاعفاء من المسؤولية 329
3.3.2.3.2. التطبيقات القضائية لفعل الغير في عقد النقل البري 334
الفصل الرابع: جزاء الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري
4.2. جزاء الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 345
1.4.2. تعويض الضرر الناتج عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 345
1.1.4.2. الضرر القابل للتعويض الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 346
1.1.1.4.2. تعريف الضرر القابل للتعويض و أهميته 346

1.1.1.1.4.2. تعريف الضرر القابل للتعويض 347
2.1.1.1.4.2. أهمية الضرر القابل للتعويض 349
2.1.1.4.2. شروط الضرر القابل للتعويض 351
1.2.1.1.4.2. أن يكون الضرر محقق الوقوع 351
2.2.1.1.4.2. أن يكون الضرر مباشرا 356
3.2.1.1.4.2. أن يخل الضرر بحق أو مصلحة مشروعة 360
3.1.1.4.2. أنواع الضرر القابل للتعويض 362
1.3.1.1.4.2. الضرر المادي 362
2.3.1.1.4.2. الضرر المعنوي 369
2.1.4.2. تقدير التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 374
1.2.1.4.2. التعويض في حالة إصابة الراكب 375
1.1.2.1.4.2. تعويض الراكب عن الضرر المادي 375
2.1.2.1.4.2. تعويض الراكب عن الضرر المعنوي 387
2.2.1.4.2. التعويض في حالة وفاة الراكب 391
1.2.2.1.4.2. التعويض المستحق للراكب عند وفاته (الضرر الموروث) 392
2.2.2.1.4.2. تعويض الغير بسبب وفاة الراكب (الضرر المرتد) 401
2.4.2. الاتفاقات المعدلة للتعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 412
1.2.4.2. الإعفاء الإتفاقي من التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 412
1.1.2.4.2. القواعد العامة في اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها 413
1.1.1.2.4.2. نطاق اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها 413
2.1.1.2.4.2. شروط الإعفاء من المسؤولية العقدية أو التخفيف منها 416
3.1.1.2.4.2. أثار الإعفاء من المسؤولية العقدية أو التخفيف منها 419
3.1.2.4.2. ما مدى صحة شروط إتفاقات الإعفاء أو التخفيف عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري 422

1.2.1.1.2.4.2. موقف الفقه 422
2.2.1.1.2.4.2. موقف القضاء 429
3.2.1.1.2.4.2. موقف القانون 431
2.2.4.2. التأمين من المسؤولية في عقد النقل البري 435
1.2.2.4.2. التأمين الإجباري عن حوادث السيارات 435
1.1.2.2.4.2. مفهوم التأمين 436
2.1.2.2.4.2. نطاق تطبيق التأمين الإجباري عن حوادث السيارات 442
3.1.2.2.4.2. الدعوى المباشرة للمضرور قبل شركة التأمين 450
4.1.2.2.4.2. صندوق ضمان السيارات 456
2.2.2.4.2. مدى قابلية وسائل النقل البري الأخرى للتأمين 461
1.2.2.2.4.2. مدى تطبيق الأمر 15/74 على وسائل النقل البري الأخرى 461
2.2.2.2.4.2. الوضع الحالي للتأمين من حوادث النقل البري 465
3.2.2.2.4.2. مدى الحاجة إلى التأمين الإجباري على حوادث النقل البري ونظام خاص بالتعويضات 471
الخاتمة 474
قائمة المراجع 481
الملاحق 495
Résumé 537

مقدمـة

إن النقل بكافة وسائله البرية و البحرية والجوية من أهم الحاجات للإنسان في حياته، فهو وسيلة إتصال بين الفرد و مجتمعه الخارجي، كما أنه وسيلة إتصال بين الشعوب كافة، ومن هنا تبرز أهميته في إلغاء الفوارق الاجتماعية إذ يساعد على التطور الاجتماعي والثقافي بين الشعوب كما يساهم في التقدم والازدهار الحضاري .

للنقل دور هام في التطور الاقتصادي لارتباطه الوثيق ببقية القطاعات الإنتاجية كالصناعة والزراعة، إذ أنه كلما توسعت شبكة النقل في كافة أجزاء البلد كلما كان إقتصاد البلد أكثر متانة لأن عملية إستغلال الموارد والثروات ستكون أكثر سهولة بواسطة النقل .

ولقد كان الإنسان في الماضي ينتقل بوسائل بدائية، غير أنه مع تطور المجتمع ومتطلباته ووسائل الحياة فيه تطورت وسائل النقل وتعقدت طرق تشغيلها وسيرها خاصة بعد تقدم الصناعة والتكنولوجيا في العصر الحديث وتأثير ذلك على تطور النقل الجماعي.

غير أن بريق الحضارة الصناعية بدأ يتلاشى من جراء المخاطر التقنية المهددة لحياة الإنسان بسبب كثرة الحوادث وتعدد أسبابها، فقد أصبحت هذه المخاطر تزداد مع إستخدام وسائل النقل وتنوعها، ذلك أن الحياة العصرية بما أدخلت عليها من آلات ميكانيكية حديثة (منها الطائرات، السيارات، القطارات والبواخر) التي أصبحت مصدر خطر كبير على حياة الإنسان، لأن الآلاف من وسائل النقل أصبحت تجوب المدن وسط الطرقات أو في البحار أو في الجو وفي الأماكن مأهولة معرضة أرواح الناس وأموالهم إلى أشد المخاطر.

وبما أن الإنسان هو غاية التنظيم الإجتماعي فإن حمايته في كيانه المادي والمعنوي تصبح من أساسيات النظام القانوني، لأن الحق في سلامة الإنسان من الحقوق اللصيقة بشخصه، وفكرة السلامة الجسدية للإنسان كانت و مازات محل إهتمام وبحث من طرف رجال القانون إبتدءا من نهاية القرن الماضي قصد الوصول إلى إمكانية إدخالها في النظام القانوني السائد في المسؤولية المدنية.

لذلك ظهرت الحاجة إلى إسباغ الحماية القانونية والحفاظ على غاية تلك الفكرة و هي ضمان سلامة الأشخاص نتيجة التغيرات الإقتصادية ودخول المكننة وقيام الصناعات الكبيرة

وإنتشار وسائل النقل الآلية، مما ترتب عليه كثرة الحوادث الضارة التي يصعب نسبتها إلى خطأ شخص معين .

فالنقل بصفة عامة ونقل الأشخاص بصفة خاصة كان له دور كبير وجد مهم فقها وقضاءا في تطور المسؤولية المدنية على وجه الخصوص، إذ أن ظهور وسائل النقل الآلية وما ترتب عليها من إزدياد ملحوظ في جسامة حوادثها والأضرار المترتبة عنها، قد أظهر قصور القواعد العامة في المسؤولية المدنية في معالجة هذه الحوادث و تعويض الأضرار الناتجة عنها .

والمسؤولية المدنية لم تكن معروفة في المجتمعات البدائية ولا تستقل بمفهوم واضح ومحدد بل كانت مرتبطة مع المسؤولية الجزائية، وفي مرحلة متقدمة بدأت فكرة المسؤولية المدنية في التبلور والإستقلال عن المسؤولية الجزائية وأصبح الخطأ هو أساس التعويض .

وبذلك فإن مسؤولية ناقل الأشخاص عن حوادث النقل كانت تخضع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، إذ كان على المسافر المضرور أن يثبت خطأ الناقل والضرر والعلاقة السببية، غير أنه وأمام التقدم الحضاري وتغير الظروف الاجتماعية والاقتصادية أصبح المضرور عاجزا عن إثبات هذا الخطأ بسبب بعده عن ظروف وملابسات الحادث وجهله أيضا بطريقة عمل وسائل النقل، وما ترتب عنها من حرمان المتضرر أو ذوي حقوقه من الحصول على التعويض .

وهكذا تبين عدم كفاية الخطأ كمعيار و ضابط عام للمسؤولية التقصيرية، إذ ظهرت حالات يصاب فيها المضرور بأضرار من جراء نشاط شخص آخر، وعلى الرغم من إنعدام خطأ هذا الشخص فإن العدالة ترفض أن يحرم المضرور من تعويض ما أصابه من ضرر ويظهر ذلك بصفة خاصة إذا ما إتسم نشاط المتسبب في الضرر بالخطورة أو قابلية الإضرار بسبب إستعمال آلات أو أشياء خطرة أو غير ذلك من الأنشطة الضارة التي يصعب فيها إقامة الدليل على خطأ المتسبب فيه.

لذلك حاول الفقه إيجاد وسائل قانونية تضمن حماية للمسافرين، خاصة في الحوادث التي تبقى أسبابها مجهولة، والتي يستحيل على المتضرر أن يثبت خطأ الناقل فيها، و من هنا إتجهت الأفكار إلى البحث عن معيار جديد يكفل تعويض المضرورين عن الأضرار التي لحقت بهم وظهر ما يسمى نظرية تحمل التبعة، أي المسؤولية التي تقوم على مجرد إحداث الضرر لا على فكرة الخطأ والتي تسمح بدفع مسؤولية متسبب الضرر عن طريق إثبات السبب الأجنبي من قوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور .

غير أن مجال إعمال هذه النظرية ظل محدودا ولم يصل إلى حد وضع مبدأ عام للمسؤولية الموضوعة على أساس الخطأ، وكان من أهم مجالات تطبيقها الأضرار التي نتجت عن إستعمال الأشياء غير الحية، والتي ظهر تطبيقا لها في قانون السكك الحديدية البروسي الصادر سنة 1838 الذي قرر تعويض كل وفاة أو إصابة جسمانية بسبب تسيير عربات السكك الحديدية دون حاجة لإثبات الخطأ، ولا تدفع هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الحادث كان بسبب أجنبي .

ومن هنا حاول الفقه إعطاء تفسير مخالف للمادة 1784 من القانون المدني الفرنسي المتعلقة بمسؤولية الناقل في حالة التلف أو الخسائر اللاحقة بالبضائع بدعوى أنه لا يستصاغ معاملة ناقل الأشخاص معاملة مختلقة عن ناقل البضائع، خاصة أن المشرع الفرنسي لم ينظم عقد نقل الأشخاص كما فعل بالنسبة لنقل البضائع .

وبالرغم من ذلك بقي القضاء الفرنسي مترددا بين إعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص مسؤولية عقدية أو مسؤولية تقصيرية إلى غاية سنة 1911، حيث أصدرت محكمة النقض الفرنسية قرار بتاريخ 21 نوفمبر 1911 أقرت فيه أن مسؤولية ناقل الأشخاص إتجاه المسافر هي مسؤولية عقدية، تقوم على أساس إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافر وتوصيله سليما معافى إلى مكان الوصول، ورغم أن هذا القرار كان بمناسبة قضية تتعلق بالنقل البحري، إلا أن محكمة النقض الفرنسية أكدت هذا المبدأ في النقل البري .

ومنذ ذلك التاريخ أصبح شائعا ومتداولا في الفقه والقضاء الفرنسي ما يعرف بالالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، وبذلك كان تأثير النقل على قواعد المسؤولية المدنية مزدوجا وعميقا فمن ناحية وجد القضاء الفرنسي نفسه مدفوعا إلى تبني فكرة الإلتزام بالسلامة في نطاق عقد نقل الأشخاص دون الحاجة إلى تدخل المشرع، وذلك باللجوء إلى قواعد المسؤولية التعاقدية إستنادا إلى أن عقد النقل الذي يبرمه الراكب مع الناقل يتضمن إلتزام بتوصيل الراكب إلى مقصده سليما معافى .

وبمقتضى هذا الإلتزام يقع على الناقل في حالة إصابة الراكب تعويضه عن الأضرار التي تلحق به دون الحاجة لإثبات الخطأ في جانبه، فالتزامه هنا إلتزام محدد وهو إلتزام بتحقيق نتيجة معينة وهي توصيل الراكب إلى وجهته سالما معافى، لذلك فهو يسأل في كل مرة لا تتحقق فيها هذه النتيجة بصرف النظر عن إنعدام خطئه، أي يسأل بمجرد إخلاله بالإلتزام الذي يثقله ولا يمكنه دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا ينسب إليه.

ويشمل النقل البري في الجزائر النقل بالسكك الحديدية ونقل الأشخاص عبر الطرقات ونقل البضائع ونقل الأشخاص الموجه[1]، ويتضمن نقل الأشخاص الموجه المترو والترامواي والمركبات التلقائية الخفيفة والحافلات الموجهة بكاميرا بصرية أو نظام مغناطيسي والأجهزة المسماة (المصاعد الميكانيكية) أو النقل بواسطة أسلاك والقطارات الأحادية السكة [2].

وبما أن النقل البري يعتبر أساس وأصل النقل بصفة عامة، بالنظر إلى أنه أسبق وسائل النقل في الوجود و أولها في التنظيم، ارتأيت دراسة الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص براً، لأنه يعد مرآة واضحة لمدى تطور المسؤولية المدنية ومدى تأثيره على قواعدها، إذ أن ظهور هذا الإلتزام وبلورته في هذا المجال الحيوي من مجالات المسؤولية المدنية، ثم تطوره تطورا كبيرا أثر معه في بعض المفاهيم التقليدية للمسؤولية المدنية .

فالنقل البري يعد من الأسباب الرئيسية التي أدت إلى تطور المسؤولية المدنية، التقصيرية والعقدية على حد سواء، فقد ترددت مسؤولية الناقل من حيث القواعد التي تطبق عليها بين المسؤوليتين، إذ يطبق عليها حينا قواعد المسؤولية العقدية، وحينا آخر تطبق عليها قواعد المسؤولية التقصيرية .

لذلك إخترت الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري عنوان لهذه الدراسة، ويرجع سبب إختياري إلى ما حدث من تطور في قواعد المسؤولية التقصيرية وظهور المسؤولية عن فعل الأشياء، والتي تقرر مسؤولية حارس الأشياء دون حاجة لإثبات خطأ في جانبه ولا تدفع المسؤولية إلا أمام الإثبات المحدد للسبب الأجنبي .

كما أدى تطور أساس المسؤولية المدنية من الخطأ لتقوم على أساس الضرر فقط ، إلى تفرقة في النظام القانوني المطبق على مختلف وسائل النقل البري، إذ أصبحت السيارات تخضع للتأمين الإجباري ونظام محدد للتعويض، في حين بقيت وسائل النقل البري الأخرى تخضع لقواعد المسؤولية العقدية .

1- طبقا لنص المادة 14 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه (جريدة رسمية عدد 44 مؤرخة في 8 أوت 2001) المعدل و المتمم بالقانون رقم 09/11 المؤرخ في 5 جوان 2011 (جريدة رسمية عدد 32 المؤرخة في 8 جوان 2011) .

2- طبقا لنص المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 359/11 المؤرخ في 2011/10/19 المحدد لأحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه (جريدة رسمية عدد 58 مؤرخة في 2011/10/23).

ومن ثم فإنه في النقل الواحد قد يختلف في مضمونه و طبيعته وفقا لكونه إلتزاما تعاقديا يترتب على عقد النقل، أو إلتزاما قانونيا يترتب في الحالات التي لا تتوافر فيها شروط عقد النقل، ففي هذه الحالة الأخيرة قد ينشأ الإلتزام إعمالا للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، فيقتصر مضمونه على مجرد الإلتزام العام باليقظة والتبصر، أو قد يترتب إعمالا لقواعد المسؤولية عن الأشياء فيرفع إلى إلتزام محدد بنتيجة معينة هي عدم الإضرار بالراكب .

والملاحظ أنه أيا كانت القواعد المطبقة على نقل الأشخاص، فإن تلك القواعد كانت تتطور وتتغير في بعض مفاهيمها التقليدية لتتلاءم مع ما يقتضيه النقل من حماية للأشخاص لما لأرواحهم وأجسادهم من حماية و قدسية خاصة .

ومن ثم فإن إلتزام الناقل بضمان سلامة الراكب له أهمية كبيرة، ففي المجال القانوني يثير الإلتزام بضمان السلامة مسؤولية الناقل في أكثر من وجه من أوجه المسؤولية المدنية، إذ يسأل الناقل بحسب الأصل في حالة وجود عقد نقل بينه وبين الراكب إعمالا لقواعد المسؤولية العقدية، التي تكتفي بمجرد إخلال الناقل بالالتزام الذي يثقله بتوصيل الراكب سالما أي بمجرد إصابة هذا الأخير أثناء نقله دون الحاجة لإثبات الخطأ في جانبه.

كما يسأل الناقل عن إصابة الراكب ليس فقط في حالة ثبوت خطئه وإعمالا لقواعد المسؤولية التقصيرية، وإنما قد يسأل أيضا إعمالا لقواعد المسؤولية عن الأشياء، حيث تعتبر وسيلة النقل من الأشياء التي تنطبق عليها هذه المسؤولية والتي تعفي المضرور من إثبات خطأ حارسها.

ومن المسائل التي يثيرها الإلتزام بضمان السلامة باعتباره إلتزام تعاقدي أن حماية الراكب المضرور تتوقف على فكرة المقابل، رغم أن حق المضرور في سلامته الجسدية يجب أن يكون حقا مطلقا لا يتوقف الحق في التعويض عنه على فكرة الأجر أو المقابل .

كما أن مسؤولية ناقل الأشخاص وإلتزامه بضمان سلامتهم لا يمكن أن تكون مطلقة نظرا لما لهؤلاء الركاب من نشاط وحركة ذاتية قد يكون لها دور في وقوع الحادث وإصابتهم بالضرر، ولا يقتصر الأمر هنا على مجرد إتخاذهم لموقف سلبي أثناء نقلهم وذلك بإتخاذ موقف إيجابي يتمثل في إتخاذهم الإجراءات والإحتياطات الضرورية للمحافظة على سلامتهم الشخصية له دور كبير في جعل الإلتزام بضمان السلامة ملائما وجعله أكثر واقعية يحمي الراكب وينصف الناقل في آن واحد .

و لقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الإلتزام عند تنظيمه لعقد نقل الأشخاص برا في المادة 62 من القانون التجاري والتي جاء فيها: " يجب على ناقل الأشخاص، أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد"، فالالتزام بضمان السلامة يقضي بأن الناقل لا يلتزم فقط بنقل المسافر من مكان إلى آخر بل أن يوصله أيضا سليما معافى، وهو ما يجعل هذه القاعدة القانونية الأساسية منطلق الدراسة لهذا الإلتزام والبحث عن نطاقه.

وبما أن النقل البري للأشخاص ذو صلة مباشرة بحياة و سلامة الأفراد فإنه من الضروري وضع قواعد كافية لتنظيمه، بحيث تلزم القائمين بعملية النقل باتخاذ أشد الاحتياطات للمحافظة على سلامة وأرواح المسافرين، و تضمن حقوق المتضررين منهم إذا ما تعرضوا لأي ضرر .

وهو ما يجعل إشكالية الدراسة تتمثل في : **هل يحقق الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص برا بصورته الحالية حماية كافية للمسافرين ؟**

للإجابة على هذه الإشكالية سيتم إتباع المنهج التحليلي والمنهج المقارن لما لهما من أهمية علمية، وكذلك لتكون الدراسة أكثر عمقا وشمولا، إذ سيتم دراسة الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري في القانون الجزائري، وهذا بالنظر إلى ما تعرفه الجزائر من تطور في مجال نقل الأشخاص براً خاصة مع تطور شبكة النقل بالسكك الحديدية وإستعمال الميترو والترامواي، مع إجراء مقارنة مع القانون الفرنسي والقانون المصري، وهذا بإيضاح طبيعته القانونية ومدى قوته وتعلقه بالنظام العام مع التركيز على نطاقه، كما سنتعرض لطبيعته التعاقدية ومدى حق الراكب في اللجوء لقواعد المسؤولية التقصيرية بدلا من قواعد المسؤولية العقدية .

لذلك سنقسم هذه الدراسة إلى بابين، سنبحث في الباب الأول أحكام الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، و سيقسم إلى فصلين بحيث سنتناول في الفصل الأول ماهية الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، و في الفصل الثاني سنتناول مضمون الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري و نطاقه .

أما في الباب الثاني سنبحث أثار الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، وسيقسم كذلك إلى فصلين سنتناول في الفصل الأول المسؤولية المترتبة على الإخلال بالإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، وفي الفصل الثاني سنتناول التعويض عن الإخلال بالإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الباب الأول

أحكام الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

1. أحكام الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

لقد كان الإنسان على هامش اهتمام القانون المدني بحيث لا ينظر إليه إلا باعتباره صاحب المال، إلا أن تطور القواعد القانونية الذي شمل مختلف الحياة بمختلف صورها قد إنتهى إلى بروز إهتمامات القانون بسلامة الأشخاص وتعويضهم عما قد يصيب أجسامهم من أضرار، فاستقرت للإنسان شخصيته القانونية الكاملة واستقر معها مبدأ معصومية جسده .

ونتيجة تغير مظاهر الحياة في العالم بسبب النهضة الصناعية الكبرى، وإنشاء الآلة الميكانيكية وتغلغلها في حياة الناس، و بالرغم من أنها يسرت لهم الحياة إلا أنها في نفس الوقت خلقت لهم قدرا جسيما فادحا من المخاطر والأضرار، والتي شاع إستعمال بعضها في وسائل المواصلات الحديثة، الأمر الذي نتج عنه زيادة في عدد المضرورين ممن يتعرضون لمخاطر هذه الآلات الحديثة في المواصلات، فكان لازما على المجتمعات الحديثة ممثلة في أدواتها التشريعية أن تواكب هذا التدخل لحماية أولئك المضرورين من هذا الاستخدام.

فكانت المسؤولية المدنية أيا كان أساسها خير وسيلة، وكان الالتزام بضمان السلامة يبدو أكثر قربا لأولئك المتضررين لتحقيق حماية فعالة ومرضية تجاه المسؤول عن تلك الأضرار.

و نظرا لخصوصية عقد النقل البري من عقود النقل وأهميته سنقسم هذا الباب إلى الفصلين التاليين :

الفصل الأول: ماهية الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الفصل الثاني: مضمون ونطاق الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الفصل الأول

ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

1.1. ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن الالتزام بضمان السلامة لم ينشأ إلا حديثا في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة وتزايدت
مخاطرها، إذ وجد القضاء الفرنسي نفسه في موقف يفرض عليه أن يضع قواعد يؤكد بها حماية جمهور المسافرين الذين يتعرضون للكثير من الحوادث والتي منها ما هو قاتل.

والالتزام بضمان السلامة كفكرة رائدة ما هو إلا حلقة في سلسلة متصلة من التقدم الفني في مجال القضاء، والذي يحاول أن يواكب هذا التقدم العلمي والتكنولوجي السريع والمستمر من خلال مراقبة أثاره ونتائجه.

فإذا تعدت تلك الآثار والنتائج على السلامة الجسدية للإنسان محدثة به أضرارا فإنه يتدخل بأدواته للحد من هذا المساس، غير أن ذلك التدخل قد يكون سريعا إذا ما كانت الظروف تسمح بذلك، أو قد يحتاج هذا التدخل إلى فترة من الزمن لاستيعاب التقدم التكنولوجي الجديد في مجال ما وعلاقته بالضرر الذي يصيب الفرد نتيجة تعامله مع أدوات وعناصر هذا التقدم.

ولتحديد ماهية الالتزام بضمان السلامة باعتباره التزاما عقديا ابتدعه القضاء في مواجهة تطورات العصر العلمية والتكنولوجية، ولكي نتمكن من الإحاطة بهذه الفكرة الرائدة، سنقسم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين :

المبحث الأول: مفهوم الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المبحث الثاني: مدى وجود الالتزام بضمان السلامة في صور النقل البري .

1.1.1. مفهوم الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

يثير إلتزام الناقل البري بضمان سلامة المسافرين تساؤلا أوليا عن زمن و كيفية نشوءه وتطوره إلى أن أصبح يفرض نفسه كموضوع يثير إهتمام الباحثين لدراسته و العناية بالأحكام القانونية التي تنظمه والأسس التي تقوم عليها أساليب الصياغة الفنية لهذه الأحكام.

فهذا التساؤل لا يمكن تجاوزه بل لابد من الوقوف عنده وذلك بالتعرف على كيفية نشوء هذا الإلتزام و كيفية تطوره وكيف أصبح و هذا بتسليط الضوء عليه.

لذلك فإنه في إطار دراسة مفهوم الالتزام بضمان السلامة سنقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :

المطلب الأول نشأة وتطور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المطلب الثاني: تعريف الالتزام بضمان السلامة وأساسه القانوني.

المطلب الثالث: الشروط الواجب توفرها لتحقيق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.1.1.1. نشأة وتطور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

أنشأ القضاء الفرنسي الالتزام بضمان السلامة بهدف حماية جمهور المسافرين الذين يصابون بكثير من الحوادث في عقد نقل الأشخاص، و لقد كان مولده في عقد النقل البحري ثم نما وإتسع ليشمل كل صور النقل. سنقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين :

الفرع الأول: نشأة الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الفرع الثاني: تطور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.1.1.1.1. نشأة الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

مما لاشك فيه أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين كان له أساس في أفكار الفقهاء، وأحكام القضاء، وحتى في تدخل المشرع.

1.1.1.1.1.1. في فرنسا

لقد سار المشرع الفرنسي على نهج القانون الروماني، لذلك عالج باهتمام المسؤولية عن نقل البضائع في حين أنه ترك نقل الأشخاص في الظل، إذ أن عقد نقل الأشخاص برا لم يتم تنظيمه في القانون الفرنسي، ولذلك فإن القواعد التي تنظمه تخضع للقواعد العامة في القانون المدني، وكذلك للقوانين المنظمة للنقل بالسكك الحديدية والنقل البري[1].

إلا أن الاهتمام بنقل الأشخاص بدأ عندما أصدر عمدة مدينة ليون بفرنسا قرارين أحدهما بتاريخ 3 جوان 1824، والثاني في 15 أبريل 1826 بشأن تنظيم المرور، ولقد كان هذين القرارين بمثابة تنظيم إداري[2].

وبذلك فإن القضاء الفرنسي وحتى أوائل القرن العشرين كان يرى أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر أثناء النقل لا يمكن أن تكون إلا تقصيرية، ومن ثم على هذا الأخير إذا طالب

1- Voir : Alfred Jauffret, Droit commercial, 22 édition, L. G. D. J, Dalta, 1995, P 546, N° 832.

2 – أنظر: محمود التلتي، النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 1988، ص 223.

بالتعويض عنها أن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته، إذ أن المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي[1] تطبق على جميع الأفعال الضارة[2].

وبدا هذا الاتجاه واضحا من خلال حكم هام أصدرته محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 10نوفمبر 1884 قررت فيه أنه لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بنقل الأشياء، لأن الأشياء ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها بصفة تامة، بخلاف ناقل الأشخاص الذي يتمتع المسافر معه بحرية في الحركة تحول دون القول بالتزام الناقل بضمان سلامته.

ومن ثم فقد رفضت محكمة النقض الفرنسية أن تطبق على نقل الأشخاص المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي[3]، فهذه الأخيرة خاصة بنقل الأشياء وليس الأشخاص، ففي هذا الحكم تحدد محكمة النقض الفرنسية موقفها بعبارة واضحة، وترفض أن تطبق على مسؤولية الناقل الأحكام الخاصة بالمسؤولية العقدية وتوجب تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية[4].

بالرغم من أن القضاء الفرنسي شايع في مجمله فيما ذهبت إلى محكمة النقض الفرنسية في رفضها تطبيق قواعد نقل الأشياء على نقل الأشخاص، فقد ذهبت محكمة السين التجارية بفرنسا في الحكم المؤرخ في 1886/04/13 إلى القول بأن الناقل يلتزم بتوصيل المسافر إلى جهة الوصول سليم معافى، وبهذا القضاء فقد أعفت المسافر من إثبات خطأ الناقل، ولم تمكن هذا الأخير من التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الحادث.

---

1 − Art 1382 du code civil Français : « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer » .

ويقابل هذه المادة في القانون المدني الجزائري المادة 124 وفي القانون المدني المصري المادة 163.

4 . أنظر: مختار رحماني محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية(دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء)، دار هومة، 2003، ص42. أنظر كذلك: عبد القادر أقصاصي، الإلتزام بضمان السلامة في العقود(نحو نظرية عامة)، دار الفكر الجامعي، مصر، 2010، ص 22.

Voir aussi : René Roudière et Emmanuel Du Pontavice; Droit martine, 12 édition, Dalloz 1997, P 401, N°404 .

1 – Art 1382 du code civil Français : «Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure ».

4 – أنظر: محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود (دراسة فقهية قضائية في كل من مصر و فرنسا)، دار النهضة العربية، القاهرة،1980، ص 7. أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة، الطبعة الأولى، 2004، ص 13.

ويعتبر هذا الحكم أول من أشار إلى الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص في القضاء الفرنسي، غير أن هذه المحكمة سرعان ما عدلت عن ذلك القضاء وسارت على نهج محكمة النقض الفرنسية في رفضها لفكرة الالتزام بضمان السلامة وطبقت قواعد المسؤولية التقصيرية[1].

ولقد هاجم الفقه الفرنسي من جهته تردد القضاء في ذلك الوقت متأثرا بكتابات الفقيهين **سوزيه** في فرنسا و**سانتيليت** في بلجيكا، وقد انصب هذا الهجوم على فكرة الخطأ وتطلبها من جانب المسافر وهو الطرف الضعيف في مواجهة شركات النقل وهي عادة الطرف القوي، وفي مفهومها هناك عددا مؤكدا من العقود ذات مضمون إجباري أغنى وأعقد مما كان يبدو من قبل، فهي لا تحتوي فقط على الالتزامات الواضحة بل أيضا تشمل التزامات ضمنية يتطلبها العدل[2].

وفي ضوء هذا المفهوم فإن نطاق المسؤولية العقدية يتسع ليشمل العديد من الالتزامات التي أنشأها العقد مما يزيد الفرص أمام المضرور بالرجوع على المدين لتعويضه عن الضرر الواقع عليه نتيجة عدم تنفيذ التزامه، وإن لم يكن هذا واضحا فهو ضمني في العقد، وعلى هذا الأساس فلا يكون التزام الناقل مقتصرا فقط على توصيل الراكب من مكان إلى آخر ولكن عليه أن يوصله سليما معافى، فهو مدين بالتزام بضمان سلامته وهو مسؤول عقديا عن أي حادث[3].

فالعقد لا يلزم فقط عاقديه بما هو وارد به، بل هو ملزم لهما أيضا بما هو من مستلزماته وفقا للعدالة، إذ أن الناقل لا يلتزم فقط وفقا لما يوحيه عليه عقد النقل بتوصيل المسافر من مكان إلى مكان آخر، ولا يمكن للناقل الإدعاء بأنه نفذ التزامه بنقل المسافر إذا كان هذا الأخير لم يصل إلى مكان الوصول إلا مصابا بجروح أو جثة هامدة[4].

لذلك ذهب بعض الفقه في فرنسا في أواخر القرن التاسع عشر إلى القول بأن عقد النقل يتضمن التزاما على عاتق الناقل بسلامة الراكب، غير أن هذا الاتجاه لم يوافق محكمة النقض الفرنسية التي اتجهت في ظل غياب النصوص وعمومية المبدأ المنصوص عليه في المادة 1382 من القانون المدني الى تبني الوضع التقصيري.

---

1 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، الإلتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة العربية، القاهرة،2001، ص 28،29.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 25

3 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 226.

4 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع سابق، ص 15.

إذ أن قضاتها وبالرغم من النقد الحاد الذي وجهه لهم الفقه لم يعدلوا عنه وظلوا أوفياء للوضع القديم القائل بالمسؤولية التقصيرية عن الحوادث الناجمة عن تنفيذ النقل[1]، واستمر القضاء الفرنسي على ذلك إلى أن عدلت محكمة النقض عن موقفها وقبلت تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على ناقل الأشخاص.

وشكل بداية هذا الموقف الحكم الصادر عن محكمة PAU الفرنسية بتاريخ 02 فيفري 1910 إذ قضت أنه ليس من المقبول أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة عن ناقل الأشياء، فلا يوجب على الأول التزاما بضمان سلامة المسافر، ويوجبه على الثاني بدعوى أن المسافر هو صاحب السيطرة على نفسه في نقل الأشخاص، ولا يمكن إلزام الناقل تبعا لذلك بضمان سلامته.

ومن ثم قضت محكمة PAU الفرنسية بأنه يقع على ناقل الأشخاص الالتزام بضمان السلامة، فمن الوقت الذي يبرم فيه عقد نقل الأشخاص يجب على الناقل اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة المسافر، وهكذا تذهب هذه المحكمة إلى القضاء بأن المسافر لم يكن ليبرم عقد النقل إذا كان الالتزام الذي يقع على الناقل لا يوجب سوى المحافظة على ما مع المسافر من أشياء، في الوقت الذي لا يلزم فيه هذا الناقل بالمحافظة على سلامة المسافرنفسه[2].

فمنذ إصدار محكمة PAU لحكمها الذي صنع منعطفا في مسيرة القضاء الفرنسي، أصبح الوضع التقصيري غير مقبول فلا عجب أن تنتصر في النهاية أفكار سانيليت وسوزيه التي ظلت كالنار الكامنة تحت رماد رفض محكمة النقض الفرنسية لفكرة الضمان.

وبعد أن ظل الحال مترددا فترة طويلة قررت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الشهير الصادر في 21 نوفمبر 1911، إذ قضت بموجبه أن تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الالتزام بتوصيل المسافر سليما ومعافى إلى جهة الوصول.

وكان هذا الحكم في دعوى بمناسبة عقد نقل بحري تتلخص وقائعها في أن شخص تونسي يدعى "زبيدي حمدي بن محمد" ركب إحدى السفن التابعة للشركة العامة للملاحة عابرة المحيط الأطلنطي لنقله من تونس إلى بون، وخلال السفر أصيب في قدمه إصابة بالغة بسبب سقوط خزان وضع في السفينة بطريقة معيبة، فطالب المسافر الشركة بالتعويض أمام محكمة الجزائر، فدفعت الشركة بعدم اختصاص المحكمة تأسيسا على وجود شرط في عقد النقل يجعل الاختصاص المحلي

---

1 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 225.

2 – أنظر:محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 13، 14.

لمحكمة مرسيليا، إلا أن المحكمة قضت برفض هذا الدفع قائلة بأن قواعد المسؤولية التقصيرية هي الواجبة التطبيق لا العقدية، وبالتالي لا مجال لإعمال الشروط الواردة في هذا العقد[1].

ولما عرض الأمر على محكمة النقض الفرنسية رفضت قضاء هذه المحكمة وقضت بأن عقد النقل المبرم بين المسافر والناقل هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل، وأن المسافر الذي أصيب بضرر أثناء عملية النقل لا يؤسس دعواه على الفعل الضار، بل يؤسسها على عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل[2]، ولم تكتفي محكمة النقض الفرنسية بذلك بل أضافت عبارة أصبحت متداولة بعد ذلك في أحكام القضاء وهي أن الناقل يلتزم بضمان سلامة المسافر، وهذا يعني وصوله سليما ومعافى إلى جهة الوصول[3].

وبالرغم أن هذا المبدأ تم إقراراه بمناسبة نقل بحري إلا أنه وبتاريخ 27 جانفي 1913 قررت الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية نفس الحل بالنسبة للنقل البري بقولها:«...إن تسليم الراكب تذكرة نقل يتضمن بذاته، ودون حاجة لاشتراط صريح، التزام شركة السكك الحديدية توصيل الراكب سالما معافى، فإذا أصيب أثناء نقله تكون الشركة قد خلت بالتزامها ولم تنفذ العقد...»[4].

ومنذ ذلك الحين يجمع الفقه والقضاء الفرنسي وإلى غاية يومنا هذا على وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص (النقل البري)، وأصبح في غير مقدور الناقل التخلص من هذا الالتزام إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الفعل الضار[5].

---

1 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 1998، ص 81.

Voir aussi : René Roudière et Emmanuel Du Pontavice, op cit, P 401, N° 404.

1– أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع السابق، ص 46.

Voi aussi: Henri capitant/ François terré/ Yves lequette, Les grand arrêts de jurisprudence civile, Tome 2 , obligation-contrats spéciaux-surétes,12 édition, Dalloz, 2008, P 159

3 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 16. أنظركذلك: محمود التلتي، مرجع السابق، ص 299.

Voir aussi: François Terré/ Philippe Simler/ Yues Lequette, Droit civil, les obligations, Dalloz, 9 édition, 2005, P 555, N° 368.

4– أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع السابق،ص28. أنظر كذلك: وجدي عبد الواحدعلي، مرجع السابق، ص 18.

Voi aussi:Jérôme Huet, Taité de droit civil (les princépaux contrats spéciaux), L. G. D, J, Delta, 1996, P 1384, N° 32477.

5 – أنظر: عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية، الجزء 02، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2001، ص 402. أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 16.

ولقد أسس القضاء في فرنسا وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري على المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي[1]، والتي بموجبها لا يستطيع المدين بالتزام تعاقدي التخلص من المسؤولية الناجمة عن عدم تنفيذ العقد أو التأخر فيه إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي يستند إليه والذي يكون قد حال دون تنفيذ هذا الالتزام[2].

2.1.1.1.1.1. في مصر

كان القضاء المصري شأنه شأن القضاء الفرنسي يطبق على حوادث النقل القواعد العامة في للقانون المدني، إذ لم يكن هناك ما يستثنى هذه الحوادث من تطبيق تلك القواعد ذات الاختصاص العام، فلا تشريعات مستقلة تنظمها ولا نصوص خاصة تحكمها.

غير أنه بعد تعقد وسائل النقل وثقل عبء إثبات خطأ الناقل على الراكب، وأصبح حقه في التعويض مهدد، شعر القضاء بضرورة التدخل لحماية الراكب، ونظرا لأن المشرع المصري لم يكن آنذاك قد عالج مسؤولية ناقل الأشخاص بأية نصوص خاصة، فإنه لم يكن أمام القضاء وبعد أن إتضح عجز القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية في هذا المجال سوى اللجوء لقواعد المسؤولية التعاقدية[3].

وبذلك قام القضاء المصري من جهته بإيقاع الالتزام بضمان سلامة المسافرين في قطارات السكك الحديدية على عاتق الناقل في أواخر سنة 1886، غير أنه حصرها في إطار محدد وهو أن تتصف الحوادث والأضرار الناجمة عنها بخصائص القوة القاهرة وهي عدم إمكان التوقع

=Voir aussi: Christophe Paulin, Droit des transports, Litec, 2005, P 204, N° 395 .
Voir aussi: Geneviéve viney et Patrice Jourdain, Traite de droit civil(les conditions de la responsabilité), 2 édition, L. G. D. J, Delta, 1998, P 399 N° 500.

5 – Art 1147 du code civil Français : «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 ».

و المقابلة للمادة 176 من القانون المني الجزائري و المادة 215 من القانون المدني المصري.

2 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 19، 20.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالقطارات وآليات التعويض، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة طنطا، مصر 2008،ص 20. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة 01، 2006، ص 106.

وإستحالة التجنب والدفع، كما أنه لم يرد الاصطلاح المستعمل آنذاك في الأحكام كما هو متعارف عليه، ألا وهو الالتزام بضمان السلامة.

غير أن القضاء المصري لم يكن مستقرا فقد ارتد وعاد عن قضاءه وأقر أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تقصيرية، بالرغم أن القضاء الفرنسي كان قد استقر على الاعتراف بالطبيعة العقدية لمسؤولية ناقل الأشخاص[1].

ولقد عمد القضاء المصري بغية توفير أكبر قدر من الحماية لجمهور المسافرين إلى تخفيف عبء الإثبات عن الراكب المصاب وتوصل إلى ذلك بوسائل شتى، ففرض على متعهدي النقل وخاصة السكك الحديدية طائفة من الواجبات القانونية تكوِن في مجموعها واجب اتخاذ أشد الاحتياطات لضمان سلامة الركاب.

وبذلك اعتبرت المحاكم في مصر في بادئ الأمر الناقل ملزما باتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة الركاب، ولم يكن هذا الالتزام مقصورا فقط على الحوادث التي تنشأ عن وجود خلل في السيارة أو في دائرة مهمات النقل، إذ أنه كثيرا ما وجد القضاء في قرائن الأحوال وسيلة لقلب عبء الإثبات، وهذا بالرجوع إلى النصوص المتعلقة بالعقود، وإما بالرجوع إلى النصوص المتعلقة بنقل البضائع والتوسع في تفسيرها[2].

ولكن القضاء المصري عدل عن ذلك الاتجاه وبدأ بتطبيق قواعد المسؤولية العقدية على حوادث نقل الركاب، وكان ذلك بحكم أصدرته محكمة مصر الجزئية المختلطة في مارس 1933، ثم تلى ذلك أحكام قضائية متعددة قررت وجود التزام ضمني في عقد نقل الأشخاص وهو ضمان سلامة الراكب، كما قررت بأن الناقل لا يستطيع التخلص من هذا الالتزام إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر، ولا يكفيه لدفع المسؤولية عن نفسه أن يثبت أنه لم يرتكب خطأ ما أو أنه قد بذل العناية الواجبة[3].

وقد استقر القضاء المصري نهائيا على تحميل الناقل بالالتزام بضمان سلامة الراكب بصدور حكمين متعاقبين عن محكمة النقض، كان الأول بتاريخ 18 ديسمبر 1941، والثاني

---

1 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 276 وما يلهيا.

2 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 32، 33.

3 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، مرجع السابق، ص 30.

بتاريخ 26 أفريل 1962[1]، ولقد جاء في هذا الحكم الثاني أن عقد نقل ألأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب، بمعنى أنه يكون ملتزما بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليما، ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه[2].

وفضلا عن استقرار أحكام القضاء المختلط المصرية على مسؤولية الناقل العقدية عن الإخلال بالتزامه بسلامة المسافرين فقد طبقت محكمة اللبان الجزئية في 13 ماي 1940 قواعد المسؤولية العقدية على حوادث نقل الأشخاص وقضت بأنه لا يكون على المسافر الذي يقع ضحية حادثة أثناء السفر إلا إثبات الإصابة التي لحقته وظروف حدوثها[3].

ثم أعقبتها محكمة استئناف الإسكندرية بمصر في 05 فيفري 1950 بإصدار حكمها الذي جاء فيه أن وجود الراكب في السيارة ضمن الركاب الآخرين عند وقوفها في موقف معد لها ومهيأ للسفر للجهة المعلوم أنها تقصد إليها يكفي لإتمام عقد النقل ولتحقيق القبول ضمنا من جانب الراكب، وعند انعدام نص صريح في عقد النقل على وجوب ضمان الناقل للراكب، يعتبر الناقل مسؤولا مسؤولية عقدية على أساس أن عقد النقل يشمل التزام ضمني من جانبه بإيصال الراكب سالما إلى الجهة التي يتعهد بنقله إليها[4].

ولقد أيدت محكمة النقض في مصر هذا الاتجاه وقضت في حكم لها صادر في 27 جانفي 1966 بأن عقد نقل الأشخاص يلقى على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب، بمعنى أنه ملتزم بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليما، وهو التزام بتحقيق غاية بحيث إذا أصيب

---

1 – أنظر: أنظر، صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 21.

2 – أنظر: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 107. أنظر كذلك: محمد بهجت عبد الله قايد، العقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة 1، سنة 1995، ص 203، هامش 02. وكذلك: عبد الحكيم فوده، التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998، ص 417.

3 – أنظر: محمود التلتى، مرجع سابق، ص 282.

4 – حكم استئناف محكمةالإسكندرية بمصر في 05 فيفري 1950 أشار إليه : محمد علي عمران، المرجع السابق، ص34. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع السابق، ص405.

الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا إثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه، وبذلك تقوم مسؤولية عن هذا الضرر دون حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانبه[1].

2.1.1.1.1. تطور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

بعد استقرار الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص برا، بدأت تطرأ عليه بعض التطورات الهامة،، إما من جانب الفقه و القضاء الذي استمر في صقل وبلورة وجود الالتزام بضمان السلامة، و إما عن طريق تدخل المشرع بتنظيم هذا الالتزام بمقتضى نصوص تشريعية خاصة وفي حالات محددة، كما أن الصفة الدولية لنقل الأشخاص برا دفعت من جهتها الدول إلى إبرام بعض الاتفاقات الدولية في محاولة منها لتنظيم عقد نقل الأشخاص برا على المستوى الدولي.

1.2.1.1.1.1. التطور القضائي والفقهي

لقد استمر القضاء في فرنسا ومصر في استكمال بناء الالتزام بضمان السلامة وتوضيح أحكامه وتطويره وفقا لما يجد من ظروف مناسبة وما يلحق من تطورات[2]، ولقد شمل تطور القضاء للالتزام بضمان السلامة في العديد من النقاط المختلفة والتي سنتناولها بالتفصيل في هذه الدراسة عند بحث كل حالة على حدى.

إلا أنه لابد من الإشارة إلى دور القضاء وتطوره في بناء وصقل أحكام الالتزام بضمان السلامة فيما يتعلق بامتداد الالتزام بضمان السلامة ليستفيد منه ورثة أقارب المسافر في حالة وفاته نتيجة حادث نقل.

ففي البداية لم يكن يحق لأقارب الراكب الذين تضرروا بسبب وفاة قريبهم مقاضاة الناقل إلا على الأساس التقصيري إعمالا للقواعد العامة في هذه المسؤولية والتي تتطلب إثبات خطأ الناقل، لأن الالتزام بضمان السلامة وجد أصلا لصالح الراكب، غير أنه بعد استقرار القضاء على قبول وجود الالتزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص برا عدل عن هذا الاتجاه وقبل ابتداء من سنة 1932 بإفادة أقارب الراكب المتوفي من الالتزام التعاقدي بضمان السلامة المقرر لمصلحة قريبهم.

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 36. أنظر كذلك: شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 100. وكذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 428.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي(دراسة للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري و الجوي و البحري)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 40.

واستندت محكمة النقض الفرنسية في قبول هذا التوسع لمجال الالتزام بضمان السلامة إلى وجود اشتراط لمصلحة الغير (أقارب المسافر) في عقد النقل الذي أبرم بين المسافر والناقل، وبمقتضاه يمتد أثر العقد إلى أقارب الراكب المتوفي في حالة مقاضاتهم للناقل لتعويضهم عما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة قريبهم، وبينت أنه ليس من الضروري أن يكون هذا الاشتراط صريحا[1].

ولقد أكدت محكمة النقض المصرية من جهتها أنه إذا أدت الإصابة إلى وفاة الراكب قبل رفع دعواه فإنه يكون أهلا فيما يسبق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه وحسبما يتطور هذا الضرر ويتفاقم، ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته ويحق لهم المطالبة به تأسيسا على تحقيق مسؤولية عقد النقل الذي كان المورث طرفا فيه[2].

كما أن القضاء قد جعل من عقد النقل معيارا للالتزام بضمان السلامة فإذا تخلف عقد النقل لا يقوم هذا الالتزام، وبما أن أجرة النقل تعتبر عنصر أساسيا في عقد النقل، فقد اشترط القضاء لاستفادة الراكب من هذا الالتزام أن يتم النقل بمقابل، فإذا كان النقل مجانيا فلا تطبق المسؤولية التعاقدية ولا يوجد التزام تعاقدي بضمان السلامة.

ولقد اتجه القضاء الفرنسي في البداية إلى تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية على النقل المجاني، وهي تلك التي تتطلب ضرورة إثبات خطأ الناقل، لكنه استثنى من ذلك النقل المصلحي الذي وإن كان يتم دون أجر إلا أن الناقل يستمد منه مصلحة أو فائدة لصالحه، وطبق عليه قواعد المسؤولية عن الأشياء التي يعفى الراكب بمقتضاها من إثبات خطأ الناقل باعتباره حارسا للمركبة، فتقام المسؤولية ابتداء ولا يعفى الناقل منها إلا بإثبات السبب الأجنبي عنه الذي لا ينسب إليه، ثم بعد ذلك إمتد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء ليشمل النقل المجاني كذلك[3].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 41- 42.

Voi aussi: Henri capitant/ François terré/ Yves lequette , op cit ,p 770 .

2 – أنظر: نقض مصري مؤرخ في 1981/04/29 أشار إليه : محمود التلتي، المرجع السابق، ص 292. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 423.

3 – كان هذا ابتداء من الحكم الصادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1968/08/20.

وبعد تبني القضاء لفكرة الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل واستقرار الأحكام القضائية على وجوب التزام الناقل بضمان سلامة من يقوم بنقلهم،بدأ الفقه هو الآخر يدلي بآرائه في هذا الالتزام وفي الأسس التي يقوم عليها[1].

فاذا كان الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل من خلق القضاء واكتشافه فإنه حضي بتأييد كبير من الفقه الذي يجمع وإلى غاية يومنا هذا على وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، وهذا بالرغم من أن بعض الفقهاء لم يسلموا بهذه الفكرة بسهولة بل عابوا على القضاء أن فرض هذا الالتزام في عقد النقل يفتقر إلى السند القانوني، لأنه ينسب التزاما إلى إرادة الطرفين مع أن الثابت أن إرادة الناقل على الأقل لم تتجه إلى قبول تحمل مثل هذا الالتزام، فضلا عن أن فيه إهدار لقدر الإنسان بإنزاله إلى مستوى الشيء أو الحيوان حيث يلتزم الناقل بضمان سلامته كما هو الحال في شأن الأشياء أو الحيوانات[2].

ويرى هؤلاء الفقهاء أن القضاء قد تعدى وظيفته في تفسير العقود إلى تكوينها، وأن الالتزام بضمان السلامة 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 المشرع[3].

غير أن غالبية الفقه لم يلتفت إلى هذا الاعتراض، وإنما بارك موقف محكمة النقض الفرنسية من إلزام الناقل بضمان سلامة المسافر، لأن هذا الالتزام يتفق مع طبيعة عقد النقل والغاية المقصودة منه، إذ مما يتنافر مع تلك الطبيعة ويتعارض مع هذه الغاية أن يصل الراكب إلى مكان الوصول مصابا أو ميتا.

فالسلامة في تقدير الراكب لا تقل أهمية عن النقل ذاته وبدونها لا يكون للنقل أية غاية، وأن إلقاءها على عاتق الناقل ضروري وعادل ولا يستطيع الناقل الاحتجاج بعدم إنصراف إرادته وقت التعاقد إلى التحمل بهذا الالتزام لأن العقد لا يقتصر على إلزام المتعاقد بها ورد فيه بل يتناول

---

1 – أنظر: محمد حمزة عبد الرحمن، التزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين وفقا لاتفاقية فرسوفيا والتشريعين الليبي والمغربي، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة محمد الخامس، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، الرباط، 1993/1992، ص 36.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 29.

3 – أنظر: عادل على المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1997، ص 80.

أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعدالة، ومن الواضح أن لا القانون ولا العدالة يسمحان بنقل الأشخاص دون الاهتمام بسلامتهم[1].

ولقد لقي اتجاه القضاء إلى فكرة الالتزام بضمان السلامة تأييد الكثير من الفقهاء على اعتبار أن تكليف الراكب وهو الطرف الضعيف في عقد النقل بإقامة الدليل على خطأ الناقل، وعلى رابطة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي أصابه أمر متعذر الإثبات على المضرور الذي ليس لديه الإمكانيات التي تسمح له بإثبات هذا الخطأ في مواجهة الطرف القوي (شركات النقل).

وبذلك يرى الفقه أن فإن الناقل لا يلتزم فقد بنقل الشخص إلى المكان المتفق عليه بل يلتزم بأن يوصله سليما بالحالة التي كان عليها وقت أن تسلمه، وهو بذلك يشمل التزاما مطلقا بسلامة المسافر فيسأل عن كل حادث يصيبه إلا ما كان من نوع القوة القاهرة وخطأ المسافر[2].

ولقد حاول الفقه بعد تأييده لمبدأ الالتزام بضمان السلامة جاهدا البحث في مضمون هذا الالتزام وأساسه وطبيعته القانونية، ففي هذا المجال لقد تعددت الآراء واختلفت، وهذه المسائل سنتعرض لها بالتفصيل في حينها.

2.2.1.1.1.1. التطور التشريعي

في الماضي لم يكن نقل الأشخاص يحظى باهتمام المشرعين مقارنة بنقل البضائع، لذلك نجد أن الكثير من التشريعات تخلو من نصوص تنظم نقل الركاب، فالقانون الفرنسي كانت نصوصه المتعلقة بالنقل تخص نقل الأشياء[3]، إذ جاءت خالية فيما يخص نقل الأشخاص[4].

غير أنه مع تطور وسائل المواصلات وظهور الأخطار المترتبة عليها بدأت بعض التشريعات تهتم بالمسافرين، وكانت بداية ذلك بصدور قانون السكك الحديدية في بروسيا سنة 1883، والذي ألزم الناقل بتعويض كل وفاة أو إصابة جسمانية بسبب تسيير عربات السكك

---

1 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، في ازدواج أو وحدة المسؤولية المدنية ومسألة الخيرة، مطبعة جامعة القاهرة، 1978، ص 238. أنظر كذلك : عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 29.

2 – أنظر: يحي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، كلية الحقوق، 1993، ص 67.

3 – وهي المواد من 1782 إلى 1786 من القانون المدني الفرنسي، والمواد من لـ133. 1 إلى لـ 133 . 9 من القانون التجاري الفرنسي.

4 – أنظر: محمد حمزة عبد الرحمن، مرجع السابق، ص 43.

الحديدية دون حاجة لإثبات خطئه وكان هذا النظام نواة ظهور وبلورة فكرة التزام الناقل بضمان سلامة الراكب وتوصيله سليما معافى إلى وجهته المقصودة[1].

ثم صدر في بلجيكا قانون بتاريخ 25 أوت1891 والذي قبل بفكرة الالتزام بضمان السلامة وكان هذا بفضل الفقيه البلجيكي Sainctelette، كما صدر في لوكسمبورغ قانون بتاريخ 08 فيفري 1908 ليعتنق نفس الفكرة[2].

وبظهور الالتزام بضمان السلامة من طرف القضاء وترسيخه لهذا الالتزام، بدأت تشريعات الكثير من الدول تهتم بهذا الموضوع وتوليه عنايتها وتنظمه في نطاق أحكام نصوصها، وكان ذلك عن طريق إصدار تشريعات داخلية تنظم التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين في بعض صور النقل.

والملاحظ أنه على الرغم من تدخل بعض الدول لتنظيم مسؤولية ناقلا لأشخاص، إلا أننا نجد أن العدد الأكبر منها يترك هذه المسألة لأحكام القواعد العامة في المسؤولية[3]، فبالنسبة للمشرع الفرنسي فإنه لم يتدخل في وضع قواعد خاصة بعقد النقل البري للأشخاص، وذلك خلافا لكل من النقل الجوي والبحري، إذ بقي عقد النقل البري يخضع للقواعد العامة و ظلت المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي هي الأساس القانوني الذي أسس عليه القضاء الفرنسي وجود التزام تعاقدي على عاتق الناقل بإيصال الراكب إلى مقصده سالما ومعافى في عقد النقل البري[4].

وكذلك الأمر بالنسبة للتشريع المصري، فقد جاء قانون التجارة المصري القديم خاليا من أي نص يتعلق بنقل الأشخاص، ولعل السبب في ذلك يرجع إلى مدى تأثر المشرع المصري بالمشرع الفرنسي في تلك الفترة، وبذلك كان عقد النقل البري للأشخاص يخضع لأحكام القواعد العامة في القانون المدني المصري[5]، بحيث تتأسس مسؤولية الناقل البري للأشخاص على المادة 215 من القانون المدني المصري والتي تقابل المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي[6].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل مرجع السابق، ص 4

2 – أنظر: أنظر محمد حمزة عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 44.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أو الليل، المرجع السابق، ص 56.

4 – أنظر: محمد حمزة عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 45.

Voir ausssi: Alfred Jauffret, op cit, P 546 N° 832.

5 – أنظر:عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص81. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص394.

6 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 276.

غير أن المشرع المصري قنن هذا الالتزام عند إصداره لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999 في المادة 264 منه إذ جاء في الفقرة 01 منها أنه:« 1- يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان»، وبذلك فرض المشرع المصري الالتزام بضمان سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل بنص آمر لا يجوز الاتفاق على خلافه[1].

كما أننا نجد أن هناك بعض الدول العربية قد قامت بتنظيم عقد نقل الأشخاص برا في قوانين التجارة الخاصة بها[2]، كما أنها قننت الإلتزام بضمان السلامة، فالمشرع السوري ينص في المادة 364 فقرة 02 من قانون التجارة على التزام الناقل بإيصال المسافر سالما إلى المحل المعين، وفي المدة المتفق عليها وإذا وقع طارئ ما فإن التبعة الناشئة عن العقد تنتفي عن الناقل بإقامة البينة على وجود قوة قاهرة أو خطأ من قبل المتضرر.

كما تنص المادة 464 من قانون التجارة الكويتي على أنه:« يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويكون مسؤولا عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن تأخير في الوصول، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب»[3].

ولقد نصت كذلك على هذا الالتزام المادة 688 من قانون الموجبات والعقود اللبناني وقررت مسؤولية الناقل العقدية على أساس إشتمال عقد النقل على التزام بضمان سلامة الراكب[4] .

كما أن المادة 77 فقرة 02 من قانون التجارة الأردني تناولت واجبا يقع على الناقل في عقد نقل الأشخاص، يقضي بإيصال المسافر سالما إلى المكان المتفق عليه وفي المدة المحددة في الاتفاق، حيث قضت بأن عقد النقل:«...2- يوجب على الناقل إيصال المسافر سالما إلى المحل المعين وفي المدة المتفق عليها»[5].

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 38، أنظر كذلك: شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، مرجع سابق، ص 99.

2 – من قوانين التجارة العربية التي تناولت تنظيم عقد نقل الأشخاص قانون التجارة العراقي لسنة 1970 ونظمه في المواد (290 – 307)، كذلك قانون التجارة السوري وقد نظمه في المادة 364 وما بعدها، قانون الوجبات والعقود اللبناني وقد نظمه في المادتان 688- 689، وقانون التجارة الكويتي وقانون التجارة الأردني.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أو الليل، مرجع سابق، ص 56 .

4 – أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 207.

5 – أنظر: عادل المقدادي، ملاحظات حول أحكام نقل الأشخاص في قانتون التجارة الأردني، مجلة إربد للبحوث والدراسات، المجلد السادس، العدد الأول، 2003، ص 06.

كذلك الأمر بالنسبة لقانون التجارة العراقي فقد نصت المادة 299 فقرة 01 على أنه:«يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان»[1].

ومن جهته المشرع المغربي فبالرغم من اهتمامه بنقل الأشياء والتي أفرد لها الفصول من 66 إلى 96 من قانون التجارة المغربي فإنه قد خص نقل الأشخاص بأحد عشر فصلا، من الفصل 97 إلى 107.

ولقد كان نصيب سلامة المسافرين منها فصل واحد هو الفصل 166من القانون التجاري والتي تنص على أن:«المكاري مسؤول عن الحوادث التي تقع للمسافرين أثناء النقل ولا يمكن إعفاؤه من المسؤولية إلا بإثبات حدوث القوة القاهرة أو خطأ من طرف المتضرر»[2].

أم بالنسبة للجزائر فإنه قبل حصولها على استقلالها، وباعتبارها كانت مستعمرة من فرنسا، فإن تشريعها كان تشريعا فرنسيا، وبالتالي فإن قواعد المسؤولية العقدية المنصوص عليها في القانون المدني الفرنسي و وفقا لما توصل إليه القضاء بشأن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب، هي التي كان معمول به في الجزائر خلال فترة الاستعمال، وحتى بعد الاستقلال بما أنه استمر العمل بالقوانين الفرنسية باستثناء ما لا يتماشى مع السيادة الوطنية[3]، وبعد إصدار المشرع الجزائري للقانون التجاري[4] فقد نظم فيه نقل الأشخاص برا في المواد من 36 إلى 77، وخصص المواد من 62 إلى 74 لنقل الأشخاص برا.

ولقد قنن المشرع الجزائري في المادة 62 من القانون التجاري التزام الناقل بضمان سلامة المسافر، إذ جاء فيها:« يجب على ناقل الأشخاص، أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد».

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 154.

2 – أنظر: محمد حمزة عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 45– 46.

3 – راجع: القانون رقم 157/62 المؤرخ في 1962/12/31، الجريدة الرسمية عدد 06، المؤرخة في 1963/01/10.

4 – القانون رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم و المتضمن القانون التجاري.

3.2.1.1.1.1. الاتفاقيات الدولية

لقد ظهرت على المستوى الدولي عدة محاولات لتوحيد بعض الموضوعات لتنظيم عقد النقل الدولي خاصة بعد أن إزدادت أهميته الدولية، ونقصد بالنقل الدولي ذلك الذي يتم بين دولتين أو أكثر.

وعلى مستوى النقل البري بدأ التفكير في تنظيم مسؤولية ناقل الركاب برا في مجال النقل بالسكك الحديدية حيث أبرمت اتفاقية دولية[1] وهي اتفاقية برن، ولقد ظهرت هذه الإتفاقية أول مرة بتاريخ 14 أكتوبر 1890، ودخلت حيز التطبيق في 01 جانفي 1893، و لقد عدلت هذه الاتفاقية عدة مرات و بصفة دورية.

حيث تم إبرام إتفاقيتين جديدتين، الأولى خاصة بالبضائع (CIM) والثانية خاصة بالمسافرين (CIV) [2] سنة 1924 والتي تمت مراجعتها سنة 1933، ولقد عدلت هذه الاتفاقية عدة مرات منها التعديل الذي جاء في 25 أكتوبر 1952 والذي أصبح ساريا في 01 مارس 1965، وتعديل سنة 1971 الذي أصبح ساري المفعول 01 جانفي 1975[3].

ثم خضعت هذه الاتفاقية لتعديل آخر بتاريخ 09 ماي 1980 تحت إسم (Cotif) والتي دخلت حيز التنفيذ في 01 ماي 1985[4]، وقد صادقت عليها الجزائر مع التحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 264/91 المؤرخ في 10 أوت 1991[5].

---

1 – أنظر/ إبراهيم الدسوقي أو الليل، المرجع السابق، ص 73.

2 – CIM: Convention International pour le transport des marchandises par chemin de fer.

CIV: Convention International pour le transport des voyageurs par chemin de fer.

3 – Voir: René Rodière / Barthélémy Mercadel : Droit des transports terrestres et aériens, 5édition, Dalloz 1990, P 51. Voir aussi ; Philippe délebecque et Michel Germain, Traité de droit commercial, Tome 2, 16 édition, L. G. D. J , Delta,2003, P 745, N° 749.

4 – أنظر: مدحت عباس خلوصي، قانون النقل الدولي، مطابع السنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية 2000، ص 09.

Voir aussi: Philippe le Tourneau / Loïc Cadiet, Droit de la responsabilité, Dalloz, Delta 1996, P 510, N° 2125.

5– المرسوم الرئاسي رقم 264/91 المؤرخ في 1991/08/10، الجريدة الرسمية رقم 38، المؤرخة في 1991/08/14.

وتتشكل هذه الاتفاقية (Cotif) حاليا من ثلاثة اتفاقيات وبروتوكول، إذ أنها تشمل الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية (CIM) في الجزء الثاني من الاتفاقية Appendix A، والاتفاقية الدولية لنقل المسافرين والأمتعة بالسكك الحديدية (CIV) في الجزء الثالث من الاتفاقية Appendix B، أما الجزء الأول منها فقد وضع اشتراطات عامة متعلقة بالاتفاقية ذاتها، وهذا الجزء موجه أولا إلى الدول التي وقعت على الاتفاقية[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن الاتفاقية الدولية COTIF هي في الحقيقة تشمل الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية والاتفاقية الدولية لنقل المسافرين والأمتعة بالسكك الحديدية المؤرختين في 07 فيفري 1970، وكذلك الاتفاقية الإضافية والمتعلقة بمسؤولية السكك الحديدية عن وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح والمؤرخة في 26 فيفري 1966[2].

و لقد إنضمت الجزائر كذلك إلى برتوكول 1990 المتضمن تعديل هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 462/92 المؤرخ في 19 ديسمبر 1992[3].

ولقد تم بموجب هذه الاتفاقية تأسيس المنظمة الحكومية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، وحدد مركزها في مدينة برن، وهي تهدف إلى إقامة نظام قانوني موحد قابل للتطبيق على النقل الدولي المباشر للمسافرين والأمتعة والبضائع بين الدول الأعضاء التي تستخدم خطوطا حديدية وكذلك تسهيل تنفيذ وتطوير هذا النظام[4].

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية نقل الأشخاص (CIV) تخضع المسؤولية عن الحوادث التي تلحق بالأشخاص إلى تشريع الدولة التي وقع فيها الحادث.

ومن جهة أخرى إمتدت الجهود الدولية إلى مجال النقل الدولي الذي يتم بالسيارات، وانتهت المحاولات التي بذلها المعهد الدولي لتوحيد القانون بالنسبة لعقد النقل الدولي للمسافرين والبضائع إلى إعداد مشروع اتفاقية خاصة بعقد النقل الدولي للمسافرين والأمتعة بالطرق البرية في أفريل 1961.

---

1 – أنظر: مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 10.

2- Voir: Réne Rodiére et Barthelénu Mercadal, op cit, P 152.

3– المرسوم الرئاسي رقم 462/92 المؤرخ في 1992/12/19، الجريدة الرسمية عدد 90، مؤرخة في 1992/12/20.

4 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 19.

ووفقا لهذا المشروع يسأل الناقل عن أية خسارة أو ضرر نتيجة لوفاة أو الجرح أو أية إصابة أخرى جسدية أو عقلية تلحق بالمسافر عن حادث يتعلق بالنقل يقع أثناء وجود المسافر داخل العربة أو أثناء الصعود أو النزول منها، أو أثناء وضع متاعه في العربة أو إنزاله منها، سواء تم أثناء قيام العربة أو عند وصولها، أو أثناء العمليات التي تجري خلال النقل، والتي تدخل في تنفيذ عقد النقل[1].

2.1.1.1. تعريف الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري و أساسه القانوني

من أجل تحديد مبدأ الالتزام بضمان السلامة، باعتباره إلتزاما ابتدعه القضاء في مواجهة تطورات العصر العلمية والتكنولوجية، فان ذلك يقتضي منا التعريف به و تبين أساسه القانوني، و ذلك حتى نتمكن من أن نحيط به إحاطة وافية.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين :

الفرع الأول: تعريف الالتزام بضمان السلامة.

الفرع الثاني: الأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة

1.2.1.1.1. تعريف الالتزام بضمان السلامة

لقد خلت كتب الفقه من أي تعريف محدد يمكن من خلاله بيان المعنى الاصطلاحي للالتزام بضمان السلامة، فغالبا ما تكتفي أحكام القضاء بترديد العبارات الدالة على وجود التزام بضمان سلامة أحد طرفي العقد تجاه الطرف الآخر، وإيراد تطبيقات هذا الالتزام في كل من المسؤوليتين العقدية والتقصيرية.

وتكمن أهمية وضع تعريف محدد للالتزام بضمان السلامة في كونه التزاما حديث النشأة نوعا ما، كما أنه قد يختلط كنظرية عامة مع بعض النظريات التي قد تشابه هذا الالتزام، وإن كان متميزا عنها، لاسيما في مجال تطبيقات هذا الالتزام في بعض العقود[2].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 73.

2 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 73، 74.

و لقد درج الفقه على تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى خصائص وشروط معينة يتمتع بها هذا الالتزام[1]، غير أن تعريف الالتزام بضمان السلامة يجب أن يستند على ذاتية الالتزام، أي على فكرة السلامة في ذاتها ثم مضمون الالتزام بضمانها[2].

1.1.2.1.1.1. تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه

حاول الفقهاء تعريف الالتزام بضمان السلامة بوضع معيار شامل بتحديد العقود التي تتضمن هذا الالتزام.

فذهب البعض إلى أن الالتزام بضمان السلامة يوجد في العقود التي تضع شخص الدائن تحت الحراسة المؤقتة للمدين بالالتزام الرئيسي الناشئ عن العقد مثل: نقل الأشخاص والعقد الطبي[3].

في حين اعتد البعض الآخر في تحديد معيار الالتزام بضمان السلامة ليس بالنظر إلى محل العقد وإنما بالوسيلة التي يستخدمها المدين في تنفيذ التزامه الرئيسي، وعلى ذلك يوجد الالتزام بضمان السلامة في كل حالة ينفذ فيها المدين التزامه الرئيسي في مكان أو بأداة تخضع لسيطرته.

وذهب اتجاه ثالث – وهو السائد في الفقه – إلى أن معيار الالتزام بضمان السلامة يتضمن ثلاثة عناصر تعد بمثابة شروط لوجود هذا الالتزام[4]، وهي وجود خطر يهدد السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين، وأن يعهد أحد المتعاقدين بنفسه إلى المتعاقد الآخر، وأخيرا أن يكون المتعاقد المدين بالالتزام بضمان السلامة مهنيا[5].

غير أن تعريف الالتزام بالنظر إلى الشروط المتطلبة لوجوده لا يلقي الضوء على تعريف هذا الالتزام، فما المقصود بالسلامة التي يلتزم بها المدين؟ وما هو المطلوب من هذا الأخير بالضبط؟ فهل يلتزم بعدم وقوع فعل يمس بسلامة المتعاقد معه أم يلتزم بأن يتوقع الفعل الذي يمس

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 143 وما بعدها. أنظر كذلك: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 203 وما بعدها، و كذلك: محمد وحيد محمد علي، مرجع السابق، ص 8 وما بعدها.

2 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة (في ضوء قواعد حماية المستهلك . دراسة مقارنة)، دار الكتب القانونية، مصر، 2010، ص 15.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 210.

4 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 143.

5 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 210، 211.

بسلامة هذا المتعاقد؟ ثم ما الذي يلقى على عاتقه في حالة توقع أو عدم توقع الفعل الضار؟...وهكذا.

لذلك أنتقد هذا التعريف باعتبار أن تعريف الالتزام بضمان السلامة يقتضي التعرض لماهية هذا الالتزام ذاتها وليس شرطا أو أثرا له[1].

2.1.2.1.1.1. تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى طبيعته

يقرر بعض الفقه النظر إلى الالتزام بضمان السلامة كالتزام تبعي في العقد لا يتعلق إلا بالأشخاص، ولا يكون من حيث المبدأ إلا بتحقيق نتيجة، وهذا يقتضي أن نعرفه بالنظر إلى مضمونه وليس بالنظر إلى شروطه وخصائصه[2].

لذلك فإن تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى ذاتيته يقتضي التعرض للمقصود بفكرة السلامة في ذاتها، ثم مضمون السلامة[3].

1- فكرة السلامة في ذاتها

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

فبالنسبة لضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر نجد أن الفقه يركز في تحليله للالتزام بضمان السلامة على طبيعة هذا الالتزام (التزام ببذل عناية أم التزام بتحقيق نتيجة) أكثر من التركيز على محل هذا الالتزام[4]، وترجع الصعوبة في التحليل ربما إلى عدم دقة مصطلح السلامة، ويرجع هذا بدوره أحيانا إلى أن المحل الذي تحمل عليه هذه السلامة يفتقر هو الآخر بدوره إلى الوضوح[5].

ورغم هذه الملاحظة أمكن تحديد المقصود بالسلامة، فيقصد بها الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي والصحي للمتعاقد محفوظا من أي اعتداء يسببه له تنفيذ الالتزامات التعاقدية في

---

1 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 17، 18.

2 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 1، مرجع سابق، ص 238 وما يليها.

3 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 19.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 112. أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 197 وما بعدها.

5 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 212.

الاتفاق المبرم بين هذا الأخير وبين مهني محترف، فالناقل يلتزم بأن يوصل المسافر سالما معافى إلى الجهة التي يقصدها، ويشمل هذا الالتزام الوقت من اللحظة التي يركب فيها المسافر السيارة أو القطار أو غير ذلك من وسائل النقل إلى لحظة نزوله منها.

والسلامة بهذا المعنى مفهوم أحادي لا يحتمل التدرج أو التنوع[1]، وكما يقول بعض الفقهاء عندما تكون السلامة هي محل الالتزام، فلا يمكن التعبير عنها بطريقة وسط، لأن التنفيذ لا يحتمل الزيادة أو النقص فالسلامة غير قابلة للتجزئة.

ومن أجل الوفاء بها يجب أن تغطي السلامة كل مدة تنفيذ الالتزامات المتولدة عن العقد الذي أنشأها وأن تكون مطلقة لا يشوبها نقص ولا تعترضها حادثة.

ويقصد بالسلامة طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 359/11 المؤرخ في 19 أكتوبر 2011 الذي يحدد أحكام السلامة المتعلقة بالنقل البري الموجه في المادة 2 منه أنها:«... السلامة وضعية يكون فيها مستوى الخطر مقبول. أهلية منظومة نقل الأشخاص الموجه على القيام بوظائفها دون أن تسبب أضرار للإنسان (المساس بسلامة البدن) أو منظومة نقل الأشخاص الموجه نفسها أو لمحيطها(تدهور أو هدم أو إضرار أو إضطراب) أثناء إستغلالها وصيانتها وفق شروط الاستعمال العادية أو إثر كل إختلال لمكوناتها أو لمحيطها...»[2].

و يهدف هذا المرسوم التنفيذي إلى تحديد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه في مراحل تصميمه وإنجازه وإستغلاله و تعديله و/أو رد إعتباره، [3].

وبعد تحديد المقصود بالسلامة نستطيع أن نحدد محل هذه السلامة، وهذا الأخير يقصد به أن يسيطر المدين على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر، وهذا يعني السيطرة على سلوك الأشخاص أو على الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 212، أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 197 وما بعدها.

3 – راجع المرسوم التنفيذي رقم 359/11 المؤرخ في 2011/10/19، جريدة رسمية عدد 58 مؤرخة في 2011/10/23.

1- طبقا للمادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 359/11 المذكور أعلاه يتضمن نقل الأشخاص الموجه المترو والترامواي والمركبات التلقائية الخفيفة و الحافلات الموجهة بكاميرا بصرية أو نظام مغناطيسي و الأجهزة المسماة (المصاعد الميكانيكية) أو النقل بواسطة أسلاك و القطارات الأحادية السكة.

والسيطرة يقصد بها التأثير الكامل أي توجيه ورقابة يمارسان بواسطة المدين بالسلامة على هذه التصرفات وتلك الأشياء، بطريقة تجعل استخدامها في تنفيذ الالتزامات لا يقدم أي ضرر لصحة الدائن أو لتكامله الجسدي، ويتوسع القضاء في مفهوم السيطرة الفعلية على الأشخاص والأشياء، غير أن المهم في هذا الصدد أن السيطرة الفعلية على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر للدائن في الالتزام تقتضي أن تنتمي هذه العناصر إلى العقد المبرم بين هذا الدائن وبين المهني المحترف وليست خارجة عنه[1].

أما بالنسبة لضرورة انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد المبرم بين الدائن والمدين في الالتزام بضمان السلامة، فإن هذا الشرط ينبع من حقيقة أن العقد دائرة مغلقة على أطرافه يتبادلان فيه أداءات مختلفة، وأن هذا العقد يجب أن لا يعرض الدائن إلى خطر أكثر مما يتعرض له الغير[2].

2- مضمون السلامة

عندما يترتب على عاتق المتعاقد أو المهني التزام بضمان السلامة فإنه يلتزم بتوقع الحادث الذي يمكن أن يخل بسلامة المتعاقد الآخر هذا من جهة، ومن جهة أخرى يلتزم بأن يتصرف من أجل منع حدوثه من الأصل أو على الأقل تجنب أثاره.

ومن أجل توقع الحادث الضار يقوم المدين بالالتزام بضمان السلامة بتخيل الحادث المستقبلي الذي يمكن أن يترتب عليه ضرر بالمتعاقد معه وبتقدير مدى احتمالية وقوع هذا الحادث، ومن أجل الوفاء بالتزامه بضمان السلامة كالتزام بتحقيق نتيجة يجب أن يتوقع المدين كل الحوادث التي تعترض التنفيذ العادي والصحيح للعقد، والتي يمكن أن تولد أضرارا جسدية للمتعاقد الآخر.

لذلك فرض القضاء وبصفة دائمة السبب الأجنبي كوسيلة لاستبعاد مسؤولية المدين، وهذا يرتبط ليس فقط بأن هذا الأخير كان يمكنه توقع الحادث، ولكن لأن هذا الحادث كان محتملا، فكون الحادث متوقعا يقدم دائما كنتيجة منطقية لا يستطيع المدين أن يتخلص منها إلا بإثبات

---

1 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 22– 23.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 214.

السبب الأجنبي[1]، فإذا كان عدم التوقع أحد شروط السبب الأجنبي الذي يدفع المسؤولية، فإن المدين يكون مخلا بالتزامه في حالة ما إذا كان الحادث الضار متوقعا ومحتمل الوقوع.

وتطبيقا لذلك لم تعتبر محكمة النقض الفرنسية قوة قاهرة سقوط الصخور على شريط السكك الحديدية والذي أدى إلى خروج القطار، لأن سقوط الأتربة من الجسر يدل على قدمه، الأمر الذي يجعل سقوط الصخور منه أمرا متوقعا[2]، ويمثل هذا الاتجاه قضاء مستقر لمحكمة النقض الفرنسية، ولذلك يفرض توقع الحادث الضار على عاتق الشخص الملقى على عاتقه الالتزام بضمان السلامة بأن يتخذ كل الاحتياطات والإجراءات اللازمة لمنع وقوع الحاث الضار.

ويسود القضاء الفرنسي اتجاهان متميزان، فالمدين يجب أن يتجنب وقوع الحادث نفسه، وإذا لم يستطع ذلك فعليه على الأقل أن يقاوم الآثار الضارة لهذا الحادث.

فتوقع المدين بالالتزام بضمان السلامة وجود تهديد يمس أمن وسلامة المتعاقد الآخر، يفرض عليه ضرورة اتخاذ إجراء فعال لمنع هذا التهديد.

وفي ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 21 أكتوبر 1997 بمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن جرح أحد المسافرين مؤكدة أن الحادثة كان من الممكن تجنبها بوضع نظام مناسب يمنع فتح الأبواب أثناء سير القطار، ففي هذه القضية أشارت محكمة النقض الفرنسية إلى عدم استفاء أحد عناصر الالتزام بالسلامة، وهو المتعلق بمنع حصول الحادث الضار، وحددت المحكمة للمدين مضمون الاحتياطات التي كان يجب عليه اتخاذها من أجل تنفيذ التزامه بضمان السلامة تنفيذا صحيحا[3].

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

---

1 – أنظر عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 25.

2 –Cass. Civ, 26 Février 1970, Voir: Barthelemy Mercadel, Droit des transports terres et aériens, Dalloz, Delta 1996, P 391, N° 371.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 217.

للمتعاقد غير ممكنة الدفع، الأمر الذي يؤكد معه القضاء عدم وفاء المدين بالتزامه بضمان سلامة المتعاقد معه[1].

وعلى ضوء ما سبق يمكن تعريف الالتزام بضمان السلامة على النحو التالي: الالتزام بضمان السلامة يتمثل في سيطرة المدين على الأشخاص وعلى الأشياء التي تثير الضرر الجسدي، وتنفيذه بطريقة كاملة يستلزم خطوة مزدوجة هي توقع الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها الدائن والتصرف حيال هذه الأخطار إما بمنع وقوعها أو التقليل من آثارها[2].

2.2.1.1.1. أساس للالتزام بضمان السلامة

إنقسم الفقه في تبرير أساس الالتزام بضمان السلامة إلى عدة اتجاهات، فالاتجاه الأول ذو نزعة شخصية يقوم على تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين، أما الاتجاه الثاني فقد قام بالقياس على نقل البضائع، و الاتجاه الثالث هو ذو نزعة موضوعية تستند إلى مستلزمات العقد، و هناك إتجاه وسط بينهم.

1.2.2.1.1.1. الاتجاه الأول: تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين

إن الفقهاء المؤيدون لمبدأ سلطان الإرادة قد بحثوا في تبرير الالتزام بضمان سلامة عن طريق ربطه بإرادة المتعاقدين، وبما أن هذه الأخيرة لم تعبر بصورة صريحة عن الالتزام بضمان السلامة فإنهم ذهبوا إلى تقرير هذا الالتزام بتفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين، أي بالبحث عن الإرادة المفترضة للطرفين ثم ربط الالتزام بضمان السلامة بالعقد[3].

إذ ذهب فقهاء هذا الاتجاه إلى تقرير التزام بضمان السلامة على عاتق الناقل بالاستناد إلى تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين (الناقل والراكب)، لأن المسافر عندما يتعاقد مع الناقل فإنه ينتظر حتما أن يصل سالما إلى المكان الذي يقصده، بحيث لو أن الناقل لم يتعهد للمسافر ولو

---

1 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 28.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 218.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 281. أنظركذلك: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين(دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1960، ص 72.

Voir aussi: Henri / Léon / Jean Mazeaud et François Chabas, Leçons de droit civil, Tome II, premier volume; Obligations, 9 édition, Montchrestion, Delta , 1996, P 396, N° 402.

ضمنيا لما أقدم المسافر على تعاقده، باعتبار أن هذا الالتزام من ميزات هذا العقد، وهو التزام أساسي لا يمكن أن يخلو منه عقد نقل الأشخاص ويرتبط بالعقد ارتباطا لا يقبل الإنفصال[1].

ولقد برر المحامي العام Sarrut هذا الالتزام الذي كشف عنه في مذكرته التي رفعها أمام محكمة النقض الفرنسية عندما أقرته ثانية في حكمها الصادر في 27 جانفي 1913 والمتعلق بالسكك الحديدية في قضية Mestelan، أنه لا فرق بين نقل الأشياء ونقل الأشخاص، لأن الشخص إذا كان له نشاط ذاتي فإن الشيء قد يكون له أيضا هذا النشاط كما لو كان هذا الشيء حيوانا، وهذا له نشاطا ذاتي لا شبهة فيه كالإنسان وهو يتحرك فيصيب ويصاب، على أن الإنسان 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 الإنسان؟ وهل للإنسان وهو يسلم نفسه للناقل أي سيطرة على أعمال الناقل أو انتظام الآلات أو اعتدال السرعة أو دقة التوجيه؟ لا شك أن هذا في يد الناقل وهو الذي يسيطر عليه، وقد ثبت أن أكثرية حوادث النقل ترجع إلى أسباب لا صلة لها بالراكب[2].

ولقد أكدت محكمة النقض الفرنسية بموجب هذا الحكم على أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر هي مسؤولية عقدية وليست تقصيرية، وأضافت إلى ذلك أن تسليم التذكرة للمسافر يتضمن في حد ذاته ودون حاجة لاشتراط صريح التزام شركة السكك الحديدية بتوصيل المسافر سليما ومعافى إلى جهة الوصول، فإذا أصيب أثناء نقله، تكون الشركة قد أخلت بالتزامها ولم تنفذ العقد[3].

و هذا الرأي الذي يرجع أساس الالتزام بضمان السلامة إلى إرادة المتعاقدين الضمنية سايره القضاء المصري في العديد من القرارات التي صدرت عنه، وفي هذا تقول محكمة استئناف الإسكندرية:« أن من بين الالتزامات التي يشتمل عليها العقد، التزام الناقل ضمانا بسلامة الراكب أثناء النقل إلى الجهة المتعهد بنقله إليها، لأن مثل هذا الالتزام هو أول ميزات هذا النوع من

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 153. أنظر كذلك: محمد عبد الظاهر حسين، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية المهنية، دار النهضة العربية بالقاهرة، 1994، ص 135.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 153– 154.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص18. أنظر كذلك: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص18. وكذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 37.

التعاقد، ويترتب على عدم الوفاء به ضمان الناقل للضرر الناشئ عن عدم الوفاء به طبقا للقواعد العامة»[1].

إلا أن هذا الاتجاه تعرض إلى كثير من الانتقاد على أساس أنه يقوم على التحكم والتخمين في تفسير إرادة المتعاقدين على نحو لا يصادف الواقع، فهو يحتوي على جانب كبير من التحكم في البحث بكل الوسائل عن إخراج التزام إرادي غير معبر عنه، فهل يمكن افتراض بأن المدين قد قصد ضمان السلامة دون أن يقول ذلك، وحتى مع إفتراض أن المضرور قد فكر في مخاطر المساس بسلامته الناشئ عن التنفيذ وإعتبر نفسه دائنا بمثل هذا الالتزام، فمن غير المعقول أن تكون إرادتا الطرفين ملتقيتين حول هذا الأمر[2].

كما انتقده البعض بالقول أن نشوء الالتزام بضمان سلامة المسافر ضمنا عن عقد النقل يفتقر إلى السند القانوني، وأن إقحام هذا الالتزام على إرادة المتعاقدين ينطوي على إرهاق للواقع الذي اتجهت إليه هذه الإرادة[3].

وإذا كان من المعقول افتراض اتجاه إرادة المسافر نحو التزام الناقل بضمان سلامته، فما الذي يدفعنا إلى القول بوجود مثل هذا الاتجاه لدى الناقل، الذي من مصلحته أن يتخلص بقدر الإمكان من التزامه ومسؤولياته، وهذا ما سيدفع الناقل إلى النص صراحة على استبعاد هذا البند الضمني.

فعند الإطلاع على أحكام القضاء يكشف زيف هذه الإرادة الضمنية المنسوبة إلى الناقل والمسافر، فالأمر لا يعود إليهما وإلا وجب احترام إرادتهما الصريحة في عدم الرغبة على اشتمال عقد النقل على مثل هذا الالتزام، بل إن الأمر يفرض عليهما فرضا لا خيار لهما فيه[4].

كما أن إرادة المتعاقدين وعلى الأخص إرادة الناقل لا تنصرف إلى ضمان سلامة الراكب، فما الناقل ليتهور ويتورط في مثل هذا الكرم وما الراكب ليفكر في مثل هذا الطلب، والحقيقة أن هذا

---

1 – حكم محكمة استئناف الإسكندرية أشار إليه: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 155.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 282

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 19– 20.

Voir aussi: Geneviéve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 423, N° 515.

4 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، مرجع سابق، ص 73– 74.

الالتزام هو التزام مفروض يقحمه القاضي في العقد إقحاما، وأن القضاء بتقريره لهذا الالتزام لا يساير الإرادة الحقيقية للطرفين، بل يتابع إرادة مفروضة عليهما ويوجه العقد توجيها[1].

2.2.2.1.1.1. الاتجاه الثاني: القياس على نقل البضائع

إذا كان سبب إلقاء المسؤولية العقدية على عاتق ناقل البضاعة والتزامه بضمانها يتمثل في عدم قدرة المرسل أو المرسل إليه على إثبات خطأ الناقل التقصيري إذا استبعدت هذه المسؤولية، فإن نفس الصعوبة تثور أيضا في نقل الركاب، فالراكب لا يستطيع هو الآخر إثبات خطأ الناقل مهما كانت وسيلة النقل .

وخاصة بعدما تعقدت وسائل النقل الحديثة وقيام مؤسسات ضخمة بتولي عملية النقل، بحيث أصبح من الصعب على المسافر – وهو الأجنبي عنها – تتبع سيرها وكشف الخطأ الذي أدى إلى إصابته بضرر، على خلاف الناقل الذي هو أدرى بسير الأمور في مؤسسته وأيسر عليه من المسافر أن يعثر على سبب الحادث.

ومن ثم يرى البعض أنه ليس هناك ما يمنع من مد نطاق تطبيق قواعد المسؤولية العقدية الخاصة بنقل البضائع إلى نقل الأشخاص قياسا، بحيث يلتزم الناقل عقديا بإيصال المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول كما يضمن ناقل البضاعة سلامتها من الضياع أو التلف[2].

إذ أن بعض الفقه يرى أنه لا يتصور أن يلتزم الناقل بتوفير قدر من الراحة للمسافر بحسب درجة تذكرته، ولا يلتزم بالمحافظة على حياته وضمان سلامته، كما أن نص المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي التي تفرض على الناقل التزاما بسلامة الأشياء المنقولة ليست سوى تطبيق للمبادئ العامة في المسؤولية العقدية دون حاجة إلى النص عليه[3].

---

1 – أنظر: ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية 1966، ص 145– 146.

Voir aussi:Geneviéve Viney et patrice Jourdain, op cit, P 423, N° 515.

2 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، المرجع السابق، ص 75. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 106.

Voir aussi: Henri Capitant / François Terré/ Yves Lequette, op cit, P 761 n° 276.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص21. أنظر كذلك: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص25.

ولقد جعل الحكم الصادر عن محكمة استئناف الإسكندرية بتاريخ 05 فيفري 1950 أساس الالتزام بضمان السلامة هو القياس على التزام الناقل بالحفاظ على الأشياء المسلمة له، إذ جاء في هذا الحكم:«حيث أنه عن المسؤولية التعاقدية التي استند إليها الحكم فهي بحسب ما أورده في أسبابه آتية من أنه إذا كان أمين النقل ضامنا للأشياء التي يتولى نقلها إلا في حالة حصول تلفها أو ضياعها بسبب عيب ناشئ عنها أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ المرسل أو إهماله، وذلك طبقا للمادة 97 من قانون التجارة فإنه يكون مسؤولا من باب أولى عما يقع من الحوادث للأشخاص الذين يتعهد بنقلهم»[1].

غير أن البعض اعترض على ذلك ولم يجيزوا القياس على نقل البضائع لأن في ذلك إهدار لكرامة الإنساني[2]، وقالوا أنه يمكن لأمين النقل السيطرة على البضائع سيطرة تامة لأنها أشياء بلا حراك، فيصبح من المعقول في حالة حدوث تلف أو هلاك افتراض خطأ الناقل، في حين أن الشخص قادر على الحركة الذاتية لذلك ليس من المعقول افتراض خطأ من جانب الناقل كلما لحق الراكب ضرر لأنه قد يرجع السبب في حدوث الضرر إلى الراكب نفسه[3].

وفي ذلك يقول الدكتور سليمان مرقس:«إن مثل هذا الالتزام لم تتجه إليه إرادة الناقل على الأقل، ذلك أنه لا يفعل سوى وضع جهوده ومعداته تحت تصرف الركاب لنقلهم من مكان إلى آخر، دون قصد الالتزام بضمان سلامة الركاب، وأنه خطأ ذلك الذي وقعت فيه المحاكم حين أخذت بوجود هذا الالتزام في نقل الأشخاص، قياسا على وجوده في نقل الأشياء لأن القياس هنا مع الفارق، لأن متعهد نقل البضائع يمكنه أن يسيطر على البضاعة فيضمن سلامتها، في حين أن ناقل الأشخاص لا يستطيع أن يسيطر على الأشخاص حتى يضمن سلامتهم، وبناء على هذا لا يكون لهذا الالتزام سند قانوني، وتكون محكمة الاستئناف قد أخذت به كما أخذت به من قبل محكمة النقض الفرنسيةّ، من قبل السياسة القضائية التي يراد بها تحقيق مقتضيات العدالة...»[4].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 31.

2 – أنظر: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 404.

3 – أنظر: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 144.

4 – تعليق على حكم محكمة استئناف الإسكندرية المؤرخ في 5 فيفري 1950 من طرف الدكتور سليمان مرقس، مجلة التشريع والقضاء، السنة 2، 1949، أشار إليه عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 84– 85. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 37، وكذلك: عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 406.

وقال البعض أيضا إن الأحكام المتعلقة بنقل البضائع المنصوص عليها في القانون الفرنسي هي عبارة عن تطبيق لفكرة الوديعة، فلا يجوز إجراء القياس عليها فيما يتعلق بنقل الركاب، لأن جسم الإنسان لا يمكن أن يكون محلا للوديعة[1]، كما أن فكرة الوديعة التي تقوم عليها مسؤولية ناقل البضاعة غريبة عن نقل الأشخاص، إذ لا يجوز الإدعاء بأن المسافر يعهد بنفسه إلى الناقل كما يعهد المرسل ببضاعته وديعة إليه[2].

كما أن هذا القياس غير سليم من الناحية الفنية، فالقياس هو إلحاق واقعة لا نص على حكمها بواقعة ورد نص بحكمها في الحكم الذي ورد به النص لتساوي الواقعتين في علة هذا الحكم، فإذا دل نص على حكم في واقعة، وعرفت علة هذا الحكم بطريق من الطرق التي تعرف بها علل الأحكام، ثم وجدت واقعة أخرى تساوي واقعة النص في علة تحقيق على الحكم فيها تسوي واقعة النص في حكمها بناءً على تساويهما في علته، لأن الحكم يوجد حيث توجد علته.

فكل قياس يتكوّن من أربعة أركان وهي:

الأصل: وهو ما ورد بحكمه نص

الفرع: وهو ما لم يرد بحكمه نص و يراد تسويته بالأصل في حكمه.

حكم الأصل: وهو الحكم الشرعي الذي ورد به النص في الأصل و يراد أن يكون حكما للفرع.

العلة: وهي الوصف الذي بنى عليه حكم الأصل وبناءً على وجوده في الفرع يسوى بالأصل في حكمه.

وعند أنصار القياس لا يكون الأصل والفرع إلا على أحد وجهين هما:

الوجه الأول: أن تكون البضاعة هي الأصل والإنسان هو الفرع، وهنا لا يجوز إجراء القياس، لأنه يجب إجراء القياس بن أشياء متساوية وكل ما بينهما من خلاف أنه ورد حكم على أحدهما وأغفل بالنسبة للآخر فتتم التسوية في الحكم، والإنسان ليس ببضاعة ولا مساويا لها فالبضاعة شيء والإنسان ليس بشيء.

الوجه الثاني: أن يكون نقل البضاعة هو الأصل، والفرع هو نقل الإنسان، ولا يصح هنا أيضا القياس، إذ الغاية من القياس هي تعدي الحكم الثابت للأصل إلى الفرع، أي أن يتعدى التزام الناقل بضمان البضاعة إلى نقل الأشخاص وليس هذا هو فكر أنصار القياس، وإنما يقومون بالقياس

---

1 – أنظر: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 145.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 29.

لاستخلاص اشتمال عقد نقل الأشخاص على التزام الناقل بضمان سلامة المسافر، وهو التزام لا وجود له في نقل البضاعة.

فبالرغم من أن الناقل مسؤول عن فقد البضاعة أو تلفها إلا أنه لا وجود للالتزام بضمان السلامة في نقل البضائع، فهذا الالتزام لا يوجد إلا في مواجهة الأشخاص لا الأشياء الجامدة فحسب بل ولا حتى الحيوانات[1].

3.2.2.1.1.1. الاتجاه الثالث: الاستناد إلى مستلزمات العقد

يرى أنصار هذا الاتجاه أن أساس الالتزام بضمان السلامة يرجع لاعتبارات العدالة التي تشير إليها المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي[2] والتي تنص على أن:« العقد لا يقتصر على إلزام المتعاقد بما ورد فيه لكن يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة حسب طبيعة الالتزام»، فوفقا لهذه القاعدة يمكن للقاضي أن يضيف إلى مضمون العقد ما يقضي به العرف أو العدالة، وعليه أن يراعي في تلك المرغوب فيه اجتماعيا، لأن القانون نظام اجتماعي يهدف إلى حماية الفرد لتحقيق التوازن بين المصالح المختلفة.

وقد أظهر القضاء سلطته في إضافة الالتزام بضمان السلامة إلى مضمون العقد على عاتق أحد طرفي العقد، ومن خلال هذه الفكرة القانونية استخلص القضاء في فرنسا الالتزام بضمان السلامة من طبيعة بعض العقود[3].

فهذا الاتجاه يرى أن بعض العقود تنشئ بجوار الالتزامات التي يحددها أطرافها التزاما بضمان السلامة، وهذا الالتزام يعتبر داخلا في مضمون العقد، أي أنه من الالتزامات العقدية[4].

وهكذا أصبحت العدالة في مصاف مصادر الالتزامات التعاقدية المستقلة عن الإرادة المعبر عنها وهذا بإدماجها بمعرفة القاضي في العقد، فإذا كان هناك من تقوية للمضمون الإلزامي للعقد فهي عقوبة قانونية أي التي يسمح بها القانون، والتي تستحق إعطاء الالتزامات المدمجة في العقد

---

1 – أنظر صفوت ناجي البهنساوي، المرجع السابق، ص 79 وما يليها.

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

تقابلها المادة 107 فقرة 02 من قانون المدني الجزائري، والمادة 148 فقرة 02 من القانون المدني المصري.

3 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع السابق، ص 88. أنظر كذلك: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 168 وما بعدها. وكذلك: عابد فايد عبد الفتاح فايد، مرجع سابق، ص 42.

4 – أنظر: محمد عبد الظاهر حسين، مرجع سابق، ص 135.

أساسا موضوعيا مستمد من اعتبارات العدالة التعاقدية، وليس عن طريق إقامتها على إرادات مفترضة والتي ليست دائما متطابقة، وهذا ما تبنته محكمة النقض الفرنسية في العديد من الأحكام التي صدرت بمقتضى المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي.

وما تجدر الإشارة إليه أن الالتزام بضمان السلامة ليس وحده من قام القضاء بإضافته للعقد، فالالتزام بالإعلام والالتزام بالتحذير والالتزام بالنصيحة هي أيضا كلها من مظاهر هذا الاتجاه.

ويعتبر تأسيس الالتزامات المضافة من طرف القاضي على اعتبارات العدل الموضوعي يكرس المفهوم الوظيفي للعقد، ذلك أن الإرادة لم يعد ينظر إليها فقط بوصفها مصدرا مستقلا وخاصا للالتزامات التعاقدية، فالعقد يدخل في إطار مجموع القيم التي يجب على إرادة الأطراف التوافق معها وأحيانا الخضوع لها، ويظهر هذا كأداة تسمح بانتصار بعض موجبات العدالة وتفوق بعض المصالح التي تستحق بوجه خاص الحماية.

ولذلك فإن الأخذ بالالتزام بضمان السلامة جاء أساسا لمصلحة الضحايا، وهذا بمنح المسافرين تعويضا عن الإصابات الجسدية التي لم تكن المسؤولية التقصيرية تمنحها لهم، فالالتزام بضمان السلامة يعتبر وسيلة عادلة لحماية المتعاقدين المعرضين إلى مخاطر الأضرار والمحرومين من دعوى فعالة في المجال التقصيري، فهو إجراء فني استعمل من طرف القضاء بهدف تحسين وضع المضرورين[1].

وتأسيسا على فكرة العدالة التي تتطلب مراعاة الظروف الخاصة بالحالة الواقعية يتحمل الناقل التزاما بضمان السلامة، لأنه لا يتصور أن ينحصر كل ما يلتزم به الناقل في توصيل الراكب على أي وجه ولو جثة هامدة، لأن ذلك ينافي العدالة.

كما أنه لا يكفي لحماية الراكب الاستناد إلى قواعد المسؤولية عن الأشياء لأنها لا تسعف المتضرر عندما لا يكون الضرر ناجما عن التدخل الإيجابي لوسيلة النقل، كما أن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية يؤدي في مجال المسؤولية عن فعل الغير إلى قصر مسؤولية الناقل على نطاق أعمال تابعيه دون الأشخاص الذين يستعين بهم في تنفيذ التزامه من غير تابعيه[2].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 282 وما يليها.

Voir aussi: Géneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 433- 434, N° 515.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 152. أنظر كذلك: ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص147.

ومما لاشك فيه أن فرض الالتزام بالسلامة وإدخاله في نطاق العقد ومضمونه يحقق قدرا من التوازن والتناسق الاجتماعي بين طرفيه، خاصة وأن أحد المتعاقدين يكون في أغلب الحالات طرفا ضعيفا لا يتوقع أن يثير إذا ما أصابه ضرر أثناء تنفيذ العقد جدلا حول سلامته الجسدية، والتي تعتبر أسمى من أن تقع في دائرة الجدل القانوني وبالتالي لا يلقي بالا أن يرتب على عاتق الطرف الآخر التزاما بضمان سلامته، فيأتي دور القاضي ليضيف هذا الالتزام إلى مضمون العقد حماية له وصونا لسلامته الجسدية[1].

وبالرغم من أن هذا الاتجاه لا ينكر تحمل الناقل للالتزام بضمان السلامة، بل يعتبر أساس هذا الالتزام هو فكرة العدالة، إلا أن هناك من يرى أن هذا القول غير سليم، لأن لجوء القاضي إلى المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي لا يكون إلا عند قصور إرادة المتعاقدين عن تنظيم مسألة معينة تعد من مستلزمات العقد الذي المبرم، فيكون للقاضي عندئذ أن يكمل تلك الإرادة باللجوء إلى الوسائل التي ذكرتها هذه المادة، فإذا تبين عدم اتفاق إرادتي المتعاقدين على تضمين عقد النقل التزاما بضمان وصول المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول أو اتفاقهما على إنكاره، فلا يستطيع القاضي أن يدخل هذا الالتزام في مضمون العقد بدعوى أن هذه الإضافة تقتضيها العدالة، لأن هذه الأخيرة تكمل إرادة المتعاقدين ولا تحل محلها.

كما أن اشتمال عقد النقل على التزام الناقل بضمان وصول المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول قد يكون مخالفا للعدالة في بعض الأحيان، ذلك أن العدالة تقتضي بوجوب تعويض الضرر تعويضا كاملا، وقد يضع المشرع حدا أقصى للتعويض الناجم عن المسؤولية العقدية، أو يعترف بصحة التحديد الاتفاقي لهذا التعويض، أو يقرر صحة شروط الإعفاء من تلك المسؤولية.

وبالتالي يصبح عندئذ المسافر بدعوى العدالة محروما من كل تعويض أو قد يحصل على تعويض جزئي، في حين أن العدالة هنا تقضي بوجوب إنكار الصفة العقدية للالتزام بضمان السلامة حتى يمكن للمسافر أن يقاضي الناقل وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية التي تبطل شروط الإعفاء من المسؤولية[2].

---

1 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، المرجع السابق، ص 89.

Voir aussi:Géneviève Viney et patrice Jourdain, op cit, P 435, N° 516.

2 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، المرجع السابق، ص 79، 80.

وعليه فإن الاستناد إلى قواعد العدالة لا يكون إلا لتبرير تصرف أو حالة معينة، عند غياب النص عليها في العقد من قبل المتعاقدين أو عند خلو النص التشريعي لها، لذلك فإن الاستناد إلى قواعد العدالة أصبح غير مستساغ في الوقت الحاضر، بما أن الالتزام بضمان السلامة قد أقرته أغلب التشريعات[1].

4.2.2.1.1.1. الرأي المختار

لقد نصت عدة بلدان عربية في القانون التجاري الخاص بها على شمولية عقد النقل البري للأشخاص على التزام الناقل بضمان سلامة الراكب، إذ نصت عليه المادة 62 من القانون التجاري الجزائري، والمادة 264 من القانون التجاري المصري، وكذلك المادة 291 فقرة 01 من القانون التجاري العراقي، كما نصت عليه المادة 464 من القانون التجاري الكويتي، والمادة 364 من القانون التجاري السوري.

ولقد نصت هذه القوانين على الالتزام بضمان سلامة المسافر عند تناولها لالتزامات الناقل، وقد جعلت الالتزام بالنقل الذي يلقيه عقد النقل على عاتق الناقل يستلزم حتما التزامه بضمان وصول المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، فلا يمكن تصور وجوده خارج الالتزام بالنقل نفسه، وهو الالتزام الرئيسي الذي يلقيه عقد النقل على عاتق الناقل ولا يتصور وجوده بدونه.

لذلك نتفق مع ما ذهب إليه غالبية الفقه والفقهاء من أن الالتزام بضمان السلامة لا يحتاج إلى النص عليه في العقد، ولا يحتاج إلى أن تنصرف إليه نية المتعاقدين، لأنه من صميم التزام الناقل بالنقل وهو يرتبط به إرتباطا وثيقا لا يقبل الانفصال، فهو التزام عقدي.

لذلك يعتبر نص التشريعات في الدول التي نظمت عقد نقل الأشخاص برا في قوانينها على الالتزام بضمان سلامة المسافر، للتأكيد على هذا الالتزام واستقراره، واستبعاد كل خلاف بشأن وجوده، وجاء ذلك كذلك لاستبعاد أي اتفاق بين الطرفين على مخالفته، وهذا باعتبار أن حياة الإنسان وسلامته هما فوق كل شيء ولا يجوز أن تكون محل اتفاق.

3.1.1.1. معيار قيام الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

مما لا شك فيه أن مسؤولية الناقل العقدية التي ينشأ عنها التزامه بضمان سلامة المسافر تتطلب بداهة وجود عقد نقل بمقابل بين الراكب و الناقل، ومن ثم يتعين على المسافر أن يثبت

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 152.

قيام علاقة عقدية بينه وبين الناقل، وأن يكون النقل بمقابل، وأن يكون الضرر الناجم عن إصابة الراكب يرجع لعملية النقل ذاتها، وهذا حتى يتمكن المسافر من أن يطالب الناقل بالتعويض عما أصابه من ضرر نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة.

ولتحديد معيار الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري سنقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين:

الفرع الأول: تكوين عقد النقل البري وإثباته.

الفرع الثاني: شروط قيام الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.3.1.1.1. تكوين عقد النقل البري وإثباته

يصنف عقد نقل الأشخاص ضمن عقود إيجار الخدمات، وهو عقد رضائي[1]، ولقد عرفه الفقه بأنه ذلك الاتفاق الذي يلتزم فيه شخص يسمى الناقل بتوصيل المسافر من مكان لآخر مقابل أجر يؤديه هذا الأخير[2].

كما يعرف بأنه عقد يلتزم بموجبه مهني متخصص مقابل أجر بنقل بضاعة أو شخص من نقطة إلى أخرى (أو إرجاعهم إلى نقطة الإنطلاق)[3].

ويعرف الأستاذ رودير عقد النقل بقوله:« بمقتضى عقد نقل الأشخاص يتعهد ناقل محترف مقابل ثمن معين بإيصال شخص من مكان محدد إلى مكان آخر محدد كذلك»[4]

كما يعرف عقد النقل بأنه عقد رضائي يرتب التزامين متقابلين الالتزام بنقل شخص أو شيء والالتزام بدفع المقابل[5].

وعليه فإن عقد النقل يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة والمرسل في نقل البضائع أو الراكب في نقل الركاب من جهة أخرى، ويتضمن النقل بذاته عملا ماديا هو تغيير المكان(تغيير مكان الشيء أو مكان الشخص)، ويجب أن يكون تغيير المكان هو المحل الرئيسي لالتزام الناقل[6].

---

1 – Philippe Delebecque et Michel Germain; op cit, P 717, n° 2703.

2 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 09. أنظر كذلك: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 233. وكذلك: إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة 01، 1999، ص 51.

3 - Voir: Philippe le Tournean et Loïc cadiet, op cit, P 510, N° 2122.

4 - Voir: René Rodière et Batheleny Mercadal, op cit, P 396, N° 334.

5 – Voir: Christophe Paulin, op cit,, P 193, n° 375.

6 – أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 73.

وعرفه المشرع المصري بأنه:«...إتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجرة»[1].

وعرفه المشرع العراقي بأنه:«..اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر مقابل أجر معين»[2].

وعرفته المادة 443 من مدونة التجارة المغربية[3] كمايلي:« عقد النقل اتفاق يتعهد بمقتضاه الناقل، ضمن مقابل بأن ينقل شخصا أو شيئا إلى مكان معين، مع مراعاة مقتضيات النصوص الخاصة في مادة النقل والاتفاقيات الدولية التي تعد المملكة المغربية طرفا فيها. تسري على عقد النقل كل من القواعد العامة المتعلقة بعقد إجارة الصنعة و المقتضيات الآتية».

أما المشرع الجزائري فقد عرف عقد النقل البري في المادة 36 من القانون التجاري بأنه:«اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين».

والملاحظ أن المشرع الجزائري استخدم هنا عبارة "الثمن" كمقابل في عقد النقل، وكان من المستحسن لو أنه استخدم مصطلح "الأجرة" لأنه أوسع[4]، وهو ما تنص عليه فعلا المادة 02 فقرة 2 من القانون الخاص بتوجيه النقل البري وتنظيمه[5] والتي جاء فيها أنه:« ...النقل العمومي: نقل يتم بمقابل ولحساب الغير لا يقوم به مستغلون مرخص لهم لهذا الغرض»، كما تعرف هذه المادة في الفقرة 1 النقل البري بأنه كل نشاط يتم عبر الطريق أو السكك الحديدية أو السكك على متن مركبة ملائمة.

---

1 – المادة 208 من قانون التجارة المصري الجديد لسنة 1999.

2 – المادة 05 من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

3 – القانون: رقم 15– 92 الصادر بتنفيذه بمقتضى ظهير رقم 88 – 96– 1 بتاريخ أوت 1996، الجريدة الرسمية عدد 4418، بتاريخ 3 أكتوبر 1996، ص 2187.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 03.

3 – راجع: القانون رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/11 المؤرخ في 05 جوان 2011 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، جريدة رسمية عدد 32 مؤرخة في 08 جوان 2011، ص 10.

1.1.3.1.1.1. تكوين عقد النقل البري

إن عقد النقل عقد رضائي فهو يتم بمجرد توافق إرادتي الناقل والراكب أو من يمثلهما، فهو ليس عقد شكليا، ولا يتطلب أي إجراء آخر لانعقاده[1]، كما أنه لا يتوقف في وجوده على صعود الراكب إلى وسيلة النقل ولا على شغله لمحله، وهو ما تأكده المادة 38 من القانون التجاري الجزائري والتي تنص على أنه:« يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده».

وإذا كان انعقاد النقل يتم بمجرد التراضي، فإن قيام الالتزام بضمان السلامة لا يرتبط بالضرورة من حيث المجال والنطاق الزمني بالعقد نفسه، وسنرى لاحقا أن للالتزام بضمان السلامة مجاله الخاص، الذي قد يختلف في بعض الحالات عن مجال العقد نفسه.

كما أنه لا تهم وسيلة النقل التي يتم تنفيذ عقد النقل البري بها، إذ يتحقق النقل سواء تم بسيارة أو حافلة، أو بقطارات السكك الحديدية أو الترام أو المترو، بل أن عقد النقل يتحقق ولو تم هذا الأخير بإمتطاء حمار أو حصان مملوك لشخص إمتهن نقل السائحين من مكان إلى آخر مقابل أجر محدد[2].

لذلك فإن عقد نقل الأشخاص كسائر العقود الرضائية يتكون بمجرد تطابق الإيجاب والقبول[3]، على أن هذا العقد في الحقيقة من عقود الإذعان، إذ أن الناقل يعلن عن الشروط التي يقبل التعاقد بمقتضاها ويحدد مقابل النقل، ولا يملك الراكب إلا الإذعان لهذه الشروط[4].

وعقد نقل الأشخاص هو عقد معاوضة[5]، كما أنه من العقود الملزمة لجانبين فهو يلزم الناقل بالنقل في الميعاد المتفق عليه من جهة، ومن جهة أخرى يلزم الراكب بدفع الأجرة، وطبقا للقواعد العامة إذا أخل أحد المتعاقدين بتنفيذ التزامه جاز للمتعاقد الآخر أن يطالب بفسخ العقد، وهو وضع نادر في الواقع، إذ أنه عادة ما يطالب المسافر بتعويضه عن الأضرار اللاحقة به

---

1 – أنظر: محمد بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص 199.

Voir aussi: Philippe delebeque et Michel German, op cit, P 717, N° 2703.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 80، 81.

3- Voir : Christophe Paulin, op cit, P 201, n° 386.

4 – أنظر: زكي زكي الشعراوي، العقود التجارية في القانون والفقه والقضاء المصري، دار النهضة العربية، 1994، ص 104. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 76.

5 - Voir –Christophe Paulin, op cit, P 193, n° 376.

نتيجة عدم سفره أو تأخيره، إعمالا للقواعد الخاصة بمسؤولية الناقل، كما أن الناقل يطالب المسافر بالأجرة تنفيذا لعقد النقل[1].

وباعتبار عقد النقل من العقود الرضائية ينعقد بناءً على التوافق بين إرادتي الناقل والمسافر، فإن الناقل وهو ملتزم النقل يكون في الغالب في حالة إيجاب دائم وعام، بحيث يكفي أن يعلن المسافر عن رغبته في السفر حتى ينعقد العقد، وأن يتم قبوله بالشكل المحدد في شروط الناقل صراحة، وإذا كان للناقل أكثر من نموذج واحد للعقود التي يبرمها إنعقد النقل بمقتضى النموذج الذي يتضمن الشروط العامة، إلا إذا اتفق على إتباع نموذج آخر، ففي هذه الحالة لا يجوز تجزئة الشروط المذكورة في هذا النموذج.

وغالبا ما يكون الناقل في هذه الحالة محتكرا للنقل، فلا يملك المسافر حرية مناقشة الشروط التي حددها الناقل، بل يكون المسافر مضطرا لقبولها إذا أراد الحصول على خدمة الناقل، وليس له إلا أن يقبل هذه الشروط جملة أو يرفضها، ويسلك الناقل هذا السبيل عادة بسبب ما يتمتع به من مركز قوي إزاء المسافرين[2].

وعليه فإنه يلزم لإمكان القول بوجود التزام بضمان السلامة في عقد النقل أن يكون هذا العقد قد انعقد بين الناقل والمسافر، وتوافر فيه مبدأ الرضائية بين طرفيه، إذ أن استقلال الإرادة يقتضي عدم وجود الفرد في روابط عقدية دون إرادته، وإذا كان استلزام القانون لمبدأ الرضائية العقدية ضروريا لتحديد مضمون العقد، وتحديد حقوق والتزامات كل طرف تجاه الآخر، فإن هذه الرضائية تقف في عقد النقل بالنسبة لمضمونه وعلى وجه الخصوص التزام الناقل بضمان سلامة الراكب عند حدود إبرامه.

إذ نجد أن القضاء قد تكفل . على نحو ما رأيناه سابق . بتضمين عقد النقل بالالتزام بضمان السلامة مراعاة لحقوق الراكب، وصيانة لجسده من الأضرار التي تلحقه أثناء عملية النقل دون أن يتمكن من المطالبة بالتعويض بدعوى عدم وجود هذا الالتزام في مضمون العقد المبرم بين الناقل والراكب، وينطبق هذا القول بوضوح في بعض عقود النقل التي يمكن إدراجها ضمن عقود

---

1 – أنظر: عدلي أمير خالد، عقد النقل البري (قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا)، دار الجامعة الجديدة، 2006، ص 12. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 76.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 21. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 103.

الإذعان، حيث يتسلم عادة الراكب تذكرته من نافذة بيع التذاكر في المحطة، ملزما بقبول الشروط المدونة عليها، والمحددة من قبل الناقل[1].

وأطراف عقد النقل هما الناقل والراكب، إذ يعد الناقل مدينا للراكب بضمان سلامته، وقد يعهد الناقل بتنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل آخر يقوم به فعليا، سواء كان ذلك بإذن منصوص عليه في العقد أو بدونه، وفي هذه الحالة نكون أمام ناقل تعاقدي وناقل فعلي.

والناقل التعاقدي هو من قام بإبرام العقد مع الراكب أو من تعهد بالقيام بعملية النقل بنفسه، أما الناقل الفعلي فهو الذي يسند إليه تنفيذ عقد النقل كله أو بعضه[2].

والملاحظ أن المشرع الجزائري نص في المادة 36 من القانون التجاري على أن:« عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين...»، ويعاب على عبارة "بأن يتولى بنفسه" أنه يفهم منها أن عملية النقل يقوم بها الناقل بنفسه فقط، في حين أنه لا يوجد ما يمنع من أن يعهد الناقل بتنفيذه النقل إلى ناقل آخر[3].

ولذلك فإن الناقل هو من يقع عليه القيام بعملية النقل، أو من يتعهد بذلك باسمه، فإذا تعاقدت إحدى الشركات السياحية[4] أو مكاتب النقل والسفر باسمها، فإذا لم تظهر صفتها كوكيل فإنها تعامل كالناقل وتلتزم تجاه الراكب بالالتزام بضمان السلامة باعتبارها ناقلا تعاقديا، كما يلتزم الناقل الذي نفذ النقل بنفس الالتزام باعتباره ناقلا فعليا.

ويعتبر الراكب باعتباره الطرف الثاني في عقد النقل هو المستفيد من الالتزام بضمان السلامة، وهو ذلك الذي يرتبط مع الناقل بعقد نقل صحيح، فلا يكفي مجرد وجود الشخص داخل المركبة ليكون راكبا ويتمتع بالالتزام بضمان السلامة، بل يجب أن يحتفظ بصفته كمتعاقد[5].

---

1 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 293.

2 – أنظر: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 395– 396.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 11.

4 – يسمح القانون الجزائري للوكالات السياحية بالنقل سواء بوسائل مملوكة لها أو وسائل مستأجرة من قبلها، وهذا بموجب المادة 04 من القانون رقم 06/99 المؤرخ في 19 أفريل 1999 الذي يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة و الأسفار، جريدة رسمية رقم24 مؤرخة في 1999/04/07.

5 – أنظل: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 85.

هذا وقد ثار خلاف فقهي في فرنسا حول مدى التزام شركة النقل بالسكك الحديدية بضمان سلامة مودعي ومستقبلي المسافرين بمحطات السكك الحديدية في فرنسا، والذين يشترون تذاكر الدخول إلى أرصفة السكك الحديدية[1].

ومن البديهي أن شراء تذكرة الرصيف لتوديع شخص على رصيف محطة الرحيل، أو لاستقبال شخص على رصيف محطة الوصول لا ينشأ معه عقد النقل بين مصلحة السكك الحديدية وحائز التذكرة، لأن نية المتعاقدين لم تنصرف إلى إنشاء هذا العقد، ولتخلف صفة جوهرية وهي النقل أو التغيير المكاني لشخص[2].

وقد أنكرت بعض المحاكم الفرنسية الصفة التعاقدية على العلاقة الناشئة عن شراء تذكرة الرصيف، باعتبارها مجرد إجراء نظامي قصد به تجنب الزحام داخل المحطات، في حين اتجهت محاكم أخرى إلى أن شراء تذكرة الرصيف ينشأ معه علاقة عقدية، غير أن أصحاب هذا الاتجاه قد اختلفوا حول ما إذا كانت هذه العلاقة ينشأ عنها التزاما بضمان سلامة حائز تذكرة الرصيف أو لا[3]؟

وفي هذا الصدد ذهبت محكمة السين الابتدائية بفرنسا في 3 جوان 1956 إلى التسوية في الحكم بين حائز لتذكرة الرصيف والمسافر الذي يودعه أو يستقبله، لأنه يتعرض مثله لأخطار الحوادث ويرتبط مثله مع الناقل بعلاقة عقدية، ومن ثم يقوم لمصلحته التزام بضمان السلامة كما هو الحال بالنسبة للراكب تماما.

في حين ذهبت محكمة استئناف مونبلييه بفرنسا في 20 ديسمبر 1973 إلى تحميل الناقل التزام بضمان سلامة حامل تذكرة الرصيف مضمونه بذل عناية فقط، لأن الناقل بتسليمه تذكرة الرصيف يتعهد لحائزها بتوفير أماكن وأجهزة تتوافر فيها السلامة العادية، وبذلك قضت المحكمة بإلزام الناقل بتعويض حائز تذكرة الرصيف عن إصابته نتيجة انغلاق باب الرصيف على يده فجأة لخلل فيه[4].

---

1 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 239.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 58.

3 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 297.

4 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 239.

أما الفقهاء فنجد أنهم أقروا بقيام علاقة تعاقدية بين مصلحة السكك الحديدية وحائز تذكرة الرصيف، إلا أنه ذهب البعض منهم إلى إنكار قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، إذ تظل العلاقة التي تنشأ عن إصابة حائز تذكرة الرصيف خاضعة لأحكام المسؤولية التقصيرية[1].

بينما ذهب البعض الآخر إلى أن تذكرة الرصيف ينشأ معها التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة حائزها، لأنه لا معنى للتفرقة بين وضع المسافر ووضع مودعه أو مستقبله الذي يتواجد معه على الرصيف، فكما يقوم التزام على عاتق مصلحة السكك الحديدية إذا حدثت إصابة للمسافر على الرصيف فإنه يتعين أن يكون الحكم كذلك بالنسبة لحائز تذكرة الرصيف[2].

بينما ذهب جانب ثالث من الفقه إلى أن تذكرة الرصيف تنشئ لحائزها التزام بضمان السلامة، وهو التزام ببذل عناية، ولا يمكن القول بأن حائز تذكرة الرصيف في وضع قانوني مماثل لوضع المسافر، لأنه لا يوجد عقد نقل ولا مخاطر عن عملية نقل[3].

ومن جهتنا نحن نتفق مع هذا الرأي الأخير، لأن التزام الناقل بتمكين حائز تذكرة الرصيف من استقبال أو توديع المسافر لا يتأتى إلابوضع وسائل الأمان التي تمكنه من تلك دون المساس بسلامته، غير أن هذا الالتزام هو التزام بذل عناية.

2.1.3.1.1.1. إثبات عقد النقل البري

باعتبار عقد النقل من العقود الرضائية إذ يتم بمجرد أن يتطابق القبول مع الإيجاب، ولم يشترط القانون شكلا معينا، فالكتابة ليست شرط لانعقاده أو إثباته. ففي الغالب يكون الناقل في إيجاب عام ودائم موجه إلى الكافة، ويبرم العقد بقبول المسافر[4].

---

1 – وهذا ما يذهب إليه الدكتور عبد القادر أقصاصي، إذ يرى أن هذا الالتزام لا يستفيد منه إلا من كانت له صفة الراكب، كما أن محكمة النقض الفرنسية اتجهت في أحكامها الأخيرة إلى التضييق من نطاق الالتزام بضمان السلامة أنظر مرجعه المشار إليه سابقا، ص 19.

2 – وهو ما يذهب إليه الدكتور محمود التلتي، إذ يرى أن هذا ما يتوافق مع الحكمة التي من أجلها أنشأ القضاء الالتزام بضمان السلامة، أنظر مرجعه المشار إليه سابقا، ص 238. ويرى الدكتورمحمد سليمان فلاح الرشيدي أنه يقوم التزام بضمان السلامة مضمونه تحقيق نتيجة مؤداها تأمين وضمان سلامة هذا الحائز لتذكرة الرصيف، أنظر مرجعه المشار إليه سابق، ص 298.

3 – وهو ما يراه الدكتور وجدي عبد الواحدعلي، أنظر مرجعه المشار إليه سابقا، ص 61.

4 – أنظر: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 20. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 103.

ويعتبر عقد النقل عملا تجاريا بالنسبة للناقل، لذلك يجوز الإثبات في مواجهته بكافة طرق الإثبات[1]، أما بالنسبة للراكب فيعتبر العقد عملا مدنيا، ما لم يكن الراكب تاجرا وسافر لأعمال تجارية، إذ يعتبر تجاريا بالنسبة إليه في هذه الحالة.

غير أن عقد النقل يثبت عمليا بتذكرة يسلمها الناقل للراكب عند قبض الأجرة، وقد تكون التذكرة لحاملها أو باسم الراكب[2]، ومن المعلوم أن التذكرة التي يستلمها المسافر عند إبرام العقد تخوله الدخول إلى وسيلة النقل، كما أنها تحدد مكانه في الدرجة المعينة بها، وهي تسمح كذلك للناقل بالإشراف والتنظيم الإداري داخل وسيلة النقل، فيتأكد من أن المسافر قد ركب وسيلة النقل وبالشروط المبينة بها.

ورغم أنه جرت العادة على أن يلجأ الراكب إلى التذكرة لإثبات العقد، إذ وجودها لديه يعتبر دليل على قيام عقد النقل ودفع الأجرة، إلا أنها ليست الدليل الوحيد على إبرام العقد، فللمحكمة استخلاص وجوده وثبوته من أي دليل تقتنع به، ولذلك فإنه لا يمكن القول بشكل قاطع بعدم وجود عقد نقل إذ عجز المسافر عن تقديم التذكرة عند طلبها سواء من قبل الناقل أو المحكمة ما دام بالإمكان استخلاص وجود هذا العقد بتوافر نية التعاقد[3].

ولذلك فإنه يقع على المسافر الذي يطالب الناقل بتعويضه عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامته أن يقيم الدليل على وجود عقد النقل، إذا كانت وسيلة النقل تستلزم الحصول مقدما على تذكرة كما هو الحال في السفر بقطار السكك الحديدية والمترو، وفي هذه الحالات يكون إثبات العقد عادة بتقديم التذكرة[4].

1- أنظر: محمد بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص 200، أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 396.

Voir aussi: René Rodière et Barthélémy Mercadal, op cit, P402, n° 341.

2 - أنظر: زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص 105.

Voir aussi: Alfred Jauffert, op cit, P 546, N° 833.

3 - أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 31، 32.

Voir aussi: Philippe delebeque et Michel German, op cit, P 719, N° 2708.

4 - أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 52.

أما وسائل النقل العادية فإن المسافر قد يدخل إليها دون أن يحمل معه تذكرة إما بسبب كثرة المسافرين أو لقصر المسافة، كما هو الشأن بالنقل بواسطة سيارات الأجرة، ففي مثل هذه الحالات يتم إثبات عقد النقل وفقا للقواعد العامة المتعلقة بالإثبات[1].

والقاعدة العامة أن شخص المسافر ليس له محل اعتبار في عقد النقل، فالأصل في التذكرة أنها غير شخصية، إذ تمنح لكل من يطلبها، فيستوي عند الناقل أن ينقل هذا الشخص أو ذلك، وهذه التذاكر تسمى بالتذاكر العادية أو لحاملها.

وفي هذا النوع من التذاكر يجوز لحاملها التنازل عنها للغير قبل بدء السفر، فيحل الحامل الجديد لها محل الأول في العقد مع الناقل، وهذا النوع من التنازل لا يتوقف على رضا الناقل، مادامت التذكرة غير شخصية[2].

وبذلك فإن الالتزام بضمان سلامة المسافر يظل قائما على عاتق الناقل للشخص المتنازل إليه عن بطاقة النقل طالما لم تمنح هذه البطاقة لاعتبارات شخصية، أما إذا كان شخص المسافر محل اعتبار فإن الالتزام بضمان السلامة لا يقوم على عاتق الناقل، لأنه لم ينشأ عقد نقل بينه وبين المتنازل إليه[3].

ويسري نفس الحكم في الجزائر إذ يرخص للمجاهدين والمعوقين وأعوان وموظفي السكك الحديدية بالنقل في القطارات مجانا، أو بتسديد نسب معينة من ثمن التذكرة بموجب بطاقات بحوزتهم، كذلك الأمر بالنسبة للطلبة والعسكريين ورجال الشرطة[4].

والقول بجواز إثبات عقد النقل بكافة وسائل الإثبات، يترتب عليه أن المسافر الذي يفقد سند النقل (التذكرة) يحق له إثبات وجوده بكافة طرق الإثبات القانونية طبقا للقواعد العامة، ويقيم

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص المترتبة على عقد النقل، مطبعة الأمنية، 2002، ص40.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 35.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 57. وأنظر كذلك: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 104. وكذلك: محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 200.

4 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 40.

القضاء قرينة لمصلحة المسافر على وجود عقد النقل، ويتعين على الناقل الذي ينكر وجود العقد أن يقيم الدليل على عدم وجوده[1].

إذ نجد أن القضاء الفرنسي لم يتشدد في وجوب الاستدلال بتذكرة السفر لإثبات وجود عقد النقل، إذ جاء في حكم محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 15 مارس 1995 أن: «شركة السكك الحديدية لا يمكنها، قصد التملص من آثار الحادثة الضارة التي أصيب بها المسافر أثناء نزوله من القطار، أن تنكر وجود عقد نقل بينها وبين المتضرر، مادام قد ثبت لقضاة الموضوع أنه لم يتم تحرير محضر ضد الراكب المضرور، بسبب مخالفته للنظام الداخلي لمؤسسة السكك الحديدية بركوبه القطار دون التوفر مقدما على تذكرة»[2].

وقد كان هذا الحكم محلا للنقد من قبل بعض الفقه على أساس أن الاعتراف بتلك القرينة لصالح المسافر قد يرتب على نظام الرقابة في القطارات أثرا قانونيا دون نص خاص يقضي به مما لا يجوز عملا الاعتراف له به نظرا لصفته العرضية وغير الحتمية.

في حين يرى البعض الآخر أن محكمة النقض الفرنسية كانت موفقة في هذا الحكم لأن ما قضت به كان نتيجة لتحريم السفر بغير تذكرة واعتباره جنحة فرض على ارتكابها عقوبة صارمة.

إذ أنه لا يمكن القطع بعدم وجود عقد النقل ومن ثم حرمان الراكب من الرجوع على الناقل بالتعويض في حالة إصابته لمجرد أنه عجز عن تقديم تذكرة النقل، خاصة وأن عجزه يكون مبررا إما لفقد هذه التذكرة، أو لأنه فقد وعيه في الحادث، أو بسبب الهلع في الحادث، مما يستحيل عليه إقامة الدليل على عقد النقل.

لذلك فإنه الأقرب إلى تحقيق الأهداف التي من أجلها فرض الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، وتيسير حصول الراكب المصاب على تعويض عن ما أصابه من ضرر، هو التساهل مع الراكب في طرق الإثبات والسماح له بإثبات العقد بكافة طرق الإثبات، أما واقعة فقد التذكرة فهي واقعة مادية يجوز إثباتها بكل الطرق بما في ذلك شهادة الشهود وقرائن[3].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 52. أنظر كذلك: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 295.

2 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 40.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 9– 10 .

وفي ذلك قضت محكمة النقض المصرية في حكم لها صادر بتاريخ 29 أفريل 1965 مايلي:«إذا كانت الكتابة ليست شرطا لانعقاد عقد النقل البري، ولا لإثباته ولا تعتبر ركنا من أركانه، ومن ثم يخضع إثبات عقد النقل البري للقواعد العامة، فيجوز إثباته بالبينة والقرائن مهما كانت قيمته، وذلك في مواجهة الناقل الذي يعد عمله تجاريا دائما، طالما كان محترفا لعمليات النقل»[1].

كما سارت في نفس الاتجاه المحكمة العليا في الجزائر في حكمها الصادر في 1994/04/20 تحت رقم 11358 (غير منشور)، إذ جاء فيه:« فإن الضحية التي سقطت على السكة عند نزولها قبل التوقف التام أو بعد إنطلاق القطار في السير يعد الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولة عنها مدنيا وأن الخطأ ثابت في حقها، وعليه فإن مزاعمها بتحميل الضحية مسؤولية الحادث طبقا للمادة 2/138 من القانون المدني غير وارد لأنها لم تثبت ذلك، كما أنها لم تثبت بأن الضحية عند سقوطها لم تكن بحوزتها تذكرة السفر عند ركوبها القطار وسقوطها منه، وعليه فإن قضاة الموضوع بتحميلهم الشركة مسؤولية الحادث طبقا للمادة 1/138 من القانون المدني وقضاءهم عليها بالتعويض فإنهم طبقوا القانون تطبيقا سليما»[2].

غير أنه ما يلاحظ أن المحكمة العليا في قرار آخر لها أقرت بأن تذكرة السفر تعد بمثابة عقد نقل بين الناقل والمسافر إذ جاء في قرارها المؤرخ في 06 فيفير 2002 أن:«...ذلك أن الضحية سقطت من القطار وهي مجردة من تذكرة السفر وأن عدم الحصول على التذكرة يلغي مسؤولية الحادث على المعني بالأمر وحده ويعفي الشركة الناقلة من المسؤولية وذلك باعتبار التذكرة بمثابة عقد بينها وبين المسافر، حيث أن عملا بالمادة 33 من قانون 90-35 المؤرخ في 1990/12/25 تمنح التذكرة لصاحبها صفة المسافر الشرعي ليحضى بالحماية اللازمة والكاملة من قبل الناقل، وأن إنعدام التذكرة تعفى هذا الأخير من مسؤوليته...»[3].

---

1 – أنظر:عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة 05، 1996، ص 1474.

2 – قرار مؤرخ في 2002/02/06، ملف رقم 257704، منشور بالمجلة القضائية، تصدر عن المحكمة العليا، سنة 2003، عدد 1، ص 189.

3 – أنظر:عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص10. أنظر كذلك: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص76.

إلا أن المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 20 أكتوبر 2011 أقرت أن:«... 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 باعتبار أنه الأمر الذي يفقدها صفة المسافر الشرعي حتى تحضى بالحماية اللازمة من قبل الناقل... وحيث فعلا مسؤولية الناقل قوامها عقد النقل الذي يلتزم فيه الناقل بتوصيل المسافر من مكان إلى آخر مقابل أجر، ولكن الظاهر من عناصر الملف أن المطعون ضدها لم تأتي بوسيلة مثبتة لخطأ الضحية في الحادث وعدم حيازتها لتذكرة السفر... وحيث فضلا عن ذلك، لئن كانت المسؤولية العقدية للمطعون ضدها غير قائمة، فلا يمكن إعفاءها من المسؤولية المفترضة بالنظر أن الحادث حصل داخل المرافق التابعة لها والتي لها رقابة عليها...»[1].

وبذلك نلاحظ القضاء الجزائري قرر أنه يتعين على الناقل إثبات عدم حيازة الراكب لتذكرة النقل حتى يمكنة التخلص من السمؤولية العقدية.

2.3.1.1.1. شروط قيام الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن عقد نقل الأشخاص يستلزم توفر شرطين أساسيين يترتب على وجودهما قيام التزام الناقل بضمان سلامة المسافر، وهما وجود عقد صحيح وبمقابل بين الناقل والراكب، وبأن يكون الضرر الذي يلحق الراكب ناشئا من عملية النقل[2].

فإذا نخلف وجود عقد صحيح أو تخلف المقابل، تخلف معه قيام الالتزام بضمان السلامة، غير أن عدم توافر تلك الشروط لا يمنع من قيام مسؤولية الناقل، إلا أن الراكب في هذه الحالة يلجأ إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية[3].

1.2.3.1.1.1. أن يكون عقد النقل صحيحا وبمقابل

يرتبط الالتزام التعاقدي الذي يثقل الناقل لصالح الراكب بوجود عقد نقل صحيح يربط بين الناقل والراكب، بشرط أن يكون النقل قد تم بمقابل، ولذلك فإن تحقق هذا الشرط يستلزم وجود عنصرين أساسيين هما أن يكون النقل هو الغرض الأساسي، ومقابل النقل أي الأجرة.

---

1 – قرار مؤرخ في 2011/10/20 ملف رقم 688491 الغرفة المدنية، منشور بمجلة المحكمة العليا، تصدر عن قسم الوثائق والدراسات القانونية والقضائية بالمحكمة العليا، السنة 2012، عدد 01، ص 139.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 03.

Voir aussi: Philippe le Tournean et loïc Cadiet, op cit, P 518, N° 2163.

3 – أنظر: محمود التلتى، مرجع سابق، ص 232.

فالعنصر الأساسي في النقل هو تغيير المكان حيث تكون نقطه الوصول مختلفة عن نقطة الانطلاق، فالنقل لا يتحقق إلا بإيصال الشخص من مكان إلى آخر[1]، والمقصود بعملية النقل في هذا المقام هو نقل شخص حي ذلك أن نقل شخص ميت (الجثمان) يدخل في نطاق نقل الأشياء.

والمعتاد أن تتحدد عملية النقل ابتداء من مكان معين يسمى نقطة الانطلاق بغية الوصول إلى مكان آخر يطلق عليه نقطة الوصول، وإن كان من الممكن في أحيان أخرى أن تشمل الرحلة الذهاب والإياب من وإلى مكان معين، وهنا يعتبر التزام الناقل قائما سواء أثناء الذهاب أو عند الرجوع[2].

وبذلك فإذا تخلف اعتبار النقل غرضا أساسيا في العقد، يتخلف بالتالي عقد النقل بالمعنى المؤدى إلى قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل[3]، ذلك أنه إذا انعدم النقل من مكان إلى آخر فلا نكون بصدد عقد نقل بالمعنى الدقيق كما هو الحال في الفروض الآتية:

1- في عقد ألعاب الملاهي وهو الذي يبرم بين مستغل ألعاب الملاهي والزبون، وبمقتضاه يقدم المستغل لهذا الزبون عددا من وسائل التسلية لقاء أجر معين، فعندما يستقل الزبون إحدى هذه الوسائل ولو كانت على شكل مركبة فإنه لا يعد راكبا بموجب عقد النقل، لأنه لا يهدف إلى الانتقال من مكان إلى آخر وإنما يهدف إلى اللهو والتسلية[4].

2- في نطاق الألعاب الرياضية مثل التزحلق على الجليد وسباق السيارات لا يوجد عقد نقل أيضا، لانعدام المعنى الحقيقي لفكرة النقل في هذه الحالات[5].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 4.

Voir aussi: Barthelemy Mercadal: 6, P 384, n° 660.

2 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 38.

Voir aussi: René rodiére et Barthelemy Mercadal, op cit, P 396, n° 334.

3 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 236. أنظر كذلك: شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، مرجع سابق، ص 60.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 4-5. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 81.

5 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص82. أنظر كذلك: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 236.

3- في حالة استعمال المصعد الكهربائي في الصعود والنزول لا يوجد عقد نقل وتطبق قواعد المسؤولية عن الأشياء إذا وجدت شروطها، وهذا بسبب عدم تحقق فكرة القيادة بالمعنى الحقيقي، بالإضافة إلى أنه في غالبية الحالات يتعلق الارتباط التعاقدي بين مستعمل المصعد ومالكه.

4- في عملية القطر وهي أن يقوم شخص بجر مركبة عاطلة إلى مكان معين مستخدما في ذلك مركبة أخرى أو جرارة مقابل أجر، ففي هذه الحالة لا يعد قائد المركبة القاطرة ناقلا، إذ أنه يوجد هنا عقد آخر هو عقد القطر أو الجر، وفي هذا الأخير تتم عملية القطر تحت إشراف ورقابة قائدة المركبة المقطورة، وقد قيل هنا أن النقل الذي قد تتضمنه هذه العملية لا يتم بوساطة القاطرة[1].

كذلك يشترط لإعمال الالتزام التعاقدي بضمان سلامة الراكب أن يستقل عقد النقل في وجوده، فإذا تم النقل ضمن عمليات أخرى بحيث أصبحت عملية النقل عملية تابعة لعمليات أخرى، كانت العبرة بالعمليات الأصلية، لذلك لا يوجد عقد نقل في الحالات التالية لأنها تابعة لعمليات أصلية :

. الحالة الأولى: في عقد تعليم السياقة لا يوجد عقد نقل[2]، وإنما فقط عقد تعليم فمن يتعلم قيادة السيارات مثلا لا يرتبط بالمعلم بعقد نقل، لأن الهدف من عقد تعليم السياقة هو تعليم الطالب أو المتدرب أصول القيادة، والنقل هنا لا يكون سوى وسيلة للتعليم فلا يعد المعلم ناقلا، ذلك أن أساس وجود من يتلقى التدريب بوسيلة النقل لا يكون بغرض نقله من مكان إلى آخر، وعملية النقل هنا حتى ولو تحققت لا تكون رئيسية مقصودة أصلا من العقد، بل هي تابعة للهدف الأصلي للعقد[3].

. الحالة الثانية: لا يعد نقلا قيام صاحب الفندق بنقل النزيل من وإلى المطار أو السكك الحديدية، لأنه ليس هو الغرض الأساسي من العقد، فالتزام الناقل هنا مرتبط بالتزام آخر[4].

---

1 - أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 4-5. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 82، 83.

2- أنظر: شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، المرجع السابق، ص 60.
Voir aussi: Christophe paulin, op cit, P 195, n° 378.

3 - أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 5. أنظر كذلك: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 236. وكذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 83. و أيضا: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 68.

4 - أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 50. أنظر كذلك: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 5- 6.

. الحالة الثالثة: لا يوجد عقد نقل إذا تم النقل تنفيذا لعقد عمل، وإنما تطبق عليه قواعد العمل، فلا يستفيد من الالتزام بضمان السلامة تابعوا الناقل الذي يعملون بالمركبة، كقائد السيارة أو المحصلين والمضيفين، وغيرهم ممن يستخدمهم الناقل في تنفيذ النقل، وهذا لانتفاء صفة الراكب بالنسبة لهم.

كذلك الأمر بالنسبة لتابعي الناقل الذين يستفيدون من التذاكر المجانية التي تمنح لهم، فهنا أيضا تطبق عليهم قواعد عقد العمل بدلا من عقد النقل، كما يطبق نفس الحكم بالنسبة لتابعي الناقل الذين ينتقلون بوسيلة النقل لسبب يرتبط بعملهم، كالميكانيكي الذي ينتقل بمركبة متبوعة لإصلاح إحدى المركبات، فهنا يكون بصدد تطبيق أحكام عقد العمل وليس عقد النقل[1].

أما بالنسبة للعنصر الثاني وهو أن يكون النقل بمقابل، فإنه لا يكفي لقيام التزام الناقل بضمان السلامة وجود عقد بين الراكب والناقل بل يلزم أن يكون النقل قد تم بمقابل، ولا يشترط أن يكون المقابل (الأجرة) مبلغ نقدي من المال، بل يمكن أن يأخذ شكل التزام الراكب بإطعام ومؤونة الناقل[2].

ولذلك فإن الأجرة تعتبر عنصر جوهري لا يقوم عقد النقل بدونه، وقد تتحدد قيمة الأجرة بنصوص اللوائح، كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية والمترو والترام، ووسائل النقل العام عموما.

كما قد تتحدد بالاتفاق صراحة أو ضمنا[3]، كما هو الأمر بالنسبة للنقل بسيارات الأجرة الخاصة التي تتحدد فيها أجرة السفر بالاتفاق صراحة إذا كان السفر إلى مكان خلاف المواقف المحدد فيها محطة الرحيل ومحطة الوصول، أو قد تتحدد ضمنا بالنسبة لسيارات نقل الأشخاص من محطة إلى محطة ثابتة، ففي السيارات المحدد فيها الأجرة سلفا بمجرد ركوب المسافر السيارة فإن ذلك يتضمن قبوله الالتزام بدفع الأجرة المحددة سلفا المتعارف عليها من قبل[4].

1- أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 87.

2 - أنظر:عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص6. أنظركذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص84.

3 -Voir aussi: Philippe Delebecque et Michel Germain, op cit, P 718, n° 2706.

4 - أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 54.

وللأجرة أهمية بالنسبة للناقل، فهو لا يتحمل التزاماته الناشئة عن عقد النقل ما لم يدفع الراكب قيمة الأجرة، فهذه الأخيرة تعتبر ركنا في العقد سوا كانت نقدا أو أي مقابل مادي آخر مقوم بمال يتقاضاه الناقل ولا ينعقد العقد إلا به[1].

ولذلك فإن انتفاء أجرة النقل ينتفي معه عقد النقل وبالتالي لا يترتب على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر الذي قصد السفر أو الانتقال خفية دون أن يدفع أجرة النقل، ويستوي في ذلك أن يكون المسافر قد استقل وسيلة النقل دون تذكرة كما هو الحال عندما تحدد اللوائح دفع الأجرة مقدما للحصول على تذكرة تخول المسافر أن يستقل وسيلة النقل، أو بتذكرة فات موعدها، أوببطاقة اشتراك خاصة بشخص آخر، أو ببطاقة اشتراك المسافر شخصيا ولكن بعد تجاوز محطة الوصول (عمدا أو سهوا) التي تخوله بطاقة اشتراكه الوصل إليها[2].

وفي هذا الصدد نص المشرع الجزائري في المادة 33 من القانون رقم 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية[3] على أنه:« لا يجوز للمسافرين: 1. الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة سفر، عندما يقبض ثمن التذاكر في المحطات أو المواقف أو نقط الوقوف، أو أخذ مكان عربة تفوق درجتها تلك التي تمنح تذكرة السفر الحق فيها، أو قطع مسافة يزيد طولها عن تلك التي تتضمنها تذكرة النقل، دون أن يدفعوا مسبقا التكملة اللازمة، أو شراء تذاكر النقل أو إعادة بيعها بأثمان تفوق التعريفات الرسمية...».

كما لا ينشأ الالتزام بضمان السلامة بالنسبة للمسافر الذي يستقل وسيلة النقل دون أن يدفع أجرة، وهذا عندما يسمح الناقل أو تابعوه لبعض الأشخاص بالركوب دون أجرة على سبيل التسامح للتسول أو بيع بعض السلع أو توزيع إعلانات، ويطلق بعض الفقه على الراكب في هذه الحالة الأجنبي أصلا عن الناقل[4].

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق،ص34. أنظر كذلك: سعد واصف المحامي،التأمين من المسؤولية (دراسة في عقد النقل البري)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 1952، ص 297.

2 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 237. أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 55. وكذلك: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 06.

3 – راجع: قانون رقم 35/90 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ على استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية عدد 56 مؤرخة في 26 ديسمبر 1990، ص 1796.

4 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 56. أنظر كذلك: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 296.

غير أن الالتزام بضمان السلامة ينشأ بكامل فعاليته إذا ما اتخذ المسافر مقعدا في درجة أعلى من الدرجة التي تخولها له تذكرته، لأن الالتزام بضمان السلامة لا يرتبط بمدى رفاهية المكان المعد بوسيلة النقل، وإنما ينشأ عن صحة عقد النقل، فيصبغ حمايته ورعايته على الراكب مهما كانت الدرجة التي تعاقد عليها[1].

وما تجدر الإشارة إليه أنه لا يشترط أن تدفع الأجرة من المسافر مباشرة، وإنما قد تدفع بطريق غير مباشر إلى الناقل، كما هو الحال عند نقل الأطفال صغار السن بصحبة ذويهم، ففي هذه الحالة يسري على هذا النقل، النقل بمقابل مادام أن ذويهم قد ارتبطوا بعقد نقل صحيح بمقابل مع الناقل[2].

كما يعتبر النقل بمقابل عندما يلتزم الناقل بقبول نقل الراكب دون أن يقوم هذا الأخير بدفع الأجرة، ويتحقق ذلك في العديد من الحالات كنقل العسكريين ورجال الشرطة ومن في حكمهم إعمالا لعقد الالتزام بين الناقل والإدارة، فهذا الامتياز المقرر لهؤلاء يعد جزءا من الحق المقرر للسلطة العامة في مواجهة الناقل، ولا يكون الإعفاء من الأجرة إلا أمرا ظاهريا[3].

ونفس الحكم ينطبق على نقل رب العمل لعماله من محل إقامتهم أو من مراكز تجمعهم إلى مكان العمل وبالعكس، وكذلك قيام الناقل بنقل عماله وموظفيه الذين يستخدمهم في تنفيذ النقل، وكذا نقل أفرد أسر هؤلاء العمال والموظفين، ففي كل هذه الحالات يكون النقل بمثابة امتيازات يضعها الناقل تراعى من الطرفين عند التعاقد، إذ تعتبر كجزء من الأجور والمرتبات لهؤلاء العمال والموظفين[4].

كما أنه لا يلزم دفع الأجرة مقدما إلا إذا اقتضت اللوائح ذلك، وهنا يتعين التمييز بين حالة عدم دفع الأجرة، والتي ينتفي معها عقد النقل لانتفاء أحد أركانه، وبين ميعاد دفع الأجرة والذي قد تحدده اللوائح كما هو الشأن في النقل بالسكك الحديدية والمترو والترام.

---

1 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 238. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 86.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 7.

3 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 236.

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 85.

وقد يتحدد هذا الميعاد باتفاق المتعاقدين، وقد يجري العرف على الوفاء بالأجرة في ميعاد معين، كما هو الحال في النقل بسيارات الأجرة في المواقف حيث يلتزم الراكب بالوفاء بها في محطة الوصول.

وهذا ما نصت عليه المادة 255 من القانون التجاري المصري بأنه:« يلتزم الراكب بأداء أجرة النقل في الميعاد المتفق عليه أو المعين في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف»[1].

وعليه فإذا حدثت إصابة للمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل وقبل الوفاء بالأجرة المحددة أو المتفق عليها، فإنه ينشأ التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر، فجوهر المسألة إذن هو أن يكون النقل نظير أجرة معينة، سواء دفعت بالفعل أم لم يحن وقت الوفاء بها حتى يقوم الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، ولذلك فإن عدم تحديد الأجرة سواء بموجب اللوائح أو الاتفاق (صراحة أو ضمنا) ينشأ عقد النقل[2].

2.2.3.1.1.1. أن يكون الضرر الذي أصاب الراكب ناشئا عن عملية النقل

إذا كان وجود العقد الصحيح بين المسؤول والمضرور شرطا ضروريا لقيام المسؤولية العقدية، فإنه لا يكفي وحده لقيامها، بل يضاف إلى ذلك شرط ثاني هو أن يكون الضرر الذي أصاب الدائن ناجما عن عدم تنفيذ المدين لأحد الالتزامات التي يلقيها عليه العقد أو تنفيذها تنفيذا معيبا[3].

إذ يجب توافر علاقة السببية بين العقد والضرر حتى يمكن قيام مسؤولية عقدية، وفي غياب هذه العلاقة لا يمكن أن نكون إلا أمام مسؤولية تقصيرية، ذلك أن تقدير الخطأ في المسؤولية التقصيرية يختلف عنه في المسؤولية العقدية، فإذا كان الخطأ التقصيري يقدر بالمقارنة مع رب العائلة المتواجد في نفس الظروف، فإن الخطأ العقدي يقدر بطريقة مادية وموضوعية،

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 08. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 398.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 57.

3 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، مرجع سابق، ص 64. وأنظر كذلك: محمد بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص 206.

Voir aussi: H. Ecoffet, Droit civil, Massonet Cie editons, Paris 1969, P 129- 130.

وبذلك يقع على عاتق الناقل قرينة المسؤولية، ولا يمكنه التحلل منها إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه[1].

وعليه فإن الناقل يلتزم بضمان سلامة الراكب من الأضرار التي تصيب شخصه سواء كانت جسدية أو عقلية دون غيرها من الأضرار الأخرى [2]، فيسأل الناقل عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أذى جسماني آخر، إذا كان هذا الضرر قد وقع عن حادث نشأ عن عملية النقل، ففي هذه الحالة يمكن القول بإخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة الراكب، وبالتالي قيام مسؤوليته العقدية، كأن يقع حادث تصادم بين وسيلة النقل التي يستقلها الراكب مع وسيلة نقل أخرى[3].

ويفرض الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل ضمان الراحة لركابه، والتي تختلف باختلاف نوع النقل وطبيعته وتختلف أيضا باختلاف درجة النقل، فالناقل يلزم في برودة الطقس بتوفير شيء من الدفء لركابه، ومن ثم يكون للراكب الحق في مقاضاة الناقل إذا ما أصيب بالمرض نتيجة عدم ملاءمة درجة الدفء بالمركبة[4].

فلا يكفي القول بأن يقع حادث ما أثناء النقل، بل يجب أن ينجم هذا الحادث عن عملية النقل أي يجد مصدره في عملية النقل ذاتها، كما يشترط أن يكون الضرر راجعا إلى ذلك الحادث، فإصابة يد الراكب نتيجة لانغلاق باب وسيلة النقل عليها فجأة يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامته، ومن ثم تعويضه عن الإخلال بهذا الالتزام[5].

والقضاء تسهيلا منه لعبء الإثبات على الراكب يقيم قرينة مفادها أن كل الحوادث التي يتعرض لها الناقل أثناء نقله، يفترض أنها ترجع إلى عملية النقل ذاتها، أي تنسب للناقل ويسأل عنها، فقد حمل القضاء الناقل التزاما مشددا بضمان سلامة الراكب، بحيث لم يقتصر فيه على افتراض مسؤولية الناقل عن حوادث النقل، بل افترض أيضا أن ما يلحق الراكب من إصابات أثناء

---

1 – أنظر/ عليه معلمي، المسؤولية المدنية في حوادث السير(دراسة مقارنة بين القانون المغربي والقانون الفرنسي)، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الحسن الثاني، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، الدار البيضاء، 1991/1990، ص 78.

2 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 240.

3 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 298.

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 89.

5 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 240.

نقله ترجع إلى النقل ذاته، أي تعد من حوادث النقل التي يسأل عنها الناقل ما لم يقم بإثبات عكس ذلك.

وهذا ما يتماشى مع مقتضى الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، فالناقل يلتزم بتوصيل المسافر سليما معافى إلى وجهته المقصودة، فإذا وصل الراكب مصابا فيكفيه إثبات ذلك، أي إثبات الإصابة وأنه لم يصل سليما، لتقوم بذلك مسؤولية الناقل، فذلك الإثبات يكفي للتدليل على أن الناقل لم ينفذ التزامه العقدي[1].

وقد ذهب البعض في الفقه الفرنسي إلى القول بضرورة قيام الراكب بإثبات علاقة السببية بين الإصابة التي لحقته وبين عملية النقل، فلا يكفي إثبات أنه أصيب أو جرح، وإنما يجب عليه إثبات أن إصابته عن فعل الناقل[2].

وقد استند هذا الرأي إلى أنه لا يوجد ما يبرر افتراض علاقة السببية بين الحادث وفعل الناقل، لأن المسافر يختلف عن الأشياء، فهذه الأخيرة ليست لها حركة ذاتية فهي تحت سيطرة الناقل مما يبرر التزامه بالتعويض لمجرد ثبوت هلاكها أثناء النقل، أما الراكب فله نشاط ذاتي وحرية الحركة ولا يملك الناقل الرقابة الكافية عليه، مما يجعل احتمال رجوع الإصابة إلى الراكب أمرا واردا، لذلك لا مبرر لافتراض نسبتها إلى فعل الناقل[3].

ويمكن الرد على هذا الرأي بأن الحادث كما يرجع إلى الراكب، فإنه قد يرجع كذلك نسبته إلى الناقل، فالاحتمال متحقق لدى الإثنين، وإن كان أكثر تحقق لدى الناقل، مما يدفعنا إلى افتراض نسبته إليه خاصة إذا أخذنا بعين الاعتبار الصعوبات العملية التي يتعرض لها الراكب عند محاولته إقامة الدليل على أن الحادث الذي وقع له يرجع إلى الناقل بالنظر إلى وسائله المحدودة في هذا المجال.

كما أن ميزة افتراض علاقة السببية بين الحادث الذي تعرض له الراكب وعملية النقل يجعل الناقل يتحمل تبعة السبب المجهول، وهو ما يترتب عنه عدم تمكن الناقل من التخلص من

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 93.

2 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 240.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 43.

تبعة أخطاءه، أو الخطأ عماله وتابعيه، عندما يكون هذا الخطأ غير معلوم من الراكب، كما أن افتراض علاقة السببية يدفع الناقل إلى بذل كل جهد ممكن لتجنب الحوادث[1].

ومن استقراء أحكام القضاء الفرنسي يظهر جليا مدى تشدده في تقدير الأسباب المعفية من المسؤولية، فالناقل لا يستطيع دفع مسؤوليته بالإدعاء أنه لم يرتكب خطأ ما، أو أن عماله قد بذلوا العناية اللازمة لتجنب الحوادث، ذلك أن إنعدام خطأ الناقل غير كافي لتخلصه من التزامه بضمان السلامة، ويظل التزامه بالتعويض للراكب عن الأسباب المجهولة للإخلال به قائما على عاتقه.

كما لا يكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يعترف المسافر بأنه لم يرتكب أي خطأ، ما دام لم يقصد باعترافه النزول عن دعوى المسؤولية التي نشأت لمصلحته عن عقد النقل والالتزام بضمان السلامة الذي نشأ عنه.

كما لا يكون الحكم الصادر ببراءة الناقل أو تابعيه من جريمة القتل أو الإصابة الخطأ، الذي يصدر في الدعوى الجزائية تأسيسا على انتفاء خطئهم أثرا على دعوى التعويض أمام القاضي المدني عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر وقرينة المسؤولية التي يلقيها عقد النقل على عاتقه، وهو ما سنراه لاحقا بالتفصيل.

وإذا كان انعدام خطأ الناقل لا يكفي لإعفاءه من المسؤولية، فإنه لا يسعف في ذلك أيضا الإدعاء بوجود سبب أجنبي، إذ يجب عليه أن يثبت واقعة محددة لها وصف السبب الأجنبي في إحدى صوره، وهي القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر نفسه.

ومن خلال ما تقدم نجد أن القضاء الفرنسي في عدة أحكام له قد اقتصر لكي يحكم بمسؤولية الناقل أن يقوم المسافر بإثبات أن إصابته قد وقعت أثناء النقل، ولا يكلف هذا الأخير بإقامة الدليل على سبب الحادث، ولا على رجوعه إلى واقعة النقل وعدم مساهمته في وقوعه، ولا حتى على قيام الصلة المباشرة بين الحادث والضرر، فإذا بقيت ظروف الحادث مجهولة وعجز الناقل عن تحديد سببه فإنه يكون مسؤولا مسؤولية كاملة عن إخلاله بالتزامه بضمان السلامة.

فالناقل وفقا لهذه الأحكام لا يستطيع التخلص من مسؤوليته عن إصابة المسافر إلا بتقديم إثبات مؤكد ومباشر ودقيق على الواقعة المدعاة وصلتها السببية بتلك الإصابة، فإذا عجز عن

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 94.

إثبات السبب الأجنبي وبقي شك حول ثبوته فسر هذا الشك لمصلحة المضرور، وبقيت مسؤوليته قائمة[1].

2.1.1. مدى وجود الالتزام بضمان السلامة في صور النقل البري

إن الالتزام بضمان السلامة الذي يقع على عاتق الناقل لصالح الراكب يرتبط بالمقابل الذي يلتزم به هذا الأخير لمصلحة الناقل، والوفاء بالأجرة قد لا يكون بالطريقة المعتادة، وهو التسليم المادي لها بل قد يكون في صور أخرى، بحيث يعتبر الناقل كما لو أنه استلمه نقدا، وعلى العكس فإن هناك صور أخرى لا يحصل فيها الناقل على المقابل ومن ثم فإنه إذا انعدم هذا المقابل إلى أي مدى يمكن وجود الالتزام بضمان السلامة.

ولذلك سنقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :

المطلب الأول: النقل المجاني البحت.

المطلب الثاني: النقل المصلحي.

المطلب الثالث: حالات النقل الأخرى.

1.2.1.1. النقل المجاني البحت

النقل المجاني البحت أو كما يسمى كذلك بالنقل مجاملة، هو النقل الذي ينطوي على نية المجاملة أو التفضل من جانب الناقل، أي يكون القصد منه المجاملة البحتة وعمل الخير، ويتسم هذا النقل بأنه لا يكون فيه أي مقابل يتقاضاه الناقل لا ظاهريا ولا من ناحية الواقع، كما أنه يتميز بعدم وجود المصلحة فيه، فهو مجرد من الفائدة المالية، وليس تابع لعقد معاوضة آخر.

و لذلك سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع كالتالي :

الفرع الأول: مفهوم النقل المجاني البحت.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للنقل المجاني البحت.

الفرع الثالث: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل المجاني البحت.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 44.

1.1.2.1.1. مفهوم النقل المجاني البحت

يعرف النقل المجاني البحت بأنه عبارة عن قيام شخص بنقل شخص آخر طواعية بإستخدام إحدى وسائل النقل، دون أن تكون لديه نية الحصول على أجر نقدي، كما أنه لم تكن له مصلحة في النقل[1].

ففي هذا النوع من النقل يبادر الناقل إلى عملية النقل بدافع المجاملة وحدها، أي لمجرد الرغبة في فعل الخير، و يتعين هنا تفسير مفهوم النقل على سبيل المجاملة تفسيرا ضيقا[2].

وفي هذا المجال يقول الفقيه كابيتان "CAPITANT" بأنه لا يوجد عقد عندما يكون النقل خدمة مجانية لشخص المنقول مثل أي دعوة للغذاء، في حين يعتبر بعض الفقهاء في فرنسا أن النقل المجاني عقد غير مسمى[3].

ولذلك سنتناول في هذا الفرع عناصر النقل المجاني البحت، ثم خصائص المجانية في النقل المجاني البحت.

1.1.1.2.1.1. عناصر النقل المجاني البحت

إن النقل على سبيل المجاملة يقوم على عنصرين رئيسيين يتمثل الأول في القصد المعنوي للناقل، و يتمثل العنصرالثاني في انتفاء المقابل المادي، إذ أنه بتوافر هذين العنصرين نستطيع إطلاق الصفة المجانية البحتة على عملية النقل[4].

1- القصد المعنوي للناقل

يجب توافر نية المجاملة لدى الناقل لإمكان القول بأن النقل مجاني، وهذا يعني أن قصد الناقل من القيام بالخدمة هو لمجرد المجاملة البحتة دون أن ينتظر وراء ذلك تحقيق فائدة مادية، فإذا تبين أنه لم يقم بالنقل إلا تحقيقا لربح أو مصلحة، ولم يقصد مجاملة الشخص الذي نقله، فإن ذلك لا يعتبر نقلا مجانيا، كما أنه يجب أن يعلم كلا الطرفين (الناقل والراكب) بقصد المجاملة[5].

---

1 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دراسة قضائية مقارنة، دار الفكر العربي، 1980، ص 51.

2 - Voir: René rodiére et Barthelemy Mercadal, op cit, P 38, n° 21.

3 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 241.

4 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهساوي، مرجع سابق، ص 145.

5 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 54.

ويمكن التوصل إلى النية في النقل على وجه المجاملة من خلال تصريحات الطرفين واتفاقهما على أن النقل كان «لوجه الله»، ودون أن تكون فيه للناقل أو لغيره مصلحة مادية أو معنوية، كما يمكن استخلاص النية من بعض التصرفات المعتادة في مثل هذه الظروف، مثل التوقف الاختياري للسائق، أو عرض الناقل خدمته على شخص من المارة قصد نقله إلى جهة معينة، أو رفض الناقل العرض الذي يقترحه عليه الراكب بشأن المساهمة في تكاليف السير[1].

وكما لاحظ الأستاذ جوسران لا تتوافر لدى الناقل المجاني نية الارتباط مع الراكب بعقد، فهو لم يقصد على الإطلاق أن يرتبط أو يتعهد بشيء وكل ما يربطه بالمنقول رابطة خدمة مجانية[2].

وعليه فإن النقل بالمجان هو ذلك الذي يقوم فيه شخص طوعية واختيارا بنقل شخص من مكان إلى مكان آخر دون أن يحصل على مقابل ودون أن تكون لديه نية الحصول عليه، ويجب أن تكون المجانية كاملة، وهذا يعني عدم حصول الناقل على مقابل من أي نوع كان، ويجب أن تكون نهائية بمعنى انعدام نية الناقل في الحصول على أي مقابل منذ بدء عملية النقل وحتى نهايتها[3].

ويستلزم لكي تنعقد نية الناقل عند بدء النقل على عدم حصوله على المقابل أن يكون الناقل على علم بوجود الراكب في وسيلة النقل، فإذا صعد شخص إلى وسيلة النقل خلسة عن الناقل، فإن الأمر يخرج عن نطاق النقل مجاملة.

كما أن انعقاد نية الناقل على نقل شخص مجاملة يستلزم بالضرورة أيضا أن يقوم بأداء الخدمة عن طواعية، فإذا اقتحم شخص وسيلة النقل وأجبر قائدها على التوجه به إلى مكان معين فإنه يأخذ حكم الراكب خلسة[4]، ويكون ذلك باستعمال وسائل الإكراه المادية أو المعنوية مما يجعل السائق مضطرا مكرها على نقله نحو الجهة التي يريد الراكب الوصول إليها.

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 150.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 110.

3 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 43.

4 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، المرجع السابق، ص 146.

وفي مثل هذه الحالة وتطبيقا للقواعد العامة فإنه إذا كانت وسائل الإكراه قد بلغت حدا انتفت معه إرادة الناقل، كان هذا الأخير في حل من المسؤولية التي يمكن أن تنشأ نتيجة تضرر الراكب بالإكراه ولأن الضرر نشأ أصلا بسبب خطأ المضرور[1].

2- انتفاء المقابل المادي

يجب أن لا يتقاضى الناقل مقابلا للخدمة التي يؤديها وهي النقل، فإذا تقاضى مقابلا أو اشترط الحصول عليه فإننا لا تكون بصدد نقل مجاني بحت، إذ أن وجود المقابل المادي يكفي لنفي هذه الصفة ولو لم يكن مساويا لقيمة الخدمة، بل حتى وإن لم يكن يتناسب معها على الإطلاق فإن النقل يكون مجانيا، ولكن بشرط أن لا يصل عدم التناسب إلى حد يجعل المقابل في حكم المعدوم، كما لو كان هذا المبلغ تافها أو صوريا[2].

وبالتالي فإنه كلما انتفى المقابل تحققت الصفة المجانية للنقل على سبيل المجاملة، حتى ولو ألح الراكب على الناقل المساهمة معه في مصروفات الطريق، أو دفع مبلغا معينا بصفته إكرامية أو رمز اعتراف بالجميل، فالمهم أن تتحقق المجانية في بداية عملية النقل أي في اللحظة التي يضع فيها الراكب نفسه داخل وسيلة النقل إذ عندها تلتصق به صفة الراكب على سبيل المجاملة، بحيث تصبح مسؤوليته على عاتق الناقل ما دامت عملية النقل مستمرة، وبالتالي لا تزول عنه هذه الصفة إلا بانتهاء عملية النقل[3].

وعليه فإنه يترتب على حصول الناقل على أي مقابل مهما كان نوعه وأيا كانت طبيعته نظير قيامه بخدمة النقل من شأنه أن ينفي صفة المجاملة عن النقل ويجعلها نقلا بمقابل[4].

2.1.1.2.1.1. خصائص المجانية في النقل المجاني البحت

إن المجانية في نطاق الفكرة الموسعة للنقل المجاني لا تعدو أن تكون مجانية مالية إذ يتم النقل بدون حصول الناقل على مقابل نقدي، واستنادا إلى تعريف النقل مجاملة، فإن هذا لا يكفي إذا ما توافر للقول بأن النقل قد تم مجاملة، ذلك أن عدم حصول الناقل على أجر نقدي لا يحمل الدلالة القاطعة على أن النقل قد تم على سبيل المجاملة من جانبه، فالنقل يكون في هذه الحالة

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 151. أنظر كذلك: طلبة وهبة خطاب، مرجع سابق، ص 53.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 54.

3 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 152.

4 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، المرجع السابق، ص 145.

مجانيا وليس مجاملة، لذلك فإن المجانية تعني في نطاق النقل مجاملة أن يكون الناقل قد قام بعملية النقل ولم تكن لديه نية الحصول على أي مقابل[1].

وبناءً على هذا المفهوم الضيق للمجانية في نطاق النقل مجاملة فإننا نستطيع أن نحدد خصائص المجانبة فيه كالتالي:

1- أن تكون المجانية كاملة

في نطاق نقل الأشخاص مجاملة، فإن النقل إما أن يتم كذلك بصورة كاملة لتوافر عنصر المجاملة، أو لا يتم كذلك بصورة كاملة أيضا، وعليه فإن المجانية المقصودة في هذا النقل تستبعد وجود أي مقابل، أي أنها مجانية مطلقة.

ليس هذا فقط بل أن وجود المقابل أيا كان قدره أو انعدامه لا يكفي في حد ذاته للقول بأن النقل ليس مجاملة أو أنه كذلك، بل يتعين ليحدث ذلك أن تتوافر لدى الناقل نية الحصول عليه أو عدمه، إذ أن هناك ارتباط في تحديد طبيعة النقل بين وجود الأجر أو عدمه ونية الحصول عليه أو انعدامها[2].

2- يجب أن تكون المجانية نهائية

أي أن صفة المجاملة في النقل تتحدد عند بدايته بتوافر نية المجاملة، ولذلك فإن أي مقابل يحصل عليه الناقل بعد بدء عملية النقل أوفي خلالها أو بعد انتهاءها، لا يؤدي إلى جعله نقلا بمقابل مادام أنه لم تكن لدى الناقل نية الحصول عليه عند بدء النقل، وأن النقل لم يتم بغية هذا الهدف.

ونتيجة لذلك فإن قيام الراكب بدفع جزء من نفقات الوقود خلال الطريق لا يتعارض مع صفة المجاملة في النقل طالما أن ذلك تم بصفة عفوية تلقائية، ولم يحدث اتفاق على ذلك قبل أو عند بدء النقل[3].

---

1 – أنظر: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 417.

2 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 57.

3- أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص57. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 417.

2.1.2.1.1. الطبيعة القانونية للنقل المجاني البحت

إن تكييف النقل المجاني من الناحية القانونية له أهمية كبيرة في تحديد مسؤولية الناقل المجاني، وجعلها تخضع لنظام قانوني معين دون آخر، ولقد ثار جدل واختلاف في كل من الفقه والقضاء على حد سواء في شأن تنظيم مسؤولية الناقل المجاني، فمنهم من يخضع النقل المجاني لقواعد المسؤولية التعاقدية.

ومنهم من يجعل الناقل المجاني مسؤولا مسؤولية تقصيرية قائمة على ثبوت صدور خطأ من الناقل، وهؤلاء انقسموا بدورهم إلى رأيين، فمنهم من يشترط الخطأ الجسيم، ومنهم من لا يفرق بين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير، وهناك من يعتبر مسؤولية الناقل المجاني مفترضة أساسها الخطأ في حراسة الأشياء.

ومما لاشك فيه أن لكل تكييف لهذه المسؤولية من الأهمية بالنسبة لكلا الطرفين (الناقل والراكب)، فإذا ما اعتبرنا مسؤولية الناقل المجاني عقدية فإنه تسري على الطرفين قواعد المسؤولية العقدية بحيث يلقى على عاتق الناقل الالتزام بضمان السلامة، أما إذا اعتبرناها تقصيرية فلا يلزم الناقل إلا ببذل عناية.

1.2.1.1.2.1.1. الاتجاه القائل بالطبيعة التعاقدية لمسؤولية الناقل المجاني البحت

يرى أنصار هذا الاتجاه بأن هناك مسؤولية عقدية في النقل المجاني البحت، غير أنهم اختلفوا حول طبيعة العقد الذي يربط بين الناقل والراكب.

فالبعض منهم ذهب إلى أن هذه العلاقة هي عقد نقل يفرض على الناقل المجاني البحت كل ما يفرضه عقد النقل بمقابل من التزامات كالالتزام بضمان السلامة، ومن ثم فإن الناقل يأخذ على عاتقه التزاما بإيصال الراكب إلى المكان الذي وعد بتوصيله إليه مجانا، وليس له بعد أن وعد الراكب بنقله أن يوصله إلى مكان آخر مختلف عما تام الاتفاق عليه[1].

وقد عبر بعض الفقه عن ذلك بقوله:«أن عقد النقل يتضمن التزاما بالضمان حيث يتعين توصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، ويوجد هذا الالتزام حتى في النقل المجاني»[2].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 47. أنظر كذلك: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 47.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص92. أنظر كذلك: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق،ص 95.

في حين توصل البعض الآخر إلى تلك الطبيعة التعاقدية انطلاقا من أن النقل على سبيل المجاملة تتولد عنه نفس النتائج التي تتمخض عن النقل المستند على عقد النقل، ومنها خاصة أن عملية النقل سواء في النقل المجاني أو في النقل بعوض تستند من جهة إلى تطابق إرادتي الطرفين، وإلى تشابه الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل في وجهي النقل المجاني وبعوض.

لذلك فإن عملية النقل في نطاق النقل المجاني البحت تستند شأنها في ذلك شأن النقل بعوض، إلى أن العملية تتم بتوافق إرادة الراكب وإرادة الناقل، أو بناءً على عرض من الناقل وقبول من جانب الراكب[1].

وبالرغم من أن هذا الرأي قد تعرض لنقد شديد من جانب الفقه، إلا أنه وجد بعض من الفقهاء يدافع عن المسؤولية التعاقدية للناقل المجاني البحت، واستند هذا الرأي إلى أن المجانية ذاتها لا تمنع من وجود العقد[2].

وفي هذا يرى الأستاذ " هنري لالو" أن الرابطة التي تربط الناقل المتبرع أو المجامل بالراكب هي رابطة عقدية مثل الرابطة التي تربط الناقل المأجور، لأن الأجر وإن كان شرطا لصحة عقد النقل، إلا أن انعدامه لا يزيل الرابطة التعاقدية بين الناقل والراكب، ولذلك فإن الفرق بين النقل بعوض والنقل بغير عوض هو كالفرق بين البيع والهبة وهو انعدام المقابل المادي، وهذا الفرق لا يمحو الرابطة العقدية بين الواهب والموهوب له إذ يوجد عقد في كلا الحالتين، وبالتالي تكون المسؤولية عقدية.

غير أن الأستاذ " هنري لالو" لم يعتبر هذا النقل مجانيا في كل الحالات حيث يفرق بين النقل المحدد وغيره، إذ لا يعتبر عقد نقل إلا في النقل المحدد، ويضرب على ذلك مثالين هما: قيام شركة سكك الحديد بنقل أحد الأشخاص الحاملين لتصريح ركوب مجاني، وقيام صاحب الفندق بنقل نزلاء من المحطة إلى الفندق وبالعكس، فعقد النقل يتوافر في كل من الحالتين لأن النقل فيهما يعتبر محددا، وبالتالي لا نكون أمام نقل مجاني.

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 174– 175. أنظر كذلك، محمد علي عمران، المرجع السابق، ص47.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 111.

أما النقل غير المحدد فقد اعتبره " هنري لالو" نقلا مجانيا لا يرتب مسؤولية عقدية وإنما يخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية، ومثاله قيام صديق بنقل صديقه في نزهة، فعلاقة المجاملة هذه ليس من شأنها قيام عقد نقل[1].

كما اعتبر الفقيه الفرنسي "سافتيه" أن العلاقة بين الناقل بالمجان والراكب معه تشبه العلاقة الناشئة عن عقد الوكالة، ولا اختلاف بينهما إلا من حيث سمات الخدمة المؤداة، وهذا يعني أن الراكب بطلبه أو قبوله النقل على سبيل المجاملة فكأنما وّكل الناقل في القيام بعملية النقل، بحيث يكون الناقل في مركز الوكيل بينما الراكب في منزله الموكل، ونتيجة لذلك يقع على عاتق الناقل التزام يمتنع معه أن يترك المسافر في منتصف الطريق، تماما كما يحظر على المودع لديه أو الوكيل إنهاء الوديعة أو الوكالة في وقت غير مناسب[2].

غير أن لجوء أصحاب هذا الاتجاه إلى تشبيه النقل مجاملة بعقد الوكالة وعقد الوديعة يفتقد إلى السند القانوني، ولعل أهم نقد وجه إلى تشبيه النقل مجاملة بعقد الوكالة هو أن الأول لا يكون إلا في التصرفات القانونية وهو أمر لا يتأتى في النقل مجاملة، كما أن قياس النقل مجاملة على عقد الوديعة أمر غير جائز لأن محل عقد الوديعة هو الشيء، ولا يمكن المقابلة في هذا الشأن بين الأشياء والأشخاص[3].

ولذلك ذهب جانب آخر من الفقهاء إلى القول بأن العقد الذي ينشأ بين الناقل والراكب بالمجان هو عقد غير مسمى، إذ يجوز للأفراد وفقا لمبدأ سلطان الإرادة إنشاء ما يريدون من العقود دون التقيد بتلك التي نظم المشرع أحكامها.

إلا أن هذا الاتجاه لم يسلم كذلك من النقد لعدم توافر نية التعاقد في النقل مجاملة، وعدم اتفاقها مع الواقع، إذ لا يمكن الحديث عن وجود عقد مسمى أو غير مسمى[4].

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 56– 57. أنظركذلك: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 101. و كذلك: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 109– 110.

2 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 176. أنظر كذلك: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 109.

3 – أنظر:وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص101. أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق،ص49.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص49. أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 102،

ولقد ذهبت بعض المحاكم في فرنسا إلى اعتبار النقل المجاني عقدا من عقود التفضل وهذا بهدف تسهيل مهمة المضرور في الحصول على تعويض، وفي هذا الصدد أعلنت محكمة "بايون" المدينة في حكم لها بتاريخ 6 ماي 1913 أن العقد المبرم هو عقد مجاني أو عقد من عقود التفضل.

كما صرحت محكمة استئناف ديجون في حكم لها مؤرخ في 14 جوان 1920 أن من يطلب أو يقبل الركوب في سيارة على سبيل المجاملة، لا يعتبر من الغير بالنسبة لمن له الحراسة القانونية للسيارة، وأنه لا يوجد بين الطرفين عقد نقل حقيقي، وإنما يبرم بينهما عقد من نوع خاص، ملزم لجانب واحد، يشترك من حيث المحل مع عقد النقل، ويشبه في طبيعته الوكالة المجانية.

كما قضت محكمة السين المدنية بتاريخ 19 ماي 1925 بأنه لا يوجد عقد نقل حقيقي بين الناقل والراكب على سبيل المجاملة، ولكنه عقد من نوع خاص يرتب التزامات خاصة لأنه عقد من عقود التفضل الملزمة لجانب واحد[1].

غير أن باقي القضاء لم يؤيد وجهة النظر هذه، وسار مع غالبية الفقهاء رافضا المسؤولية التعاقدية للناقل المجاني البحت، استنادا إلى انتفاء وجود عقد يربط الناقل بالراكب، لا عقد نقل، ولا عقد غير مسمى[2].

2.2.1.2.1.1. الاتجاه القائل بالطبيعة التقصيرية لمسؤولية الناقل المجاني البحت

وهو الاتجاه الذي يرى أن مسؤولية الناقل المجاني البحت ذات طبيعة تقصيرية وهو الرأي الذي يشايعه الآن جانب كبير من الفقه والقضاء في فرنسا ومصر[3]، وهو رأي القضاء الجزائري كذلك.

وفي هذا يقول الأستاذ "ديموج" أن النقل مجاملة يدخل في نطاق العلاقات الاجتماعية، ولذلك فإنه لا يوجد أي عقد وتستبعد المسؤولية العقدية[4]، فالناقل الذي يعرض أو يقبل تأدية خدمة

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 177.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 112.

3 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 51. أنظر كذلك: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 110، 111.

4 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 136.

بنية المجاملة أو بدافع المروءة لا تنصرف إرادته أبدا إلى ترتيب أي أثر قانوني على هذا العرض أو القبول.

كما أن من يقبل من الناقل هذه الخدمة لم يقصد أن يرتب في ذمته التزاما بأدائها له، فإذا عجز الناقل عن متابعة السير لعطب في السيارة، ولو كان يرجع ذلك إلى إهماله في صيانتها، لا يكون مسؤولا في مواجهة الراكب لأنه لم يلتزم إزاءه بإتمام السفر، ولا يكون بالأولى مسؤولا اتجاهه إذا عدل عن السفر قبل البدء فيه.

أما إذا ترك الراكب في طريق مقفر فإنه يكون مسؤولا أمامه ليس لأنه أخل بالتزام عقدي بنقله، ولكن لأن سلوكه يعد خطأً تقصيريا، ومن ثم تكون مسؤولية الناقل عن إصابة الراكب مسؤولية تقصيرية[1].

وعليه فإن أصحاب هذا الاتجاه يرون بأن النقل مجاملة لا يكوِن علاقة عقدية ما، ويدعم هؤلاء قولهم بأن العقد كما يعرفه الفقه والقانون هو اتفاق بين إرادتين أو أكثر بقصد إحداث أثر قانوني معين، ووفقا لهذا المعنى لا يمكن القول بانصراف إرادة الناقل والمسافر إلى التزام الأول بأداء ما اتجاه الثاني في النقل المجاني البحت، ولا أيضا بالتزام المسافر اتجاه الناقل بالمجان[2].

كما أن ذلك يتعارض مع طبيعة عقد النقل، والذي قلنا أن الأجر فيه يعتبر عنصرا أساسيا، باعتبار أنه يدخل ضمن عقود إدارة الأعمال، وهذه العقود يتعين أن تتم بمقابل[3]، ولا يغير من ذلك القيام بالعملية المادية للنقل أي استخدام وسيلة النقل في نقل الراكب من مكان إلى آخر.

ولذلك نجد أن المشرع الجزائري فقد نظم عقد النقل البري ضمن العقود التجارية، وذلك في الفصل الرابع من القانون التجاري، وقد خصص لعقد نقل الأشخاص برا القسم الثالث من المادة 62 إلى 74، كما نظم أيضا المشرع المصري عقد النقل ضمن العقود التجارية[4].

فعقد النقل يتسم بطابع تجاري من جانب الناقل على الأقل وهو غالبا ما يمارس نشاطه على سبيل الاحتراف، ويسعى من وراء ذلك الحصول على الربح وهذا بعكس النقل المجاني.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 49.

2 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 50.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 110.

4 – نظم قانون التجارة المصري عقد النقل في الفصل السابع من الباب الثاني الخاص بالالتزامات والعقود التجارية، وخصص لنقل الأشخاص برا المواد من 255 إلى 272.

ومن هنا يرى أصحاب هذا الاتجاه المناهض للاتجاه القائل بقيام الالتزام بضمان السلامة في النقل مجاملة، أن هذا الالتزام لا ينفصل عن فكرة الاحتراف والمقابل، وهو أمر غير موجود في النقل مجاملة، وبالتالي لا يمكن القول بوجود الالتزام بضمان السلامة في النقل مجاملة[1].

وفي هذا المجال أعلنت بفرنسا محكمة تولوز الاستئنافية في قرار لها بتاريخ 22 جوان 1915 أن المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي تفرض وجود عقد، يؤدي عدم تنفيذه إلى تحقيق مسؤولية الناقل، وأنه في القضية المعروضة على المحكمة لم يبرم أي عقد بين الناقل والراكب لأن هذا الأخير نقل بالمجان من جانب الناقل الذي عرض عليه أن يقوم بنقله على سبيل المجاملة، ومن ثم لا وجود لعقد نقل.

كما أن محكمة النقض الفرنسية انضمت بدورها لاتجاه الرافض لفكرة قيام المسؤولية المدنية للناقل بالمجان على أساس تعاقدي، معلنة في حكم لها بتاريخ 5 أفريل 1960 أنه ما دام قد ثبت أن النقل الذي وقع الحادث خلاله، كان قد تم بهدف نزهة الناقل وصديقه الراكب، فإن قضاء الموضوع يستطيع حيث لا توجد للناقل مصلحة مالية في عملية النقل، أن يستنتج أن هذا النقل قد تم على سبيل المجاملة البحته، ومن ثم لا يوجد عقد نقل[2].

وكما لاحظ الأستاذ "جوسران" لا تتوافر لدى الناقل المجاني نية الارتباط مع الراكب بعقد، فهو لم يقصد على الإطلاق أن يرتبط أو يتعهد بشيء، وكل ما يربطه بالمنقول رابطة خدمة مجانية.

وهذا بالإضافة إلى أن المنقول نفسه لا يطلب منه أي تعهد أو التزام أيا كان طبيعته، مما ينكر معه إمكان وجود العلاقة التعاقدية بين الراكب والناقل المجاني[3].

وبالتالي تتوقف طبيعة المسؤولية الناجمة عن حوادث النقل المجاني على تكييف العلاقة بين الطرفين، فإذا كانت إرادة كل منهما قد اتجهت إلى الارتباط قانونا نشأ بينهما عقد، وكانت المسؤولية عن عدم تنفيذه ذات طبيعة تعاقدية أما إذا لم يقصد أي من الطرفين الدخول في علاقة قانونية، ولم يتعدى الأمر نطاق المجاملات فلن تكون المسؤولية سوى تقصيرية.

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 99. أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 50-51.

2 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 175، 176.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 111.

وفي النقل المجاني البحت لا تتوافر الإرادة إلى الارتباط قانونا، ولا تنشأ الرابطة القانونية بين الطرفين إلا من لحظة حدوث الفعل الضار، وهذه القاعدة مسلم بها في القانون المصري[1]، وعلى ذلك وبعد استبعاد قيام المسؤولية العقدية المنبثقة من عقد النقل على عاتق الناقل، فإن مما لا شك فيه أن مسؤولية الناقل المجاني تنحصر في المجال التقصيري[2]، وبذلك تكون العلاقة التي تجمع بين الناقل والراكب لا تستند إلى رابطة تعاقدية ومن ثم يشكل النقل المجاني للأشخاص واقعة قانونية. وعلى الرغم من أن الأمر قد استقر في الفقه والقضاء على أن مسؤولية الناقل بالمجان مسؤولية تقصيرية، إلا أن الخلاف قد نشأ حول الأساس القانوني لهذه المسؤولية، فيما إذا كان أساسها الخطأ الشخصي، أم أنها مسؤولية قائمة على حراسة الشيء[3].

3.1.2.1.1. الأساس القانوني لمسؤولية الناقل بالمجاني البحت

لقد تبين لنا من دراسة طبيعة النقل المجاني البحت استبعاد أن تكون مسؤولية الناقل فيه من طبيعة عقدية، ذلك أن القول بقيام المسؤولية العقدية ينطوي على تعسف كبير، ويتنافى مع ما ينبغي أن تنصرف إليه نية المتعاقدين، فالقول بأن النية المشتركة للناقل بالمجان والمسافر قد انصرفت إلى التزام الناقل بضمان سلامة المسافر ينطوي على كثير من التجاوز، ولذلك فإن هناك إجماع من الفقه والقضاء على أن مسؤولية الناقل في هذه الحالة تقصيرية.

غير أنه نشب خلاف في الفقه والقضاء في فرنسا حول نوع المسؤولية التقصيرية الواجبة التطبيق، فبينما ذهب جانب من الفقه في فرنسا يسانده القضاء إلى أن الخطأ الشخصي للناقل هو أساس المسؤولية عن حوادث النقل المجاني البحت، فقد ذهب جانب آخر من الفقه إلى أن أساس مسؤولية الناقل هو حراسة الأشياء، وهذا في سبيل إضفاء أكبر قدر من الحماية لضحايا حوادث هذا النقل [4].

1- أنظر: ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 202.

2 - أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 242. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 418.

3 - أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 182.

4 - أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 105.

1.3.1.2.1.1. الخطأ الشخصي كأساس لمسؤولية الناقل المجاني البحت

لقد ذهب جانب من الفقه والقضاء في فرنسا إلى القول بوجوب تطبيق المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي[1]، وهذا يوجب على الراكب المضرور إثبات خطأ الناقل، وقد ساير جانب من الفقه المصري هذا الاتجاه[2].

وكان الحكم الحاسم في هذا الموضوع هو ما قضت به الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في 27 ماس 1928 والذي جاء فيه أن:«... القرينة التي تقيمها المادة 1/1384 وضعت لحماية الأشخاص الذين أصابهم ضرر من شيء لم يساهموا في استعماله، ولذلك لا يستطيع أن يتمسك بها الأفراد الذين أخذوا أماكنهم في السيارة بمقتضى عقد أو بناء على مجاملة مجانية بحتة من حارس هذه السيارة».

ولقد استقرت أحكام محكمة النقض الفرنسية على هذا القضاء لمدة تزيد على نصف قرن من الزمان، وهذا يعني أنه كان يتحتم على المضرور إثبات خطأ الناقل للحصول على التعويض، وهو بلا شك أمر ينطوي على صعوبة كبيرة خاصة إذا كانت ظروف الحادث مجهولة[3].

غير أن فقهاء هذا الرأي اختلفوا فيما بينهم، فمنهم من اشترط حصول خطأ جسيم[4] من جانب الناقل لكي تترتب مسؤوليته، ومنهم من لم يفرق بين الخطأ الجسيم واليسير في ذلك[5].

فقد ذهبت بعض المحاكم الدنيا في فرنسا إلى ضرورة إثبات خطأ جسيم على عاتق الناقل مجاملة حتى تقوم مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن حوادث النقل بالمجان، وهذا ما ذهبت إليه بعض أحكام القضاء البلجيكي أيضا، كما ذهبت بعض أحكام محاكم الاستئناف المختلط في مصر إلى ضرورة ثبوت الخطأ الجسيم في جانب الناقل بالمجان لقيام مسؤوليته[6].

ويستند اشتراط الخطأ الجسيم للناقل المجاني لقيام مسؤوليته إلى الاعتبارين التاليين:

---

1 – تقابلها المادة 124 من القانون المدني الجزائر والمادة 163 من القانون المدني المصري.

2 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 53. أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 106.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 51. أنظر: طلبة وهبة خطاب، مرجع سابق، ص 143.

4 – الخطأ الجسيم هو الذي يصدر من شخص شديد الإهمال وعديم الاكتراث.

5 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 59.

6 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 109.

الاعتبار الأول: فكرة قبول المخاطر

ويقصد بذلك أن الراكب مجاملة بطلبه أو قبوله أخذ مكان في سيارة صديق له أو حتى شخص لا يعرفه كما هو الحال في النقل بالمجان المعروف بالأتوستوب "Auto stop" يكون قد قبل تحمل مخاطر نقله، وتبعا لذلك لا يسأل ناقله إلا عن خطئه الجسيم.

وقد أكدت ذلك محكمة استئناف ديجون في حكمها الصادر بتاريخ 30 جوان 1929 بقولها أنه:« إذا كان الراكب مجاملة قد قبل المخاطر المعتادة للسيارة، فإن الناقل لا يكون ملزما إلا عن الأخطاء والأفعال التي لا تواجه الراكب عادة ولم يكن قد قبلها»[1].

الاعتبار الثاني: مجانية الخدمة

ويقوم هذا الاعتبار على أن الناقل مجاملة يؤدي للراكب خدمة مجانية وهو الأمر الذي ينبغي أن يؤخذ في الاعتبار، وتكون معه مسؤولية الناقل مجاملة ذات طابع خاص، فلا يعامل معاملة الناقل بعوض من حيث ثقل المسؤولية وإنما ينبغي التخفيف من مسؤوليته فلا يكون مسؤولا إلا عن خطئه الجسيم[2].

ولقد كان الأستاذ "Esmein" من أشد المدافعين عن هذه الفكرة، وأضاف إليها أن المجانية وحدها ليست هي السبب الوحيد في اشتراط الخطأ الجسيم للناقل، بل لا بد أن يضاف إليها فكرة التوازن بين الفائدة والعبء، فإذا كان الراكب لا يؤدي شيئا للناقل بالمجان، فإنه ينبغي أن لا يعامل الناقل مجاملة تبعا لذلك معاملة تختلف عن تلك التي يعامل بها الناقل بعوض، فالغرم بالغنم، وإذا انتفى الغنم فإنه يتعين التشدد في إثبات قيام مسؤولية الناقل مجاملة، أو بعابرة أخرى تخفيف مسؤولية الناقل مجاملة[3].

وقد انتقد بعض الفقه التفرقة بين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير ذلك أن قيام مسؤولية الناقل المجاني في الخطأ الجسيم يتعارض مع نصوص القانون الخاصة بالمسؤولية التقصيرية عن العمل الشخصي. ذلك أن المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي (تقابلها المادة 124 من القانون

---

1 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 163.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 55. أنظر كذلك : وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 110– 111.

3 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 56، أنظركذلك: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 111. و كذلك طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 164.

المدني الجزائري) والتي تجعل الشخص مسؤولا عن الأضرار التي يحدثها بخطئه ولو كان هذا الخطأ يسيرا[1].

كما انتقدت التفرقة بين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير على أساس أن إثبات الخطأ الجسيم في جانب الناقل مجاملة لقيام مسؤوليته هو أمر تناهضه الاعتبارات العلمية، ذلك أن هذه التفرقة مجالها المسؤولية العقدية، وبما أن الفقه والقضاء قد استقر على أن التكييف الصحيح لمسؤولية الناقل بالمجان أنها واقعة قانونية، وتخضع فيها المسؤولية عن الأضرار للمسؤولية التقصيرية التي تقوم طبقا للقواعد العامة إذا توافر خطأ ولو كان يسيرا[2].

وبالرجوع إلى أحكام القضاء الفرنسي في مجال المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، والتي اعتمدت الخطأ الشخصي للناقل كأساس للمسؤولية فإنه يتبين أنه يعتبر من قبيل الأخطاء التي يمكن أن يرتكبها الناقل على سبيل المجاملة القيادة ليلا دون إضاءة، أو عدم التوفر على رخصة السياقة، أو قيادة السائق السيارة ليلا بالرغم من إعتراض الراكب الذي لجأ إلى فتح باب السيارة ليجبر السائق على التوقف ثم ألقى بنفسه في قارعة الطريق وأصيب بأضرار بليغة.

وكذلك الشأن بالنسبة للسائق الذي يسير بسرعة كبيرة مع علمه مقدما بالحالة السيئة لإطارات عجلات السيارة التي أدى إنفجارها إلى وقوع الحادث، أو السائق الذي يبالغ في السير بسرعة على طريق منزلق بلله المطر، أو توجد به منعرجات، كما يعتبر خطأً السير بالسيارة أثناء نزول غيوم تحجب الرؤية، أو السير بسرعة لا تتلاءم مع سائق حديث العهد بالسياقة.

غير أنه ونظرا لصعوبة إثبات الخطأ الشخصي للناقل فقد تدخلت محكمة النقض الفرنسية عدة مرات لتخفيف هذا العبء على الراكب المضرور، وذلك عن طريق استنتاج الخطأ من مجرد وقوع الحادث في حالات وظروف معينة، ووصل الأمر بها إلى اعتناق نظرية خاصة اعتبرت فيها أن مجرد فقد السيطرة على السيارة يعد خطأ من السائق يكفي لقيام مسؤوليته.

إذ أن القضاء وبالرغم من أنه إكتفى بالخطأ أيا كان نوعه على عاتق الناقل أو تابعه، إلا أنه كان يتطلب من الراكب مجانا إقامة الدليل المحدد المقنع على خطأ أو إهمال الناقل أو تابعه، فإذا تعذر التأكد من ظروف الحادث لا يمكن نسبة شيء إلى السائق، فهنا كان لا بد من إقامة

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 55، 56.

2 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 56. أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 111– 112

الدليل المباشر على خطأ الناقل أو تابعه والمتمثل في إهماله أو عدم تبصره أو عدم مراعاته للوائح.

ثم بعد ذلك اكتفت محكمة النقض الفرنسية بالإثبات غير المباشر لهذا الخطأ عن طريق إثبات العوامل الخارجية عن السائق والتي أدت إلى وقوع الحادث[1].

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى حد بعيد في التساهل في إثبات خطأ الناقل المجاني، فاستخلصت خطأ الناقل من فقد السيطرة التي يدل عليه وقوع الحادث في ظروف مجهولة، وهذا في حكمها الصادر بتاريخ 05 أفريل 1962[2]، وهو ما أطلق عليه بعض الفقه بالخطأ الواقعي، حيث لم يعد المضرور مكلفا سوى بإثبات وقوع الحادث في حالة بقاء أسبابه مجهولة. غير أن فكرة الخطأ الواقعي كانت محلا للنقد، لأنها قامت على الاستنتاج القائم على الافتراضات، فرفضها القضاء الفرنسي[3].

2.3.1.2.1.1. حراسة الأشياء كأساس لمسؤولية الناقل المجاني البحت

في سنة 1968 هجرت محكمة النقض الفرنسية التصور الذي أقامته بموجب الحكم الصادر بتاريخ 27 مارس 1928، والذي يقيم مسؤولية الناقل المجاني على أساس الخطأ الشخصي، وبذلك أجازت بموجب حكمها الصادر بتاريخ 20 ديسمبر 1968 الاحتجاج في مواجهة الناقل بالمجان بمقتضيات المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي[4] المتعلقة بمسؤولية حارس الأشياء[5].

إذ أنه وقبل هذا التاريخ كان القضاء الفرنسي يستبعد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء على حالة النقل المجاني، ولقد استند الفقه والقضاء في استبعاده هذا على جملة من الأسانيد والحجج[6]، والتي على الرغم من تعددها إلى أنه يمكن إجمالها على النحو الآتي:

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 131 وما بعدها.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 62.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 113.

1– Art 1382 alinéa1 du code civil Français : «On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde » .

تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري و المادة 178 من القانون المدني المصري.

5 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع السابق، ص 202. أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 57.

6 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 51.

1- المنقول مجانا لا يعد من الغير: لقد ذهب اتجاه من الفقه إلى استبعاد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء على النقل مجاملة، استنادا إلى أن المنقول مجانا لا يعد من الغير وإنما هو متعاقد[1].

إذ يرى أصحاب هذا الاتجاه أن المسؤولية عن الأشياء لا تنطبق إلا على الأضرار التي تقع للغير الأجنبي عن المسؤولية، وهم الأشخاص الذي لم يساهموا في استعمال الشيء الذي ألحق بهم الضرر، كالمارة في الطريق العام.

أما المنقول مجانا فلا يعد من الغير لأنه لا يتعرض لنفس الأخطار التي يتعرض لها المترجل في الطريق، هذا إلى جانب سهولة إثبات خطأ الناقل من قبل المنقول بحكم تواجده مع المسؤول على خلاف المترجل في الطريق الذي يستعصي عليه إثبات سبب الحادث.

غير أن هذه التفرقة في مركز الغير بين المار في الطريق والراكب المجاني تتعارض مع نص المادة 1384 فقرة 01 من القانون المدني الفرنسي التي لا تتضمن هذه التفرقة بشأن تطبيقها، والواقع أنه لا يمكن إنكار صفة الغير على المنقول مجانا ما دام لا تربطه أي علاقة عقدية مع الناقل[2].

ولذلك فإنه يجب رفض كل محاولة لاستبعاد المنقول مجاملة من دائرة الغير المستفيد من قواعد المسؤولية عن الأشياء، فالراكب المجاني إما أن يكون متعاقدا وإما أن يكون من الغير، وبما أن القضاء رفض الاعتراف له بصفته كمتعاقد، فإنه لن يكون إلا من الغير، وهو في ذلك يتساوى مع المترجل لتعرض كل منهما للمخاطر التي تنجم عن الشيء[3].

2- فكرة الاشتراك في الحراسة: يرى أصحاب هذا الاتجاه أن مسؤولية الحارس للشيء الذي سبب الضرر لا تقوم إلا في مواجهة الأشخاص الذين يستخدمون الشيء محل الحراسة بأنفسهم، لذلك فإن استعمال المضرور للشيء الذي تدخل في إحداث الضرر كان مشتركا في حراسته إلى جانب الحارس، مما لا يسمح له بالإدعاء بدعوى المسؤولية عن فعل الأشياء، وهذا ما ينطبق على العلاقة بين الناقل والراكب[4].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 117.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 52.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 117.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 53

أي أنه يشترط أن لا يكون المضرور قد اشترك في استعمال الشيء الذي أحدث الضرر، وهذا هو أساس موقف غالبية الفقه في مصر[1].

وفي هذا الصدد ذهب الفقيه "ريبير" إلى أنه إذا كان يقع على حارس السيارة التزام قانوني بحراستها، فإن هذا الالتزام يوجد فقط اتجاه الأشخاص الذين لا يستخدمونها، أما بالنسبة لأولئك الذين يستخدمونها فتكون الحراسة مشتركة بينهم، وبناء على ذلك يقرر أنه في حالة النقل المجاني تطبق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية لا قواعد المسؤولية عن الأشياء.

وهذا الرأي أيضا بعيد عن الصحة، لأنه يخلط بين الحراسة واستعمال الشيء، فمجرد استعمال الشخص للشيء لا يكفي لاعتباره حارسا له، لأن الحراسة تقوم على عناصر وشروط يأتي في مقدمتها سلطة التوجيه والرقابة والإشراف على الشيء، والاستعمال ما هو إلا أحد تطبيقات أو عناصر الحراسة.

ولذلك فإن من تكون له الحراسة يكون له الاستعمال ولكن العكس غير صحيح، إذ أنه ليس بالضرورة أن يكون مستعمل الشيء حارسا له، وإنما لا بد من توافر سائر عناصر الحراسة الأخرى.

ومما لا جدال فيه أن المنقول مجانا لا يكون له الحق في التدخل وإعطاء تعليمات للناقل أو تابعه فيما يتعلق بقيادة المركبة[2]، إذ أن حراسة الشيء لا تثبت إلا لمن له عليه سيطرة فعلية، والراكب مجاملة ليست له هذه الصفة، فالمسافر لا يعطي أمرا إذن هو ليس بحارس[3].

ولذلك يتعين استبعاد فكرة الاشتراك في حراسة الشيء كأساس لحرمان الراكب مجانا من قواعد المسؤولية عن الأشياء.

3- قبول المخاطر: لقد استقر قضاء محكمة النقض الفرنسية منذ سنة 1928 وإلى غاية سنة 1968 على مبدأ مؤداه أنه لا يجوز التمسك بقواعد المسؤولية عن الأشياء من قبل المنقول مجانا، لأنه يكون على علم تام بالأخطار التي يتعرض لها عند استقلاله لوسيلة النقل، مما يتعين معه القول بأن هناك قبولا من جانبه لهذه المخاطرة[4].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 115.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 119.

3 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 58.

4 -Voir: Geneviéne Viney et Patrice Jourdain, op cit, n° 642, P 616.

ولكن القول بفكرة قبول المخاطر كوسيلة لاستبعاد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء على النقل المجاني تعرضت لنقد شديد، لأن هذه الفكرة لا أثر لها على مسؤولية الناقل إلا إذا كان قبول المخاطر يشكل خطأ في جانب المضرور، وهذا الغرض لا يتحقق إلا إذا ورد هذا القبول على مخاطر غير عادية.

كما أن المارة في الطريق العام يكونون على علم بالمخاطر التي يتعرضون لها ومع ذلك لم يقل أحد بعدم استفادتهم من تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء، كما لوحظ أيضا أن الراكب في النقل المصلحي أجيز له التمسك بقرينة المسؤولية المنصوص عليها في المادة 1384 فقرة 1 مع أنه يتعرض لذات الأخطار التي يتعرض لها الراكب في النقل المجاني البحت[1].

وبذلك فإن القول بأن المسافر بركوبه وسيلة من وسائل النقل بالمجان يكون قد قبل المخاطر، ما هو إلا مجرد افتراض وتخمين بحت بعيد كل البعد عن الحقيقة، خاصة وأن هناك من الأخطار ما يكون مجهولا من الراكب المنقول مجانا ولا يتصور قبوله له.

كما أن قبول المخاطر لا يعتد به لذاته، وإنما فقط باعتباره سببا معفيا من المسؤولية، وهذا يعني أن قواعد المسؤولية عن الأشياء تطبق بحسب الأصل، ولكن يقتصر قبول المخاطر على إعفاء الحارس[2].

4- شرط الإعفاء من المسؤولية: وهذا يعني أن المنقول مجانا لا تطبق عليه قواعد المسؤولية عن الأشياء إعمالا لشرط ضمني يتنازل بمقتضاه عن تطبيق هذه القواعد[3]، ذلك لأن قبول المخاطرة يعني الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية[4].

وهنا كذلك لا يمكن اللجوء إلى اتفاقات الإعفاء من المسؤولية في حالة النقل المجاني لاستبعاد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء، فمثل هذه الاتفاقات تكون افتراضية ولا وجود لها في عالم الحقيقة.

كما أن مثل هذه الشروط تكون باطلة وغير مشروعة لمخالفتها للنظام العام في المجال التقصيري، وحتى في الحالات التي تجوز فيها شروط الإعفاء من المسؤولية، فإنه لا تمتد إلى

1- أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 53. أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 58.

2 - أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص121.

3 - أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، نفس المرجع السابق، ص 116.

4 - أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 61.

الأضرار التي تصيب شخص الإنسان، وحتى على فرض وجود مثل هذه الاتفاقات فهذا لا يعني تنازل الراكب عن كل دعوى له قبل الناقل، وإنما كل ما تعنيه هو فقط مجرد نقل عبء الإثبات.

هذا وقد قررت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 21 مارس 1933 أن المضرور لا يمكنه أن يتنازل مقدما عن المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق به في المجال التقصيري، إن هذا المبدأ يطبق في حالة النقل المجاني.

ومن خلال ما تقدم فإنه لا نجد أي مبرر قانوني لاستبعاد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في حالة النقل المجاني البحت، لذلك تعرض موقف محكمة النقض الفرنسية الرافض لتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء للنقد من جانب عدد كبير من الفقهاء[1].

وفي هذا الصدد ذهب الفقيه "جوسران" إلى ضرورة إخضاع الناقل المجاني إلى قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء، ورأى أنه من المنطق أن تسري هذه المسؤولية على الحوادث التي تضر بالركاب، وأنه لا مجل للتفرقة بين المارة والركاب لأن كلا منهما يعتبر أجنبيا بالنسبة لحارس أداة النقل.

كما يرى أنه لا بد من تطبيق المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي على حالة النقل المجاني لأن هذه المادة لا تفرق بين المارة والركاب بشرط أن يكون النقل بدون عوض، ولقد كان لهذا الرأي صدى في الفقه والقضاء بالنظر إلى أنه هو الأصلح للمتضرر لما فيه من ضمان حقه في الحصول على تعويض عادل[2].

ولذلك فإنه منذ 1968 أصبحت مسؤولية الناقل بالمجان تقوم على أساس مقتضيات المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء، وهي المسؤولية التي تقوم على الخطأ المفترض، بحيث يتجنب المضرور مشقة عبء إثبات خطأ الناقل ويكفيه أن يثبت أنه أصيب بضرر ما أثناء النقل بفعل وسيلة النقل لتقوم مسؤولية الناقل (الحارس)، والتي لا يستطيع التخلص منها إلا إذا أثبت السبب الأجنبي[3].

وعليه فإنه عند حصر مسؤولية الناقل المجاني في المجال التقصيري الذي يستوجب إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما، ينكمش الالتزام بضمان السلامة الواقع على الناقل ليخرج

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 124.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 61.

3 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 206. أنظر كذلك: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 56.
Voir aussi: Geneviéne Viney et Patrice Jourdain, op cit, n° 642, P 147

من دائرة الضمان إلى دائرة الجزاء على فعل مؤلم كما تقضي بذلك نظرية الخطأ الذي يستطيع الناقل فيه دفع المسؤولية بنفي ارتكابه لخطأ ما.

غير أن تأسيس مسؤولية الناقل على حراسة الأشياء، وذلك إذا حدث الضرر بسبب تدخل وسيلة النقل، فإن وقوع الخطأ من جانب الناقل يصبح مفترضا، بحيث يصبح مسؤولا بمجرد وقوع الضرر ولا يعفيه من المسؤولية سوى إثبات السبب الأجنبي.

وفي هذه الحالة الأخيرة يخرج الالتزام بضمان السلامة ليسترد صلاحيته كوسيلة أو قاعدة ضمان للمضرور، ولا شك أن هذه الحالة تتشابه مع النتائج التي تتولد عند الرجوع على الناقل بقواعد المسؤولية العقدية[1].

ولقد حسم المشرع الفرنسي التردد الذي كان يشوب القضاء حول مدى إمكانية استفادة الراكب المجاني من أحكام المسؤولية عن الأشياء غير الحية بإصدار قانون 5 جويلية 1985، والذي أنشأ مسؤولية قانونية خاصة و المتعلق بتعويض المتضررين من حوادث الطرق.

فالمسؤولية بمقتضى هذا القانون يكفي لقيامها حدوث الضرر وثبوت المساهمة لآلية ذات المحرك في حدوثه، كما أن المسؤول لا يستطيع التخلص منها ولو تمكن من إثبات قوة قاهرة أو خطأ الغير أو الخطأ المادي للمضرور وإنما يلزم إثبات أن خطأ المضرور كان هو السبب الوحيد في حدوث الضرر، كما لو أراد الإنتحار مثلا[2].

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد نصت المادة 138 من القانون المدني على أن:« كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة».

وبموجب هذا النص يستطيع الراكب مجانا الرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل دون أن يكلف بإثبات خطأ في جانب هذا الأخير، والذي لا يستطيع التحلل من مسؤوليته إلا بإثبات سبب أجنبي لا يسند إليه.

---

1 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 242.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 59.

Voir aussi: Geneviéne Viney et Patrice Jourdain, op cit, n° 642, P 619

والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يضع أي نص خاص بالنقل المجاني عند تنظيمه لعقد نقل الأشخاص برا في القانون التجاري .

غير أنه بالرجوع إلى نص المادة 08 من الأمر 74 /15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88/ 31 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار[1]، فان كل حادث سير يسبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، و هذا يعني أن الناقل المجاني البحت سوف يستفيد من التعويض بموجب هذا القانون .

2.2.1.1. النقل المصلحي

لقد أنشأ القضاء الفرنسي الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، إذا التزام هذا الأخير بنقل المسافر في مقابل أجر التزام هذا الأحير بأداءه بموجب عقد النقل، أما بالنسبة لنقل الأشخاص الذي يتم دون مقابل نقدي فقد فرق القضاء الفرنسي بين النقل الذي يتم دون مقابل نقدي ولكن مع وجود مقابل من نوع آخر كأن تكون للناقل مصلحة في عملية النقل، وهو ما أصطلح على تسميته بالنقل المصلحي، وبين النقل الذي ينعدم فيه المقابل من أي نوع كان وهو النقل على سبيل المجاملة البحتة.

فالنقل المصلحي يقع في مرحلة وسط بين النقل بمقابل والنقل المجاني البحت، فهو النقل الذي يستمد منه الناقل مصلحة أو فائدة مباشرة أو غير مباشرة.

ويعتبر تحديد المقصود بالنقل المصلحي أمر ينطوي على أهمية كبيرة وهذا بسبب اختلاف الأحكام التي يخضع لها الناقل فيه عن تلك التي يخضع لها الناقل في الصور الآخر لنقل الأشخاص.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى الفروع التالية :

الفرع الأول : تعريف النقل المصلحي ومعياره.

الفرع الثاني : صور النقل المصلحي.

الفرع الثالث : الطبيعة القانونية للنقل المصلحي.

---

1 – راجع: الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية عدد 15 مؤرخة في 19 فيفري 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88/ 31 المؤرخ في 19 جويلية 1988، جريدة رسمية عدد 29 مؤرخة في 20 جويلية 1988.

1.2.2.1.1. تعريف النقل المصلحي و معياره

سنتناول في هذا الفرع تعريف النقل المصلحي في نقطة أولى، ثم سنبين معياره في نقطة ثانية.

1.1.2.2.1.1. تعريف النقل المصلحي

يعرف النقل المصلحي بأنه النقل الذي يتم مقابل ميزة أو خدمة قابلة للتقدير المالي يحصل عليها الناقل، والنقل في هذه الحالة لا يكون مقصودا لذاته، وإنما جرى لغاية أخرى القصد منها تحقيق مصلحة ما.

والمصلحة التي يحققها هذا النقل عادة إما أن تكون للناقل وحده، أو مصلحة مشتركة للناقل والراكب، ويشترط أن تكون مصلحة الناقل التي يحققها النقل مصلحة مالية، أو ذات صفة مالية فإذا كانت مصلحة عاطفية فلا يعتبر النقل مصلحيا[1].

ويرى الفقه الفرنسي أن كل عملية نقل تتضمن عنصرين، أحدهما مادي أو موضوعي وهو أجرة النقل، أي المقابل الذي يحصل عليه الناقل نتيجة نقل الراكب من مكان لآخر، والعنصر الثاني نفسي أو معنوي، يتمثل في هدف الناقل وباعثه من عملية النقل، وما إذا كان يبغي إسداء خدمة للراكب أم يهدف من وراء ذلك تحقيق مصلحة أو فائدة له.

والعنصر المادي هو الذي يميز النقل المجاني والنقل المصلحي عن النقل بمقابل، أما العنصر النفسي فهو الذي يميز النقل المصلحي عن النقل المجاني البحت، فإذا كان كل من النقلين يشتركان في انعدام المقابل، بحيث لا يقوم المسافر في كل منهما بدفع أجرة النقل للناقل، إلا أنهما يختلفان ويتميز كل منهما عن الآخر في الباعث من عملية النقل.

ففي النقل المجاني البحت يكون الباعث هو مجرد المجاملة وإسداء خدمة مجانية للشخص المنقول، أما في النقل المصلحي فإن الباعث يتمثل في المصلحة أو الفائدة من إجراء عملية النقل، فمعيار النقل المصلحي يكمن في الفائدة أو المصلحة التي يجنيها الناقل والتي تدفعه إلى القيام بهذا النقل دون الحصول على الأجر من الراكب[2].

ويعيب الفقه على محكمة النقض الفرنسية وهي بصدد تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل أنها أخذت في الاعتبار مصلحة الراكب المضرور، فقد ورد في قرارها المؤرخ في 7

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 36. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 415.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، 95– 96.

جانفي 1929 مايلي:« حيث أنه يتضح من إثباتات الحكم محل الطعن أن الراكب قد نقل في سيارة الأول (الناقل) بقصد تجربة السيارة لمصلحة المضرور».

ذلك أن المقصود بالنقل في هذه الحالة هو النقل الذي يحصل فيه الناقل على مقابل غير نقدي، وهو الأمر الذي يرى معه بعض الفقه أنه يتعين اعتبار المقابل الذي يتقاضاه (الناقل) الفاصل في تحديد مفهوم هذا النقل، خاصة وأن القضاء الفرنسي قد ربط بين نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل وطبيعة النقل محددة على أساس فكرة المقابل.

ولقد عدلت محكمة النقض الفرنسية بموجب قرار مؤرخ في 01 مارس 1933 عن قضاءها السابق، بحيث أرست فيه مبدأ يقضي بأن النقل بالسيارة لا يكون على سبيل المجاملة عندما يتم لمصلحة الناقل.

وعليه فإن النقل المصلحي هو الذي يتم فيه النقل لمصلحة الناقل ولا يهم بعد ذلك أن تتعلق بالنقل مصلحة المضرور[1]، وذلك لأن الناقل لا يقوم بأداء خدمة على سبيل المجاملة البحتة بل يهدف من وراءها إلى تحقيق فائدة أو إشباع حاجة، أي أن له مصلحة في النقل سواء كانت مادية أو معنوية محققة أم محتملة[2].

2.1.2.2.1.1. المصلحة كمعيار مميز للنقل المصلحي

يقصد بالمصلحة كمعيار مميز للنقل المصلحي في النقل المجاني، كل فائدة محتملة مباشرة أو غير مباشرة، تعود للناقل من عملية نقل الراكب، بشرط أن تكون ذات طبيعة مالية.

وتكون مصلحة الناقل ذات طبيعة مالية إذا ما أثر تنفيذ النقل بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في مصالحه المالية، فإذا كانت مصلحة الناقل غير مالية أي أدبية فقط فإنه يشترط أن تؤدي هذه المصلحة مستقبلا إلى فائدة مالية حتى يكون النقل مصلحيا.

وذلك بأن تؤدي إلى تحسين المركز المالي للناقل أو تنمية أعماله، فالمصلحة الأدبية لا تكفي وحدها لجعل النقل مصلحيا، إلا إذا كانت قابلة لأن يترتب عليها مصلحة أو فائدة مالية، خاصة وأن المصلحة الأدبية ماهي إلا الباعث أو النية الخفية التي لا تأثير لها في الواقع القانوني،

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد على، مرجع سابق، ص 77– 78.

2 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، مرجع سابق، ص 146.

إلا أنه ومع ذلك فهناك من يرى أن مجرد الفائدة الأدبية تكفي لجعل النقل مصلحيا دون حاجة لأي شرط آخر[1].

والملاحظ أن الأخذ بالمصلحة كمحل اعتبار في النقل المصلحي لم تثر أية صعوبة في ترتيب مسؤولية الناقل إذا كانت له مصلحة مادية في النقل، أما المصلحة الأدبية فقد ذهب جانب من أحكام القضاء الفرنسي إلى القول بعدم قيام النقل على مصلحة بها، وقد أيد جانب من الفقه ما ذهبت إليه بعض المحاكم الفرنسية من التفرقة بين المصلحة المادية والمصلحة الأدبية، والاعتداد بالأولى في النقل على المصلحة، وعدم الاعتداد بها في الثانية واعتبارها من قبيل المجاملة، كما يرى جانب آخر من الفقه أن ثمة مبرر لهذه التفرقة، وهذا على الرغم من عدم وجود أي سبب للتفرقة من حيث الأثر بين المصلحة الأدبية والمادية[2].

ويبدو أن القضاء الفرنسي كان يتجه نحو التوسع في فكرة المصلحة المالية، إذ أنه في حكم صادر عن محكمة النقض الفرنيسة في 13 مارس 1958 في دعوى تتلخص وقائعها في قيام قائد سيارة باصطحاب أصدقاءه إلى رحلة في بلدة مجاورة لحضور احتفالات بمناسبة أحد الأعياد، وفي أثناء العودة تعرضت السيارة لحادث أصيب فيه أحد الأصدقاء الذي كان يتناوب قيادة السيارة مع قائدها الأصلي، فقررت محكمة النقض أن هذا النقل يعد مصلحيا على أساس أن مجرد قيام الصديق بالتناوب في قيادة السيارة مع مالكها يمثل مصلحة كافية لجعل النقل مصلحة.

كما اعتبر القضاء أن نقل التاجر لعملائه إلى متجره يعد نقلا مصلحيا ولو لم يتقاضى فيه أي أجر مقابل هذا النقل.

ولقد ذهب القضاء إلى القول بأن مجرد أداء الراكب لخدمة للناقل أيا كانت طبيعتها من شأنه أن يجعل النقل الذي يجريه الناقل مصلحيا، ويظهر توسع القضاء في تفسير مصلحة الناقل في حالة قيام بائع السيارة بتجربتها لمن يطلب شراءها، فبعد أن كان القضاء يعتبره نقل مجاني بحت، عاد واعتبره نقلا مصلحيا[3].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 96-97.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد على، المرجع السابق، ص 79. أنظر كذلك: طلبة وهبة خطاب، مرجع سابق، ص 29.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 97.

كما أقرت محكمة النقض الفرنسية في حكم شهير لها في 28 أفريل 1964 بقيام مسؤولية الناقل لأنه إصطحب معه الشخص الذي حدثت إصابته أثناء النقل ليتبادل معه عجلة القيادة في حالة تعب الناقل، وبذلك فإنه يتضح أن محكمة النقض الفرنسية اعتبرت النقل قائما على مصلحة الناقل سواء كانت المصلحة مادية أو أدبية.

أما الفقه الفرنسي فنجد أن بعضه قد ذهب إلى أن النقل مجاملة يفترض وجود مصلحة أدبية، كما أكد آخرون على أن المصلحة الأدبية لا يمكن أن تجعل النقل بمقابل، وإنما يجب أن تكون المصلحة مادية حتى تستبعد المجاملة، وبالتالي يقوم النقل على مصلحة الناقل[1].

ولقد ذهب جانب من الفقه في فرنسا إلى القول أن المصلحة الأدبية لا تعني عدم مجانية النقل، بل إن النقل يظل مع ذلك بالمجان، في حين ذهب البعض الآخر في الفقه إلى القول بأن المصلحة أيا كانت تلقى على عاتق الناقل التزاما محدد، وهي بذلك تباعد بين النقل المصلحي والنقل الذي يتم مجاملة[2].

فهذا الاتجاه الأخير يرى أنه لا يجوز التفرقة بين المصلحة الأدبية والمصلحة المادية في قيام النقل على مصلحة للناقل، وأن المصلحة الأدبية تكفي لقيامه، فهي تمثل مقابلا في النقل على مصلحة النقل وأن ما يتم تقديمه مقابل النقل قد يكون مصلحة أدبية بشرط أن تكون مشروعة، ذلك أنه من غير المقبول تجريد المصلحة الأدبية من كل قيمة في الوقت الذي استقر فيه الفقه والقضاء على تعويض الضرر الأدبي[3].

وفيما يخص المصلحة غير المشروعة فهي تلك التي يتم فيها النقل لغرض غير مشروع لمخالفته للآداب العامة مثلا، كحالة قائد السيارة الذي يصطحب عشيقته لارتكاب الفحشاء، ولقد عرضت مثل هذه الحالة على القضاء الفرنسي، فقضت محكمة أول درجة بأن هذا النقل مصلحي، أما محكمة الاستئناف فقد رفضت ذلك واعتبرت النقل مجانيا بحتا، وأيدت محكمة النقض هذا الرأي الأخير[4].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد على، المرجع السابق، ص 83.

2 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 42، هامش رقم 51.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد على، المرجع السابق، ص 84–85. أنظر كذلك: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 35.

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 99.

ويتعلق الأمر في هذه القضية بحكم صادر بتاريخ 6 جويلية 1949 عن محكمة ديجون المدنية لأول درجة قضى فيه بمسؤولية شخص عن وفاة خليلته المتزوجة أثناء السير بسيارته للنزهة والبحث عن فندق لممارسة الرذيلة، وقد أسست المحكمة قضاءها على أساس المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي، واستندت في حكمها إلى أن النقل لم يتم خاليا من المقابل، إذ تتعلق به مصلحة للناقل كونه قام به للنزهة وبغرض المتعة، فالنقل قد تم لمصلحته ولمصلحة خليلته على سبيل المجاملة.

وعند استئناف هذا الحكم أمام محكمة استئناف ديجون، أصدرت هذه الأخيرة حكما بتاريخ 26 جانفي 1950 جاء فيه أن النقل قد تم مجاملة دون أي مقابل معتبرة أن الفائدة التي أخذتها محكمة الدرجة الأولى ينبغي أن يكون لها تأثير مباشر أو غير مباشر على المصالح المالية، وأنه إذا لم يكن من الضروري أن تكون الفائدة التي يحصل عليها الناقل مادية أساسا فإنه ينبغي أن تكون قابلة لأن تؤدي إلى تحسين أو تدعيم حالته وتسيير شؤونه.

كما اشترطت محكمة الاستئناف أن تكون هذه المصلحة مشروعة حتى تستبعد صفة المجاملة، أما وأن النقل قد تم لمتعة غير مشروعة، فإنه يكون من أعمال المجاملة التي لا يقوم فيها النقل على مصلحة الناقل.

وعند عرض هذا الحكم على محكمة النقض الفرنسية قامت بتأييده بموجب حكم صادر بتاريخ 16 نوفمبر 1956 باعتبار أن النقل لم يتم على مصلحة للناقل[1].

ويذهب رأي في الفقه المصري إلى القول بأن القضاء الفرنسي عندما اتجهت بعض أحكامه إلى اشتراط صفته المالية للمصلحة حتى يمكن اعتبار النقل مصلحيا، فإنه كان يهدف من وراء ذلك الشرط استبعاد المصلحة غير المشروعة.

ومع ذلك فقد ذهب اتجاه في الفقه الفرنسي إلى أنه من النادر أن تكون المصلحة مالية وغير مشروعة في آن واحد، وعلى فرض اجتماعها، فإنه لا تأثير لعدم المشروعية على تكييف النقل ونفي المصلحة عنه واعتباره نقلا مجانيا بحتا، وذلك لغلبة الصفة المالية على عدم المشروعية والتي لا تخرج عن كونها باعثا غامضا ليس له قيمة قانونية[2].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد على، المرجع السابق، ص 79 ومايليها. أنظر كذلك: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 29 ومايليها.

2 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 245– 246.

أما إذا كانت المصلحة محتملة فقد ذهب البعض إلى إنكار تأثيرها بصفة عامة، وذلك لأن نية الحصول على ربح محتمل لا تكفي لتحويل عقد معاوضة إلى تصرف ينطوي على المجاملة، وكان تأييد ذلك بالقول ببقاء النقل مجاملة إذا كانت مصلحة الناقل في النقل لا تعدوا كونها مصلحة محتملة.

ويرى البعض أن المصلحة المحتملة تعتبر مقابلا ينفي صفة المجاملة في النقل، طالما أن تحققها في المستقبل أمر ممكن ليس مستحيلا وهو ما سارت عليه محكمة النقض الفرنسية[1].

وعليه فإنه إذا لم يكن النقل مجانيا صرفا، بأن كان تحقيقا لمصلحة معينة سواء كانت خاصة بالناقل وحده أو مشتركة بينه وبين الراكب معه، فإنه يتعين أن تكون هذه المصلحة مشروعة، غير مخالفة للنظام العام والآداب العامة، وبالتالي لا يعتد بالمصلحة إذا كان أساسها التعامل في الأشياء المحرمة أو التصرفات الممنوعة بمقتضى القانون[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن مصلحة الناقل من النقل تتحقق حتى ولو كان من الصعب تقديرها، كما في حالة استفادة الناقل من خبرة الشخص المنقول مثلا، وبالتالي فمن يركب سيارة لإسداد خدمة لسائقها يكون مستفيدا من نقل مصلحي وليس مجاني، لأنه لم يشترك مجانا في استعمال السيارة[3].

2.2.2.1.1. صور النقل المصلحي

قد يتم النقل المصلحي على مصلحة الناقل وحده كمقابل للنقل، غير أنه لا يشترط أن يكون النقل لمصلحة الناقل وحده، وإنما قد يتم النقل لمصلحة كل من الناقل والراكب، بل إن تعهد الراكب بأداء خدمة للناقل تعد من صور النقل المصلحي، كما قد تكون مساهمة الراكب في نفقات السفر كذلك من صور النقل على مصلحة الناقل.

وسوف نتعرض لكل من هذه الصور على حدى فيما يلي:

---

1 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 37.

2 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 158.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 98.

1.1.1.2.2.2.1. النقل على مصلحة الناقل وحده

غالبا ما يتم النقل وتتعلق به مصلحة يبتغي الناقل التوصل إلى تحقيقها، دون أن تكون للراكب المضرور فيه مصلحة مماثلة[1]، وفي مثل هذه الحالة ينبني النقل على مصلحة الناقل فقط دون أن يكون فيه أدنى فكرة للراكب، ومثال ذلك نقل صاحب سيارة شخص يرغب في شراء سيارته ليجربها هذا الأخير[2].

ومن القضايا المشهورة في هذا الصدد ما قضي به من جانب محكمة مونبليه Montpellier بفرنسا في حكمها الصادر في 12 فيفري 1932 من أن القصاب الذي يأخذ معه في سيارته شخصا ليساعده في انتقاء الأنواع الجيدة من الحيوانات – وهنا ترتكز مصلحته – لا يقوم بنقل على سبيل المجاملة، وإنما هو نقل تتعلق به مصلحة للناقل الذي يتوافر لديه هدف الربح[3].

والأمثلة على النقل على مصلحة الناقل فقط كثيرة، فقيام شخص بنقل آخر للاستفادة من مشورته فيما يتعلق بتحويل ترخيص استغلال براءة اختراع، اعتبرته محكمة النقض الفرنسية نقل قائم على مصلحة الناقل فقط، ويقاس على ذلك قيام الموثق أو المحامي باصطحاب شخص معه في سيارته ليوثق له عقدا أو ليقدم له رأيا في قضية ما[4].

ومنها كذاك قيام مالك سيارة بنقل صباغ أو كهربائي أو نجار أو غيرها، من الحرفيين الذين يحتاج إليهم الشخص في منزله أو مكتبه أو متجره، ففي مثل هذه الأحوال يكون من المؤكد أن النقل يخلو من المقابل المادي لعملية النقل، ولكن مصلحة الناقل فيه ثابتة بينة، إذ تشكل الدافع الرئيسي للنقل[5].

2.1.1.2.2.2.1. النقل الذي يتم لمصلحة الناقل والراكب معا

إن العبرة في تحديد طبيعة النقل فيما إذا نقلا مصلحيا أم أنه نقل مجاملة هي مصلحة الناقل، فهي التي تؤخذ في الاعتبار، ولا تأثير لوجود أو عدم وجود مصلحة للراكب.

---

1 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 38. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 416.

2 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، مرجع سابق، ص 31.

3 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 39

4 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 36.

5 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 157.

لذلك لا يعد النقل مصلحيا وإنما مجاملة عندما يصحب الناقل شخصا آخر معه في سيارته لمجرد إسداء خدمة للراكب، كأن يصطحب أحد أصدقائه في نزهة بدون مقابل، أو عندما يسمح سائق سيارة لشخص مترجل بأن يستغل سيارته ليدله على الطريق الذي سيسلكه هذا المترجل دون أن يتقاضى منه مقابلا لذلك، ففي هذه الحالات يتم النقل فقط لمصلحة الراكب دون أن تكون هناك مصلحة للناقل[1].

ولذلك فإذا لم تكن للناقل ثمة مصلحة وكانت المصلحة للراكب فقط، فإن النقل يكون على سبيل المجاملة البحتة، أما إذا كانت لكل من الناقل والراكب مصلحة من النقل، فإن النقل يتم على مصلحة الناقل ولا يعتبر نقل مجاملة[2]، ولا يقصد بذلك أنه يجب أن يكون لكل من الناقل والراكب نفس المصلحة في النقل، بأن تكون متماثلة، ولكن نقصد أن يكون لكل منهما مصلحة في النقل والتي تكون في الغالب مختلفة، غير أنه ليس هناك ما يمنع أن تكون المصلحة ذاتها[3].

وعليه فإنه في هذا الفرض يشترك الناقل والراكب في المصلحة، فيكون في النقل مصلحة مشتركة، ومثال ذلك قيام شخص بنقل شخص آخر في سيارته من أجل تجربتها، لأن هذا الأخير يرغب في شراء هذه السيارة[4]، فهنا يعتبر النقل على مصلحة مشتركة لكل من الناقل والراكب، فالأول يسعى للحصول على ربح والثاني ينوي شراء السيارة ويريد الاطمئنان على سلامتها، والنقل في هذه الحالة ليس مجاملة[5].

والملاحظ أنه في العديد من الحالات نجد أن النقل يحقق مصلحة مشتركة بين الناقل والراكب، وهنا يظل النقل مصلحيا، خاصة إذا كانت الفائدة أو المصلحة التي يحصل عليها الناقل هي الرئيسية أو الغالبة.

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 100.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 87.

3 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 40. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 416.

4 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 31. أنظر كذلك: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 39.

5 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 97.

ويظل النقل مصلحيا حتى في الحالات التي تتعادل فيها مصلحة كل من الناقل والراكب، بأن يكون لكل منهما مصلحة أو فائدة من تنفيذ النقل أو يكون لكليهما نفس المصلحة التي تترتب على تنفيذ عملية معينة كان النقل بالنسبة لها ضروريا.

وقد اعتبر القضاء الفرنسي أن نقل الطبيب لعلاج أحد أقارب الناقل يعد نقلا مصلحيا، لأنه حتى وإن تم مجانا دون مقابل من الطبيب إلا أنه كان لمصلحة الناقل وبناء على طلبه، وليس طلب الطبيب، وهذا بالرغم من أن للطبيب مصلحة من إجراء النقل، فإن مصلحة الناقل هنا تكون أكبر بدون شك.

وبالمقابل اعتبرت المحاكم الفرنسية أن نقل المريض بمعرفة الطبيب يعد نقلا مصلحيا بالنسبة لهذا الأخير، ولما في ذلك من تحسين لمركزه وسمعته وبالتالي شهرة له[1].

3.2.2.2.1.1. النقل مقابل خدمة يقدمها الراكب للناقل

لقد تبين لنا مما تقدم أنه لتحديد طبيعة النقل لا بد من النظر إلى مصلحة الناقل، فهذه المصلحة التي تمثل مقابل النقل الذي يقدمه الراكب قد تكون للناقل وحده، وقد تكون لكل من الناقل والراكب معا كما أن هناك صورة ثالثة للنقل المصلحي تتمثل في خدمة يسديها الراكب للناقل[2].

إذ يعتبر نقلا مقابل خدمة يقدمها الراكب للناقل في الحالة التي يشترط فيها الناقل على المسافر مساعدته في قيادة السيارة أثناء الطريق، ففي هذا الفرض لا يعتبر النقل بغير مقابل لأن الأداء الذي يلتزم الراكب به يعتبر مقابلا للناقل[3].

ويكون النقل قائما على مصلحة الناقل كذلك في حالة ركوب الشخص المضرور معه بالسيارة بهدف إرشاد الناقل إلى الطريق، فهنا لم يكن النقل مقابل وإنما كان مقابل خدمة يقدمها الراكب للناقل، والمتمثلة في إرشاد الراكب للناقل إلى الطريق ولكن بشرط أن تنصرف النية المشتركة للناقل والراكب[4].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 101.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 88.

3 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 31.

4 – أنظر: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 416.

ويرى بعض الفقه أن محكمة النقض الفرنسية قد اتخذت نية الناقل قبل بداية النقل أو عند بدءه على الأقل معيارا حاسما لتحديد طبيعة النقل، والقول ما إذا كان تم لمصلحة الناقل أم مجاملة وهذا في الحالة التي يقوم فيها المسافر بأداء خدمة للناقل[1].

ومما يستنتج منه أنه إذا لم تتوافر تلك النية فإن النقل يكون قد تم على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناقل الذي لم يحصل على أي مقابل، وتأسيسا على ذلك فإذا قام شخص بنقل آخر معه في سيارته دون أن تكون لديه نية الاستفادة من خدمة محتملة يؤديها الراكب، أو إذا كان هذا الراكب قد صعد إلى السيارة لهدف آخر في نفسه، أو أنه قام بقيادة السيارة بصورة عفوية خلال الطريق دون أن يطلب إليه الناقل ذلك، ولم يكن قد اتفق معه على ذلك قبل بدء النقل، ففي هذه الحالات يظل النقل مجاملة لأن الوضع سيظل كما هو ولن يتغير طالما أن الناقل لم يعلم بأسلوب المسافر في أداء الخدمة[2].

4.2.2.2.1.1. مساهمة الراكب في نفقات السفر

وفي هذه الصورة يتم النقل مقابل مساهمة الراكب في نفقات السفر، ومثال ذلك أن يصطحب الناقل شخصا معه في سيارته لنقله من مكان لآخر مقابل أن يدفع الراكب نصف تكاليف السفر.

ولقد ذهب القضاء في فرنسا إلى القول بأن مثل هذا النقل لا يدخل في إطار النقل الذي يتم مجاملة، فالمقابل موجود ويتمثل في تحمل الراكب جزءا من تكاليف السفر[3].

ولقد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 2 جويلية 1964 بأن مساهمة الراكب في نفقات السفر عن طريق قيامه بدفع جزء من نفقات الوقود، يجعل من النقل على مصلحة الناقل وليس مجاملة، ولقد كانت القضية تتعلق بزوجين طلبا من سائق سيارة السفر بهما إلى جهة معينة بسبب إضراب عمال السكة الحديدية، واتفقا الطرفين على أن يساهم الراكب في

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 88.

2 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، مرجع سابق، ص 43، 44.

3 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 40.

ثمن الوقود، حيث قدر قضاء محكمة النقض الفرنسية أن النقل في هذه الحالة قد تم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والمسافر طالما اتفقا على دفع هذا الأخير نصف نفقات الوقود[1].

ويجب مع ذلك أن لا تكون مساهمة الراكب في تحمل نفقات السفر تافهة، لأنه إذا كانت المساهمة تافهة كان النقل مجاملة، كما يجب أنه تكون لدى الناقل نية في الحصول على مقابل ماساهم به الراكب في نفقات الرحلة عند بدئها[2].

ذلك أن بعض الفقه يرى أن أي قدر من المقابل يكفي مهما كان ذلك ضئيلا لنفي صفة المجاملة، أي أنه ليس من الضروري أن يكون هناك تساوي في القيمة بين المقابل وخدمة النقل، إذ قد يكون بينهما تفاوت لكن بشرط أن لا يكون هذا المقابل تافها بحيث يهبط إلى درجة العدم.

في حين أنه ذهب رأي آخر إلى اعتبار النقل مجاملة إذا حصل الناقل على أي مقابل، حتى ولو تقاضى جزء من مصروفات الوقود طالما أن الناقل يتحمل باقي المصروفات[3].

وبناء على ذلك فإن النقل يظل مجاملة دون أي مقابل على الرغم من قيام الراكب بدفع كل نفقات الوقود أو جزء معقول منها، خاصة أنه لم تتوافر لدى الناقل نية الحصول عليه عند بدء النقل، ولم يكن هناك أي اتفاق على ذلك بينهما، وإنما قام الراكب بدفعها بصورة تلقائية عفوية.

وفي هذا قررت محكمة النقض الفرنسية أن قضاء الموضوع يستطيع أن يقضي بأن النقل قد تم مجاملة، مادام قد ثبت لديه أن قيام المسافر بدفع مصروفات الوقود أثناء السفر لا يعدو كونه عمل عفوي من جانب هذا المسافر، أملته عليه الرغبة في التعبير عن شكره للناقل على مجاملته إتجاهه، وطالما أن الهدف الواضح لتصرف الناقل كان يتمثل في أداء خدمة دون الحصول على منفعة[4].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 89. أنظر كذلك: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 158.

2 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 40. أنظر كذلك: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 45.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 90.

4 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 46– 47.

3.2.2.1.1. الطبيعة القانونية للنقل المصلحي

لقد تردد القضاء الفرنسي أول الأمر في شأن الطبيعة القانونية للنقل المصلحي، وأنكر وجود عقد النقل في النقل المصلحي لعدم توافر نية التعاقد، وبالتالي لا وجود للرابطة التعاقدية بين الناقل والراكب تسمح بالقول بوجود مسؤولية عقدية[1].

وبذلك لا يستفيد الراكب في هذا النقل بالالتزام بضمان السلامة الذي يثقل الناقل في حالة النقل بمقابل، ولذلك فإنه يقتصر الأمر على تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية، ويتعين هنا على الراكب إثبات خطأ الناقل حتى يتمكن من إلزامه بتعويض الأضرار التي لحقت به[2].

فالناقل سيخضع لقواعد المسؤولية القائمة على أساس إثبات الخطأ طبقا لنص المادة 1382 قانون مدني فرنسي[3]، ولكون وسيلة النقل تعتبر من الأشياء التي تنطبق عليها قواعد المسؤولية عن الأشياء، والتي بموجبها يعفى المضرور من إثبات الخطأ، نجد أن القضاء قبل تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء، وهذا استنادا إلى أن إشتراك الراكب في استعمال الشيء لم يكن في صالح الراكب وإنما في صالح الناقل[4].

وقد صدرت بعض الأحكام التي أخضعت مسؤولية الناقل المصلحي إلى قواعد المسؤولية المفترضة عن الخطأ في حراسة الأشياء المنصوص عليها في المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي، فتفترض مسؤولية الناقل في حالة إصابة الراكب بضرر من جراء حادث وقع له أثناء النقل بسبب تدخل أداة النقل دون حاجة إلى إثبات خطأ الناقل[5].

أما الفقه الفرنسي فقد ذهب البعض منه إلى القول بوجود عقد نقل إذا تم النقل نظير خدمة يسديها الراكب أو المسافر للناقل ويرى أصحاب هذا الاتجاه بأن النقل القائم على مصلحة الناقل يتضمن عقدا ملزما لجانب واحد، لأن التزامات الطرفين فيه ليست متبادلة، وهو ما ينفي وجود عقد

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 38.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 103.

3 – أنظر: صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، مرجع سابق، ص 147.

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 104.

5 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 39.

ملزم للجانبين، وأضافوا بأن لهذا العقد طبيعة مختلطة، فهو مجاني بالنسبة للمسافر، في حين أنه بعوض بالنسبة للناقل[1].

وفي هذا الصدد قضت محكمة Grenoble الفرنسية في حكم لها بتاريخ 02 ماي 1932 بأن قيام صاحب مرأب بنقل زبون في سيارته لتجربها قصد بيعها له فإنه لا يعتبر ناقلا على سبيل المجاملة، بل يعتبر نقلا في مقابل مصلحة للناقل، وهو يتصرف بموجب عقد نقل، وبالتالي فإن مسؤوليته تتحدد تطبيقا للمادة 1784 من القانون المدني الفرنسي[2]، وبذلك قضت بتكييف العلاقة بين الناقل والراكب في النقل القائم على مصلحة الناقل على أنها تتضمن عقد نقل، وألقت بذلك على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب.

بينما ذهب جانب آخر من الفقه إلى أن النقل على مصلحة الناقل يختلف من حيث طبيعة المقابل عن النقل بعوض، إضافة إلى عدم توافر المقومات الجوهرية للعقد بصفة عامة، والمتمثلة في اتجاه إرادة المتعاقدين نحو إحداث أثر قانوني، إذ لا يكفي تطابق إرادتي الناقل والمسافر لإبرام العقد، وإنما يجب إتجاه النية إلى الالتزام، وهو أمر يتعذر القطع بوجوده، ولذلك ينتهي أصحاب هذا الاتجاه إلى أن النقل على مصلحة الناقل تحكمه قواعد المسؤولية عن الأشياء[3].

والملاحظ أن محكمة النقض الفرنسية قد اضطرب قضاءها في هذا الخصوص، فبعد أن قضت بأن الناقل الذي يقوم بالنقل على مصلحة يسأل تقصيريا عن الضرر الذي قد يصيب المسافر، وهو ما أكدته في حكم لها صدر في 26 فيفري 1940، غير أنها عادت بعد ذلك وطبقت أحكام المسؤولية العقدية على النقل الذي يقوم على مصلحة الناقل، وكان ذلك دون أن تذكر صراحة كلمة "عقد"، وهذا في حكم لها صدر بتاريخ 15 جويلية 1957[4].

ولقد ظل هذا الغموض والتردد يكتنف أحكام القضاء الفرنسي إلى أن صدر حكم محكمة النقض الفرنسية من الدائرة المختلطة في 20 ديسمبر 1968 والذي قضى بتطبيق المادة 1384

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 93– 94. أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 44– 45.

2 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 157، الهامش 1. أنظر كذلك: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 45.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 94–95.

4 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 46.

فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي والخاصة بالمسؤولية عن الأشياء في النقل، فطبقت قواعد المسؤولية عن الأشياء في حالتي النقل على مصلحة الناقل والنقل مجاملة[1].

ومن ثم لم يعد هناك ما يدعوا للقول بوجود مسؤولية عقدية في النقل القائم على مصلحة الناقل، خاصة أن تكييف القضاء للعلاقة بين الناقل والراكب في النقل القائم على مصلحة الناقل على أنها عقدية منتقد من الفقه، كما أن القول بأن النقل المصلحي هو نقل بعوض ينطوي على تعسف كبير[2].

فالنقل بعوض هو ذلك النقل الذي يتم بموجب عقد يتضمن التزامات محددة على عاتق الناقل كالالتزام بالنقل والالتزام بضمان سلامة الراكب، والتزامات على عاتق المسافر أهمها التزامه بالوفاء بأجرة النقل، وفي ذلك تقول محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 13 ماي 1947 أنه لا يتسم بصفة عقدية ذلك النقل الذي يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب ويتعين تطبيق أحكام المادة 1384 فقرة 1 مدني الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء.

ويرى بعض الفقه أن تشبيه النقل القائم على مصلحة الناقل بالنقل بعوض الذي يتضمن أجرا نقديا يترتب نتيجة في غاية الخطورة بالنسبة للمضرور إذا كانت وثيقة التأمين تستبعد من الضمان النقل بعوض، لأنه لا يوجد علاقة عقدية ولا يمكن القول باتجاه إرادة الناقل والراكب إلى إنشاء التزامات عقدية في النقل على مصلحة الناقل.

ومن هنا يتبين أن الرأي الراجح في الفقه والذي انتهت إلى العمل به محكمة النقض الفرنسية هو القائل بعدم قيام مسؤولية عقدية في النقل المصلحي، وتطبق أحكام المسؤولية التقصيرية الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء والمنصوص عليها في المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي[3].

وهكذا نجد أن الراكب في النقل المصلحي، وإن كان لا يستفيد من الالتزام التعاقدي بضمان السلامة لعدم وجود مقابل للنقل، فإنه يستطيع التمسك بقواعد المسؤولية عن الأشياء إذا توافرت شروط إعمالها والتي يأتي في مقدمتها أن يكون الضرر الذي أصابه قد نتج عن تدخل وسيلة النقل

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 96.

Voir aussi: Geneviéne Viney et Patrice Jourdain, op cit, n° 642, P 619

2 – أنظر: طلبة وهبة خطاب، مرجع سابق، ص 88.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 96– 97.

Voir aussi: Geneviéne Viney et Patrice Jourdain, op cit, n° 642, P 620

ذاتها في إحداث الضرر، فإذا توافرت هذه الشروط تمتع الراكب بالالتزام الذي تفرضه المسؤولية عن الأشياء على الناقل باعتباره حارسا، وبذلك فهو يتواجد في مركز قريب من مركز الراكب في النقل بمقابل من حيث الضمان الذي يتمتع به كل منهما.

ويصبح الراكب في النقل المصلحي قريبا من مركز الراكب في النقل بمقابل وليس مطابقا له تماما، لأن الضمان الذي يتمتع به الراكب في النقل بمقابل أشمل وأوسع من ذلك الذي يتمتع به الراكب في النقل المصلحي، والذي يقع عليه دائما عبء إثبات أن ما أصابه من ضرر يرجع إلى تدخل وسيلة النقل أو غيرها من الأشياء غير الحية التي تكون في حراسة الناقل أو تابعيه[1].

3.2.1.1. حالات النقل البري الأخرى

هناك حالات أخرى للنقل البري تستدعي توضيحها، و تبيان مدى وجود التزام الناقل فيها بضمان السلامة الراكب معه.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى الفروع التالية:

الفرع الأول: النقل الخفي.

الفرع الثاني: الوكالة بالعمولة للنقل.

الفرع الثالث: النقل بمقابل مادي غير الظاهر.

1.3.2.1.1. النقل الخفي (التسلل)

لقد أشرنا إلى أن عقد النقل هو عقد رضائي، ينعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول، ودون حاجة إلى أن يفرغ في شكل معين، وقد جرت العادة أن يقوم الناقل بتسليم المسافر بطاقات خاصة تثبت عملية النقل، بالإضافة للشروط التعاقدية الأخرى، ولكن دون أن يكون لها تأثير على إنعقاد العقد.

ولذلك نتساءل هنا عن النتائج المترتبة على قيام شخص بالتسلل إلى داخل وسيلة النقل، وكيف ينظر إلى العلاقة بين الناقل والشخص المتسلل.

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 105. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 55.

1.1.3.2.1.1. المقصود بالنقل الخفي

النقل الخفي هو الذي يتسلل فيه الراكب إلى وسيلة النقل سواء كانت سيارة أو قطار بدون علم الناقل أو الحصول على موافقته[1]، ولم تكن لديه نية إبرام عقد نقل ودفع الأجرة، ويتحقق ذلك في الحالة التي يتسلل فيها الراكب إلى المركبة دون علم الناقل أو تابعه خلسة.

ويمكن أن يعتبر النقل خفيا أيضا في الحالة التي يتهرب فيها الراكب من دفع أجرة النقل بوسيلة أو بأخرى، كإدعائه كذبا للشخص المسؤول عن تحصيل أجرة النقل أنه قام بالدفع، وكذلك في الحالات التي يستمر فيها الراكب بوسيلة النقل إلى ما بعد المسافة التي تم تحصيل الأجر عنها[2].

والنقل الخفي يعتبر نقلا بدون مقابل كالنقل المجاني، غير أنه يختلف عنه في أن هذا الأخير يتم بمعرفة الناقل والراكب في حين أنه في حالة النقل الخفي فإنه لا يتم باتفاق إرادتين وإنما يتم بإرادة الراكب ودون علم الناقل، ولهذا يعتبر عمل إرادي غير مشروع يتم من جانب واحد[3]، و لذلك لا يعتبر المتسلل شخصا منقولا بالمجان، لأن هذا الوصف يلحق من أبرم عقدا مع الناقل أو على الأقل توافر رضا الناقل بنقله، وهذا الرضا مفقود في حالة التسلل[4].

2.1.3.2.1.1. التزام الناقل في عملية النقل الخفي

إن الشخص في النقل الخفي يصعد إلى وسيلة النقل ولم تكن لديه نية في إبرام العقد ولا يدفع الأجرة، وكونه يحصل دون علم وموافقة الناقل فلا يعتبر هذا النقل مجاملة، ولا يمكن تصور وجود عقد نقل، وبذلك يعد هذا الراكب متسللا والنقل خفيا[5]، وبذلك فإنه لا يستحق تعويض طبقا لقواعد المسؤولية العقدية[6].

---

1 – أنظر: عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 64. أنظر كذلك: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 305.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 136.

3 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 305.

4 – أنظر: محمد حمزة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 161.

5 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 65.

6 – أنظر: السيد عبد الوهاب عرفة، الوسط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية، دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية، 2005، ص 136.

ويقر القضاء الفرنسي أنه في حالة النقل الخفي فإن مسؤولية الناقل لا تقام إلا إعمالا للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، والتي تقضي بضرورة إثبات المضرور لخطأ المتسبب في الضرر.

ولقد ذهب القضاء الفرنسي إلى أبعد من ذلك إذ أن محكمة النقض الفرنسية ترى أن تسلل الراكب إلى وسيلة النقل خلسة ودون علم الناقل يعتبر خطأ من الراكب، وأن هذا الخطأ يصل إلى درجة إعفاء الناقل من المسؤولية باعتباره خطأ غير متوقع وغير ممكن الدفع من الناقل[1].

ولقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى إعفاء الناقل من كل مسؤولية في هذه الحالة تأسيسا على أن خطأ الراكب المتسلل يستغرق الضرر الذي وقع له[2]، غير أن هناك من ينتقد محكمة النقض في ذلك بحجة أن وقوع الحادث الذي أصاب المسافر لا ينسب إلى حصول التسلل فقط من جانبه وغاية ما يتصور في هذا الشأن أن المسافر ساهم بخطئه في إحداث الضرر، فيكون بذلك الناقل والمسافر مشتركان في الخطأ، وهكذا عدلت محكمة النقض الفرنسية عن موقفها فذهبت إلى أن الناقل يعفى جزئيا في هذه الحالة[3].

إذ أنه يجب عدم المغالاة في أثر خطأ الراكب، والمتمثل في تسلله لوسيلة النقل خلسة ودون علم الناقل، فبالرغم من أنه حقيقة يعد هذا خطأ إلا أن خطأ المضرور لا يكفي وحده لاستبعاد مسؤولية المتسبب في الضرر (الناقل) بل يجب أن يكون هذا الخطأ هو السبب الوحيد في ذلك فإذا ثبت خطأ قائد السيارة الذي أدى إلى الحادث، فإنه لا يكون لخطأ الراكب الخفي في هذه الحالة من أثر إلا تقسيم المسؤولية بينه وبين الناقل بنسبة تسبب كل منهما في الضرر[4].

ونتيجة لما سبق فإن الشخص الذي يتسلل إلى القطار دون تذكرة ويتعرض لحادث فإنه لا يمكنه التمسك بالمسؤولية العقدية، لأنه لا يستطيع أن يثبت عقد النقل الذي يربطه بالناقل، ولكن رغم سوء نيته فإنه يمكن أن يسمح له بإثبات خطأ الناقل طبقا لأحكام المسؤولية التقصيرية.

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 136. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 56.

2 – وهو ما يراه أيضا السيد عبد الوهاب عرفة، إذ يرى أن متسلق القطار لا يستحق تعويضا في أي من المسؤوليات الثلاث (عقدية، شيئية، تقصيرية)، أنظر مرجعه السابق الذكر، ص 137.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 66.

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 137.

وفي هذا الإطار فإنه لا تكفي حيازة سند النقل وإنما يجب أن يكون هذا السند صحيحا، كما هو الحال بالنسبة للمسافر الذي كان نائما فتجاوز المحطة التي كان من المفروض أن ينزل فيها، لأن الناقل لا يلزم عقديا بضمان السلامة بتوصيل المسافر سليما معافى إلا عند محطة الوصول المسجلة في سند النقل وخارج ما على المسافر إلا إثبات خطأ الناقل[1].

وبالرجوع إلى قضاء المحكمة العليا فنجد أنها في قرار لها صادر بتاريخ 20 أكتوبر 2011 قد قضت بأنه إذا كانت المسؤولية العقدية لا تقوم بسبب عدم حيازة الضحية لتذكرة السفر التي تمنحها صفة المسافر الشرعي حتى تحضى بالحماية القانونية اللازمة من قبل الناقل، فإنه لا يمكن إعفاءها من المسؤولية المفترضة بالنظر إلى أن الحادث حصل داخل المرافق التابعة لها والتي لها رقابة عليها بواسطة أعوانها الموجودين في أبواب المحطة وفي القطار، والتي تقوم على أساس المادة 138 من القانون المدني الجزائري[2].

وعليه فإن الشخص الذي يتسلل إلى المركبة دون علم الناقل أو تابعه لا يعد راكبا قانونيا، ولا يستفيد بالالتزام بضمان السلامة لانعدام الرابطة التعاقدية بينه وبين الناقل، ويطبق نفس الحكم بالنسبة للشخص الذي يستمر في وسيلة النقل إلى ما بعد الجهة المتفق عليها في عقد النقل أو التي تسمح بها تذكرة النقل، فقعد النقل لا يبقى ولا يمتد إلى ما بعد الجهة المحددة إذ بعدها يفقد الشخص صفته كراكب قانوني ويصبح راكبا متسللا ولا تطبق عليه أحكام المسؤولية العقدية[3].

إلا أن المسألة تصبح أكثر دقة في حالة ما إذا تم النقل مجاملة دون مقابل من أحد تابعي الناقل، وليس من الناقل ذاته، كأن يقوم سائق بنقل صديق أو قريب له دون علم مالك السيارة، فهنا هل يسأل المالك باعتباره ناقلا في حالة إصابة الراكب الذي نقل رغم إرادته؟ وماهي طبيعة مسؤوليته إذا تحققت؟

تثير هذه الحالة مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه وهذه المسؤولية تتطلب لقيامها شرطين: الأول هو ضرورة إثبات خطأ التابع، أي قائدة المركبة، والثاني أن يكون الضرر قد حدث أثناء

---

1 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 38– 39.

2 – قرار صادر عن المحكمة العليا الغرفة المدنية بتاريخ 2011/10/20 ملف رقم 688491 منشور بمجلة المحكمة العليا، سنة 2012، المشار إليه سابقا.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 18.

تنفيذ وممارسة التابع لأعمال وظيفته، مع العلم أن القضاء يتوسع في هذا الشرط الثاني، ويجعله يتسع للأعمال التي تتم بمناسبة الوظيفة ولو كانت في غير أوقات عمل التابع.

وعليه فإذا ثبت خطأ التابع وكان يتصرف في حدود وظيفته قامت مسؤولية المتبوع، وإذا تخلف أي من هذين الشرطين فلا مسؤولية، ويذهب الفقه هنا إلى القول بوجود رضاء وموافقة ضمنية من المتبوع على أعمال تابعه إذا ما تم النقل في ظروف معينة وفقا للعرف وعادات مهنة النقل.

وتطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 22 نوفمبر 1932 بمسؤولية مالك سيارة الأجرة لثبوت خطأ تابعه (سائق السيارة)، عن إصابة شخص نقله مجانا، وهذا على أساس أن العرف يجري على أن يقوم سائق سيارة الأجرة بمثل هذه الخدمة، أي أن يصطحب معه شخصا مجانا على سبيل المجاملة، والراكب يكون لديه الحق في اعتبار السائق مرخصا في قبوله ونقله مجانا.

لذلك فالقضاء يقرر أنه عندما لا يكون في قبول التابع للراكب المجاني تعسف أو إساءة لوظيفته، ولو ظاهريا على الأقل، يكون المتبوع مسؤولا، أما إذا قصد الراكب التعامل مع التابع نفسه، أو كان يعلم أن التابع لا يملك الحق في تنفيذ النقل، فإن المالك لا يسأل باعتباره متبوعا وكذلك الأمر في الحالة التي يجهل فيها الراكب صفة التبعية.

وعلى الرغم من رغبة المحاكم الفرنسية في التوسع قدر الإمكان في مسؤولية المتبوع، حماية للمضرورين المنقولين بالمجان بواسطة تابعيه لتمكينهم من الاستفادة من ضمانات نظام التأمين، إلا أنها تتطلب دائما ضرورة توافر العلاقة بين الحادث وعمل التابع الذي يكون في هذه الحلة متصرف لحسابه الخاص، لأنه ليس من المعقول أن يفوض المتبوع تابعه في الترفيه عن الآخرين.

كما أنه يجب أن تكون هناك إساءة لاستعمال الوظيفة، وبالتالي يكون التابع متصرفا لحاسبه الخاص مما يؤدي إلى إعفاء المتبوع من المسؤولية، ويتعين أن يكون الراكب على علم بأن هذا التابع قد خالف تعليمات متبوعه، أو على الأقل كان يجب عليه وفقا للظروف المحيطة أن يعلم بذلك، وعليه فإن عبء إثبات أن التابع كان يتصرف في حدود وظيفته يقع على الراكب المضرور نفسه[1].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 138– 139.

2.3.2.1.1. الوكالة بالعمولة للنقل

إن الراكب قد لا يتعاقد مباشرة مع الناقل، بل يلجأ إلى وكيل بالعمولة بالنقل، بحيث يقوم هذا الأخير بالتعاقد مع الناقل باسمه ولحساب موكله (الراكب).

وهذا الوكيل قد يكون فردا أو شركة تحترف أعمال الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص، ويطلق عليها اسم وكالة السفر، بحيث تقوم هذه الوكالة بالتعاقد باسمها مع مؤسسة للنقل لحساب المسافرين، وقد يكون دورها حجز المكان فقط مع مؤسسة النقل، أو قد يتوسع دورها ليشمل الحجز تأمين عملية النقل مع حجز الأماكن في الفنادق وكذلك وجبات الطعام[1].

1.2.3.2.1.1. المقصود بالوكيل بالعمولة للنقل

تعرف المادة 37 من القانون التجاري الجزائري العمولة للنقل على أنها: « يعتبر عقد العمولة للنقل اتفاقا يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل».

وتعرفها المادة 273 فقرة 1 من القانون التجاري المصري بأنها: « 1 . الوكالة بالعمولة للنقل عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بأن يبرم باسمه و لحساب موكله عقدا لنقل أشياء أو عقد نقل أشخاص وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل. 2 . إذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة اعتبر ناقلا و تسري عليه أحكام عقد النقل».

وعليه فإن عمل هذا الوكيل قد يقتصر على مجرد التوسط بين المسافر والناقل كالقيام بالحجز فقط، وقد يتعدى ذلك ليشمل عمليات مرتبطة بهذا النقل[2].

ويختلف الوكيل بالعمولة عن الوكيل العادي في أن هذا الأخير لا يجوز له أن يحصل على شيء من وكالته سوى أجره، في حين أن الوكيل بالعمولة يتعهد اتجاه موكله بالنقل في مقابل أجر، ثم يتعاقد بدوره مع ناقل أو ناقلين بأجر أقل ويستفيد هو من الفرق.

---

1 – أنظر: عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 45.

Voir aussi: Alferd Jauffret, op cit, P 547, n° 836.

2 – أنظر: منير محمد الجنيهي وممدوح محمد الجنيهي، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، 2000، ص 274.

كما تختلف الوكالة بالعمولة للنقل عن الوكالة بالعمولة العادية في أن صفة الوكيل بالعمولة للنقل معروفة للناقل الذي يتعاقد معه لحساب موكله، ومن ثم فلا تقوم الوكالة بالعمولة للنقل على السرية والاستثار التي تقوم عليه الوكالة بالعمولة العادية[1].

والوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص هو تاجر محترف شأنه شأن الوكيل بالعمولة لنقل البضائع، وقد يجمع بين الناشطين أي نشاط النقل بصورتيه البضائع والأشخاص معا، وهذا ما يحدث غالبا.

وقد يتعهد الوكيل بالعمولة باسمه أو باسم موكله على النقل بطريق البر أو البحر أو الجو بواسطة الناقل، كما قد يقوم بعملية النقل في جزء من المسافة بوسائل نقله المملوكة له وبعماله التابعين له، ثم يعهد إلى ناقل آخر إتمام الرحلة أو جزء منها، ثم يعهد إلى ناقل ثالثا وهكذا حتى تتم الرحلة.

وفي جميع هذه الحالات يكون الناقل مسؤول عن سلامة الراكب ونقله إلى الجهة المقصودة، وملتزما تجاهه الراكب في جميع مراحل السفر، ويسري على عقد العمولة لنقل الأشخاص ذات القواعد الخاصة بعقد نقل الأشخاص وبخاصة ما يتعلق بالالتزام بضمان السلامة والمسؤولية[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن وكالات السياحة والسفر قد تقوم بعملية النقل وهنا تتصرف كناقل، كما أنها تقوم بدور الوكيل بالعمولة للنقل.

ففي الحالات التي تقوم فيها وكالة السياحة والسفر بدور الوكيل بالعمولة كحجز التذاكر السفر، فهنا يعني أن العميل يرتبط في الحقيقة بعقدين مختلفين: أحدهما عقد الوكالة الذي يوجد بينه وبين وكالة السياحة والسفر، والثاني هو العقد الذي أبرمته هذه الأخيرة باسم العميل ولحسابه

---

1 – أنظر: عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية وعمليات البنوك، طبقا لأحكام القانون رقم 17 لسنة 99، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة 1999، ص 227.

Voir aussi: Philippe le Toutrneau et Loïc Cadiet, op cit, P 513, n° 2137.

2 – أنظر: أحمد محرز، العقود التجارية والإفلاس (وفقا لأحكام قانون التجارة الجديد)، للطباعة يسرى حسن إسماعيل، القاهرة 2001، ص 243، أنظر كذلك: شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، مرجع سابق، ص 61.

مع الناقل، والذي يترتب عليه بالتطبيق لأحكام النيابة نشوء علاقة تعاقدية مباشرة بين هذا الأخير والعميل[1].

وفي إطار عقد السياحة قد تملك بعض وكالات السياحة والسفر وسائل نقل يتم نقل المسافر فيها، فتعتبر هنا كالناقل إضافة إلى كونها وكيل بالعمولة للنقل[2].

وبذلك قد تقوم وكالة السياحة والسفر بعملية النقل وسواء قامت بالنقل بوسائل مملوكة لها أم بوسائل مستأجرة من قبلها وكان لها حق الإشراف والرقابة على وسيلة النقل وعلى قائدة المركبة، فإنها تعتبر ناقلا.

حيث تنص المادة 4 من القانون رقم 99/06 المؤرخ في 19 أفريل 1999المحدد للقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار على أنه:« تتمثل الخدمات المرتبطة بنشاط وكالة السياحة والأسفار على وجه الخصوص فيما يأتي: النقل السياحي وبيع كل أنواع تذاكر النقل حسب الشروط والتنظيم المعمول بهما لدى مؤسسات النقل».

ومما لا شك فيه أن قيام وكالة السياحة والسفر بنقل عملائها بوسائل نقل مملوكة لها يجعلها تعتبر ناقلا، وهذا يفرض عليها بداهة أن النقل هو العنصر الأساسي في الرحلة، أما إذا كان النقل مجرد عملية تابعة لعمليات أخرى فلا تكون وكالة السياحة ناقلا.

كما أنه قد تلجأ وكالة السياحة والسفر إلى استئجار وسائل النقل المختلفة لتنفيذ عقودها مع عملائها، ذلك أنه بالرجوع لنص المادة 36 من القانون التجاري الجزائري نجد أنها لا تستلزم أن يكون الناقل مالكا لوسائل النقل، ذلك أن صفة الناقل تثبت للشخص سواء كان مالكا لأداة النقل أو مستأجرا لها مادام أنه يتولى عملية النقل بمعرفته وتحت إشرافه.

وهذا ما تأكده المادة 4 من القانون 99/06 المؤرخ 19 أفريل 1999 المحدد للقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار حيث تنص:«...تتمثل الخدمات المرتبطة بنشاط وكالة السياحة والأسفار على وجه الخصوص فيما يأتي...كراء سيارات بسائق أو بدون سائق ونقل الأمتعة...»، فتقوم وكالة السياحة والسفر في هذه الحالة باستئجار سيارات أو حافلات لنقل العملاء[3].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 402.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 46.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 12– 13.

كما قد تقوم الوكالات السياحية بالتعاقد مع الناقلين لنقل الأشخاص الذين تعاقدوا معها من أجل القيام برحلات سياحية، فهي تقوم بتنظيم هذه الرحلات سواء بإعلانها عن الرحلة وشروطها، أو باستجابتها لطلب جماعة من الأشخاص الراغبين في القيام برحلة بحيث تقوم بتنظيمها لحسابهم.

وفي كلتا الحالتين يكون هناك إيجاب وقبول من الطرفين يتم بموجبه إبرام عقد بينهما للقيام بالرحلة السياحية، وعقد الرحلة السياحية لا يتضمن فقط زيارة الأماكن السياحية والأثرية والذهاب للملاهي والمسارح ولكن أيضا نقل الأشخاص من مكان إلى آخر.

ومن ثم فإن هذا العقد يخضع للقواعد القانونية التي تحكم عقد النقل وفي مقدمتها أحكام الالتزام والمسؤولية[1].

2.2.3.2.1.1. إلتزام الوكيل بالعمولة للنقل

إن تكييف نشاط وكالات السفر كان محل اختلاف بين الفقهاء، وذلك بسبب طبيعة عمل هذه الوكالات، إذ اعتبر البعض منهم هذه مجرد وكيل أعمال إذا اقتصر عملها على التوسط بين المسافر وبين الناقل، أما إذا التزمت الوكالة بوضع برنامج رحلة محدد وتعهدت بالنقل والإقامة فتعتبر وكيلا ضامنا لكل هذه العمليات عند البعض الآخر.

ويرى الفقيه "بلانيول" إعطاء العلاقة في هذه الحالة وصف عقد مقاولة، وهناك من يعتبر الوكيل ضامن لما يتعرض له المسافرين من ضرر أثناء الرحلة فهو مسؤول عن النقل مسؤولية الناقل نفسه، ما لم تقتصر الوكالة على مجرد حجز مكان للراكب في وسيلة النقل، وحينئذ لا يسأل الوكيل عن أفعال الناقل ولا سلامة الراكب[2].

ولا يختلف الوضع في القضاء عما هو عليه في الفقه، إذ جاءت قراراته متباينة بحسب التكييف القانوني لنوع الوكالة، فبعضها يعتبر هذه الوكالة مجرد وكيل أعمال مهمتها التوسط بين الراكب والناقل لحجز مكان له في وسيلة النقل، ولذلك فهي غير مسؤولة اتجاه الراكب عن الالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل، وإنما يسأل عنها الناقل الذي قام بعملية النقل.

---

1 – أنظر: سوزان علي حسن، التشريعات السياحية والفندقية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص 235.

2 - Voir: René Rodiére et Barthélény Mercadal, op cit, P 452, n° 386.

في حين اعتبرت بعض المحاكم الفرنسية أعمال هذه الوكالات عبارة عن وكالة بأجر، واتجهت بعض أحكام المحاكم إلى تطبيق قواعد عقد المقاولة على أعمال وكالات السفر والسياحة، وانتهت إلى أنها يجب أن تعامل معاملة المقاول.

ولقد قررت أحكام أخرى للقضاء الفرنسي مسؤولية الوكالات باعتبارها كناقل، بحيث تسأل عن جميع الالتزامات المترتبة عليها بموجب عقد النقل، وأقامت حكمها بإعطاء العقد وصف عقد النقل تأسيسا على أن النقل كان الجزء الرئيسي في الرحلة، بحيث غلبت هذه الصفة على عقد الرحلة في مجموعه، وبهذا تكون وكالة السفر ملتزمة بضمان السلامة ومسؤولة عن إصابة الراكب[1].

وبذلك ففي مرحلة أولى أكدت المحاكم الفرنسية زمنا طويلا أن مسؤولية وكالة السياحة والسفر لا تتم بشكل تلقائي على عدم تنفيذ عقود النقل المبرمة تحت رعايتها، فهي لا تعتبر الناقلين الذين تختارهم تابعين لها، لأنها لا تضمن بصفة شخصية الالتزام بالنقل في مواجهة عملائها، وهي لا تعتبر مسؤولا عادة إلا عن اختيارها لمقدمي الخدمات، فتسأل أحيانا بصفتها وكيلا أو بصفتها مقاولا، وهذه الحلول مقدمة من الفقه وكرستها أحكام المحاكم.

ثم شدد القضاء الفرنسي في مرحلة ثانية من مسؤولية وكالات السياحة والسفر التي تقوم بتنظيم رحلات وإقامات سياحية، ففرض عليها التزام بمتابعة مقدمي الخدمات الذين تختارهم، إذ صدرت عدة أحكام قضائية تقرر المسؤولية التلقائية للوكالة السياحية عن عدم تنفيذ الناقل لبعض التزاماته[2].

وفي مرحلة ثالثة حسم القانون الصادر بفرنسا في 13 جويلية 1992[3]، هذا التطور بنصه في المادة 23 منه على أن تضمن وكالة السياحة والسفر فعل الغير الذي تستعين به في تنفيذ التزام أو أكثر من الالتزامات الناشئة عن عقد السياحة.

وبناء على نص المادة 23 تسأل وكالة السياحة والسفر في مواجهة العميل وبقوة القانون عن حسن تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد، سواء كان تنفيذ هذه الالتزامات يتم بواسطة الوكالة نفسها، أو بواسطة مقدمي خدمات آخرين تختارهم الوكالة، وهذا دون المساس بحق الوكالة في

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 47–48.

2 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، مرجع سابق، ص 33.

3 - Loi N° 92- 645 du 13/07/1992, Fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjour.

الرجوع على هؤلاء الآخرين، ولا تعفى الوكالة من مسؤوليتها هذه إلا بإثبات أن عدم التنفيذ أو سوءه يرجع إلى فعل السائح نفسه أو فعل الغير أو قوة قاهرة.

ولهذا يقع على وكالة السياحة والسفر التزام بحسن تنفيذ الرحلة والتزام بضمان سلامة السائح، ويتبلور هذا الالتزام في خمس التزامات خاصة أو فرعية هي :

- الالتزام بالحرص في اختيار مقدمي الخدمات.
- الالتزام بمتابعة ورقابة مقدمي الخدمات.
- الالتزام بالحرص في تنظيم النزهات أو الرحلات القصيرة.
- التزام بالإعلام.
- التزام بالمساعدة[1].

وعليه فإن وكالة السياحة والسفر تعد ناقلا متى التزمت في مواجهة العميل بتنفيذ النقل سواء قامت بالنقل بوسائل مملوكة لها أم بوسائل مستأجرة غير أنه في حالة استئجار الوكالة لوسيلة النقل يجب التمييز بين فرضيتين، ففي الفرض الأول قد تستأجر وكالة السياحة وسيلة النقل بدون سائق وفي هذه الحالة تكتسب الوكالة وصف الناقل، ما دامت هي التي تتولى عملية النقل عن طريق العاملين لديها.

و يكون الفرض الثاني عندما تستأجر وكالة السياحة والسفر وسيلة النقل والسائق معا، ففي هذه الحالة يتجه الفقه الفرنسي إلى أنها لا تعتبر ناقلا إلا إذا كان لها السيطرة الفعلية على وسيلة النقل بحيث تتولى تحديد خطة سير الرحلة ويكون السائق خاضعا لتعليماتها.

وتطبيقا لذلك حكم بمسؤولية وكالة السياحة كناقل في رحلة إلى جنوب مراكش – بالمغرب، وذلك عن الإصابة التي تعرض لها العملاء في السيارة التي كانت تقلهم، وقد رفضت المحكمة إدعاء الوكالة المدعى عليها بأنها نقلت عملائها بواسطة مركبة وسائق يتبعان شركة مغربية، طالما أن الوكالة المذكورة كان لها كامل الإشراف والرقابة على قائد المركبة[2].

هذا الخلاف في الفقه والقضاء لا نجد له أثر بالنسبة للتشريعات التي تناولت أحكام عقد الوكالة بالعمولة للنقل بنصوص صريحة ومنها القانون التجاري الجزائري والمصري.

---

1 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 34– 35.

Voir aussi: Philippe le Toutrneau et Loïc Cadiet, op cit, P 513, n° 2137

Et aussi: Geneviene Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 403, n° 500 .

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 15.

إذ تنص المادة 69 من القانون التجاري الجزائري على أنه:« زيادة على الالتزامات المترتبة على ناقل الأشخاص والمنصوص عليها في المادة 65، يعد الوكيل ابتداء من تكلفه بالمسافر، مسؤولا عن الأضرار البدنية»[1].

وتنص المادة 65 أنه:« يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين».

فالوكيل بالعمولة يكون مسؤولا عن العملية التي عهد إليه بها من جانب الراكب، ويلتزم بضمان سلامته، ويكون مسؤولا عن الأضرار البدنية ابتداء من وقت تكلفة به، وبذلك فإن كان شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية التي قد تحدث للمسافر، ويضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة الراكب وما يحمله من أمتعة، ويقع باطلا كل اتفاق على غير ذلك[2].

والملاحظ أن المشرع الجزائري بموجب المادة 69 من القانون التجاري قد أقر أنه يقع على الوكيل بالعمولة لنقل ألأشخاص نفس الالتزامات المترتبة على ناقل الأشخاص، وهو ما يحيلنا للمادة 62 وما يليها، والتي ترتب أساسا الالتزام بضمان سلامة الراكب. وفي المقابل نجد أن المشرع المصري قد افتتح في أحكام مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل بإلقاء التزام على الوكيل بالعمولة للنقل بضمان سلامة الراكب[3].

ويسأل الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص عن عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها، ويجوز إعفاءه كليا أو جزئيا في مسؤوليته بشرط أن يبين أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر[4].

كما أنه يقع باطلا كل اشتراط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة للنقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر[5].

---

1 – تقابلها المادة 280 فقرة ب من القانون التجاري المصري الجديد.

2 – أنظر: أحمد محمد محرز، مرجع سابق، ص 244. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 444.

3 – وهو ما تنص عليه المادة 277 من القانون التجاري المصري.

4– وهو ما تنص عليه المادة 70 من القانون التجاري الجزائري، وتقابلها المادة 178 من القانون التجاري المصري.

5 – راجع: المادة 71 من القانون التجاري الجزائري، وتقابلها المادة 279 فقرة 1 من القانون التجاري المصري.

ويعتبر كاشتراط بالإعفاء من المسؤولية الاشتراط الذي يضع على عاتق الراكب التأمين الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل أو الوكيل بالعمولة، وهذا بصفة مباشرة أو غير مباشرة[1].

غير أنه واستثناءا عن الأصل السالف الذكر وبشرط انتفاء الخطأ العمدي أو الجسيم من الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص أو من أحد مستخدميه، وإما من الناقل أو أحد مستخدميه، يجوز للوكيل بالعمولة أن يشترط إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار غير بدنية ومن المسؤولية عن التأخير، ويجب أن يكون شرط تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها مكتوبا ومطابق للقوانين والأنظمة جاري بها العمل، كما يجب أن يبلغ للمسافر وإلا فإنه سيعتبر ملغى وكأنه لم يكن[2].

وأهم ما يميز مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن مسؤولية الوكيل العادي هو أن الوكيل بالعمولة للنقل مسؤول ليس فقط عن أفعاله الشخصية وأفعال تابعيه، وإنما أيضا عن أفعال الناقل الذي اختاره وعهد إليه بالنقل.

ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يدفع مسؤوليته عن أفعال الناقل الذي اختاره بإثبات خطأ هذا الناقل أو أنه أحسن اختياره، فما دام أن الراكب لم يصل سليما وفي الميعاد فإن الوكيل بالعمولة للنقل مسؤول كما لو كان هو الناقل، وإن كان يجوز له أن يعود على الناقل بما دفعه من تعويض للراكب الموكل، أما إذا كان الراكب هو الذي اختار الناقل فلا مسؤولية على الوكيل بالعمولة النقل[3].

كذلك إذا تعاقدات إحدى الشركات السياحية أو مكاتب النقل والسفر باسمها ولكنها لم تظهر صفتها كوكيل، فإنها تعامل كناقل وتلتزم اتجاه الراكب بالالتزام بضمان السلامة باعتبارها ناقلا فعليا[4]،إذ أنها تعد ناقلا آخذا نظرية الأوضاع الظاهرة.

ولكي تكتسب هذه الصفة لا بد أن يكون العميل الذي يتمسك بالظاهر حسن النية، أي أنه يعتقد بحسن نية أن الوكالة السياحية ناقل ويقع عليه عبء إثبات حسن نيته، ويكفي لذلك إثبات

---

1 – راجع: المادة 75 من القانون التجاري الجزائري، وتقابلها المادة 279 فقرة 2 من القانون التجاري المصري.

2 – راجع: المادة 72 من القانون التجاري الجزائري وتقابلها المادة 28 من القانون التجاري المصري.

3 – أنظر: عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 233.

Voir aussi: Affred Jauffret, op cit, P 547, n° 836.

4 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 17. أنظر كذلك عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 445.

المظهر الخارجي المنسوب إلى الوكالة السياحية، و أن يكون هناك مظهر خارجي منسوب إلى الوكالة دفع العميل إلى الاعتقاد بأن الوكالة ناقل.

وبما أن نظرية الأوضاع الظاهرة استثناء تقرر على خلاف القواعد العامة فإنه يتعين الأخذ بها في أضيق نطاق، وعلى ذلك لا يكفي مجرد اعتقاد العميل بأن الوكالة السياحية ناقل وإنما يلزم أيضا أن يكون هذا الاعتقاد قد بني على أساس معقول.

ويعتبر اعتقاد العميل معقولا في النقل البري بغير السكك الحديدية لمجرد وجود اسم الوكالة السياحية على تذكرة النقل، وتطبيقا لذلك قضى بأن وكالة السياحة تعد ناقلا على أساس نظرية الأوضاع الظاهرة لوجود اسمها على تذاكر الرحلة، ومن ثم تكون مسؤولة عن تعويض الأضرار التي أصابت عملائها نتيجو وقوع حادث للسيارة التي كانت تنقلهم من المطار إلى الفندق الذين يقيمون فيه.

أما إذا تم النقل بالسكك الحديدية فإن القضاء الفرنسي يتشدد في تطبيق نظرية الأوضاع الظاهرة، وذلك بسبب أن هذا النوع من النقل البري غالبا ما تقوم به الدولة عن طريق الهيئات التابعة لها، ولا تترك ممارسته للقطاع الخاص، ومن ثم فإن اعتقاد العميل بأن الوكالة السياحية تملك قطارات أو أن لها عليها حق انتفاع يعد اعتقاد غير معقول[1].

3.3.2.1.1. النقل بمقابل مادي غير الظاهر

إن الراكب قد يصعد إلى وسيلة النقل دون أن يدفع مقابل نقدي للناقل، وبالرغم من ذلك فإن هذا لا يعني دائما أن النقل قد جرى مجانا، فكما أوضحنا سابقا إن المقابل في عقد النقل قد يكون مقابلا ماديا مدفوع بالنقد وهذا هو الغالب، كما أنه قد يكون شيئا مقوم بالنقد، أو عبارة عن خدمة يمكن أن تقوم بالنقد أيضا[2].

غير أن هناك حالات يبدو فيها الراكب وكأنه لم يدفع أجرة النقل، ولكن هذه المجانية لا تعدو كونها مظهرا كاذبا يخفي وراءه حقيقة راسخة وهي أن النقل في هذه الحالات ينطوي على مقابل، ولا تدع الظروف شكا في أنه يعوض، فالمقابل المادي موجود ولكنه غير ظاهر[3].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 16– 17.

2 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 298.

3 – أنظر: طلبة وهبة حطاب، مرجع سابق، ص 62.

وقد يتمثل هذا المقابل في مبلغ نقدي يقوم شخص آخر غير المسافر بأدائه للناقل، كما قد يكون المقابل خدمة يؤديها الراكب للناقل أو بمقتضى عقد معاوضة، وسوف نتطرق لهذه الحالات لنبين ما إذا كنا فيها بصدد عقد نقل أم لا، للقول بمدى وجود الالتزام بضمان السلامة.

1.3.3.2.1.1. قيام شخص آخر غير المسافر بدفع الأجرة

كثير ما يحدث أن يقوم الناقل بنقل شخص نظير مقابل نقدي لا يحصل عليه من هذا الأخير، وإنما من شخص آخر يتولى الوفاء به له، ويعتبر هذا النقل نقلا بعوض، لأنه مما لا شك فيه وهذا هو العنصر الجوهري، أن الناقل قد حصل على أجر نقدي كمقابل لعملية نقل المسافر ولا يهم من قام بالوفاء[1].

فقد يكون النقل متبادل بحيث تتفق شركات النقل مع بعضها على السماح لعمال وموظفي الشركتين بالركوب في وسائل النقل العائدة لكل منهما، ومثال ذلك نقل عمال وموظفي السكك الحديدية بواسطة وسيلة نقل تعود لمؤسسة أو شركة أخرى مع شرط التبادل، أي أنه مقابل أن يسمح لعمال وموظفي السكك الحديدية بالركوب في وسيلة النقل الأخرى يسمح لعمال وموظفي هذه الأخيرة بالركوب في عربات السكك الحديدية، وهذا النوع من النقل يعتبر بعوض مالي، ولذلك فهو عقد نقل متبادل وليس نقلا مجانيا[2]، ففي هذه الحالة يعتبر وكأن شخصا آخر قد دفع مقابل النقل عن الراكب[3].

وكذلك الأمر بالنسبة لنقل العسكريين ورجال الشرطة، فقد يتم النقل بلا أي مقابل أو بنصف أو ربع الأجر[4]، إذ قد يتم نقل جنود الجيش ورجال الشرطة خصوصا في السكك الحديدية بناءً على اتفاقات خاصة بحيث لا يدفعون أجرة النقل، غير أن الدولة هي التي تدفعها عنهم في صور مزايا مقابلة تهيئها للسكك الحديدية[5].

---

1 – أنظر: طلبة وهبة حطاب، المرجع السابق نفسه، ص 62.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 42.

3 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 299.

4 – أنظر: طلبة وهبة حطاب، المرجع السابق، ص 62.

5 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 42.

ففي مثل هذه الحالات يقع على الناقل التزام بالقيام بالنقل إعمالا لعقد الالتزام بينه وبين والإدارة، وبعبارة أخرى يعد الامتياز المقرر للعسكريين ورجال الشرطة جزءا من الحق المقرر للسلطة العامة في مواجهة الناقل، ولا تكون المجانية فيه إلا ظاهريا فقط[1].

ففي الجزائر يرخص للمجاهدين والمعوقين وأعوان وموظفي السكك الحديدية بالنقل في القطارات مجانا أو بتسديد نسب معينة من ثمن التذكرة بموجب بطاقات بحوزتهم.

ولقد حسم القضاء الفرنسي هذه المسألة على أساس أن مجرد الترخيص ومنح بطاقة النقل المجاني تعتبر كسند للنقل العادي، بحيث تخول لأصحابها الاستفادة بأحكام المسؤولية العقدية، وبالتالي الالتزام بضمان السلامة[2].

ولتبرير وجود عقد النقل يرى بعض الفقه أنه يوجد في مثل هذه الحالات عقد نقل أشخاص يتم إبرامه دون تدخل المسافر، إذ يبرم العقد بين الناقل والغير الذي له مصلحة في نقل المسافر.

وقال البعض بأنه يمكن تفسير هذا العقد بفكرة الاشتراط لمصلحة الغير فالدولة هي المشترط والناقل هو المتعهد، والمسافر هو المستفيد[3].

2.3.3.2.1.1. النقل مقابل خدمة يؤديها الراكب

قد يتم النقل بمقابل خدمة يؤديها الراكب للناقل، ويكون ذلك عند قيام شخص بنقل زوجة صديق له في مقابل أن يقوم الصديق بنقل شيء مملوك للأول، وكذلك في الأحوال التي يحصل فيها الناقل على الخدمة مستقبلا، كما في حالة قيام صاحب مصنع بنقل صحفي في إحدى سياراته مقابل قيام الصحفي بالدعاية لمنتجاته، ففي هذه الحالات يكون ثمة عقد نقل، وتترتب على الناقل المسؤولية العقدية عند حصول ضرر للراكب[4].

كذلك الأمر عند نقل الصحفيين مجانا في مقابل الخدمات التي يؤديها هؤلاء لشركات النقل ونشر أخبارها وإعلاناتها، ويعتبر في هذه الحالات أن الناقل يهدف إلى غرض تجاري، ويكون وصول الناقل إلى هدفه هذا هو المقابل الذي يتقاضاه من النقل[5].

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 17.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص .40

1 . أنظر: طلبة وهبة حطاب، المرجع السابق، ص 63,

4 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 41.

5 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 299.

كما أن النقل قد يكون عنصرا في عقد معاوضة فهو لا يمثل المحل الرئيسي له ولكنه يعد عملية ثانوية متفرعة عنه[1]، بأن تكون عملية النقل هنا جزء من عملية كبيرة بمقابل، وهو ما عبر عنه الفقيه جوسران بقوله أن:«النقل هنا جزء من عقد معاوضة آخر»، وهي تتعلق بهذا العقد وتتبعه فتأخذ صفته وتعتبر نقلا بمقابل، والمقابل هنا يدخل في تقدير المقابل في العقد الآخر.

وقد اعتبرت محكمة وارسو الدولية والخاصة بالنقل الجوي أن كل ما يلزم لتنفيذ العقد من نقل بري أو نهري يعتبر جزءا من عملية النقل يقابل ويتبع عقد النقل الجوي، وتتحدد المسؤولية على هذا الأساس[2].

وهذا العقد الذي يتفرع عنه نقل الأشخاص قد يكون عقد نقل أشياء أو عقد عمل أو عقد فندق.

1- نقل أشخاص تابع لعقد نقل أشياء بعوض

فقد نكون بصدد عقد نقل أشياء بمقابل متفق عليه في هذا العقد، ومع ذلك قد يصاحبه نقل أشخاص والذين يكونون العمال المصاحبون لنقل الأشياء، وبما أن نقل الأشخاص هنا مرتبط مع نقل الأشياء بموجب عقد يتضمن مقابلا نقديا، فإنه يكون نقلا بعوض، وتنسحب عليه طبيعة العقد الذي يتفرع عنه.

وفي هذا المجال قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 20 ماي 1954 بأن نقل العمال المصاحب لنقل أشياء هو نقل بعوض، وقررت مسؤولية الناقل على أساس الالتزام بضمان السلامة، وقالت أن نقل الأشخاص كان متفرعا عن نقل الأشياء، وأنه يعتبر بالنسبة للظروف التي تمت فيها العملية شرطا لنقل الأشياء، واستخلصت المحكمة من ذلك أن نقل الأشخاص يعتبر جزءا من العقد المبرم بين الناقل والمقاول الذي يستخدم هؤلاء العمال، ورتبت على ذلك نتيجة مؤداها أن نقل هؤلاء العمال قد تم بعوض وليس مجاملة[3].

كما أننا قد نكون بصدد عقد التعزيل، وهنا يتم نقل متاع المنزل والشخص معا، والراكب هنا لا يدفع أجرا لنقل المتاع فقط ولكنه أجراء لانتقاله الشخصي، ونقل الأشياء هنا يعتبر تابعا للانتقال الشخصي ويأخذ حكمه فيعتبر نقلا بمقابل، أي أن عقد النقل يشمل الشخص والشيء معا[4].

---

1 – أنظر: طلبة وهبة حطاب، المرجع السابق، ص 64.

2 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 300، 301.

3 – أنظر: طلبة وهبة حطاب، المرجع السابق، ص 65.

4 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 301.

2- النقل كأجر إضافي في عقد العمل

هناك حالات معينة يرتبط فيها النقل بعقد عمل، بحيث يتضمن عملية النقل كعنصر ثانوي، ويتمثل المقابل الخاص بها في الخدمات التي يؤديها العامل[1].

ومن تلك الحالات قيام رب العمل بنقل عماله من محل إقامتهم أو من مركز تجمعهم إلى مكان العمل وبالعكس، وكذلك قيام الناقل بنقل عماله وموظفيه الذين يستخدمهم في تنفيذ النقل وكذا نقل أفراد أسر هؤلاء العمال والموظفين.

ففي هذه الحالات يكون النقل بمثابة إمتياز يقرره الناقل لمستخدميه، ورب العمل لعماله، تتم مراعاته بين الطرفين عند التعاقد، لذلك يمكن النظر إليها كجزء من أجور ومرتبات العمال والموظفين، فالنقل هنا يعتبر جزءا لا يتجزء من الأجر، مما يمكن معه القول بأن النقل في هذه الحالات يكون نقلا بمقابل[2].

ولقد ذهب الفقه في فرنسا إلى القول بأن عقد النقل هنا يعتبر نقلا بعوض، يتمثل مقابله فيما يؤديه العامل من خدمات للناقل الذي تربطه به علاقة العمل.

كما أكدت محكمة النقض الفرنسية ذلك بموجب حكمها الصادر في 7 جوان 1910، إذ قضت بأنه إذا تضمنت لائحة شركة الترام نصا يخول كل موظف بها الحق في الركوب على خطوطها بالمجان، ذهابا وإيابا من موطنه إلى مقر العمل، فإن ذلك يعتبر أجرا إضافيا ولا ينفصل في طبيعته عن عقد العمل.

كما قضت في حكمها الصادر في 11 مارس 1925 بأن الحادث الذي يقع أثناء نقل العاملين، إنما يعتبر من حوادث العمل، مادام عقد العمل تضمن بندا بخصوص نقل العمال بالمجان، وأن الفترة التي يستغرقها هذا النقل يعتبر امتدادا لعقد العمل[3].

3- النقل المتفرع عن عقد الفندق

قد يحدث أحيانا أن يقوم صاحب فندق بنقل النزلاء من وإلى الفندق، ففي هذه الحالة تعتبر أجرة النقل مدفوعة بالرغم من أن الناقل لم يستولي في الظاهر أجرة من الشخص المنقول، إلا أنه

---

1 – أنظر: طلبة وهبة حطاب، المرجع السابق، ص 66.

2 – أنظرك عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 295. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 17.

3 – أنظر: طلبة وهبة حطاب، المرجع السابق، ص 66-67.

في الحقيقة فإن صاحب الفندق لم يفعل ذلك مجانا، لأن أجرة النقل محسوبة ضمن الأجرة الإجمالية المدفوعة له عن الإقامة في الفندق، ولا شك في توافر عقد النقل هنا وقيام المسؤولية العقدية عند تعرض الراكب للضرر[1].

ولقد ذهب الفقه في فرنسا إلى القول بأنه يعتبر نقلا بعوض تنسحب عليه صفة العوض في عقد الفندق على أساس أنه يتفرع عن عقد الفندق الذي يشترط فيه أجر يشمل في جزء منه أجرة النقل.

كما أن أحكام القضاء الفرنسي جاءت على نحو يؤكد أن هذا النقل ليس نقل مجاملة، ونذكر من ذلك ما قضي به من أن صاحب الفندق الذي رفض توصيل نزيله حتى المحطة، لا شك أنه يتحمل المخاطر المتمثلة في عزوف هذا الأخير عن نزوله بفندقه في العام التالي، ومن ثم فإن موقفه الودي في حالة قبوله ذلك، يكون له طابع الدعاية الواضح، ويكون قد حصل بذلك على فائدة من النقل الذي لا يمكن أن يقال أنه تم مجاملة[2].

3.3.3.2.1.1. الناقل الفضولي

قد يتم النقل بإرادة الناقل ودون علم الراكب، ويكون ذلك في حالة ما إذا كان الشخص المنقول مريضا فاقدا الحراك، فيتولى الناقل نقله إلى أقرب مستشفى لإسعافه أو لتوصيله إلى أقرب قسم للشرطة، وهذا النوع من النقل أطلق عليه بعض الكتاب صفة النقل الفضولي.

ومنهم من يرى أنه يمكن استنباط نية التعاقد من الظروف الموضوعية للحادث ولا يعتبر ذلك نقلا مجانيا، وليس بناقل فضولي من يقوم بذلك، بل يمكن أن يعتبر عقدا[3].

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 43.

2 – أنظر: طلبة وهبة حطاب، المرجع السابق، ص 70، 71.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 67.

الفصل الثاني

مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري ونطاقه

2.1. مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري ونطاقه

لا يكفي التسليم بقيام التزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص برا يترتب على عاتق الناقل عند إخلاله به مسؤولية عقدية، وإنما يجب تحديد طبيعته، وهو ما يتوقف على تحديد طبيعة مضمون الالتزام بضمان السلامة.

ومضمون الالتزام بضمان السلامة الذي يشمل الناقل هو ببساطة، توصيل الراكب سالما معافى إلى جهته المقصودة، غير أن هذا التحديد يتسم بالغموض والقصور في مجال تحديد المضمون القانوني الدقيق وقوة هذا الالتزام، ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لم يتقرر في حد ذاته، وإنما تقرر بصدد مسؤولية الناقل ومدى ضمانه لما يلحق الراكب من إصابات.

ومما لاشك فيه أن لتحديد النطاق الذي يتحقق فيه التزام الناقل بضمان سلامة الركاب أهمية بالغة، فإذا أصيب المسافر أثناء هذه الفترة أمكنه الاستفادة من هذا الالتزام، و لذلك فإنه لتحديد مضمون الالتزام بضمان السلامة و كذلك نطاقه سنقسم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين :

المبحث الأول : مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المبحث الثاني : نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.2.1. مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

يبدو من استقراء العقود التي قد يوجد فيها لالتزام بضمان السلامة تأرجحه بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، وهذا خاصة بالنظر إلى مصدر الالتزام بضمان السلامة بعد أن أصبح القانون مصدر له.

و بالنظر إلى الفروق الجوهرية بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، وكذا مشكلة وحدة المسؤولية أو ازدواجها، ومشكلة جواز أو عدم جواز الجمع بين المسؤوليتين، و أيضا مشكلة تحديد طبيعة مضمون الالتزام بضمان السلامة من حيث كونه التزام بتحقيق نتيجة أو التزام ببذل عناية.

فإننا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين كالتالي :

المطلب الأول: مصدر الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المطلب الثاني: طبيعة مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.1.2.1. مصدر الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

لقد أثار موضوع الالتزام بضمان السلامة خلافا بين الفقهاء، وبين المحاكم المنتمية إلى الأنظمة القانونية المختلفة، لأن الإخلال بهذا الالتزام ينطوي على فعل غير مشروع يتمثل في إصابة الإنسان في شخصه.

لذلك ذهب البعض إلى القول بأن القانون هو مصدر هذا الالتزام، ومن ثم فإن مسؤولية الناقل الناشئة عن الإخلال به هي مسؤولية تقصيرية، بينما إتجه البعض الآخر إلى أن مصدر هذا الالتزام هو العقد، وأن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى الفروع التالية

الفرع الأول : التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار المسؤولية العقدية.

الفرع الثاني : التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار المسؤولية التقصيرية.

الفرع الثالث: التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار نظام جديد.

1.1.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار المسؤولية العقدية

إن المسؤولية العقدية هي جزاء على الإخلال بالتزام عقدي سابق، وينحصر نطاقها في حدود معينة لا تتجاوزها، وهو ما يفصل بينما وبين المسؤولية التقصيرية، وهذا النطاق يحدد له الفقه شرطين لا بد من تحقيقهما، وهما وجود عقد صحيح بين الدائن والمدين، ووقوع الضرر نتيجة الإخلال بالتزام عقدي، ولقد توسع القضاء في تفسير وفهم الشرط الثاني فأدخل في بعض العقود الالتزام بضمان السلامة، وهو الأمر الذي اتسع معه مجال المسؤولية العقدية على حساب المسؤولية التقصيرية[1].

لذلك هناك من الفقهاء من ذهب إلى القول بوجوب التمييز بين المسؤولية العقدية والتقصيرية لوجود فروق بينهما تبرر هذا التمييز، وهؤلاء هم أنصار إزدواج المسؤولية[2]، ومنهم من قال بوحدة المسؤولية تأسيسا على أن إحداهما لا تختلف عن الأخرى[1].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 284.

Voir aussi: Enri/ Léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 375, n° 384.

2 – يستند أنصار ازدواج المسؤولية إلى الاختلاف في مسائل منها: الأهلية، الإعذار، الإثبات، التضامن، التقادم والإعفاء من المسؤولية. لمزيد من التفصيل أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، الجزء الأول، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الثالثة الجديدة، 2009، ص 847. أنظركذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، مرجع سابق،

وإلى جانب هذين الرأيين هناك رأي وسط يرى بضرورة التمييز بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، ولا تنال من طبيعة ووحدة المسؤولية كنظام مستقل في حد ذاته[2].

ومع ذلك تبقى هناك فروق بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، وكان لهذه الفروق أثرها على المشرع فوضع للمسؤولية العقدية أحكامها والتي تختلف أحيانا عن المسؤولية التقصيرية، ومن ثم وجب تحديد نطاق كل من المسؤوليتين.

فبالنسبة للمسؤولية التقصيرية فإن تحديد نطاقها لا يثير مشاكل كثيرة، لأن كل خطأ يترتب عليه للغير يلتزم مرتكبه بالتعويض، وتكون المسؤولية التقصيرية حيث لا علاقة سابقة بين الدائن والمدين، أما المسؤولية العقدية فإن نطاقها يتحدد بشرطين أساسيين هما أن يوجد عقد صحيح بين الدائن والمدين، وأن ينشأ الضرر بسبب الإخلال بالتزام عقدي.

وبذلك فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية عقدية بوجود عقد نقل صحيح بينه وبين الراكب، وإصابة هذا الأخير أثناء تنفيذ عقد النقل، أي أن الناقل البري للأشخاص يسأل عقديا عن إخلاله

=ص 7 ومايليها. وكذلك: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، موفم للنشر، الجزائر، الطبعة الثانية، 2010، ص 21 وما يليها, وأيضا: بن شويخ الرشيد، دروس في النظرية العامة للالتزام، دار الخلدونية، 2011، ص 159 ومايليها. وكذلك: علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية 1990، ص 114، ومايليها.

Voir aussi: Jean Carbonnier, Droit civil, 4/ les obligations , presses universitaires de France, 12eme édition 1985, P 493. Et aussi: Pierre Voirin et Gilles Gonbeaux, Droit civil, Tome 1, 31 édition, L. G. D. J, 2007, P 516, n°1107, Et aussi Nouer Eddine Terki, Les obligations, (Responabilité civile et regime), OPU, 1982, P 26 N° 24.

1 – يرى أنصار وحدة المسؤولية التقصيرية أن المسؤولية المدنية نوع واحد، فالمسؤولية العقدية مثلها مثل المسؤولية التقصيرية هي جزاء الإخلال بالالتزام سابق، وأنهما تتحدان في السبب والنتيجة. لمزيد من التفصيل في هذه النقاط أنظر، عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد الثاني، المرجع السابق، ص848 ومايليها، أنظر كذلك، علي فيلالي، الالتزامات، الفصل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 22. وكذلك: عبد الحكيم فودة، مرجع سابق، ص9. وأيضا: بن شويخ الرشيد، المرجع السابق، ص 160. وكذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 2، ديوان المطبوعات الجامعية، 2001، ص 15، وكذلك: حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 1، دار وائل للنشر، الأردن، الطبعة الأولى، 2006، ص 83.

Voir aussi: François Terré/ Philippe Simler / Yves Lequette, op cit, P 844, n° 869.

2 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفصل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 23. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، المرجع السابق، ص 28 ومايليها.

Voir aussi: Jean Carbonnier, op cit, P 496

بأي التزام من الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، فإذا لم يكن هناك عقد نقل صحيح بين الطرفين تكون مسؤولية الناقل تقصيرية.

1.1.1.1.2.1. اتساع مجال المسؤولية العقدية للناقل البري

لقد استخلص القضاء في فرنسا الالتزام بضمان السلامة من طبيعة بعض العقود، فأوجب على أمين النقل أن ينفذ التزامه بإيصال المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، وأوجب أيضا على صاحب الفندق ضمان سلامة النزيل، ومن ثم فإن هذا الالتزام يدخل في نطاق هذه العقود، والمسؤولية العقدية هي الجزاء على مخالفته[1].

ولقد ترتب على إدخال الالتزام بضمان السلامة في العقود توسيع نطاق المسؤولية العقدية، فهذا الالتزام الذي يعد في حقيقته واجبا عاما أعطى للمسؤولية التعاقدية مجالا جديدا هو تعويض الأضرار الجسدية الناجمة عن تنفيذ العقد على الأساس التعاقدي.

ومن هنا يبدو مدى التقارب بين المسؤولية التعاقدية الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة والمسؤولية التقصيرية، التي تجازي في الواقع من خلال المادتين 1382 و1383 من القانون المدني الفرنسي[2]، الإخلال بقاعدة سلوك تتضمن واجب الحذر، الذي ليس سوى التزام آخر بضمان السلامة غير عقدي.

والواقع أن الإقرار القضائي للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل في سنوات 1911 و1913 كان له الأثر الكبير في ظهور فكرة أن المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية تشتركان في ذات الوظيفة، ولهما ذات الطبيعة، وبذلك وجد الاتفاق بين المسؤوليتين الذي أتخذ منه بعض الفقه تبريرا كافيا للقول بأن هناك بالفعل مسؤولية واحدة، لكن مع اختلافات فنية يمكن استخدامها من أجل حماية أفضل المضرورين[3].

ويترتب على تأكيد المسؤولية العقدية للناقل بموجب القرارين الصادرين في 1911/11/23 و27/ 01/ 1913 الآثار التالية:

1- أنظر: محمد علي عمران، مرجع السابق، ص 158 وما بعدها.

Voir aussi: Jean Carbonnier, op cit, P 496

2 – المقابلتان للمادة 124 من القانون المدني الجزائري و المادة 183 من القانون المدني المصري.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 284- 285.

1- يجب بداهة لقيام المسؤولية العقدية للناقل وجود عقد نقل صحيح بين المضرور والمسؤول، وأن يكون الضرر ناشئا عن الإخلال بهذا العقد.

2- في المسؤولية العقدية يقع على المدين عبء إثبات أنه قام بتنفيذ التزامه العقدي، بعد أن يثبت الدائن وجود العقد الذي لم يتم تنفيذه ونتج عنه ضررا كان نتيجة لعدم تنفيذ هذا الالتزام، وعلى الدائن إثبات السبب الأجنبي، فبالنسبة لحوادث النقل البري فإن كثيرا من الحوادث أسبابها مجهولة مما يصعب على المضرور إثبات خطأ الناقل.

3- إن التعويض في المسؤولية العقدية للناقل يكون عن الضرر المباشر المتوقع فقط.

4- إن دعوى التعويض في المسؤولية العقدية للناقل مخولة فقط للمضرور أو ورثته.

5- إذا كان الضرر عن تنفيذ متأخر للالتزام لابد من توجيه الإعذارللمدين في المسؤولية العقدية[1].

وبذلك فإن مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص ليست مجرد تطبيق للمبادئ العامة في المسؤولية العقدية، بل أنها تختص بأحكام مميزة لكونها ناشئة عن عقد ذي طبيعة خاصة هو عقد النقل، فالناقل في هذا العقد لا يلتزم فقط بنقل المسافر، بل أيضا بالحفاظ على سلامته أثناء تنفيذ عملية النقل بما يضمن نقله إلى جهة الوصول سليما معافى.

فالالتزام بضمان السلامة هو التزام وثيق الصلة بالمسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل[2]، وهوما تؤكده المادة 62 من القانون التجاري الجزائري والتي تقضي بأنه يجب على الناقل أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد.

كما تنص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري 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 قاهرة أو خطأ المسافر.

فهذه المواد جعلت منه التزام قانوني إلى جانب كونه التزام تعاقدي، كما أن تطبيق قواعد المسؤولية العقدية يستبعد المسؤولية التقصيرية، وبذلك تفقد المسؤولية التقصيرية مجالا أصيلا لها ألا وهو تعويض الأضرار الجسدية[3].

---

1 - أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 87.

2 - أنظر: يحي أحمد البنا، مرجع سابق، ص 71.

3 - أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 284.

ويترتب على الالتزام التعاقدي بضمان السلامة للناقل مقارنة مع تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية أنه من ناحية يحقق حماية فعالة للمضرورين والتي كانت الدافع الرئيسي لنشأته، ومن ناحية أخرى أنه يسمح بإقامة قدر معقول من التوازن في العلاقة بين طرفي العقد.

فبالنسبة لحماية المضرورين نجد أن فعالية الالتزام بضمان السلامة في حماية المضرورين قد ظهرت وبدون شك في نقل الأشخاص لأنه سمح بتبرير مسؤولية الناقل دون أن يكون المضرور مكلفا بتقديم إثبات آخر غير إثبات الحادث والضرر الذي سببه له.

فهي إذن وضعية أكثر فائدة من تلك التي كان يحظى بها المضرور غير المتعاقد من حادث تسبب الشيء في وقوعه، لأن المدعي (المضرور) لم يكن له آنذاك الاحتماء بالمسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء بالصورة التي وصلت إليها الآن.

وهذه الميزة التي ينطوي عليها الالتزام بضمان السلامة تتحقق لكل مضرور يجوز له التمسك بهذا الالتزام، إذ أنه في الفروض التي يتم الأخذ فيها بهذا التكييف – بشكل خاص في عقد النقل وفي بعض العقود الأخرى– فإن المضرور يستفيد من حماية كافية على الأقل أثناء تنفيذ الأداء الجوهري للعقد[1].

أما بالنسبة لإقامة التوازن بين طرفي العقد فإن الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة يقدم ميزة أخرى تتمثل في إضفاء بعض مرونة في مضمون الالتزام،مما يسمح ببيان نظام المسؤولية بالنظر إلى طبيعة العقد والمصالح المحمية، وهو ما يؤدي في النهاية إلى تحقيق قدر معقول من التوازن بين طرفي العقد[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن قواعد المسؤولية العقدية لا يعمل بها إلا إذا كان النقل مقابل أجرة، أما النقل المجاني أو الذي فيه فائدة للناقل ولم تقدم عنه أية أجرة، فالمسؤولية التقصيرية هي التي يعمل بها ذلك أن الالتزام التعاقدي بضمان سلامة الراكب والذي يتحمله الناقل يجد مصدره في عقد النقل الذي يربط بينهما.

لذلك جعل القضاء من عقد النقل معيارا للالتزام بضمان السلامة التعاقدي، فإذا تخلف عقد النقل لا يقوم هذا الالتزام، ولما كان الأجر عنصرا أساسيا في عقد النقل وفقا للسائد فقها وقضاء، فقد اشترط الفقهاء لاستفادة الراكب من الالتزام التعاقدي أن يتم النقل بمقابل أما إذا كان

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 290.

2 – المرجع نفسه، ص 292.

النقل مجانيا فلا تطبيق قواعد المسؤولية العقدية، ولا يوجد الالتزام التعاقدي بالسلامة، وهذا ما استقر عليه القضاء بعد أن كان يقبل بوجود هذا الالتزام في وقت سابق[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن التزام الناقل بسلامة الركاب في القانون الأمريكي يتميز بنظام خاص، فهو التزام قانوني يرتبه القانون مباشرة، وليس التزام عقدي يترتب على عقد النقل، لذلك فإن مسؤولية الناقل تكون دائما مسؤولية تقصيرية وليست عقدية، وفي تحديد مدى ومضمون هذه المسؤولية، يميز القانون الأمريكي بين نوعين من النقل وفقا لصفة القائم به.

فالناقل العام وهو الذي لا يقوم بالتمييز بين الركاب بل يلتزم دائما بنقل كل من يطلب ذلك، تكون مسؤوليته أكثر شدة لأنه يلتزم ببذل أقصى درجة من العناية للمحافظة على سلامة الركاب، لذلك فهو يسأل عن أتفه الأخطاء.

أما الناقل الخاص، وهو الذي يقوم بعمليات النقل بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون أن يجبر على ذلك مقدما، فلا يلتزم إلا ببذل العناية العادية المعقولة، لذلك فلا يسأل إلا بثبوت خطئه[2].

ومن خلال ما تقدم فإنه بالرجوع للمواد 62 و63 من القانون التجاري نجد أن المشرع الجزائري بنصه على الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري قد جعل منه التزام قانوني ينشأ عن مركز تعاقدي، إذ لا يفرضه القانون إلا إذا وجد عقد يربط بين الناقل والراكب، ومن هنا تجئ الطبيعة التعاقدية للالتزام بضمان السلامة.

ذلك أن المشرع الجزائري قد نص صراحة في القانون التجاري عند تنظيمه لعقد النقل البري للأشخاص على العقد والالتزامات التعاقدية وهو ما يؤكد على أن طبيعة المسؤولية المدنية التي تقوم على عاتق الناقل هي المسؤولية العقدية أخذا بذلك بآخر تطور وصل إليه القضاء والفقه في فرنسا ومصر.

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 54. أنظر كذلك: زرقط سفيان، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، بن عكنون، 2010/2009، ص 55 ومايليها.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 270، هامش 14، ولمزيد من التفاصيل أكثر أنظر: ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 136 وما يليها. وأنظر كذلك: يحي أحمد البنا، مرجع سابق، ص 71.

2.1.1.1.2.1. مدى جواز الجمع بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية للناقل البري والخيرة بينهما

بما أن الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص هو التزام تعاقدي وقانوني في آن واحد، فإنه يثير في حالة الإخلال به من جانب المدين مسألة التزاحم بين المسؤوليتين التعاقدية والتقصيرية، فهل يجوز في نطاق مسؤولية الناقل أن يجمع بين المسؤوليتين؟ وإذا كان لا يجوز له الجمع فهل يستطيع الخيرة بينهما.

فالمسافر بالقطار قد يتعرض لحادث، وفي هذه الحالة الناقل لم يتقم بتنفيذ عقده، كما أننا بصدد فعل الشيء الذي يعتبر الناقل حارسا له، ففي مثل هذه الحالة هل يكمن للضحية أن تختار بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية؟ وهذا ما يطرح مشكل وحدة المسؤولية[1].

ذلك أنه قد يتوافر في العمل الواحد شروط المسؤوليتين العقدية والتقصيرية فهل تحجب الأولى الثانية أي أن الدائن لا خيار له ولا يستطيع إلا أن يباشر دعوى المسؤولية التعاقدية، أم يجوز للدائن إذا وجد أن دعوى المسؤولية التقصيرية تحقق له فوائد أكثر أن يلجأ إليها، فيكون له تبعا لذلك الخيار بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية.

ومما لاشك فيه أن الدائن لا يجوز له الجمع بين المسؤوليتين إذا ما تحقق في العمل الواحد شروطهما، وذلك تطبيقا لقاعدة هامة مقتضاها أن الضرر لا يجبر إلا مرة واحدة[2].

ويقصد بالجمع بين المسؤوليتين أن المضرور يجوز له أن يجمع بين المسؤوليتين في دعوى واحدة، كأن تكون إحدى المسؤوليتين سند أصلي، والأخرى سند احتياطي أو تبعي، أو أن المضرور يرفع الدعوى على أساس المسؤولية العقدية، وفي حالة ما إذا كان قد خسر دعواه أو حكم له بتعويض الضرر المتوقع، يستطيع رفع دعوى تعويض أخرى على ذات المسؤول للمطالبة بالتعويض عن الأضرار غير المتوقعة تؤسس على قواعد المسؤولية التقصيرية[3].

---

1 - Pierre Voirin et Gilles Goubeaux, op cit, P 517 N° 1106.

2 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع السابق، ص 169. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشروابي، مرجع سابق، ص 15.

Voir aussi: Enri/ Léon/ Jean Mazeaud et Frençois Chabas, op cit, P 387, n° 404.

3 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، الحماية القانونية للمضرور من حوادث المركبات الآلية (وفقا لأحكام قانونا التأمين الإجباري المصري . الفرنسي . الكويتي)،رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 2007، ص 90.

Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiac, op cit, P 104, n° 342.

ولقد استقر الاتجاه الراجح في الفقه على عدم جواز الجمع بأي حال من الأحوال سواء كان ذلك بمعنى الجمع بين تعويضين، أي الحصول على تعويض استنادا إلى المسؤوليتين، أو بمعنى الحصول على تعويض وفقا لما هو أصلح للدائن وفقا لقواعد كل من المسؤوليتين، أو بمعنى اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بعد سبق رفض المطالبة بالتعويض على أساس قواعد المسؤولية العقدية.

ولذلك استقر الفقه على أن المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي [1] الخاصة بحراسة الأشياء ليس لها دور تلعبه في النطاق العقدي احتراما لقاعدة عدم جواز الجمع بين المسؤوليتين[2].

وعلى الرغم من استقرار مبدأ عدم جواز الجمع بين المسؤوليتين سواء في الفقه أو في القضاء، إلا أن بعض أحكام محكمة النقض الفرنسية قد تضاربت في خصوص حالات متماثلة، فتارة تطبق قواعد المسؤولية التقصيرية في النطاق العقدي مهدرة مبدأ عدم جواز الجمع بين المسؤوليتين وتارة أخرى تستبعدها احتراما لهذا المبدأ[3].

أما فيما يخص جواز الخيرة بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، فنجد أنه قد تتوافر في فعل واحد شروط المسؤوليتين معا، كأن يترتب على الإخلال بالالتزام العقدي إصابة المتعاقد الآخر، كإخلال المتعاقد الذي يستعمل شيئا في تنفيذ التزامه العقدي مما يؤدي إلى إصابة المتعاقد الآخر، وهو ما يحدث عادة في عقد النقل عند إخلال الناقل بالتزامه العقدي والذي يترتب عليه إصابة المسافر.

ففي مثل هذه الحالة قد تكون هناك مصلحة للدائن المتعاقد في أن يختار اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية رغم توافر الرابطة التعاقدية بينه وبين المدين، وهو ما قد يتحقق إذا كان هناك اتفاق بينهما على إعفاء هذا الأخير من المسؤولية، وهو اتفاق صحيح في نطاق المسؤولية العقدية، وبالتالي فإنه يقف عاجزا أمام هذا الاتفاق، فلا يستطيع الرجوع بطريق المسؤولية العقدية.

---

1 – المقابلة للمادة 138 من القانون المدني الجزائري والمادة 178 من القانون المدني المصري.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 286. أنظر كذلك: أشرف جابر سيد، المسؤولية عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، مجلة حقوق حلوان، جامعة حلوان، العدد 5 و6، جانفي، جوان 2001، ص 242.

Voir aussi: Pierre voirin et Gilles Goubeaux, Op cit, P 518, n° 1106.

3 - Jean Carbonnier, op cit, P 496, 497 . Voir aussi; François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, p 852, n° 856.

وهنا تظهر مصلحته جلية فيما لو أجيز له اللجوء إلى أحكام المسؤولية التقصيرية التي لا تجيز الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية، ومن ثم يستطيع رفع دعوى التعويض على أساس هذه المسؤولية، دون أن يتعرض لدفع المدين بوجود إعفاء اتفاقي من المسؤولية[1].

لذلك قد يجد الراكب نفسه في بعض الحالات من الأفضل له ترك قواعد المسؤولية التعاقدية للناقل عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة المترتبة على مخالفته للالتزام بضمان السلامة، واختيار قواعد المسؤولية التقصيرية، التي يحصل وفقا لها على تعويض كل الأضرار اللاحقة به، ولا تصح فيها شروط الإعفاء من المسؤولية.

فهل يستطيع الراكب المضرور من حادث نقل، والذي يتمتع بالتزام تعاقدي بضمان السلامة في مواجهة الناقل، أن يترك قواعد المسؤولية التعاقدية ليختار قواعد المسؤولية التقصيرية، خاصة وأن قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء تقدم له أيضا نفس مزايا المسؤولية التعاقدية – تقريبا – والخاصة بتسهيل عبء الإثبات عليه، وتشديد سبل الإعفاء أمام الناقل[2].

ويقصد بالخيرة مدى أحقية المصاب من حادث من جراء إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة من الخيرة بين الرجوع وفقا لأحكام المسؤولية العقدية على أساس أن الضرر الذي يعاني منه ناتج عن الإخلال بالتزام تعاقدي، أو الرجوع وفقا لأحكام المسؤولية التقصيرية باعتبار أن خطأ قائد المركبة يعد إخلالا بالواجب العام المفروض على الكافة، والذي يقضي بعدم الإضرار بالغير، متى كان قد أسس دعواه على قواعد المسؤولية التعاقدية ولكنه خسر الدعوى[3].

وفي هذا الصدد ذهب جانب من الفقه والقضاء في فرنسا إلى القول بجواز الخيرة بين المسؤوليتين، في حين ذهب جانب آخر إلى القول بعدم جواز ذلك، واتخذ جانب ثالث موقف وسط بين الاتجاهين.

فبالنسبة للاتجاه الأول القائل بجواز الخيرة بين المسؤوليتين يذهب أنصاره إلى أن القول بأن المسؤولية العقدية لا تحجب المسؤولية التقصيرية، إذ إن جاز للعقد أن يحدد شروط مسؤولية

---

1 – أنظر: أشرف جابر سيد، المرجع السابق، ص 244– 245.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 273. أنظر كذلك: سمير عبد السميع سليمان الأودن، المسؤولية عن حوادث وسائل النقل السريع، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2008، ص 202.

3 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، مرجع سابق، ص 87.

كل متعاقد تجاه الآخر فإن ذلك لا يجب أن يترتب عليه استبعاد تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية[1].

ويستند أصحاب هذا الاتجاه إلى أن قواعد المسؤولية التقصيرية تتعلق بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على استبعادها، فهي الأصل وما المسؤولية العقدية إلا استثناء من هذا الأصل.

كما يرون أن قواعد المسؤولية التقصيرية موجودة قبل العقد، فإذا تعاقد شخصين فإنهما يضيفان جديدا إلى هذه القواعد ولا يستطيعان إلغاءها[2].

فالمسؤولية التقصيرية مناطها الإخلال بواجب قانوني، مقتضاه عدم الإضرار بالغير، وأن القانون أسبق في الوجود من العقد، وذلك يقتضي خضوع المتعاقدين لأحكام المسؤولية التقصيرية، فالعقد ينشئ التزامات جديدة تقع على عاتق المتعاقدين بجانب الالتزام القانوني الذي يقضي بعدم الإضرار بالغير، ومعنى ذلك أن المسؤولية التقصيرية تكون موجودة إلى جانب المسؤولية العقدية، وللمضرور الحق في الخيرة بينهما بشأن تأسيس دعواه في ضوء ما تقتضيه مصلحته الشخصية.

كما أن الأحكام القانونية التي وردت في النصوص القانونية تعتبر أحكام عامة، وليس فيها ما يمنع من تطبيقها على المتعاقدين، فالمسؤولية التقصيرية تقوم عندما يخل أحد الأشخاص بواجب قانوني عام مقتضاه عدم إصابة الغير بأضرار، ومعنى هذا أن قواعد المسؤولية التقصيرية تعتبر الشريعة العامة في المسؤولية المدنية، ولا يوجد في القانون ما يستجوب حصر مجال تطبيق هذه القواعد خارج المجال التعاقدي.

ضف إلى ذلك أنه لا يجوز الاتفاق على عدم إعمال قواعد المسؤولية التقصيرية في نطاق العلاقة التعاقدية متى توافرت أركانها، لأن العقد لا يقتصر على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يشمل أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام[3].

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 170. أنظر: أشرف جابر سيد، المرجع السابق، ص 254. وكذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 1، الضرر، مرجع سابق، ص 175. وأيضا: عبد الرزاق أحمد السنهوري، مصادر الالتزام، المجلد 2، مرجع سابق، ص 858.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 287. و لمزيد من التفاصيل أنظر: علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص 124 ومايليها، وكذلك: محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء 2، دار الهدى، الطبعة 1، 1991/ 1992، ص 17– 18.

3 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 88 – 89. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 19.

كما يستند أنصار هذا الاتجاه إلى حجة مفادها أن من يبرم عقدا لا يتنازل بذلك عن حقه في التمسك بأحكام المسؤولية التقصيرية، خاصة عندما توفر له المسؤولية التقصيرية حماية أكبر.

ولقد قضت بعض المحاكم في فرنسا بجواز الخيرة بين المسؤوليتين، وكان ذلك في كثير من الحالات دون الخوض في التفرقة بين كل من المسؤولية العقدية والتقصيرية، وأحيانا أخرى كان اللجوء للمسؤولية التقصيرية أكثر فائدة للدائن فقضى بجواز الخيرة، وبالتالي أمكن للدائن مع وجود عقد صحيح اللجوء إلى أحكام المسؤولية التقصيرية[1].

أما بالنسبة للاتجاه الثاني القائل بعدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين فيرى أنصاره أن المسؤولية العقدية تستبعد المسؤولية التقصيرية[2]، ويؤسسون رأيهم على أن العقد شريعة المتعاقدين، فمتى أبرم المتعاقدان عقدا صار بمثابة قانون خاص بينهما يعبر عما اتجهت إليه إرادتهما من شروط اتفاقية أو نصوص مكملة لاتفاقهما، ولذلك فإن القول بجواز الخيرة بين المسؤوليتين قد يترتب عليه إهدار لهذه الإرادة وتعطيل القواعد المنظمة للمسؤولية التعاقدية.

كما يستند أصحاب هذا الاتجاه على أن المسؤولية العقدية تقوم بين متعاقدين في حين أن المسؤولية التقصيرية تقوم بين شخصين كل منهما يعد أجنبيا عن الآخر، فكيف يسوغ لشخص أن يجمع وصف المتعاقد ووصف الغير في ذات الوقت، لذلك يجب الوقوف عند حدود المسؤولية التعاقدية[3].

ويضاف إلى ذلك حجة مفادها أن القانون قام بتنظيم الأحكام الخاصة بكل من المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، فما ذلك إلا لأن هناك إطار محدد لكل من المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، والقول بالخيرة بين المسؤوليتين قد يترتب عليه إهدار لكل القواعد القانونية المتعلقة بتنظيم المسؤولية العقدية، خاصة وأن أحكام المسؤولية العقدية تختلف أحيانا عن المسؤولية التقصيرية[4].

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 170.

2 – لمزيد من التفاصيل أنظر: علي علي سليمان النظرية العامة للالتزام، المرجع السابق، ص 126 مايليها، أنظر كذلك حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 1، الضرر، المرجع السابق، ص 181 ومايليها.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 287. أنظر كذلك: أشرف جابر سيد، مرجع سابق، ص 246. وكذلك: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 89.
Voir aussi: Philippe le Tourneau et loïc Cadiéel, op cit, P 106 n° 346.

4 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 174.

أما الاتجاه الثالث والذي يتخذ موقف وسط بين الاتجاهين السابقين، إلا أن أصحابه ينقسمون بدورهم إلى فريقين:

يرى الفريق الأول من هذا الاتجاه الثالث بأن الخيرة بين المسؤوليتين التعاقدية والتقصيرية لا تجوز إلا في حالة كون الإخلال بالالتزام التعاقدي يشكل جريمة، أو ينطوي على غش المدين أو خطئه الجسيم[1].

فإذا كان عدم تنفيذ العقد ناشئا عن جريمة جنائية، فإن ذلك يعني الحق في تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية، ولما كان نفس الفعل يكون مخالفة للالتزام العقدي، فيكون هناك أيضا محل لإعمال قواعد المسؤولية التعاقدية.

ونفس الوضع نجده في الحالة التي يكون فيها عدم تنفيذ العقد ناشئا عن الغش أو الخطأ الجسيم، لتحقق كل من الخطأ التعاقدي والخطأ التقصيري معا.

ولا يعني ذلك أن يسمح للراكب المضرور بالجمع بين المسؤوليتين، وإنما له أن يختار بينهما وفقا لمصلحته، فإذا اختار الراكب قواعد المسؤولية التقصيرية، يمكنه الحصول على تعويض كل الأضرار التي أصابته متوقعة كانت أو غير متوقعة، كما لا يحتج في مواجهته بما قد يكون هناك من شروط ارتبط بها لإعفاء الناقل من مسؤوليته، وإذا اختار قواعد المسؤولية التعاقدية، تمتع بمزاياها وتحمل تبعاتها.

ولقد أخذت محكمة النقض المصرية بالرأي القائل بعدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين التعاقدية والتقصيرية إلا في حالات الغش والخطأ الجسيم، وارتكاب المدين لجريمة جنائية، وهو ما أقرته في حكمها الصادر في 16 أفريل 1968[2].

والذي قضت فيه بأن المشرع إذ خص المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية كلا منهما بأحكام تستقل بها عن الأخرى، وجعل لكل من المسؤوليتين في تقنينه موضعا منفصلا عن الأخرى، فقد أفصح بذلك عن رغبته في إقامة نطاق محدد لأحكام كل من المسؤوليتين، فإذا قامت علاقة تعاقدية محددة بأطرافها ونطاقها وكان الضرر الذي أصاب أحد المتعاقدين قد وقع بسبب

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 288.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 275– 276. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري والحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 23. وكذلك: حسن على الذنون، المبسوط في شرح المسؤولية المدنية، الجزء1، الضرر، مرجع سابق، ص 192.

إخلال الطرف الآخر بتنفيذ العقد، فإنه يتعين الأخذ بأحكام العقد وبما هو مقرر في القانون بشأنه باعتبار أن هذه الأحكام وحدها هي التي تضبط كل علاقة بين الطرفين بسبب العقد سواء عند تنفيذه تنفيذا صحيحا أو عند الإخلال بتنفيذه.

و قضت كذلك في هذا الحكم أنه لا يجوز الأخذ بأحكام المسؤولية التقصيرية التي لا يرتبط المضرور فيها بعلاقة عقدية سابقة، لما يترتب على الأخذ بأحكام المسؤولية التقصيرية في مقام العلاقة التعاقدية من إهدار نصوص العقد المتعلقة بالمسؤولية عند عدم تنفيذه مما يخل بالقوة الملزمة له، وذلك ما لم يثبت ضد أحد الطرفين المتعاقدين أن الفعل الذي ارتكبه وأدى إلى الإضرار بالطرف الآخر يكوِن جريمة أو يعد غشا أو خطأ جسيما مما تتحقق معه المسؤولية التقصيرية تأسيسا على أنه أخل بالتزام قانوني، إذ يمتنع عليه أن يرتكب مثل هذا الفعل في جميع الحالات سواء كان متعاقدا أو غير متعاقدا[1].

كما قضت محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 19 أفريل 1981:«...أنه إذا توافر في العمل الواحد شروط المسؤولية العقدية وشروط المسؤولية التقصيرية فإنه لا يجوز للدائن الجمع بين المسؤوليتين في الرجوع على المدين، كما لا يجوز أن يطالب بتعويضين تعويض عن المسؤولية العقدية وآخر عن المسؤولية التقصيرية إذ أن الضرر الواحد لا يجوز تعويضه مرتين، وحيث أن المستأنفين بالتعويض قد أصروا بالجلسة الأخيرة على أن أساس دعواهم هو ما جاء بصحيفة افتتاح الدعوى عقد النقل، إلا أن الثابت أيضا أنهم جمعوا في طلباتهم بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية...»[2].

وعليه فإنه يكون للمسؤولية التعاقدية في حالتي الغش والخطأ الجسيم حكم المسؤولية التقصيرية، أما في غير هاتين الحالتين فلا يسأل المدني إلا في إطار المسؤولية التعاقدية[3].

---

1 – نقض مدني مصري مؤرخ في 16 أفريل 1968 أشار إليه عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 288. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 2، مرجع سابق، ص 38. وكذلك: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، التطبيق العملي للمسؤولية المدنية في ضوء القضاء والفقه، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة 01، 2005، ص 226.

2 – نقض مدني مصري مؤرخ في 9 أفريل 1981 أشار إليه: عز الدين الدناصوري والحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 27.

3 – أنظر: منير قزمان، التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2006، ص 42.

كما يرى الفريق الثاني من أنصار هذا الاتجاه أن الخيرة لا تكون جائزة إلا في الحالة التي يعد فيها الفعل الضار إخلالا بالتزام عقدي وانحراف عن سلوك الشخص العادي خارج علاقات العقد على فرض عدم وجوده، كما هو الشأن إذا ترتب على الإخلال بالالتزام التعاقدي المساس بسلامة الدائن المادية أو المعنوية أو الاعتداء على أمواله[1].

وما تجدر الإشارة إليه أنه قواعد المسؤولية التعاقدية تنتج عن اتفاق ذوي الشأن (أطراف العقد) على القواعد والأحكام التي يرتضونها، فليس من شك في أن لهؤلاء الأطراف أن يتفقوا وقت التعاقد، على موقفهم من قواعد المسؤولية التقصيرية، لذلك يمكنهم إنشاءوا أن يتفقوا على اللجوء إلى أحكام وقواعد المسؤولية التقصيرية كلها أو بعضها، ولهم كذلك الاتفاق صراحة على استبعاد تلك القواعد، والاقتصار على قواعد المسؤولية التعاقدية[2].

ونتيجة لما تقدم فإنه على الرغم من قاعدة عدم الجمع بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، إلا أنه توجد بعض الأمثلة التي طبق فيها القضاء المسؤولية التقصيرية في العلاقات التعاقدية، وفيما عاد هذه التطبيقات المبعثرة للمسؤولية التقصيرية فإن الجدل القائم حاليا يتمثل في إمكانية التدخل الأوسع للمسؤولية التقصيرية في العلاقات بين المتعاقدين، وهو ما يتجلى من خلال فرض القضاء لبعض الالتزامات كالالتزام بضمان السلامة وذلك بتبنيه لمفهوم ضيق للعقد، وهو ما فسر بتراجع المسؤولية العقدية.

وعلى ذلك يمكن تحديد المجال الخاص بنظامي المسؤولية العقدية والتقصيرية حسب هذه المعادلة البسيطة، وهي إذا كانت الشروط الموضوعية للمسؤولية العقدية ليست مكتملة فإن نظام المسؤولية التقصيرية هو الذي يجب الإبقاء عليه، فهذه الأخيرة هي القانون العام للمسؤولية[3].

2.1.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار المسؤولية التقصيرية

بما أنه يلزم لقيام التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أن يكون بينهما عقد نقل صحيح، وأن تلحق الراكب إصابة أثناء تنفيذ هذا العقد النقل، فإنه إذا لم يكن هناك عقد نقل صحيح بين

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 289.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 278.

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 89.

الطرفين تخلف قيام الالتزام بضمان سلامة، غير أن تخلف هذا الالتزام لا يمنع من قيام مسؤولية الناقل التقصيرية[1].

ومن ثم فإن كل من لا يربطه عقد بالمسؤول يمكنه اللجوء إلى المسؤولية التقصيرية للحصول على تعويض عما أصابه من ضرر، ويصدق ذلك في حالة النقل المجاني، أو في حالة اعتداء الناقل على الراكب بعيدا عن الإخلال بالتزاماته التعاقدية[2].

كما أن القضاء الفرنسي وبموجب القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية والمؤرخ في 03/07/ 1989 قد قصر المسؤولية العقدية على الأضرار الناشئة فقط في حالة عدم تنفيذ التزام عقدي، أي حصرها في مرحلة التنفيذ المادي لعقد النقل، وقرر أن قبل تنفيذ العقد أو بعد تكون المسؤولية تقصيرية.

والمستفاد من هذا القرار هو خضوع الحوادث التي تقع للمسافر داخل فناء المحطة أو على الرصيف لقواعد المسؤولية التقصيرية، وهو ما يعني أن المسافر لن يستفيد من الالتزام التعاقدي بضمان السلامة إلا أثناء التنفيذ المادي لعقد النقل بمفهومه الضيق، أي خلال الفترة الزمنية التي تكون فيها سلامة المسافر مرتبطة ارتباطا ضيقا بالتنفيذ الصحيح لعقد النقل[3].

ذلك أنه ترتب على إضفاء الصفة التعاقدية على الالتزام بضمان السلامة تواجد نظامين للمسؤولية عن تعويض الأضرار الجسدية، يرتبط تطبيقهما بصفة المضرور إذا ما كان متعاقد أو من الغير.

و لذلك فإن الضحية الذي لا تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل لا يعني أنه معفا تماما من المسؤولية، إذا أن عدم قيام المسؤولية التعاقدية لا يعني إستبعاد تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية، وهو ما قررته محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 15 مارس 2001 [4]

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 2. أنظر كذلك: يحي أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف بالإسكندرية 1992، ص 152.

2 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 348.

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 62. أنظر كذلك: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 305.

Voir aussi; Genenlene viney et patrice jourdain, op cit, P 484, n° 553.

2 - Voir: RTD . Com, Juill / Sept 2001, N° 3, P 757.

ولقد قام القضاء والفقه بوضع حلول ومقترحات هدفها إخضاع تعويض الأضرار الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة لنظام واحد للمسؤولية بصرف النظر عن صفة المضرور، ومن بين هذه الحلول تقليص المسؤولية التعاقدية لصالح المسؤولية التقصيرية.

1.2.1.1.2.1. اتساع مجال المسؤولية التقصيرية للناقل البري

لقد اتجه القضاء الفرنسي من خلال بعض الأحكام القضائية إلى قصر المسؤولية التعاقدية على المجال التعاقدي بمفهومه الضيق، وذلك لكي يعيد إلى المسؤولية التقصيرية اختصاصها المشروع في تعويض الأضرار الجسدية حتى في العلاقات التعاقدية ما دام أن الضرر الذي لحق بالمتعاقد لم ينتج عن عدم تنفيذ التزام عقدي.

وكان ذلك بموجب الحكم الصادر بتاريخ 7 مارس 1989 والذي بواسطته قامت بإزالة جزئية لتعاقدية الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل بالسكك الحديدية.

إذ أن القضاء قبل صدور هذا الحكم كان يقيم تمييزا واضحا بين المضرورين، فبينما كان الغير يستطيعون الحصول على التعويض عن الأضرار التي أصابتهم استنادا إلى المسؤولية عن الخطأ المفترض بموجب المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي [1]، سواء وقع الضرر اللاحق بهم أثناء النقل أو وقع قبل النقل أو بعده، فإن المتعاقدون لم يكن بإمكانهم رفع دعواهم على أساس المسؤولية المفترضة إلا من أجل تعويض الأضرار الواقعة أثناء تنفيذ عقد النقل[2].

وتبرز أهمية إخضاع الحوادث التي تقع قبل تنفيذ عقد النقل وبعده إلى المسؤولية التقصيرية بموجب الحكم المذكور أعلاه إلى رغبة محكمة النقض الفرنسية في محو الفوارق بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، وذلك بتسهيل منح تعويض موحد عن كل الأضرار الجسمانية سواء كان المضرور مرتبط عقديا بالناقل أو من الغير.

وهو ما يوحي بتوحيد المسؤوليتين العقدية و التقصيرية وهذا للاعتبارين هما ضمان معاملة الضحايا معاملة واحدة هذا من جهة، وبقاء المسؤوليتين محتفظتين بأهميتهما وطبيعتهما الخاصة، ولكنهما يؤديان إلى نتيجة واحدة هذا من جهة أخرى، وبذلك فإن مبدأ عدم الجمع بين المسؤوليتين بقي محتفظا بأهميته[3].

---

1 – والتي تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري، والخاصة بالمسؤولية من فعل الأشياء.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 328.

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 63.

وعليه فإن الحكم المذكور قد وضع حدًا لعدم المساواة في المعاملة بين المتعاقدين والغير بأن قرر أن الالتزام بضمان السلامة والمتمثل في إيصال المسافر سليما ومعافى إلى جهته لا يقوم على عاتق الناقل إلا أثناء تنفيذ عقد النقل، أي ابتداء من اللحظة التي يصعد فيها المسافر على العربة وحتى اللحظة التي يتم فيها نزوله منها، وأنه خارج نطاق تنفيذ عقد النقل تكون مسؤولية الناقل اتجاه المسافر خاضعة لقواعد المسؤولية التقصيرية.

والجديد المستفاد من هذا الحكم هو خضوع الحوادث التي تقع داخل المحطة لقواعد المسؤولية التقصيرية، وهو ما يحقق فائدة مزدوجة للمسافرين، ففي المقام الأول نجد أن المسافر لا يستفيد من الالتزام بضمان السلامة إلا أثناء التنفيذ المادي لعقد النقل بمفهومه الضيق، أي خلال الفترة التي تكون فيها سلامته على ارتباط وثيق بالتنفيذ الصحيح للعقد.

وفي المقام الثاني أنه ساوى بين كل المضرورين من حوادث المحطة عن طريق استخدام نظام واحد للمسؤولية سواء كان المضرور متعاقدا مع الناقل أو غير متعاقد معه.

هذا القضاء قد تأكد في مرات عديدة خاصة بالنسبة للحوادث التي تقع عند تغيير وسائل النقل أو عند الانتقال من محطة إلى أخرى، كما أن هذا القضاء لم يقتصر على عقد النقل وحده، بل امتد إلى عقود أخرى[1].

هذه المساواة بين المضرورين التي حققتها محكمة النقض الفرنسية قد تم الوصول إليها ليس عن طريق الجمع بين المسؤوليتين، وإنما عن طريق التقسيم الزمني لنظامي المسؤولية وإذا كانت الطريقة المتبعة من قبل محكمة النقض الفرنسية يمكن قبولها من حيث المبدأ، فإن استخدامها عمليا يبدو صعبا، لأنه من الممكن أن تثير العديد من حالات التنازع بين حدود المسؤوليتين[2].

وذلك بسبب أن الحوادث التي تلحق الأشخاص كثيرة في حياتنا اليومية ومتنوعة، كما أن هناك عدة عوامل قد تساهم في وقوع هذه الحوادث منها ما يرجوع إلى إهمال ولا مبالاة المسافر، ومنها ما يرجع إلى عوامل خارجية، وهو ما يثير التساؤل حول معرفة الحدود الفاصلة بين هاتين المسؤوليتين بعد التطور الهائل الذي عرفته سنة1911 بإقرار الالتزام التعاقدي لضمان السلامة إلى

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 329– 330.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 331.

غاية يومنا هذا[1]، و هو ما سنتناوله بالتفصيل عند التطرق لنطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري .

2.2.1.1.2.1. المسؤولية التقصيرية للناقل البري وفقا لقواعد المسؤولية عن فعل الأشياء

لقد كانت المسؤولية العقدية المستندة إلى الالتزام بضمان السلامة في سنة 1911 أسبق من المسؤولية التقصيرية المستندة إلى المادة 1384 فقرة 01 من القانون المدني الفرنسي المتعلقة بفعل الأشياء، غير أن تطور المسؤولية التقصيرية لم يكن بأقل أهمية.

ذلك أن القضاء الفرنسي ضمّن الفقرة الأولى من المادة 1384 قرينة قانونية على مسؤولية الحارس بمجرد ثبوت الضرر، دون حاجة إلى ثبوت عيب في الآلة أو نقص في صيانتها، ولا يستطيع الحارس أن ينفي هذه القرينة إلا بإثبات أن هذا الضرر قد نتج عن سبب أجنبي.

ولقد أخذ المشرع المصري بنتيجة هذا التطور فصاغه في نص المادة 178 من القانون المدني المصري[2]، وهو الأمر الذي قام به كذلك المشرع الجزائري في نص المادة 138 من القانون المدني[3].

وبما أن الالتزام التعاقدي بضمان السلامة لا يوجد خارج تنفيذ عقد النقل، فإن هذا لا يعني عدم مساءلة الناقل كلية عما قد يتعرض له ركابه من إصابات، فهو يسأل بلا شك، ومسؤوليته هنا تكون وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية.

غير أنه وبما أن المسؤولية التقصيرية قد تكون شخصية أو عن فعل الغير أو عن فعل الأشياء فإن التساؤل يطرح حول أي منها هو المناسب لمساءلة الناقل.

فلو اعتبرنا مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية عن الفعل الشخصي طبقا للقواعد العامة، فإن ذلك يعني أنه يجب على المضرور أن يثبت خطأ الناقل، وتلك عملية صعبة، بل قد تكون مستحيلة في بعض الأحيان، وفي ذلك إضرار بمصلحة الراكب وعدم حصوله على تعويض.

---

1 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 67.

2 – أنظر: عبد الحميد الشورابي، مرجع سابق، ص 403.

3 – تنص المادة 138 من القانون المدني الجزائري على أنه:" كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء.

ويعفى من هذه المسؤولية، الحارس للشيء إذا ثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

وفي هذا الصدد نجد أن القضاء الفرنسي كان في البداية يطبق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية على النقل المجاني، تلك القواعد التي تتطلب ضرورة إثبات خطأ الناقل[1]، لكنه استثنى من ذلك النقل المصلحي، وطبق عليه قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء التي يعفى الراكب بمقتضاها من إثبات خطأ الناقل باعتباره حارسا للمركبة، فتقام مسؤوليته ابتداء ولا يعفى الناقل منها إلا بإثبات السبب الأجنبي عنه الذي لا ينسب إليه.

ثم امتد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء، ليشمل النقل المجاني كذلك ابتداءً من الحكم الصادر من محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 20 ديسمبر 1968[2]، واستقر القضاء الفرنسي في تطبيق قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء على النقل المصلحي وهذا استنادا إلى أن اشتراك الراكب في استعمال الشيء لم يكن في صالحه وإنما في صالح الناقل[3].

أما بالنسبة للنقل الخفي فإن مسؤولية الناقل لا تقام إلا إعمالا للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية التي تقضي بضرورة إثبات المضرور لخطأ المتسبب في الضرر، وأكثر من ذلك فإن محكمة النقض الفرنسية ترى أن تسلل الراكب إلى وسيلة النقل خلسة، دون علم الناقل يكوِن خطأ من الراكب، وأن هذا الخطأ يصل إلى درجة إعفاء الناقل من المسؤولية باعتبار أنه خطأ غير متوقع وغير ممكن الدفع من الناقل.

ولذلك فإنه في مجال المسؤولية التقصيرية للناقل في النقل الخفي ليس هناك ما يمنع تطبيق القواعد العامة في هذه المسؤولية المدنية، واستفادة الشخص المنقول خلسة من ذلك الالتزام العام بمراعاة اليقظة والحرص الذي يقع على كل شخص لصالح الكافة والذي بمقتضاه يسأل الناقل إذا ما ثبت خطئه[4].

---

1 – أنظر: يحي أحمد الموافي، مرجع سابق، ص 153. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني، المسؤولية عن فعل الأشياء، دار وائل للنشر، الأردن، الطبعة 01، 2006، ص 158.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 54. أنظر كذلك : إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 46. وكذلك: حسن على الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني، المسؤولية عن فعل الشيء، المرجع السابق، ص 277.

3– أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، 55. أنظر كذلك: محمد إبراهيم الدسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، دار النهضة العربية، مصر، 2006، ص 59.

4 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، 56. أنظر كذلك: محمد إبراهيم الدسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 61.

ومن خلال ما تقدم نجد أن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء يجعل من التزام الناقل التزاما متشددا، والتي تفرض على الحارس مسؤولية مقامه ابتداء ولا تدفع إلا بالإثبات المحدد للسبب الأجنبي وهنا يقترب التزام الناقل إعمالا لهذه المسؤولية من الالتزام التعاقدي بضمان السلامة.

ذلك أن الفجوة العميقة بين أحكام النقل بمقابل والنقل دون مقابل أدت بصفة أساسية في قبول القضاء الفرنسي تطبيق قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء على بعض حالات النقل التي لا يحميها الالتزام التعاقدي بضمان السلامة.

وبذلك ظهر تطبيق جديد للالتزام بضمان السلامة بمضمون ونطاق مختلفين، ليفيد الراكب في غير الحالات التعاقدية، أي في مجال المسؤولية التقصيرية، ولقد كان النقل مجالا حيويا للمسؤولية عن الأشياء التي تفرض على الحارس التزاما مشددا مشابها للالتزام بضمان السلامة، بل هو التزام بضمان السلامة إنما في ثوب آخر.

ففي كل من الحالتين لا ضرورة لإثبات الخطأ لقيام مسؤولية الناقل، التي لا يمكنه الإعفاء منها إلا بالإثبات المحدد للسبب الأجنبي، فالالتزامان يقتربان في تقديمهما الحماية ويد المساعدة والمعاونة للراكب المضرور.

ومما لاشك فيه أنه ترتب على هذا الالتزام تقريب المسافة بين النقل بمقابل الذي يولد الالتزام التعاقدي بضمان السلامة، والنقل بدون مقابل الذي تطبق عليه قواعد المسؤولية عن الأشياء[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن قواعد المسؤولية التقصيرية عن عمل الأشياء المنصوص عليها في المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي (المقابلة للمادة 178 قانون مدني مصري والمادة 138 قانون مدني جزائري) تقدم للمضرور في حوادث النقل حماية فعالة مقارنة بتلك التي يقدمها الالتزام العقدي بضمان السلامة، بحيث يمكن الاستعانة بها في إطار الأضرار التي تلحق الغير من عملية النقل، وهم الذين ينطبق عليهم تسمية "غير المتعاقدين"، كما أنه من جهة أخرى يفيد إعمال هذه القواعد بالنسبة للأضرار التي تلحق المسافر خارج نطاق تنفيذ عقد النقل[2].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 315.

2 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 303.

وفي ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بأن الالتزام بضمان السلامة، التزام عقدي يرتب الإخلال به إعمال قواعد المسؤولية العقدية على عاتق النقل، حيث لا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر، وهذا الالتزام العقدي بالسلامة يطبق على الحوادث التي تلحق المسافر الذي يرتبط بعلاقة بعقد مع الناقل من خلال تذكرة النقل أو السفر.

أما المسافر الذي لا يحمل هذه التذكرة فلا يشمله العقد بمظلته، كما أن موقفه هذا بصعوده إلى وسيلة النقل دون تذكرة يعرضه إلى توقيع غرامة عليه نتيجة مخالفته للقانون، إلا أنه مع ذلك فإن المسافر لا يحرم من التعويض في حالة إصابته بضرر جسماني أثناء عملية النقل، إذ تطبق في هذه الحالة قواعد المسؤولية التقصيرية، وعلى وجه الخصوص المادة 1384فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي، وهي الخاصة بالمسؤولية عن عمل الأشياء[1].

وهو ما أخذت به المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 20 أكتوبر 2011 إذ قضت بأنه يمكن قيام المسؤولية المفترضة للشركة الناقلة للمسافرين بالسكك الحديدية، في حالة وقوع حادث مميت، داخل المرافق التابعة لها، والتي لها رقابة عليها بواسطة أعوانها، عند أبواب المحطة وفي القطار، ولذلك فإن انتفاء المسؤولية العقدية للشركة، بسبب انعدام صفة المسافر القانوني (انعدام التذكرة) في الضحية لا يحول دون قيام مسؤوليتها المفترضة.

كما أكدت المحكمة العليا في قرارها هذا بأن الشركة الناقلة لم تقدم وسيلة مثبتة لخطأ الضحية في الحادث وعدم حيازته لتذكرة السفر، لاسيما وأن الناقل بصفته حارس الشيء هو الملزم بإثبات خطأ الضحية الذي يعفيه من المسؤولية كما يستفاد من صياغة المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني[2].

ولقد كانت المحكمة العليا في قضاء سابق لها صادر بتاريخ 06 فيفري 2002 قضت بأنه عملا بالمادة 33 من القانون 90/ 35[3] تمنح تذكرة السفر لصاحبها صفة المسافر الشرعي حتى

---

1 – قرار مدني صادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 5 أكتوبر 1988، أشار إليه: محمد سليمان فلاح الرشيدي المرجع السابق، ص 303– 304.

2 – قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 2011/10/20 ملف رقم 688481، مجلة المحكمة العليا،2012، المشار إليه سابقا.

3 – القانون 90/ 35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية العدد 56، المؤرخة في 26 ديسمبر 1990، ص 1796.

يحظى بالحماية اللازمة من قبل الناقل، وبانعدامها هذا يعفى هذا الأخير من المسؤولية، ومن ثم فإن التزام الشركة الناقل بالتعويض الذوي حقوق الضحية المجردة من تذكرة السفر يعد خرقا للقانون[1].

كما نجد أن المحكمة العليا اتجهت إلى تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على الحوادث الجسدية الناشئة عن نقل الأشخاص في قرارها المؤرخ في 20 جانفي 1982، والذي قضت فيه بأنه:«متى نص القانون على أن كل من تولى حراسة شيء اعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء، فإن الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل، لا يكون إلا بثبوت الاستثناءات المنصوص عليها بالمادة 138 من القانون المدني دون التمييز بين النقل بالمجان أو بالمقابل لإطلاق المادة المذكورة التي أصبحت لا تقبل التفرقة القديمة مما يجعل النص على ذلك غير جدير بالقبول»[2].

ويلاحظ على هذا القرار أن المحكمة العليا تطبق على النقل بمقابل والنقل المجاني قواعد واحدة وهي المسؤولية التقصيرية لأن المادة التي أشارت إليها وهي المادة 138 من القانون المدني خاصة بالمسؤولية عن فعل الأشياء[3].

ولقد أكدت المحكمة العليا على موقفها في التمسك بالمسؤولية التقصيرية على الحوادث الواقعة أثناء تنفيذ عقد النقل في قرار آخر لها مؤرخ في 02 ديسمبر 1992 والذي جاء فيه:« من المقرر قانونا أن كل من تولى حراسة شيء، اعتبر مسؤولا عما يحدثه من ضرر ولا يعفى من المسؤولية إلا الحارس الذي أثبت بأن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه.

ولما تبين من الملف الحالي – أن الحادث الذي أصيب به الطاعن أثناء سفره قد ثبتت مسؤوليته على شركة النقل بحكم قضائي وقبلت به، فإن قضاة المجلس برفضهم دعوى التعويض استنادا على فعل الغير وأن الطاعن لم يثبت خطأ أو إغفال الناقل، فإنهم بذلك قد خالفوا القانون

---

1 – قرار المحكمة العليا في 2002/02/06 ملف رقم 257704، المجلة القضائية، السنة 2003، العدد 1، ص 189.

2 – قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية المؤرخ في 1982/01/20 ملف رقم 21286، المجلة القضائية،العدد 1، سنة 1989.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 33.

لأنه كان يتوجب على الناقل – لإعفاءه من المسؤولية – إثبات وجود السبب الأجنبي المستحيل توقعه أو منع نتائجه، كما يشترط القانون ومتى قضوا بخلاف ذلك، فإنهم عرضوا قرارهم للنقض»[1].

ويبدو أن المحكمة العليا قد تبنت اتجاه حديث في الفقه ينادي بإزالة الصفة التعاقدية عن الالتزام بضمان السلامة، وإخضاع الأضرار الجسدية الواقعة أثناء تنفيذ عقد النقل لقواعد المسؤولية التقصيرية بوصفها الشريعة العامة للمسؤولية المدينة[2].

ذلك أن المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء تحقق ذات النتيجة التي يؤدي إليها الالتزام بضمان السلامة في المسؤولية العقدية، فأصبح الأمر سواء أن يرجع المسافر على الناقل باعتباره ملتزما بمقتضى العقد بضمان سلامته، أو باعتباره حارسا لوسيلة النقل التي سببت له الضرر، ففي كل من هاتين الحالتين سوف يقع على الناقل عبء إثبات السبب الأجنبي من أجل نفي مسؤوليته[3].

ومما لاشك فيه أن قواعد المسؤولية التقصيرية على أساس مسؤولية حارس الأشياء أفضل للمضرور من دعوى المسؤولية العقدية، لأن المضرور في دعوى المسؤولية عن فعل الأشياء غير مكلف بإثبات خطأ المدين، كما أن التضامن يقوم بحكم القانون بين المدينين في المسؤولية التقصيرية، في حين أنه لا يقوم إلا بالاتفاق في المسؤولية العقدية، كما أن المضرور في دعوى المسؤولية التقصيرية ينال تعويضا كاملا عن الضرر التوقع وغير المتوقع، أما في دعوى المسؤولية العقدية فينال تعويضا عن الضرر المتوقع فقط[4].

3.1.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار نظام جديد

لقد أثير التساؤل عن طبيعة المسؤولية التي تقع على عاتق المتعاقد المسؤول عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، فهل تخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء المبينة على أساس المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي (تقابلها المادة 178 مدني مصري والمادة 138 من القانون المدني الجزائري) التي تقرر مبدأ مسؤولية حارس الأشياء، أم أنها

---

1 – قرار المحكمة العليا في 1992/12/2 ملف رقم 94034، المجلة القضائية، لسنة 1995، العدد 2، ص 74.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 38.

3 – أنظر: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 404.

4 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 64.

تخضع لقواعد المسؤولية العقدية باعتبار أن الضرر الناشيء عن استخدام هذه الأشياء كان بسبب الإخلال بتنفيذ الالتزامات العقدية.

ويرجع هذا التساؤل إلى تشابه موقف كل من المدين المتعاقد عن الأشياء التي يستخدمها في تنفيذ التزامه العقدي وموقف حارس الأشياء، إذا أنهما يشتركان في استعمال وتوجيه ورقابة الشيء، الأمر الذي يفرض التساؤل عما إذا كان هذا التشابه يصلح للقول بتطبيق أحكام المسؤولية عن فعل الأشياء في النطاق العقدي على عقد النقل البري للأشخاص أم لا، كما أثير التسؤول حول إمكانية وضع تنظيم قانوني خاص بالمسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص.

1.3.1.1.2.1. المسؤولية العقدية للناقل البري عن فعل الأشياء

إن الالتزام بضمان السلامة كما سبق الإشارة إليه هو التزام عقدي وإخلال المدين به إخلال بالتزام عقدي، ومع ذلك فقد لا يرجع عدم تنفيذ المدين لالتزامه بضمان السلامة إلى فعله الشخصي، بل قد يرجع ذلك إلى فعل الشيء الذي استخدمه في تنفيذ التزامه.

فإذا كان هذا الشيء آلة ميكانيكية أو كان من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة، وأفلت هذا الشيء من حراسة المدين، فتدخل تدخلا إيجابيا في إحداث الضرر، فإن هذا المدين يكون مسؤول مسؤولية عقدية لا تقصيرية، وهذه هي المسؤولية العقدية عن فعل الشيء[1].

وتقوم المسؤولية العقدية للمدين عن فعل الأشياء إذا كان عدم تنفيذه لالتزامه العقدي راجعا لا إلى فعله الشخصي بل إلى فعل الشيء، ويتحقق ذلك عندما يكون الشيء مستخدما في تنفيذ العقد، فهنا يقوم المدين بتنفيذ العقد عن طريق استخدام شيء ما فيلحق الدائن ضرر بفعل هذا الشيء.

ففي عقد النقل يستخدم الناقل يستخدم وسيلة النقل، فإذا وقع حادث نشأ عنه ضرر بالراكب قامت مسؤولية الناقل، إذ يكون المدين في هذه الحالة مسؤولا عن سلامة الدائن، فهنا تقوم مسؤولية العقدية كذلك عن فعل الشيء[2].

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 232.

2 – أنظر: أشرف جابر سيد، مرجع سابق، ص 225. وأنظر كذلك: عبد الرزاق أحمد السنهوري، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، ص 752.

وما تجدر الإشارة إليه أنه لم ترد قواعد خاصة بمسؤولية المدين العقدية عن فعل الشيء الذي في حراسته، لا في القانون المدني الفرنسية، ولا في القانون المدني المصري، ولا في القانون المدني الجزائري.

1- اعتناق فكرة المسؤولية العقدية عن فعل الأشياء

بالرغم من أن القضاء والفقه متفقان على رفض تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء في المجال المخصص للمسؤولية العقدية عند إصابة المتعاقد بضرر نتيجة استعمال شيء في تنفيذ العقد.

غير أن التساؤل أثير حول ما إذا كانت المحاكم تقبل في وقتنا الحالي بمثل هذا التطبيق، ولقد جاءت محاولات إسقاط أحكام المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء في مجال المسؤولية العقدية بموجب قرارات منعزلة جدا، إذ أنه صدر عن محكمة النقض الفرنسية قرارين عن غرفتين مختلفتين بفارق زمني بينهما يقدر بستة عشر سنة.

مما سمح بالتساؤل عما إذا كان بالإمكان فعلا تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء المنصوص عليها في المادة 1384 فقرة 01 من القانون المدني الفرنسي على المسؤولية العقدية نتيجة استعمال شيء.

و لقد صدر القرار الأول في 27 فيفري 1979 عن الغرفة المدنية الثالثة لمحكمة النقض الفرنسية، في قضية تتعلق بإندلاع حريق في مبنى كان مقاول يقوم بأشغال فيه، وبسبب عدم معرفة أسباب الحادث رفض المقاول طلب التعويض المقدم من رب عمله.

غير أن قضاة الموضوع قضوا بإلزامه بدفع التعويض بعد أن تبين لهم أن الغرفة التي انعدلت منها النار كان المقاول يستعملها كمخزن للطلاء، وأن هذا الأخير يقع على عاتقه حراستها، وأن تابعه كان يعمل لوحده فيها، كما أن النار قد اندلعت في وقت ومكان الأشغال وفي ظروف مرتبطة بها، وأيضا في غياب أي شخص أو ظرف أجنبي يمكن أن ينسب له الحريق.

وعندما طعن المقاول بالنقض رفض طعنه أمام محكمة النقض الفرنسية، والتي أقرت قيام المسؤولية العقدية للمقاول عن الضرر اللاحق برب عمله بسبب الأدوات التي يستعملها في أشغاله، وذلك بنفس الطريقة التي يمكن قيامها لو طبقنا المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء للحارس عن الأشياء التي يستخدمها اتجاه الضحية التي لا يربطه به أي عقد.

وبهذا توصلت محكمة النقض الفرنسية في مجال المسؤولية العقدية على نفس النتيجة التي كان من الممكن الوصول إليها بتطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء، غير أن هذا القرار جاء معزولا ولم يأخذ أي اهتمام من طرف الفقه الفرنسي [1].

ولقد تم إدخال مفهوم المسؤولية عن فعل الأشياء على الالتزام بضمان السلامة، بموجب الحكم الصادر في 17 جانفي 1995[2]، فبعد التذكير بوجود التزام بضمان السلامة يقع على المؤسسة التعليمية، أكدت محكمة النقض الفرنسية على أنه بمقتضى هذا الالتزام تكون المدرسة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق التلاميذ الذين في عهدتها ليس فقط بسبب خطئها، ولكن أيضا بفعل الأشياء التي تستخدمها في تنفيذ التزامها التعاقدي[3].

وتتلخص وقائع هذا الحكم في إصابة إحدى التلميذات البالغة من العمر أربع سنوات بمدرسة خاصة أثناء مزاولة بعض التمرينات على أحد الأجهزة الرياضية، فأصيبت الطفلة في إحدى عينيها إثر انكسار الجهاز الذي كان مصنوعا من مادة بلاستيكية، والذي كانت المدرسة قد أشترته من بائع التجزئة، والذي بدوره كان قد اشتراه من الموزع، والذي كان قد اشتراه من الصانع.

ولقد أقام والد الطفلة دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض في مواجهة كل من المدرسة الخاصة ومؤمنها، وبائع التجزئة والموزع والمنتج.

فقضى في أول درجة بمسؤولية كل من المدرسة والموزع على سبيل التضامن، وفي الاستئناف قضى بمسؤولية كل من الموزع والمنتج عن تعويض المضرور مع ضمان المنتج لمسؤولية الموزع، وباستبعاد مسؤولية كل من المدرسة وبائع التجزئة.

طعن قي الحكم من طرف الموزع والمنتج، كما طعن في الشق الخاص باستبعاد المسؤولية العقدية للمدرسة في مواجهة التلميذة المضرورة، وقد رفضت الدائرة الأولى لمحكمة النقض الطعن من طرف الموزع والمنتج وأيدت حكم الاستئناف فيما قضى به من مسؤولية المنتج والموزع على سبيل التضامن.

وبالمقابل قبلت المحكمة الطعن ضد حكم الاستئناف فيما قضى به من استبعاد مسؤولية المدرسة، مؤكدة على أن مؤسسة التعليم تلتزم عقديا بضمان سلامة التلاميذ الذين يعهد بهم إليها،

---

1 - Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 705 n° 745.

2 - Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 229 n°391-1.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 327.

وتكون مسؤولة عن الأضرار التي تصيبهم ليس فقط بخطئها، وإنما كذلك التي تصيبهم بفعل الأشياء التي تخصص لتنفيذ التزامها العقدي[1].

ويظهر مما تعنيه هذه الصيغة أن الأمر هنا يتعلق بحكم مبدئي بحيث يجب أن ينسحب على جميع المدينين بالالتزام ببذل عناية، مما يضمن لكل ضحية ضرر جسدي ناشئ عن فعل شيء ذات الحماية دون تمييز فيها إذا كانت خاضعة لنظام تعاقدي أو لا، وهكذا يستطيع المتعاقد المضرور الحصول على تعويض الضرر الذي أصابه دون أن يكون في حاجة إلى تقديم الدليل على خطأ المدين.

وهذا الحكم في الحقيقة لا يثير الدهشة ما دام أن هناك – حسب بعض الفقه – الكثير من الالتزامات كالالتزام بضمان السلامة والتي تم إدخالها من قبل القضاء في عقود تقديم الخدمات، تماثل في الواقع المسؤولية عن الأشياء[2].

وعليه فإن محكمة النقض الفرنسية بموجب هذا القرار أردات التأكيد على أن الحوادث الجسمانية التي تقع بسبب تنفيذ العقد تخضع لقواعد المسؤولية العقدية، ولكن بالسماح للضحايا من هذا الأضرار الاستفادة من نفس الحماية ضد فعل الشيء التي تقررها المسؤولية التقصيرية على فعل الأشياء[3].

وتعتبر المسؤولية العقدية الناشئة عن فعل الأشياء من بين الحلول التي لجاء إليها القضاء الفرنسي بهدف إخضاع تعويض الأضرار الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة لنظام واحد للمسؤولية بصرف النظر عن صفة المضرور.

2- موقف الفقه من المسؤولية العقدية عن الأشياء

بما أن وجود الشيء في حراسة المدين يجعل فعله منسوبا إليه، فإن فعل الشيء في هذه الحالة يعتبر فعلا شخصيا للمدين، فيكون بذلك مسؤولا عن فعل الشيء الذي في حراسته، ولكن أفلت زمامه من يده[4].

1- أنظر: أشرف جابر سيد، مرجع سابق، ص 259 و ما يليها.

Voir aussi: Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 706 n° 745.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 333- 334.

3 - Genevieve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 707 n° 745.

4 – أنظر: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 01، ديوان المطبوعات الجامعية، 2005، ص 279.

ذلك أن غالبية الفقه في فرنسا ينكر وجود نظام قانوني مستقل للمسؤولية العقدية عن فعل الأشياء، مؤكدا على أن المدين يسأل عقديا عن فعل الأشياء ذات مسؤوليته عن فعله الشخصي، دون أن تكون هناك حاجة إلى ابتداع مبدأ خاص يقيم مسؤولية المدين عن فعل الأشياء، إذ يكفي في هذا الخصوص تطبيق القواعد العامة أي تطبيق قواعد المسؤولية العقدية عن الفعل الشخصي[1].

ولقد كان الفقيه "جوسران" أول من دعا إلى تطبيق أحكام الفقرة 01 من المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي على حارس الشيء في نطاق الفعل الضار وفي نطاق الرابطة التعاقدية على السواء، ولعل أبرز من تبنى هذه الفكرة في الوقت الحاضر هو الأستاذ "تونك".

ويرى أنصار هذا الاتجاه أن الأسباب التي دفعت إلى ظهور وتطور المسؤولية التقصيرية الناجمة عن فعل الأشياء أسباب عامة لا علاقة لها بطبيعة المسؤولية أو تكييفها، فإذ كانت الغاية التي إنصرف جهد الفقه والقضاء إلى تحقيقها هي حماية الأشخاص الذين تلحقهم الأضرار من الآلات الميكانيكية، وهذه الأضرار لا يقتصر وجودها على المسؤولية التقصيرية وحدها فليس لوقوع الضرر أي صلة أو علاقة بطبيعة المسؤولية[2].

ذلك أن الناقل بتنفيذ التزامه في الوقت الذي يكون فيه مسؤولا عن سلامة الراكب بمقتضى عقد النقل باستعمال وسيلة النقل كسيارة أو قطار، قد يسبب ضرر للراكب عند انقلاب هذه الوسيلة أو اصطدامها، ففي هذه الحالة يكون مسؤولا عن فعل الشيء.

فالناقل لم ينفذ التزامه بتوصيل الراكب سليما وكان ذلك راجعا لفعل أداة النقل، وتكون هنا مسؤوليته عقدية لوجود عقد بينه وبين الراكب، وأساس هذه المسؤولية هو فعل الشيء لا فعل الناقل الشخصي، غير أن فعل الشيء يأخذ حكم الفعل الشخصي، فتكون مسؤوليته العقدية عن فعل الشيء هي ذات المسؤولية العقدية عن فعله الشخصي[3].

ولذلك فقد شكك الفقه في أن يكون من شأن تدخل شيء في تنفيذ الالتزامات العقدية تأثير على الشروط اللازمة لقيام مسؤولية المدين[4]، و يرى بعض الفقه أنه إذا إستطعنا أن نهنئ بالمساواة

---

1 – أنظر: أشرف جابر السيد، مرجع سابق، ص 286، أنظر كذلك: علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة 02، 1989، ص 160 وما يليها.

2 – أنظر: حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني، المسؤولية عن فعل الشيء، مرجع سابق، 260.

3 – أنظر: شريف أحمد الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، مرجع سابق، ص 262– 263.

4 – أنظر: أشرف جابر السيد، المرجع السابق، ص 286 ما يليها.

التي يحققها هذا الأسلوب بين المضرورين المتعاقدين والغير الذين يجوز لهم التمسك بنص المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي (والمقابلة للمادة 178 من القانون المدني المصري والمادة 135 من القانون المدني الجزائري) وذلك بالسماح لهؤلاء وأولئك بالاستفادة من نظام للمسؤولية المفترضة، فإننا اليوم أمام بعض الشكوك المتعلقة بدوام هذا الحل القضائي.

فمن جهة يعتبره البعض حيلة تهدف إلى تجنب عيوب الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية، ومن جهة أخرى يبدو أن محكمة النقض نفسها تبدي بعض التردد في تجديد الشجاعة التي أقدمت عليها، لأنه في العديد من الأحكام اللاحقة على حكم 17 جانفي 1995 كان يجب أن تفصل في المسائل المعروضة عليها بإعمال المبدأ الجديد للمسؤولية التعاقدية عن الأشياء، ولكنها فضلت التمسك بمواقفها القديمة[1].

ويرى الدكتور صابر إبراهيم محمد الرماحة أن الرأي القائل بفكرة المسؤولية العقدية عن فعل الأشياء منتقد للأسباب التالية:

أ – أنه يؤدي إلى الخلط بين حدود المسؤوليتين العقدية والتقصيرية ويأتي بصورة جديدة من المسؤولية المدنية لا سند لها من نصوص التقنين المدني.

ب– أن الاتجاه الغالب في الفقه الفرنسي والمصري ينكر فكرة وجود نظام قانوني مستقل للمسؤولية العقدية عن فعل الأشياء، مؤكدا على أن المدين يسأل عقديا عن فعل الأشياء ذات مسؤوليته عن فعله الشخصي.

ومن ثم يرى الدكتور صابر إبراهيم محمد الرماحة أن الأفضل للراكب المضرور في عقد نقل الأشخاص أن يلجأ إلى دعوى المسؤولية التقصيرية المؤسسة على مسؤولية حارس الأشياء لما لها من مزايا[2].

ولقد وجه الفقه عدة انتقادات إلى وجود نظام قانوني مستقل للمسؤولية العقدية عن فعل الأشياء يقوم على وجود التزام عقدي بضمان السلامة، ويرجع بعض هذه الانتقادات إلى نقد الالتزام

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 334.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 65– 66. أنظر كذلك: عقد الرزاق أحمد السنهوري، مصادر الالتزام، المجلد 2، مرجع سابق، ص 753.

بضمان السلامة ببذل عناية، ويرجع البعض الآخر إلى رفض الاعتراف أصلا بوجود التزام عقدي بضمان السلامة[1].

لذلك طالب بعض الفقه بإزالة الصفة التعاقدية عن طائفة الالتزام بضمان السلامة وأشاروا إلى أن هذا الالتزام لم يقدم في الواقع أية ميزة للدائن، ذلك أن الالتزام بضمان السلامة لا يجد تبريرا إلا عندما يكون تنفيذ الالتزام الرئيسي للعقد يعرض الدائن للمخاطر معينة، والتي يبدو من الملائم وضعها على عاتق المدين كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص أو في بعض الأنشطة الرياضية أو الألعاب التي تتسم بطابع الخطورة والتي يحتفظ فيها المدين بالسيطرة عليها.

مع ذلك فإن القضاء الفرنسي أدخل هذا الالتزام في العديد من العقود التي لا تظهر فيها أية علاقة بين الخدمات المقدمة والمخاطر التي قد يتعرض لها الدائن، فعلى سبيل المثال ماهي المخاطر الخاصة التي يمكن لمستثمر قاعة عرض أو تظاهرة رياضية أو مخيم رحلات أن يعرض لها زبائنه. بدون شك فإن نشاطات هؤلاء يمكن أن ترتب بعض المخاطر، لكنها مخاطر ملازمة لأي نشاط إنساني، فهي ليست مرتبطة بتقديم خدمات متعاقد عليها، والدائنون ليسوا بأكثر عرضة لها من غيرهم، ولذلك يكون من التحكم إقحام الالتزام بضمان السلامة في هذه العقود[2].

ولذلك فإنه إن كان ولا بد من الاعتراف بالطبيعة العقدية للالتزام بضمان السلامة، فإنه لا يمكن أن يكون سوى التزاما بتحقيق نتيجة، ولذلك هناك اتجاه نحو انحسار الالتزام العقدي بضمان السلامة ببذل عناية في بعض العقود، وهو ما أفصحت عنه محكمة النقض الفرنسية في حكمها الهام المشار إليه سابقا والصادر في 7 مارس 1989 بشأن الأضرار التي أصابت أحد المسافرين بعد نزوله إلى رصيف محطة السكك الحديدية، حيث قصرت قواعد المسؤولية التقصيرية على الحوادث التي تقع في محطات السكك الحديدية في المرحلتين السابقة واللاحقة على ركوب القطار[3].

ولم يقف الأمر عند حد انتقاد الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية، وإنما ذهب إلى أبعد من ذلك، إذ أن هناك من الفقه من أنكر وجود الالتزام العقدي بضمان السلامة.

---

1 – أنظر: أشرف جابر سيد، المرجع السابق، ص 288.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 335.

Voir aussi: Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 411 n° 501.

3 – أنظر: أشرف جابر سيد، المرجع السابق، ص 291.

ويمثل هذا الاتجاه الفقهي الأستاذ Patrice jourdain والذي دعى إلى إلغاء الالتزام التعاقدي بضمان السلامة من حيث المبدأ، وذلك لأن هذا الالتزام يبقى عديم الفائدة حتى لو تحقق طابعة الاصطناعي كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص، إذ أنه في كثير من الأحيان يستطيع المضرورة الاستفادة من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء، والتي تمنحه مزايا مماثلة لتلك التي يحصل عليها بالالتزام التعاقدي بضمان السلامة وفي هذا الصدد تكون المسؤولية التعاقدية الجديدة عن فعل الأشياء المتأنية من حكم 17 حانفي 1995 ذات فائدة بسيطة بالنسبة للمضرورين، إذا ما تمت مقارنتها مع الفائدة الناتجة عن إعمال المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء[1].

ويستند أصحاب هذا الرأي إلى حجة بسيطة جدا وهي أن السلامة ليست لها أية صلة بالعقد فكل شخص يمارس أي نشاط يكون ملزما باحترام سلامة الغير، والأنشطة الموجهة نحو تنفيذ العقود ليست إلا من قبيل الأنشطة الأخرى المتعلقة بهذا الالتزام، الذي ما هو في الواقع إلا واجب قانوني عام.

وهكذا يشير بعض الفقه إلى أن السلامة لا يمكن أن نضعها في نفس درجة الأداءات المنتظرة من الطرفين نتيجة لإبرامهما للعقد، فهي لم تكن أبدا التزما رئيسيا وإنما تظهر دائما بوصفها التزاما ثانويا وضع من أجل تكملة العقد، فهي لا تمثل مصلحة مرغوبة من الطرفين، وعلى العكس فإن سلامة الآخرين هي أمر وجوبي ذو مدى عام يمثل قاعدة سلوك مستقلة عن العقد، فالسلامة يمكن النظر إليها بشكل عقلاني بوصفها مفروضة على الجميع ومرغوبة من الجميع بعيدا عن أي وعد تعاقدي، فهي نوعا ما خارج العقد[2].

وعليه فإن هناك من الفقهاء من ينتقد الالتزام التعاقدي بضمان السلامة بالنظر إلى أن السلامة لا يمكن أن تكون محل لالتزام تعاقدي مستقل، لذلك من الأحسن تسمية هذا الالتزام بـ "واجب السلامة"، وربطه بكل عمل يقوم به مهني محترف والذي قد يعرض عمله الغير لبعض المخاطر.

وتنفيذ العقد من طرف المهنيين المحترفين لا يعرض فقط المتعاقدين لخطر المساس بسلامتهم وإنما أيضا غير المتعاقدين الذين هم ملزمون اتجاههم بمراعاة اليقظة والحرص، فالمهنة

---

1 - Voir: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 431, n° 1590.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 340-341.

والعقد المبرم من طرف مهنيين، ماهي إلا ظروف تأخذ بعين الاعتبار عند تقدير الخطأ التقصيري، وهذا لا يبرر الاعتراف بالالتزام بضمان السلامة كالتزام ذو طابع تعاقدي[1].

ولذلك يقرر أنصار الاتجاه المعارض لفكرة المسؤولية العقدية عن فعل الأشياء أن القول بوجود التزام عقدي بضمان السلامة ما هو إلا مجرد تصور زائف وغير مجدي، وبالتالي فإن قيام المسؤولية العقدية عن فعل الأشياء على مثل هذا الالتزام يقوم على بعض التحكم والتصنع، لا يترتب على هذا التصور المصطنع للالتزام بضمان السلامة منازعة المسؤولية التقصيرية في نطاقها الأصيل المتمثل في تعويض الأضرار الجسدية، فضلا عن أنه يؤدي إلى تعقيد نظام المسؤولية المدنية .

لذلك فإنه من الضروري تجريد الالتزام بضمان السلامة من الطبيعة العقدية والعزوف عن اقتحام المسؤولية العقدية في هذا النطاق، وبالتالي الرجوع إلى القواعد التقليدية في التعويض، والتي تقضي بخضوع تعويض الأضرار الجسدية التي تصيب أحد المتعاقدين لقواعد المسؤولية التقصيرية[2].

2.3.1.1.2.1. الالتزام العام بضمان السلامة

إن حلول مبادئ المسؤولية التقصيرية تلقائيا محل مبادئ المسؤولية التعاقدية أو فعاليتها في حماية المضرورين، إنما يكشف بوضوح أن الالتزام بضمان السلامة لا ينشأ في الحقيقة عن العقد، إذا في الواقع ما هو إلا ترجمة في العلاقات بين المتعاقدين للقاعدة العامة للحذر الموجودة في العلاقات بين الأفراد والتي يكون جزاؤها خارج العلاقات التعاقدية هو المسؤولية التقصيرية.

فالالتزام بضمان السلامة ليس سوى تعبير عن الواجب المفروض من القانون بوجه خاص بالمواد 1382 وما يليها من القانون المدني الفرنسي (تقابلها المادة 124 وما يليها من القانون المدني الجزائري) وما يتضمنه من عدم المساس بسلامة الغير.

وبالتالي لا مجال لتحميل المدين بالتزام ما بعبء التزام ثانوي بالسهر على سلامة الغير ما دام أن هذا الأخير يقوم قانونا على عاتق كل فرد، فإذا كان هناك واجب عام بعدم الإضرار بسلامة الغير فإن الإخلال بهذا الواجب يقيم المسؤولية التقصيرية بالضرورة لمرتكبه، ولا مجال هنا للتمييز بحسب ما إذا كان الإخلال قد وقع وقت إبرام العقد أو وقت بتنفيذه.

---

1 -Voir: Geneviève viney et Patrice Jourdain, op cit, P 412 n° 501.

2 – أنظر: أشرف جابر سيد، مرجع سابق، ص 299.

ونجد أن الوصف القانوني للالتزام بضمان السلامة مسجل حاليا في النصوص ذاتها، إذ أن قانون الاستهلاك الفرنسي قد أكد على وجود التزام عام بالسلامة يقع على عاتق كل المحترفين يستفيد منه ليس فقط المستهلكون، بالمعنى الضيق، وإنما كل المستخدمين والمستفيدين من منتجات أو خدمات[1].

ورغبة في حماية المستهلكين أورد المشرع الفرنسي نصوصا تجعل من الالتزام بضمان السلامة "التزاما قانونيا" يفرض في كل العقود التي يكون أحد طرفيها مهنيا محترفا.

فوفقا للمادة ل – 221 – 1 من تقنين الاستهلاك الفرنسي[2] فإن المنتجات والخدمات يجب في إطار الشروط العادية للاستخدام أو في إطار الشروط الأخرى المتوقعة من المهني، أن تقدم السلامة التي ينتظرها المستهلك وألا تحمل إعتداء على سلامة الأشخاص، فهذه المادة تضع مبدأ مقتضاه وجود التزام عام بضمان سلامة المنتجات والخدمات.

ويرى بعض الفقه أن فرض مثل هذا الالتزام أكثر من كونه تجديدا حقيقيا، يمثل رغبة وإرادة المشرع في القول بأن هذا الالتزام القانوني بضمان السلامة ليس تكرارا للالتزام بضمان السلامة الذي كان القضاء قد استخلصه في العديد من العقود منذ ما يقرب من قرن من الزمان[3].

ويستنتج هذا المبدأ العام في الجزائر من المادتين 2 و3 من القانون رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش[4] اللتان تعتبران أن كل سلعة أو خدمة محظورة إذا كانت تمثل مخاطر ولا تستجيب للرغبات المشروعة للمستهلك ولا تتوفر فيه المقاييس المعتمدة والمواصفات القانونية.

كما تنص المادة 140 مكرر فقرة 1 من القانون المدني الجزائري[5] على أن:«يكون المنتج مسؤولا عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه حتى ولو لم تربطه بالمضرور علاقة عقدية».

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 341.

2 - L'art L 221- 1 alinéa 1 du code de consommation Français" Les produits et les services doivent, dans des conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles par le professionnel, presenter la sécurité à laquelle on peut légitimements s'attendre et ne pas porter atteinte a la santé des personnes".

3 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، مرجع سابق، ص 49– 50.

4 – راجع القانون رقم 09/ 03 المؤرخ في 2009/02/25 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، جريدة رسمية، عدد 15، مؤرخة في 2009/03/08، ص 12.

5 – راجع المادة 140 مكرر من القانون المدني الجزائري، ومضافة بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 20 جوان 2005 المعدل والمتمم للقانون المدني.

وقد ثار التساؤل عما إذا كان الالتزام بضمان السلامة المنصوص عليه في المادة ل-221 -1 من التقنين الاستهلاكي الفرنسي يختلف عن الالتزام بضمان السلامة الذي استخلصه القضاء، أم العكس يعتبر تكرار لهذا الالتزام (القضائي).

و يرى بعض الفقه الفرنسي أنه عند الإشارة إلى التطورات التي عرفها الالتزام القضائي بضمان السلامة، فإنه يجب أن يلحق بهذا الأخير الالتزام القانوني بالسلامة المقرر بالمادة ل – 221 – 1 من التقنين الاستهلاكي الفرنسي، ففي الحقيقة كما يقرر هذا الفقه فإن هذه المادة تضع مبدأ، وأنها لا تقدم بذلك أساسا جديدا لدعوى المسؤولية ضد المهنيين إنما تلتزم المحاكم باللجوء إلى الأحكام العقدية أو التقصيرية من أجل تحديد نظام التعويض[1].

إذ يعد الالتزام العام بضمان السلامة من المفاهيم الجديدة والذي لا يجب خلطه مع الالتزام التعاقدي بضمان السلامة، بحيث نجد بأن هدفهما مختلف، إذ أن الالتزام المقرر في قانون حماية المستهلك يهدف إلى ضمان الوقاية من المخاطر، أما الالتزام التعاقدي فهو يتعلق فقط بتعويض الأضرار الناتجة عن السلعة أو الخدمة.

كما أن الالتزام العام بضمان السلامة يعد كأساس لوضع مجموعة من الإجراءات الحمائية، والتي يتم تطبيقها عن طريق الإدارة والقضاء الجزائي، بينما الالتزام التعاقدي بضمان السلامة فهو متعلق فقط بالجانب المدني أين تكون أساس المسؤولية المهني.

وإضافة إلى ذلك نجد أن مجال تطبيق هذان الالتزامان مختلف من حيث الأشخاص الذين يستفيدون منهما، فحقيقة أن الأمر يتعلق في كلا الحالتين بمستهلكي المنتجات أو الخدمات، ولكن الالتزام التعاقدي بضمان السلامة يستلزم لتطبيقه صفة المتعاقد في المستهلك، وبالمقابل فالطابع القانوني للالتزام العام بضمان السلامة يشمل مجمل المستعملين سواء كانوا متعاقدين أو من الغير.

وبالرغم من كل هذا فهناك من يرى أن الالتزام القانوني بضمان السلامة يسمح لنا بالخروج من الطابع التعاقدي لمثل ذلك الالتزام والانتقال إلى أساس موحد للوقاية والتعويض، أن الالتزام العام بضمان السلامة يجب أن يكون أساس تدخل التنظيم للوقاية وتحريك مسؤولية المهني في حالة الضرر الناتج عن السلعة أو الخدمة[2].

---

1 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 52– 53.

2 – أنظر: كالم حبيبة، حماية المستهلك، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2005، ص 12– 13.

ولذلك فإننا نجد أن الالتزام العام بضمان السلامة والمنصوص عليه بالمادة ل – 221 – 1 من تقنيين الاستهلاك الفرنسي قد استخدم من قبل بعض المحاكم كأساس للدعاوي المرفوعة ضد المهنيين.

وهذا النظر إلى الالتزام بضمان السلامة يحقق ميزة ثلاثية للمضرور والمتمثلة في:

1– أنه يتفادى النقد الموجه إلى الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة، فتعبيرات الفقه عن الصفة التعاقدية للالتزام بضمان السلامة توحي بمدى ضعف الأساس التعاقدي لهذا الالتزام، فالفقه يتحدث أحيانا عن الإرادة المحتملة للمتعاقدين، وأحيانا عن الإرادة المفترضة لهما.

وتتضح صحة هذا النقد بجلاء في الفرض الذي يعلم فيه المتعاقد المهني (في عقود النقل والسفر والسياحة) يقينا بمثل هذا الالتزام ولا يورده في العقد أو في نموذج العقد المطروح على الجمهور، بل أكثر من ذلك قد يستبعده صراحة، فكيف يمكن في هذه الحالة إسناد الالتزام بضمان السلامة إلى إرادة المتعاقدين؟

2– إنهاء التردد القضائي حول طبيعة الالتزام بضمان السلامة، فوجود نص قانوني يقرر ضمان المستهلكين (قانون مدني– قانون استهلاك – قانون تنظيم العلاقة بين وكالات السياحة وعملاءها) يجزم بالتحول الذي حدث في طبيعة هذا الالتزام من التزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق نتيجة، وهذا الأمر يؤكد التحليل الفقهي الذي لا يرى في الالتزام بضمان السلامة إلا التزاما بتحقيق نتيجة.

3– نقل عبء الإثبات من على عاتق مستهلك السلعة أو الخدمة والإلقاء به على عاتق المهني، وتبدو هذه النتيجة منطقية في ظل التحول الحاصل وفي طبيعة الالتزام بضمان السلامة[1].

ذلك أن المدين بالالتزام بضمان السلامة يكون عادة مهنيا، وعلى هذا الأساس يتعامل معه المستهلك أو المستعمل بحكم خبرته ودرايته بأصول مهنته أو حرفته، وبالتالي عليه احترام هذه الوضعية التي جعلت الآخرين يثقون به، وعند إخلاله بهذه الثقة التي يوليها إياه عملاؤه كان عليه أن يتحمل تبعه ذلك[2].

---

1 – أنظر: عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 53 وما يليها.

2 – أنظر: عبد المنعم موسى إبراهيم، حماية المستهلك، منشورات الحلبي الحقوقية، 2007، ص 552.

3.3.1.1.2.1. نظام تحديد مسؤولية الناقل البري

لقد اقترح بعض الفقه أن يقوم المشرع نفسه الذي يستطيع عمل كل شيء، بإعداد مسؤوليات قانونية لا يجب أبدا محاولة إدخالها بأي شكل ضمن النوعين التعاقدي والتقصيري لمجرد الرغبة في مراعاة تصنيف مجرد ونظري.

بمعنى آخر سوف يكون من الأفضل أن يكون تعويض بعض الأضرار خاصة تلك التي تمس بسلامة الأشخاص أو الأموال محلا لأنظمة تعويضية خاصة للمسؤولية يضعها المشرع تنطبق على جميع المضرورين المتعاقدين والغير، هذه النظم يجب أن تفلت تماما من التخيير بين الارتباط بالعقد أو العمل غير المشروع، وقد أخذت بعض التشريعات بهذا النوع من المسؤولية .

وما تجدر الإشارة إليه أن فكرة هذا النظام الجديد نشأت في أذهان بعض الحقوقيين الفرنسيين، إذ أنه ونظرا لتزايد حوادث السيارات وما نجم عنها من ضحايا جعلت الأستاذ موريس بيكار منذ عام 1930 يطالب بأهمية وضع قانون خاص لحوادث المرور، لكن لم تحظى هذه الفكرة بأي اهتمام إلا في سنة 1964 حيث أنشأت لجنة من طرف وزير العدل كلفت بدراسة مشروع تعديل القانون الجاري به العمل .

ولقد شرك في أشغال هذه اللجنة الأستاذ أندري تونك الذي نشر بعد ذلك مؤلفه بعنوان "أمان الطريق" والذي كل يحمل مشروع قانون حول حوادث المرور.

وقد استمرت مجهودات بعض الفقهاء وعدد من البرلمانيين والقضاة والذين لاحظوا أن المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور تمر بمراحل وإجراءات معقدة، وبالتالي طالب البعض منهم بتطبيق نظام آخر لا يعتمد على الخطأ لحل المشاكل.

وبذلك أصبح جبر الضرر يقتصر على توافر عنصرين لا غير، وهما وجود ضرر من جهة شخص معين، ووجود عقد تأمين ساري المفعول وقت الحادث والذي يكون مبرما بين حارس الشيء وبين مؤسسة مكلفة بالتأمين على السيارات، بحيث يتضمن عقد التأمين ضمان الآثار التي يمكن أن تترتب عن حوادث يتسبب فيها حارس الشيء.

ولقد نادى بنفس الفكرة مشروع قانون شازيل الذي ينص في مادته الأولى على أن: «الأضرار الجسمانية والمادية التي تصيب أي شخص عدا السائق تعوض باستثناء الخطأ العمدي أو الجسيم الذي يرتكبه هذا السائق».

ولكن هذه الفكرة فشلت بسبب موقف شركات التأمين التي تخضع إلى سيطرة الرأسمال الخاص الرافض لهذا النظام المقترح، ومع ذلك تقدم السيد بادينتر – وزير فرنسي للعدل سابقا– بمشروع في نفس الموضوع فصادق عليه مجلس الوزراء في 17 أكتوبر 1984 وصوت عليه البرلمان الفرنسي في 17 ديسمبر 1984.

و هكذا صدر في فرنسا القانون 5 جويلية 1985 المتعلق بتعويض ضحايا حوادث الطرق، والذي يطلق عليه اسم "قانون بادينتر[1].

ويأخذ هذا القانون بعين الاعتبار مصالح الأطراف المعنية من ضحايا وشركات التأمين وهيئات إجتماعية، فيمنح الحق في التعويض التلقائي للضحايا الراجلين أو المنقولين أو سائقي الدرجات ولو كانوا مخطئين، باستثناء حالة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم، ويمكن أن يستفيد ضحايا حوادث المرور الذين تقل أعمارهم عن 16 سنة أو تزيد عن 70 سنة من التعويض مهما كانت درجة الخطأ.

ونجد أن المادة 1 من قانون 5 جويلية 1985 تقضي بأن هذا النص قابل للتطبيق على كل ضحايا حادث طريق حتى عندما يكونوا منقولين بموجب عقد، ففي هذه الحالة ليس هناك مجال لطرح مسألة التفرقة بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، وإنما ما يهم هنا هو ظروف الحادث الذي ينتج عنه الضرر[2]، فهذا القانون قد وحد ما بين النظامين العقدي والتقصيري[3].

ولقد تبنى المشرع الجزائري هذا النظام الجديد "عدم الخطأ" وهذه الطريقة الجديدة للتعويض بموجب الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المتعلق بنظام التعويض عن الأضرار

---

1. أنظر: أحمد طالب، نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، الجزء 1، المجلة القضائية، تصدر عن قسم المستندات والنشر للمحكمة العليا بالجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 1، 1991، ص 230 ومايليها.

Voir aussi: Geneviève viney et Patrice Jourdain, op cit, P 1093 n° 967.

2 - Voir: Pierre voirin et Gilles Goubeaux, op cit, P 471, n° 1016.

3 – أنظر: أسامة أحمد بدر، الالتزام ببذل عناية و الالتزام بتحقيق نتيجة بين المسؤوليتين الشخصية والموضوعية (دراسة تحليلية قضائية في القانونين الفرنسي و المصري)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد 2، سنة 2009، ص 323.

الناجمة عن حوادث المرور[1]، والتي تعتمد أساسا على مبدأ التضامن بين جميع المؤمن لهم، فيستفيد من التعويضات المنصوص عليها كل من المصاب غير المسؤول عن الحادث والمصاب المتسبب في الحادث، ويستهدف هذا النظام حماية التوازن المالي للمؤمن الذي يتحتم عليه منح تعويض إلى معظم الضحايا نظرا لالتزاماته التعاقدية.

وقد استلزم هذا الوضع إعداد جدول يراعي هذا الاهتمام، وكذا ضمان تعويض جزافي عن الأضرار الناتجة عن الحوادث من خلال وضع حد أقصى للتعويضات وتحديد الأضرار التي يمكن أن تخول الحق في التعويض.

وهذا الصدد تنص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المتعلق بنظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور على أن:« كل حادث سير يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقه ولو لم تكن لهم صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث»[2].

كما أن بعض التشريعات الخاصة ببعض أنواع النقل تتضمن تحديدا لمسؤولية الناقل سواء فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به أو بشروط انعقاد المسؤولية، وعلى ذلك لا يستطيع المضرور أيا كانت صفته مطالبة الناقل بالتعويض إلا في إطار ذلك التحديد، ومن ثم فإن نطاق الضرر المرتد يتحدد بذات نطاق الضرر الأصلي، ولا يمكن أن يتجاوز، ويبدو ذلك خاصة في النقل الدولي من خلال اتفاقية فارسوفيا للنقل الجوي واتفاقية بروكسل للنقل البحري، واتفاقية برن للنقل بقطارات السكك الحديدية[3].

ذلك أنه قد استقرت مختلف النصوص التشريعية والتنظيمية التي وضعت نظام تعويض خاص على بعض القواعد العامة التي يتميز بها نظام التعويض والتي تكوِن نظامه القانوني، وهي أن التعويض يكون تلقائيا أو آليا، وأنه قاصر مبدئيا على الضرر الجسماني، وأن مقداره جزافي ومحدد سلفا، ويمنح بمقتضى إجراءات إدارية غير قضائية[4].

---

1 – راجع: الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية رقم 15 المؤرخة في 29 فيفري 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988، بالجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 20 جويلية 1998.

4 – أنظر: أحمد طالب، الجزء 1، مرجع سابق، ص 230 ومايليها.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 372.

4 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 361.

غير أن بعض الفقه لاحظ عدم كافية هذا المقترح لأن الأنظمة القانونية الخاصة بالمسؤولية التي يضعها المشرع لا تغطي كل صور المساس بالسلامة التي يمكن أن ينشأ بمناسبة تنفيذ العقد[1].

ذلك أن التزام الناقل بمقتضى عقد النقل البري للأشخاص لم يخلو من فائدة قانونية رغم صدور قانون التعويض عن حوادث المرور، إذ أن هذا الالتزام يثير مسؤولية الناقل الموضوعية في الحالات التي لا يكون فيها الضرر الذي أصاب المسافر يمكن نسبته إلى تدخل المركبة.

فقد قضت محكمة استئناف باريس بمسؤولية الناقل في دعوى تمثلت وقائعها في جرح مسافر بواسطة شيء كان يحمله مسافر آخر، وقررت أن هذا الفعل لا يعد بالضرورة سببا أجنبيا يعفي الناقل من مسؤوليته الموضوعية[2].

ومع ذلك فإنه في إطار نظام تحديد المسؤولية يتحصل الضحية على التعويض بقوة القانون، أي بدون شروط مقارنة مع نظام المسؤولية المدنية التي لا تتحقق إلا عند توفر شروط معينة، ذلك أنه يثبت الحق في التعويض بمجرد إكتساب صفة الضحية وفقا لما حدده القانون، فهي تقضي بحصول واقع مادي.

كما أنه وخلافا لنظام المسؤولية المدنية التي تكون قابلة للنفي، لاسيما عن طريق إثبات السبب الأجنبي (قوة قاهرة، فعل الضحية، فعل الغير)، فإن هذا القيد غير وارد في نظام تحديد المسؤولية، إذ لا يمكن الاحتجاج بهذه الدفوع في مواجهة الضحية[3].

ومن خلال ما تقدم يبدو أن القول بضرورة تدخل المشرع لوضع أنظمة خاصة بتنظيم حالات المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة هو الراجح، ذلك أن تدخل المشرع يمكن أن يضع حدا لمسألة تحديد طبيعة المسؤولية.

غير أنه إذا تحقق وأن تدخل المشرع بتنظيم المسؤولية الناشئة عن تقديم الخدمات، فإن التساؤل الذي يطرح هو تحت أي نوع من أنواع المسؤولية يمكن إدراجها أي هل تظل مسؤولية عقدية أم تدخل في إطار المسؤولية التقصيرية؟ أم يمكن اعتبارها نظام ثالث إلى جانب التعاقدية والمسؤولية التقصيرية؟

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 355– 356.

2 – أنظر: أسامة أحمد بدر، المرجع السابق، ص 324.

3 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 365.

ولقد ذهب بعض الفقه بخصوص مسؤولية المنتج إلى أن هذه المسؤولية تشكل نظام ثالث إلى جانب أنظمة المسؤولية التقليدية – التعاقدية والتقصيرية – ويستند في ذلك إلى المادة 1386 –18 من القانون المدني الفرنسي التي تجيز للمضرور الخيار بين النظام الخاص للمسؤولية الواردة في المواد 1386 –1 وما بعدها، وبين القواعد العامة في المسؤولية المدنية (التقصيرية والتعاقدية) وهو ما يفيد أن السماح للمضرور بالخيرة بين هذه المسؤوليات أنه أنشأ نظاما ثالثا للمسؤولية.

غير أن هذا الرأي منتقد لأن التقسيم الثنائي للمسؤولية تقسيم أساسي، إذ لا يستطيع المشرع نفسه خلق نظام ثالث للمسؤولية بدليل أن نظام مسؤولية المنتج بالرغم من أن الفقه يرى أنها مسؤولية خاصة وموحدة تفلت من التقسيم الثنائي للمسؤولي، فإن هذه المسؤولية وكما يذهب بعض الفقه لا تلغي الحاجة إلى تكييفها، لاسيما لتحديد المحكمة المختصة سواء في القانون الداخلي أو الدولي، وكذلك تحديد القانون القابل للتطبيق على هذه المسؤولية بحيث أن القانون لا يكون هو نفسه بحسب ما إذا كان يوجد عقد أم لا.

ونخلص مما سبق إلى أن الأساس العقدي للالتزام بضمان السلامة كان دائما محلا لشك كبير، فهذا الالتزام كان في الواقع يتمرد – إن صح التعبير – على الخضوع لقواعد المسؤولية التعاقدية ولم يقم القضاء بإضفاء الصفة التعاقدية عليه إلا من خلال تحميل العقد أكثر من طاقته[1].

وعليه فإن إلغاء الصفة التعاقدية عن الالتزام الذي خلقه القضاء بهدف حماية الأشخاص يحقق نتيجتين أساسيتين، فمن ناحية تختفي النزاعات على الحدود الفاصلة بين المسؤوليتين، وذلك بقصر تطبيق قواعد المسؤولية التعاقدية على الالتزامات التعاقدية الصرفة، والتي لا يتصور وجودها إلا بوجود العقد وإخراج ما عداها من دائرة هذه المسؤولية كالالتزام بضمان السلامة.

ومن ناحية أخرى يسترد مبدأ عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين لبداهته التي فقدها نتيجة إدخال التزامات من طبيعة غير تعاقدية في دائرة العقد، إذ أن بقاء الرأي حتى الآن موزعا بين القائلين بعدم جواز الخيرة والقائلين بجوازها دون استساغة أي من هذين القولين استساغة تامة، وفي نفس الوقت دون طرحه كلية، ولما كانت حجج كل منهما مع تناقضهما مما يتعذر تفنيده تماما، فما ذلك إلا شاهدا على أن هناك خطأ في أصل المسألة جعل كلا من الرأيين يحتويان على جانب من الصحة وجانب من الخطأ في آن واحد.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 376– 377.

فأنصار عدم الخيرة على صواب في قولهم أن ما أدخل في دائرة الالتزام التعاقدي لا يجوز الالتجاء فيه إلى المسؤولية التقصيرية، ولكن خطأهم يكمن في أن دائرة هذا الالتزام طبقا للنظرة الحاضرة قد احتوت على التزام تقصيري.

وأنصار الخيرة على صواب في قولهم بجواز الالتجاء إلى المسؤولية التقصيرية في حالة الإخلال بالتزام عقدي، ولكن خطأهم يكمن في أن دائرة هذا الالتزام قد إحتوت حسب النظرة الحاضرة ما هو تعاقدي وما هو تقصيري في آن واحد[1].

2.1.2.1. طبيعة مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

بعد أن تقرر الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، نشأت الحاجة إلى تحديد طبيعة مضمونه، هل هو التزام بوسيلة فيكون الناقل ملتزما ببذل عناية الرجل العادي لوصول الراكب سالما إلى جهة الوصول، أم أنه التزام بتحقيق نتيجة، بحيث يسأل الناقل فيه بمجرد تخلف هذه النتيجة وحصول ضرر للركب ؟

وهذا السؤال التقليدي يبدو للوهلة الأولى من قبيل التساؤلات القانونية التي تثار من حين لآخر بمناسبة التطرق لبعض الالتزامات، لاسيما تلك المستحدثة منها سواء من قبل الفقه في إطار صياغته للنظريات الفقهية، ومنها نظرية الالتزامات بتحقيق نتيجة والالتزامات ببذل عناية، أو من خلال القضاء بمناسبة تصديه لمقتضيات العدل وأعباءها، وما قد ينتج عن ذلك من أفكار قضائية، ومنها فكرة الالتزام بضمان السلامة.

ومع ذلك فإن تقليدية التساؤل تخفي وراءها خلفية تاريخية عن تلك التسميات، حتى أنها لتمثل دفعا قويا لا يمكن إغفاله على الصعيد الفقهي والقضائي، في إطار تطور نظام المسؤولية القائم على فكرة الخطأ.

ومن هنا سنتطرق في هذا المطلب إلى الفرعين التاليين :

الفرع الأول: إلتزام الناقل البري بضمان السلامة مضمونه تحقيق نتيجة.

الفرع الثاني: إلتزام الناقل البري بضمان السلامة مضمونه بذل عناية.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع نفسه، 379– 380.

1.2.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة مضمونه تحقيق نتيجة

يرجع الفضل في ظهور تقسيم الالتزامات إلى التزام بتحقيق نتيجة والتزام ببذل عناية إلى الفقيه René Demogue، كتقسيم إنشائي للمرة الأولى لهذين النوعين من الالتزامات سنة 1928، مما كان محل تقدير من جانب غالبية الفقه الفرنسي، واستخدمه بعد ذلك القضاء الفرنسي في مسألة إثبات الخطأ العقدي (عبء إثبات هذا الخطأ)، وظهرت عندئذ فائدة هذا التمييز بين هذين النوعين من الالتزامات في علاقتهما بعملية تخلص المدين من مسؤوليته العقدية[1].

وتظهر أهمية هذا التقسيم بين الالتزام بتحقق نتيجة والالتزام ببذل عناية، في أنه أحيانا يطلب من المدين نشاطا معين يؤمل من وراءه هدف محدد، فإذا لم تتحقق النتيجة فإن الدائن يصيبه ضرر واضح يكفي لقيام مسؤولية المدين.

وفي هذا الالتزام لا يملك المدين للتخلص من المسؤولية الإدعاء بأن هناك صعوبات منعته من تحقيق النتيجة المطلوبة، بل يتعين عليه إثبات السبب الأجنبي الذي حال دون تنفيذ التزامه، ولا يكفي المدين للإعفاء من المسؤولية الإدعاء بأنه كان حسن النية، وأنه توخى في سلوكه الحرص اللازم في سبيل تحقيق النتيجة لكنه لم يستطع.

ففي الإلتزام بتحقيق نتيجة يكفي الدائن إثبات واقعة عدم تحقق النتيجة المنتظرة كليا أو جزئيا حتى تقوم مسؤولية المدين، ولا يدرأ المسؤولية عن هذا الأخير إلا إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه[2].

ولقد تعددت المعايير التي قيل بها في شأن التفرقة بين الالتزامات بتحقيق نتيجة والالتزامات ببذل عناية، فذهب جانب من الفقه الفرنسي إلى القول بأن فكرة الاحتمال هي المعيار، وذهب رأي آخر إلى القول بأن الإرادة وحدها هي الفيصل في تحديد ما إذا كان الالتزام بتحقيق نتيجة أم ببذل عناية، بينما يميل رأي ثالث إلى الربط بين تقسيم الالتزامات إلى التزامات بتحقيق نتيجة وأخرى ببذل عناية وبين مشاركة الدائن أو عدم مشاركته في تنفيذ الالتزام، وذهب رأي أخير

---

1 – أنظر: أسامة أحمد بدر، مرجع سابق، ص 275.

Voir asssi: Philippe le Tourneau et loïc cadiet, op cit, P 399, n° 1488. Et aussi: Christian Larroumet, Droit civil, Tome 3, les obligations, 3 édition, Economica, delta, 1996, P 47, n° 51.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 242.

Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc cadiet, op cit, P 409, n° 1520. Et aussi: Genviéve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 442, n° 524.

إلى أن الالتزام يكون بتحقيق نتيجة إذا التزام المدين بأداء محدد، ويكون الالتزام ببذل عناية إذا التزم المدين فقط باتخاذ الوسائل المؤدية إلى تحقيق تنفيذ هذا الأداء[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن التفرقة بين الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة تجد مجالها الخصب في المسؤولية العقدية، غير أنه وبما أن الالتزامات التعاقدية تنقسم من حيث المحل إلى التزام بعمل والتزام بامتناع عن العمل والتزام بإعطاء، فإن التفرقة لا تنطبق على كل نوع من هذه الأنواع الثلاثة.

فالالتزام بالامتناع عن عمل يكون دائما بتحقيق نتيجة، ومن غير المتصور أن يكون غير ذلك، كما لا يتصور أن يدعي المدين بأنه بذل أقصى جهده حتى لا يقوم بالعمل المحظور عليه.

وكما هو الشأن بالنسبة للالتزام بالامتناع عن عمل، فإن الالتزام بإعطاء هو التزام بتحقيق نتيجة سواء كان محل الالتزام دفع مبلغ من النقود أو أشياء معينة بالنوع أو كان محل الالتزام إعطاء أشياء معينة بالذات .

أما الالتزامات بعمل فهي التي تنطبق عليها التفرقة، ومن قبيل هذه الالتزامات الالتزام بضمان السلامة في عقود أداء الخدمات[2] ومنها عقد النقل.

وتقسيم الالتزام إلى التزام بتحقيق نتيجة والتزام ببذل عناية لم يكن موجود بعد عند ما اكتشف القضاء الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، غير أن وضعية ناقل الأشخاص هي التي أخذها "demogne" كمثال عندما بين التفرقة بين هذين الالتزامين، وكذلك عندما شرح مميزات الالتزام بتحقيق نتيجة[3].

فالالتزام بضمان السلامة باعتباره التزام ابتدعه القضاء الفرنسي في الحكم الصادر في 21 نوفمبر 1911، في مجال النقل البحري، وفي إطار تطور المسؤولية العقدية توسع القضاء في تطبيق هذا الالتزام، بحيث ظهر له تطبيق أكثر وضوحا في عقد نقل الأشخاص برا عندما أصدرت

---

1 – لمزيد من التفصيل في هذه المعايير أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 180 وما يليها، أنظر كذلك: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 243 ومايليها، وكذلك: يحي أحمد البنا، مرجع سابق، ص 79.
Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc cadiet, op cit, P 412, n° 1533, Et aussi, Genviéve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 443, n° 526.Et aussi: Patrice Jourdain, les principes de la responsabilité civile, Dalloz, 7 édition, 2007, P 50.

2 -Voir: Philippe le Lourneau et Loïc cadiet, op cit, P 339, n° 1488. Voir aussi: Jacque Flour/ Jean luc Aubert et Eric Savaux,Droit civil, les obligation, 1 – l'acle Juridique, 10 édition, Delta 2002, P 27, n° 45.

3 - Voir Genvieve viney et Patrice Jourdain, op cit, P 447, n° 551.

محكمة النقض الفرنسية حكمها الهام في 27 جانفي 1913، والذي تضمن عبارتها الشهيرة بأن ناقل الأشخاص ملزم بإيصال المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول.

وبذلك تكون محكمة النقض الفرنسية قد وضعت على عاتق ناقل الأشخاص التزام محدد المضمون، غايته إيصال المسافر أو الراكب الذي تعهد بنقله من مكان إلى آخر سليما ومعافى إلى جهة الوصول، فإذا لحقته أثناء عملية النقل إصابة جسمانية أو ترتب على ذلك وفاته بسبب حادثة النقل، فإن الناقل هنا لا يكون قد نفذ التزامه التعاقدي بضمان سلامة هذا المسافر.

ويترتب على ذلك الإخلال قيام مسؤوليته العقدية التي لا يستطيع للتحلل منها أن يثبت أنه لم يخطئ في عملية من عمليات النقل، ولا يمكنه للتخلص من هذه المسؤولية إلا إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، والذي أدى إلى وقوع الضرر[1].

فالقضاء الفرنسي من خلال توظيف أدواته وفنه القانوني لم يكن يهدف سوى تحقيق حماية كاملة للمضرور من حوادث النقل، إذ لا يستطيع معه الناقل الإفلات من المسؤولية القائمة على عاتقه، إلا من منفذ واحد هو إثبات أن سببا أجنبيا لا يد له فيه أدى إلى وقوع الحادث، وعلى ذلك يكون الناقل مخلا بالتزامه العقدي بسلامة الراكب أو المسافر حال وقوع الإصابة، ولا يلتزم الراكب بالإثبات لتعذر ذلك عليه في معظم الحالات.

وعلى ذلك يكون مضمون التزام الناقل بضمان سلامة الراكب بتحقيق نتيجة هي ضمان سلامة الراكب بمنع وقوع الحادث، وإن لم يستطيع يكون ملزما بتعويض الأضرار الناجمة عن الحادث، ما لم يثبت أن الحادث الذي نتج عنه الضرر يرجع إلى سبب أجنبي، لا يد له فيه، سواء كان قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل الغير أو خطأ الراكب نفسه[2].

ولا يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته – وفقا لهذا المضمون المحدد للالتزام بضمان السلامة – إذ أثبت أنه لم يرتكب خطأ ما، أو أن عماله قد بذلوا العناية الواجبة الكافية، ذلك أن انعدام خطأ الناقل غير كاف لتخليصه من التزامه بضمان السلامة، ويظل التزامه بالتعويض للمسافرعن الأسباب المجهولة للإخلال به قائما على عاتقه.

---

1 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 300– 301.

Voir aussi : Barthélémy mercadel, op cit, P 389, n° 667. Et aussi: François Terré/ Philippe Simler / Yves lequette, op cit, P 582, n° 590

2 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 247– 248.

.Voir aussi: Henri Capitant/ François Terré/ Yves Lequette, op cit, P 276, n° 5. Et aussi: Pierre Voirin et Gilles Goubeaux, op cit, P 505, n° 1084.

فيجب على الناقل الذي يلتزم بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول أن يتخذ كافة الاحتياطات التي توجبها الظروف والأخطار التي عليه تجنبها لتوفير السلامة للمسافر أو الراكب، وليس فقط جميع الأعمال المنصوص عليها في القوانين واللوائح والقرارات الإدارية.

وقد قضى بأنه لا يكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يعترف المسافر بأن الناقل لم يرتكب أي خطأ، ما دام لم يقصد باعترافه النزول عن دعوى المسؤولية التي نشأت لمصلحته عن عقد النقل والالتزام بالسلامة الذي ولده، كما أن انعدام خطأ الناقل لا يكفي لتخليصه من التزامه بالسلامة .

ولا يسعفه في ذلك أيضا أن يدفع بانتفاء مسؤوليته لسبب أجنبي، وإنما يجب عليه أن يثبت أن واقعة محددة لها وصف السبب الأجنبي في إحدى صوره وهي القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر نفسه، ولا يكون الحكم الصادر ببراءة الناقل أو تابعه من جنحة الإصابة أو القتل غير العمدي، الذي يصدر من المحكمة الجزائية تأسيسا على انعدام خطأ المتهم أثر على دعوى التعويض أمام المحكمة المدنية الناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر[1].

و لذلك فإن اعتبار التزام الناقل العقدي بضمان سلامة الراكب أو المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة يمكن أن يجد له تبرير من خلال دوره الفعال في حماية المضرور المحروم من مفهوم استقلال الإرادة اتجاه خيارات سلامته الجسمانية.

وبالتالي فإن اعتبارات العدالة والقانون دفعت القضاء إلى إحداث التطور الكبير في قواعد المسؤولية العقدية بابتداعه فكرة الالتزام بضمان السلامة في المجال العقدي – عقد النقل على وجه الخصوص – هي ذاتها الاعتبارات الهامة التي دفعت هذا القضاء إلى تزويد هذا الالتزام بسلاحه النافذ في حماية جمهور المسافرين من تجاوزات الآلة الحديثة المستخدمة في النقل، وذلك من خلال جعل مضمون هذا الالتزام مضمونا محددا، غايته إيصال المسافر إلى جهة الوصول سليما معافى[2].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع السابق، ص 41–42. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 1، الضرر، مرجع السابق، ص 145.

2 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشدي، المرجع السابق، ص 301.

Voir aussi:René Rodière et Barthelemy Mercadal, op cit, P 416, n° 357.

إذ أنه لا يتصور ولا يقبل العقل أن يكون مضمون هذا الالتزام في نقل الأشخاص أضيق منه في نقل الأشياء، الذي يعتبر فيه التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة عن توصيل وسلامة البضائع.

وتطبيقا لذلك فقد قضى بأنه:« لا محل لأن يقبل من المستأنف دفعه بأنه قد احتاط لمنع وقوع الحادث بوضع جهاز الإطفاء بالسيارة وبوجود تابعيه على مقربة منها، وبأن هؤلاء قد بذلوا غاية جهدهم في إطفاء النار وتخليص المصابة، وذلك طالما أنه قد عجز عن نفي نسبة الحادث إلى أمر يتصل به بإرجاعه إلى عامل خارجي»[1].

وقد قضت محكمة النقض المصرية في ظل قانون التجارة القديم بأن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ في جانبه[2].

وقضي كذلك بأن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة الراكب، بمعنى أن يكون ملتزما بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليما، وهو التزام بتحقيق غاية بحيث إذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعد هذا منه إثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه، ومن ثم تقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه[3].

وقضى كذلك بأنه من المقرر في قضاء هذه المحكمة (محكمة النقض المصرية) أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غاية، فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المضرور أو خطأ من الغير، ويشترط في خطأ الغير الذي يعفى الناقل من

---

1 – قرار محكمة استئناف الإسكندرية مؤرخ في 5 فيفري 1950 أشار إليه عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 156.

2 – نقض مدني مصري مؤرخ في 28 أفريل 1881 أشار إليه: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 27.

3– نقض مدني مصري مؤرخ في 26 أفريل 1962، أشار إليه: عبد الرزاق أحمد السنهوري، المجلد 2، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص 737، هامش 01.

المسؤولية إعفاءً كاملا ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو الذي سبب الضرر للراكب[1].

ولقد تم تبرير إلقاء التزام تعاقدي بضمان السلامة بتحقيق نتيجة على عاتق الناقل بالضمان والثقة الذي يضعها الراكب في الناقل باعتباره مهني محترف، وبسبب أن وسائل النقل أصبحت أكثر تعقيدا، وكذلك بالدور الذي يلعبه المسافر، الذي حتى وإن كان يحتفظ بجزء من الحرية والحركة خاصة في وسيلة النقل، فإن ذلك لا يمكن مقارنته بسرعة وقوة هذه الوسيلة، والتي ليس له عليها أية سيطرة.

هذه الأسباب جعلت من المعقول إلقاء التزام بتحقيق نتيجة على عاتق الناقل بالسكك الحديدية فيما يخص حوادث الرصيف وجعله يمتد كذلك إلى حوادث الصعود والنزول لوسيلة النقل[2].

إذ أن فائدة تطبيق الالتزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة جعلت من القضاء الفرنسي يتوسع في تطبيقه، بحيث أصبح المسافر يستفيد منه ليس فقط عند التنفيذ الفعلي لعقد النقل، وإنما أيضا منذ دخوله الأماكن المخصصة للمسافرين حاملا تذكرة السفر ليستمر إلى غاية سحب التذكرة منه عند وصوله.

وبالتالي كانت مسؤولية الناقل عن إخلاله بالتزامه بضمان السلامة تقوم بمجرد تعرض الراكب إلى حادث في فترة تواجده بين باب الإنطلاق وباب النزول، بل أكثر من ذلك نجد أن بعض الأحكام طبقت الالتزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة على كل حادث يقع للمسافر في المحطة[3].

غير أنها عدلت عن هذا الاتجاه فيما بعد، كما سيتم تبيانه بالتفصيل لاحقا عندما سنتناول نطاق الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري .

---

1 – نقض مدني مصري مؤرخ في 28 نوفمبر 1995 أشار إليه: شريف أحمد الطباخ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية (التطبيق العملي لدعاوى التعويض)، الجزء الثالث، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون المنصورة، مصر، 2009، ص 51. وأشار إليه كذلك: إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية، مرجع سابق، ص 53.

2 - Voir: René Rodière et Barthélémy Mercadal, op cot, P 416, n ° 357.

3 - Voir: Geneviéve Viney et Patrice Jourdain , op cit, P 477, n° 551.

ولقد قضت محكمة النقض الفرنسية بموجب عدة أحكام أن التزام الناقل بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة، إذا جاء في حكم لها بتاريخ 13 مارس 2008 بأنه:« بما أن ناقل الأشخاص ملزم بتحقيق نتيجة فإنه لا يمكنه التخلص جزئيا من عبء المسؤولية إلا بإثبات خطأ الضحية بشرط تبيان كل عناصر القوة القاهرة، فإن هذه الأخيرة وحدها من يمكنها إعفاءه كليا من المسؤولية وبذلك فإن كان على قضاة المجلس الاستناد إلى كون خطأ الضحية غير متوقع وغير ممكن الدفع للقول بعدم أحقية الضحية في التعويض...»[1].

وقضت في حكم آخر لها بتاريخ 3 جويلية 2002 بأن:« المسافر الذي يتعرض للسرقة من طرف مسافر آخر لا يعتبر سبب لإعفاء الناقل من المسؤولية، لأن مثل هذه الأحداث متوقعة، وبالتالي فإن وجود عدد معقول من المراقبين يجوبون عربات القطار يكفي للحد من مثل هذه العمليات، وبذلك فإنه بانعدام أسباب التحقيق أو عدم إثبات الاحتياطات الوقائية المتخذة من طرف الناقل فإنه لا يتوفر سبب القوة القاهرة لإعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية»[2]، كما قضت بنفس الحكم في قضية مماثلة بتاريخ 21 نوفمبر 2006[3].

وهكذا يتبين مما تقدم أن القضاء في فرنسا ومصر قد ألقى على عاتق الناقل التزاما محددا بضمان السلامة للمسافر، وهو التزام بتحقيق غاية هي وصول المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، ويتفق ذلك مع الغاية من عقد نقل الأشخاص، ذلك أن الغاية التي يقصدها طرفاه منه أن يصل المسافر إلى جهة الوصول سليما ومعافى، لأنه مما يتنافر مع طبيعة هذا العقد أن يصل المسافر إلى جهة الوصول جثة هامدة

لذلك فإن السلامة في تقدير المسافر لا تقل أهمية عن النقل ذاته، وتعتبر بالنسبة لهذا العقد ضرورة حتمية وبدونها لا يكون له أي غاية، ومن هنا يمكن القول أن إلقاء الالتزام بسلامة مضمونه تحقيق نتيجة على عاتق الناقل أصبح أمر ضروري وعادل[4].

---

1 - Voir Revue Trimestrielle de Droit Commerciale et de droit économique (RTD. Com), n° 4, octobre, Décembre 2008, P 843, n° 13.

2 - Revue Trimestrielle de droit commerciale et de droit économique (RTD. Com), n° 2, Avril/ Juin 2003, P 21 n° 21.

3 - Revue Trimestrielle de droit commerciale et de droit économique (RTD. Com), n° 2, Avril/ Juin 2007, P 441 n° 14.

4 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 42. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء1، مرجع سابق، ص 242.

وهكذا فإن الفقه الفرنسي يؤكد على أن عقد نقل الأشخاص يفرض على الناقل التزاما بإيصال المسافر سالما معافى إلى وجهته المقصودة أي أن محل التزام الناقل هنا هو التزام بتحقيق نتيجة، ومن ثم إذا أصيب الراكب بضرر أثناء السفر يكون الناقل قد أخل بالتزامه العقدي، ويلتزم بالتعويض ولا يمكنه دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.

وهو نفس الموقف الذي سلكه القضاء الفرنسي مؤكدا أن عقد نقل الأشخاص يضع على عاتق الناقل التزاما بإيصال المسافر إلى جهته المقصودة سالما معافى، وذلك بالنظر إلى ظروف النقل حاليا حيث يعجز المسافرون في الغالب عن إثبات خطأ الناقل، بل حتى صعوبة معرفة ظروف الحادث والأسباب التي أدت إليه، وتطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بأن على عاتق الناقل التزام بإيصال المسافر سالما معافى إلى جهته المقصودة وهو التزام بتحقيق نتيجة[1].

وجاء في حكم آخر لمحكمة النقض الفرنسية بأن عقد نقل تلاميذ المدرسة يفرض على الناقل إيصال التلاميذ سالمين معافين إلى جهتهم المقصودة أي مكان الوصول، بل أكثر من ذلك فالناقل ملزم باتخاذ اليقظة والحذر حتى يسهل دخول التلاميذ إلى وسيلة النقل، وتبعا لذلك اعتبر الناقل مسؤولا عن إصابة أحد التلاميذ بفعل وقوعه تحت عجلات وسيلة النقل إثر انزلاق قدمه نتيجة اندفاعه مع زملائه قبل وقوفها، ولا يحق للناقل دفع المسؤولية عنه بخطأ المضرور إذ كان عليه اتخاذ التدابير اللازمة التي تسمح له بتفاديه[2].

وعليه فإن الرأي السائد في الفقه والقضاء يرى أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا يمكن أن يكون إلا التزاما بتحقيق نتيجة لأن الناقل يستطيع الوصول إلى تحقيق هذه النتيجة ببذل الجهد والحرص المناسب، فسلامة الراكب في النقل البري تكاد تكون مؤكدة، والاحتمال فيها شبه معدوم بحيث أن وقوع الإصابة يسمح بافتراض خطأ الناقل[3].

ورغم أن الرأي الراجح في الفقه يرى أن الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، فإن التساؤل قد أثير حول ما إذا كان ذلك يعني أن الراكب لا يكلف بإثبات إصابته أثناء النقل، أم يجب عليه إثبات أن الإصابة التي لحقت به ترجع إلى فعل الناقل.

---

1 - Voir: Barthelemy Mercadal, op cit, P 289, n° 667, Voir aussi: François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 582, n° 590.

2 – أنظر: البكاي المعزوز، الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل ألأشخاص، المجلة المغربية للأنظمة القانونية والسياسية، مجلة فصلية متخصصة، العدد السابع، 2006، ص 9– 10. أنظر كذلك: محمد عبد الظاهر حسين، مرجع سابق، ص 143، هامش 1.

3 -Voir: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 413, n° 1535.

وللإجابة على هذا التساؤل ذهب جانب من الفقه إلى القول بضرورة قيام الراكب بإثبات علاقة السببية بين الضرر الذي أصابه وبين عملية النقل، فلا يكفي إثبات مجرد الإصابة، وإنما يجب على الراكب المضرور أن يقيم الدليل على أن إصابته ترجع إلى فعل الناقل كأن يثبت أن باب القطار مثلا قد انفتح تلقائيا مما أدى إلى سقوطه، وإلا فإن مجرد السقوط لا يبرر الحكم له بالتعويض.

وقد استند هذا الرأي إلى أنه لا يوجد ما يبرر افتراض علاقة السببية بين الحادث وفعل الناقل، لأن الراكب يختلف عن الأشياء المنقولة، فهذه الأخيرة ليست لها حركة ذاتية فهي تحت السيطرة التامة للناقل، وهو ما يبرر التزامه بالتعويض لمجرد ثبوت هلاكها أثناء النقل، في حين أن الراكب له نشاط ذاتي وحرية الحركة، كما أن الناقل لا يملك عليه الرقابة الكافية وهو ما يجعل احتمال رجوع الإصابة إلى الراكب أمرا واردا، لذلك فإنه لا يوجد مبرر لافتراض نسبتها إلى فعل الناقل[1].

غير أن افتراض خطأ الناقل – وفقا لتعبير المحاكم الفرنسية– طبقا لقواعد المسؤولية العقدية في الالتزام بتحقيق غاية، وإن كان قد يستلزم أن يثبت المسافر أن إصابته كانت نتيجة للنقل، إلا أن القضاء الفرنسي ومن أجل إضفاء حماية فعالة للمسافرين قد اكتفى بأن يثبت المسافر أو الراكب المضرور أن إصابته قد حدثت أثناء النقل، وهذا حتى يقع على عاتق الناقل التزامه العقدي بضمان سلامة المسافر، الذي قوامه وفقا للعبارة التي درجت على استخدمها المحاكم وهي توصيله سليما معافى إلى جهة الوصول[2].

لذلك وجد رأي آخر – وهو الراجح – يذهب إلى أن مسؤولية الناقل تنعقد بمجرد إصابة الراكب، ولا يجب على هذا الأخير إثبات سبب الحادث، وإنما كل ما يكلف به هو إثبات أنه أصيب أثناء عملية النقل، ليفترض بعد ذلك رجوع الإصابة إلى فعل الناقل.

ذلك أن هدف القضاء من تحميل الناقل بالالتزام بضمان السلامة هو إعفاء الراكب من عبء الإثبات الذي يشق عليه كثيرا بالنظر إلى وسائله المحدودة، هذا إلى جانب أن افتراض

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 43. أنظر كذلك: محمد إبراهيم دسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 67.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 43.

Voir: Henri Capitant/ François Terré et Yves Lequette, op cit, P 763.

علاقة السببية بين الحادث التي تعرض له الراكب وعملية النقل، يجعل الناقل مسؤولا في حالة عدم معرفة سبب الحادث، وهو ما يدفعه إلى بذل كل جهد ممكن لتفادي وقوع الحادث[1].

وعليه فإن القضاء الفرنسي يقرر أنه عندما يكون مضمون الالتزام التعاقدي تحقيق نتيجة فإن مسؤولية المدين تقوم على إثبات عدم تحقق هذه النتيجة، ذلك أن القضاء لا يتردد في جعل الناقل القائم على عاتقه التزام بضمان السلامة مسؤولا دون الحاجة إلى إقامة الدليل على العلاقة السببية بين فعل الناقل والضرر، إذ يقرر أن الوسيلة الوحيدة للتخلص من هذه المسؤولية تتمثل في إقامة الدليل على وجود أجنبي[2].

ويبدو واضحا من استقراء أحكام القضاء في فرنسا مدى تشدده في تقدير ما يعتبر ومالا يعتبر من قبيل القوة القاهرة أو السبب الأجنبي، فلا يعتبر من قبيل السبب الأجنبي اصطدام سيارة النقل بسيارة أخرى، ولا يعتبر أيضا سببا أجنبيا سوء حالة الطريق، ولا انفجار إطار سيارة الناقل، ولا تستطيع الشركة الناقلة وفقا لهذا المفهوم المحدد للالتزام بضمان السلامة أن تدفع عن نفسها المسؤولية إذا أثبتت أنها لم ترتكب خطأ ما أو أن عمالها قد بذلوا العناية الواجبة الكافية.

وفي هذا الصدد نجد أن محكمة Digon بفرنسا لم تعتبر النزيف الداخلي في المخ من قبيل السبب الأجنبي الذي يمكن للناقل على أساسه التخلص من مسؤوليته، وجاء في هذا الحكم أن نزيف المخ الذي يصيب سائق السيارة، ولا يعتبر سببا أجنبيا يمكن للشركة الناقلة التذرع به للتخلص من مسؤوليتها، وأنه كان يجب على الشركة الناقلة أن تقف جيدا على الحالة الصحية للسائقين الذين يعملون لديها، وكان باستطاعتها إذا بذلت جهدا معقولا للوقوف على الحالة الصحية لهذا السائق أن تمنعه بعد ذلك من قيادة السيارة[3].

كما أنه إذا ظلت ظروف الحادثة مجهولة، ولم يستطيع الناقل إثبات سببها، فإنه يكون مسؤولا مسؤولية كاملة عن إخلاله بالتزامه العقدي، وقد قضت المحاكم الفرنسية بمسؤولية شركة السكك الحديدية عن سقوط المسافر من باب عربة القطار الذي كان يستقله إلى الطريق، وهذا لعجزها عن تحديد الظروف التي أدت إلى انفتاح باب العربة.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 43 أنظر: محمد إبراهيم دسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 67.

2 -Voi: Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, p 190, n° 367.

3 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 30– 31.

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن وقوع الحادث بعد توقف الترام وعدم كونه نتيجة لحركته، لا يعني بالضرورة رجوعه كلية إلى سبب أجنبي عن الناقل، على الخصوص إلى فعل الراكب، وبذلك يكون الحكم الذي يقتصر على رجوعها إلى فعله بأسباب افتراضية واستنتاجيه لا يقدم أساسا قانونيا لما قضي به.

ولقد أيدت محكمة النقض الفرنسية الأحكام التي قضت بمسؤولية الناقل عن إصابة راكب الحافلة لحظة وقوفه في نهاية الخط لسبب لم يتمكن من تحديده، ولعجزه عن تقديم الدليل على خطأ المصاب، وعدم قيامه تبعا لذلك بنقض قرينة المسؤولية الملقاة على عاتقه، ومسؤوليته عن إصابة الراكب لوقوفه في أثناء نزوله من الحافلة، ولم يثبت إهماله وعجز الناقل عن تقديم الدليل القاطع على تدخل سبب أجنبي لا ينسب إليه، وأساس ذلك أن الناقل يظل مسؤولا إذا ظلت أسباب الحادثة مجهولة، بحيث يتعذر على الناقل أن يثبت على وجه الدقة أن واقعة أجنبية هي التي أدت إلى الحادثة، وبذلك تظل مسؤوليته العقدية تجاه المسافر كاملة عن الإصابة[1].

وقضى كذلك بأن فعل الغير لا يصلح سببا للتخلص من المسؤولية إلا إذا لم يكن في الإمكان التنبوء به أو درء نتائجه، وإلا فإنه لا يمكن اعتبار فعل الغير عند إغلاقه لباب السيارة بقوة على أصابع أحد الركاب غير متوقع بالنسبة للسائق[2].

كما قضت المحكمة العليا في الجزائر في قرار لها بتاريخ 30 مارس 1983 أنه:«...عملا بالمادتين 62 و63 من القانون التجاري، يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن سلامة المسافر، إلا إذا كان هناك قوة قاهرة أو خطأ من طرف المضرور، حيث لكي يعفى الناقل أو الحارس للشيء من كل مسؤولية الحادث يجب عليه أن يثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، وليس في استطاعته تفاديه»[3].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 43 وما يليها. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء1، مرجع سابق، ص 244 ومايليها.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 45.

3 – قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية، ملف رقم 27429 بتاريخ 30 مارس 1983، نشرة القضاة، تصدرها وزارة العدل، أفريل 1985، العدد 02، ص 64.

وبذلك اعتبرت المحكمة العليا الناقل ملتزما بنتيجة هي توصيل الراكب سلما إلى الجهة المتفق على نقله إليها بأن يضمن سلامة المسافر، ولا يجوز إعفاءه من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر سببه القوة القاهرة أو خطأ المسافر، وأنه لم يكن يتوقعه ولم يكن في استطاعته تفاديه[1].

ونتيجة لما تقدم فإن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب رغم ما قد يثيره من لبس ظاهري يرجع إلى ذات تسمية الالتزام بأنه التزام بضمان سلامة الراكب، مما قد يتبادر معه إلى الذهن بأن مضمون هذا الالتزام هو الضمان المطلق لسلامة الراكب، إلا أنه لا يتعدى قواعد المسؤولية ولكنها مسؤولية مشددة لا تسقط كقاعدة عامة بإثبات انعدام خطأ الناقل، وإنما تتطلب ضرورة الإثبات المحدد لسبب الأجنبي.

ومن هنا تظهر فائدة وميزة الالتزام بضمان السلامة، فنظرا لأن مسؤولية الناقل تتحقق بمجرد وقوع الضرر ولا تدفع إلا بإثبات السبب الأجنبي فإن الراكب لا يكلف بإثبات العلاقة المباشرة بين الحادث وعملية النقل وليس عليه إثبات سبب الحادث، وكل ما يكلف به فقط هو إثبات أن الحادث قد وقع أثناء النقل، ومن مزايا الالتزام بضمان السلامة كذلك أن الناقل يسأل ويلزم بتعويض الضرر الذي أصاب الراكب ولو ظل الحادث مجهولا فليس على الراكب إثبات سبب الحادث.

كما يتضح مما سبق أن مضمون الالتزام بضمان السلامة لا يقتصر على مجرد نقل عبء الإثبات من الراكب إلى الناقل بل إنه يقيم مسؤولية حقيقية تثقل الناقل بعيدة عن فكرة الخطأ، قابلة للدفع بإثبات السبب الأجنبي[2].

لذلك نجد أن القضاء الفرنسي قد اقتصر لكي يحكم بمسؤولية الناقل أن يقوم المسافر بإثبات أن إصابته قد وقعت أثناء النقل، ولا يكلف هذا الأخير بإقامة الدليل على سبب الحادث، ولا على رجوعه إلى واقعة النقل وعدم مساهمته في وقوعه، ولا حتى على قيام الصلة المباشرة بين الحادث والضرر[3].

---

1 – أنظر: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 1، مرجع سابق، ص 276.

2 – أنظر :إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع السابق، ص 191– 193. أنظركذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 41– 42.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 45.

وعليه فإن استقرار الفقه والقضاء على توفير الحماية الفعالة للمسافر من الأضرار الجسمانية وإقرارهما قيام التزام بضمان السلامة على عاتق الناقل مضمونه تحقيق نتيجة محددة، وهي منع وقوع الحادث وتعويض المسافرين حال إصابتهم بأضرار جسدية عما أصابهم من أضرار، وإغلاق أبواب دفع المسؤولية في وجه الناقل، عدا السبب الأجنبي بصوره المحددة ما هو إلا إقرار منهما بالتفاتهما عن مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية، وتوحدهما في مفهوم الضرر كأساس للمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن الإخلال بالالتزام بالسلامة.

وبمعنى أدق أن القضاء والفقه الفرنسي انتقلا بقواعد المسؤولية المدنية من دائرة الجزاء إلى دائرة الإصلاح والجبر والضمان للمضرورين من الحوادث الجسدية، وهي الغاية الحقيقية لقواعد المسؤولية التي أصبحت بهذا الشكل مسؤولية موضوعية أساسها وقوع الضرر، وقد ساعدهما على ذلك تطور نظام التأمين من المسؤولية.

ونجد أن القضاء في تطوره بدءا من اشتراطه توافر الخطأ لقيام المسؤولية والتجاءه بعد ذلك تحت ضغط اعتبارات العدالة وتطور وسائل النقل بشكل مخيف ومهدد للسلامة الجسدية للأفراد، إلى استعمال وتطوير أدواته وفنه القانوني، التي انتهت إلى افتراض الخطأ بحيث لا يستطيع الناقل أن يبرأ من المسؤولية بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ من جانبه، يكون حقق الالتفات النهائي عن مفهوم الخطأ، وتجاوزه تماما إلى المفهوم الموضوعي والعملي القائم على الضرر[1].

2.2.1.2.1. التزام الناقل البري بضمان السلامة مضمونه بذل عناية

لقد حاول بعض الفقهاء تحديد مضمون التزام الناقل البري بضمان السلامة في إطار مجرد بذل العناية، وهي اتخاذ كافة الاحتياطات الممكنة لتجنب وقوع حوادث تمس السلامة الجسدية للمسافرين أو الركاب أثناء عملية النقل، ومن ثم يتعين على المسافر أو الراكب إثبات خطأ الناقل وعلاقة السببية بين خطئه والضرر الذي أصاب المسافر.

أي أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب يقتصر محله على مجرد بذل عناية، وهي اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي إصابة المسافر أثناء نقله، ويترتب على ذلك أن عبء إثبات إخلال الناقل بالتزامه يقع على عاتق الراكب الذي يتحمل وحده عبء إثبات تقصير الناقل في بذل هذه العناية، وهو ما يتنافى مع توفير الحماية الفعالة للمسافرين[2].

---

1 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 252.

2 - Voir: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 420, n° 1560.

وهكذا فإن محكمة الاستئناف المختلطة في مصر قبل أن يستقر قضاؤها صراحة على أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر عقدية، وقبل ترتيب التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر، ذهبت إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر محله بذل عناية، إذ قضت بأنه على شركة السكك الحديدية أن توصل مسافريها إلى مكان يستطيعون فيه النزول دون خطر، أو على الأقل أن تطلب إليهم في الوقت المناسب الانتظار حتى يصل القطار إلى الرصيف، أو يقوم مستخدموها بمساعدة من يحتاج منهم إلى مساعدة في نزوله، وأن عليها أن تجعل مداخل المحطات في حالة لا ينشأ عنها أي خطر للمسافرين وإلا قامت مسؤوليتها في حالة الحادثة.

كما قضت بأنه على شركة "الترام" أن توفر لمن تنقلهم الأمان ليس فقط من الحوادث الناجمة عن إهمال مستخدميها، بل وكذلك عن الحوادث التي تنشأ عن الحالة غير العادية للأجهزة التي تستخدمها.

غير أن اعتبار الالتزام بضمان سلامة المسافر محله بذل عناية، يلقى على عاتق المسافر بعبء إثبات عدم بذل الناقل العناية الواجبة مما أدى إلى حدوث إصابته، وهو أمر يتعذر على المسافر في أغلب الحالات[1].

والملاحظ أن التطور الذي عرفته قاعدة الالتزام بضمان السلامة من التزام بتحقيق نتيجة إلى التزام بوسيلة أدت بالفقه إلى توجيه سهام النقد لهذا القضاء، مبررة عدم فعالية الالتزام بضمان السلامة على الأقل عندما يكون بوسيلة لكي يجيب على الهدف المقصود منه وهو تعويض المضرور.

فهذا الالتزام الذي اكتسب توسعا كبيرا فقده بقوة أحيانا، فأصبح يجرى تكييفه على أنه التزام بنتيجة في حالات والتزام بوسيلة في حالات أخرى، إذ أصبح الالتزام بضمان السلامة بنتيجة يتحدد بالنقل نفسه[2]، أما الحوادث التي تقع في فناء المحطة أو الرصيف فإنها تخضع للالتزام بضمان السلامة ببذل عناية.

وهذا يعني أن هذه الحوادث لا يتم تعويضها إلا إذا ثبت خطأ الناقل، وهو ما يترتب عليه أن وضع الغير المضرور الذي يستفيد من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 1384 فقرة 1 من القانون الفرنسي المتعلقة بحراسة الأشياء يكون أفضل من وضع المضرور المتعاقد، فالالتزام

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 39.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 61.

بضمان السلامة بوسيلة لا يضيف شيئا للمضرور الذي يجب عليه في كل الفروض أن يقيم الدليل على خطأ الناقل[1].

ذلك أن التفرقة بين الالتزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة والالتزام بضمان السلامة ببذل عناية ترتبت عنه مواجهة المضرور لبعض الصعوبات في سبيل الحصول على حقه في التعويض عن الضرر الذي أصابه أثناء تنفيذ العقد، وتتمثل مظاهر ذلك في عدم استقرار المركز القانوني للمتضررين وعدم المساواة في المعاملة بينهم، وكذا عدم فائدة الالتزام بضمان السلامة في الأحوال التي يكون محله فيها مجرد بذل عناية.

فبالنسبة لعدم الاستقرار في المركز القانوني للمضرورين اقترح الفقه مجموعة من المعايير بهدف التفرقة بين الالتزامات بتحقيق نتيجة والالتزامات ببذل عناية، ولكن بعضها مثل السلوك الإيجابي للدائن أو قبول المخاطر هي التي أوحت في صدور بعض الأحكام القضائية، غير أن ولا واحد منها فرض نفسه، إذ أن المقارنة بين هذه الأحكام تسمح باستظهار عدم الدقة وعدم الاستقرار في الحلول القضائية[2].

ومن جانب آخر ظهرت في تطبيقات القضاء الفرنسي درجات متباينة ما بين هذين النوعين من الالتزامات هي الالتزام بتحقيق نتيجة مخفف والالتزام ببذل عناية مشدد، والتي لم يحدد بعد مجال تطبيقهما، وفي هذا خلط ما بين طبيعيتين قانونيتين تتميزان بالضرورة عن بعضهما البعض[3].

كما أن التمييز بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية يقود إلى وضع لا يرضي أطراف التعويض، فهو سواء بالنسبة لضحايا الأضرار الواقعة بسبب عدم تنفيذ الالتزام بضمان السلامة أو بالنسبة لمحدثي هذه الأضرار وأيضا بالنسبة للقضاة المكلفين بالفصل في الخصومات ينتهي إلى قانون غير متوقع، لأنه غير كاف لاحتواء تنوع المواقف فضلا على أنه يحمل في الغالب توسع لمفهوم المسؤولية العقدية، و هذا دون الحديث عن الحالات التي تتراجع فيها هذه الأخيرة لترك مكانها للمسؤولية غير العقدية.

---

1 - Voir: François Terr/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 582, n° 590.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 270.

3 – أنظر: أسامة أحمد بدر، مرجع سابق، ص 374.

Voir aussi: François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 568, n° 580.

إن عدم التوقع وعدم اليقين في مجال الالتزام بضمان السلامة جاء بسبب ضعف المعيار المقترح من الفقه للتمييز بين الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة، ويظهر أن مفتاح هذا التمييز يقوم على التوفيق بين وجود احتمال في تنفيذ الالتزام وسلطة المبادرة التي يمارسها المدين في هذا التنفيذ.

وهكذا في غياب أي احتمال وعندما يكون دور المضرور في تنفيذ العقد سلبيا بصورة بحتة، فإن الالتزام بضمان السلامة يجب أن يكون بتحقيق نتيجة، على العكس عند وجود احتمال في التنفيذ يمنع المدين من أن تكون له السيطرة على مصير العقد و/أو عندما يكون دور المضرور أثناء تنفيذ العقد إيجابيا فإن الالتزام بضمان السلامة لا يمكن أن يكون إلا ببذل عناية[1].

أما بالنسبة لعدم المساواة في المعاملة بين المضرورين فإنه عندما نتجه إلى القواعد المتعلقة بالالتزام بضمان السلامة في العقود التي تتضمن خدمة، نجد أن التباين في معاملة المضرورين يكون واضحا إلى أقصى حد، ففي هذا النوع من العقود يظهر الالتزام بضمان السلامة كالتزام ذو مضمون متغير الشدة.

ففي الواقع نجد أنه عندما يتم تكييف الالتزام بضمان السلامة بالتزام ببذل عناية، فإن المضرور المتعاقد يخضع لنظام المسؤولية القائمة على الخطأ الواجب الإثبات، في حين أن الغير إذا كان ضحية الواقعة ذاتها فإنه يستطيع في الغالب أن يتمسك بالمسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء والتي تمكنه من الحصول على التعويض دون الحاجة إلى إثبات خطأ المسؤول، ومن ثم فإن الغير سيعامل بصورة أفضل من المتعاقدين ضحايا ذات الإخلال وذات الأضرار والذي ينظر إليهم بأنهم دائنون بالالتزام بضمان السلامة.

وقد أثارت هذه المعاملة التميزية بين المضرورين استنكار الفقه إذ ليس من اللائق مثلا أن نجد المضرور بالارتداد في وضع أفضل من المضرور المتعاقد، وهذا فقط لأن الأول يجوز له الاحتماء بقوعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء، ولا يجوز ذلك للثاني.

إذ أن الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية يكون من أثره ليس فقط إلزام المضرور بتقديم الدليل على خطأ المدين، بل أيضا حرمانه من إمكانية رفع دعواه على أساس المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي (المقابلة للمادة 178 من القانون المدني المصري والمادة 138 من القانون المدني الجزائري)، ذلك أن مبدأ عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين يمنع التعاقد المضرور

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 271– 272 .

من التواجد في الميدان التقصيري ومن الاستناد بشكل خاص على النظام المفيد للمسؤولية عن حراسة الأشياء عندما يكون الضرر ناشئا عن عدم تنفيذ التزام عقدي[1].

وبموجب هذا الارتباط الوثيق للالتزام بضمان السلامة بالمسؤولية العقدية، فإن هذا الالتزام لا يكون إلا حيث يتعين على المدين تحقيق نتيجة معينة، وبعبارة أخرى لا يكون له وجود وفقا لمعنى المحدد للالتزام بضمان السلامة عندما يتعين على المدين به الالتزام ببذل العناية الكافية.

فلا يمكن اعتبار مثل هذا الالتزام أيضا التزاما بضمان السلامة، لأن التزام الناقل بضمان السلامة كان الهدف منه الرغبة في حماية المسافر الذي يسلم نفسه تماما للناقل وأدواته، ولكي لا يكلف هذا المسافر بإثبات خطأ الناقل، وكان من شأن هذا الالتزام بتحقيق مسؤولية الناقل متى استطاع المسافر أن يثبت أن ضررا ما قد أصابه أثناء تنفيذ عملية النقل، ولم يكن باستطاعة الناقل الفكاك من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر.

ونتيجة لذلك أبدى الفقه رأيه للحد من النفوذ الذي اكتسبه الالتزام بضمان السلامة، وقصره على الحدود العادلة للمسؤولية العقدية، فالالتزام بضمان السلامة يجب عدم إضافته إلى العقد إلا عندما يكون ضروريا للوصول إلى هذه القاعدة[2].

وعليه فإن الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية يكون غير مفيد في الفرض الذي لا يتدخل فيه شيء في إحداث الضرر، بحيث لا يكون هناك محل لتطبيق المادة 1384 فقرة 1 من القانون الفرنسي، ففي هذه الحالة لا يقدم الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية للدائن أكثر مما يقدمه له إعمال المادتين 1382 و1383 من القانون المدني الفرنسي والخاصة بالمسؤولية عن الخطأ الشخصي.

وبذلك يبدو الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية مختلطا بالواجب العام على الكافة والمتمثل في بذل اليقظة والحذر، والذي يخضع للمادتين السالفتين، وهو ما يخلق خلط بين الخطأ التعاقدي والخطأ التقصيري عندما يقع كل منهما إخلالا بالالتزام ببذل عناية[3].

وما تجدر الإشارة إليه أنه بعد أن قرر القضاء الفرنسي أن التزام الناقل السككي هو التزام بضمان السلامة مضمونه تحقيق نتيجة بمجرد دخول الراكب إلى المحطة وإلى غاية الخروج منها،

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 276– 277.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 62.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 280.

Voir aussi: François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 582, n° 590.

فإن قضاء النقض قرر بعد ذلك أن الالتزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة والملقى على عاتق الناقل لا يوجد إلا من اللحظة التي يبدأ فيها الراكب بالصعود إلى وسيلة النقل وإلى غاية نهاية النزول منها.

وهذا لا يعني أن الفترة السابقة أو اللاحقة على تنفيذ عقد النقل تخرج من نطاق المسؤولية العقدية، بل نجد أن محكمة النقض الفرنسية قررت أنه بما أن عقد النقل كان قد أبرم خلال هذه الفترة ولم يتم تنفيذه نهائيا، فإن الناقل يكون ملزم بضمان سلامة الراكب ولكن هذا الالتزام يكون أقل، فهو التزام عام باليقظة والحذر، أي أنه التزام ببذل عناية[1].

فالقضاء الفرنسي في السابق كان يفرق في عقد النقل بين الالتزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة، والذي يتم إعماله في فترة التنفيذ الفعلي لعقد النقل، والتي تبدأ بصعود المسافر إلى وسيلة الناقل وتنتهي بإتمام نزوله منها. وبين الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية، والذي يتم إعماله عندما يكون المسافر داخل محطة النقل حاملا لتذكرة السفر، وقبل صعود إلى وسيلة النقل أو بعد النزول منها[2].

إلا أن محكمة النقض الفرنسية عدلت عن موقفها هذا وقررت بموجب الحكم الصادر بتاريخ 7 مارس 1989 أن مضمون الالتزام التعاقدي بضمان السلامة في مرحلة التنفيذ الفعلي لعقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وهو يخضع لأحكام المسؤولية العقدية، أما خارج هذه المرحلة فإن أي حادث يتعرض له المسافر يخضع لأحكام المسؤولية التقصيرية.

ونتيجة ذلك اتجه القضاء الفرنسي بموجب القرار الصادر في 7 مارس 1989 إلى قصر المسؤولية العقدية على الأضرار الناتجة فقط عن عدم تنفيذ التزام عقدي، أي حصرها في مرحلة التنفيذ المادي لعقد النقل، والإبقاء على المسؤولية التقصيرية بالنسبة للحوادث التي تقع قبل تنفيذ العقد أو بعده[3].

والجديد المستفاد من هذا القرار هو خضوع الحوادث التي تقع للمسافر داخل فناء المحطة أو على الرصيف لقواعد المسؤولية التقصيرية، وهو ما يعني عدم نجاعة الالتزام بضمان السلامة عندما يكون مضمونه بذل عناية .

1- Voir: Henri Capitant/ François Terré et Yves Lequette, op cit, p 764, n° 7.
2 -Voir: Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, p 465, n° 535.
3 - Voir: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 419, n° 1555

والملاحظ أن هذا القرار قد أنشأ تجزئة أخرى للالتزام بضمان السلامة من خلال فرضه التزامات على الناقل بضمان السلامة، والتزامات على المسافر بالمحافظة على نفسه أي تقسيم السلامة بين الطرفين[1].

فعلى العكس من عقد نقل البضائع يتميز عقد نقل الأشخاص بأن الراكب يتمتع فيها بحرية الحركة أثناء نقله، ونتيجة لهذا فإنه يتعين عليه الالتزام بالقوانين واللوائح المتعلقة بنظام الركوب وباحتياطات الأمن التي يقصد فيها حماية الركاب.

ذلك أن الناقل لا يمكنه السيطرة على الراكب لحرية حركة هذا الأخير، فهذه الحرية توجب عليه أن يقوم هو شخصيا بالاعتناء بسلامته، إذ ليس من المتصور أن يفرض على عاتق الناقل التزام بالرقابة المستمرة على حركة المسافرين طوال الرحلة، وإلا كان ذلك إعتداء على الحق في الحركة، فضلا عن استحالة قيام الناقل بتجنب الأضرار التي تنجم عن هذه الحركة إلا بإلزامه بتخصيص أحد من عماله على مقربة من كل مسافر .

لذلك ذهب القضاء الفرنسي إلى تحميل الراكب بالتزام، أطلق عليه الالتزام بالسهر على سلامته الشخصية، ومقتضى هذا الالتزام أن يعمل الراكب بقدر المستطاع على تجنب الحوادث والأخطار، وهو ما يعتبر المقابل العادل لما يقع على عاتق الناقل من الالتزام بضمان السلامة[2].

بالإضافة إلى أن تقرير المسؤولية التقصيرية للناقل عن حوادث المحطات والأرصفة يرجع التوازن في مجال المسؤولية، ويعيد للمادة 1382 من القانون المدني الفرنسي مكانتها الحقيقية، وهذا عن طريق وضع حد للتهميش السائد بين الالتزامات في حد ذاتها وفي مجال الالتزام بضمان السلامة بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية، وتعويضه بتقسيم آخر هو بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية.

وبذلك أصبح يحق للمضرور أو ورثته إعمال المسؤولية التقصيرية بالنسبة لحوادث المحطة أو الرصيف ولاسيما المسؤولية عن حراسة الأشياء[3].

---

1 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 62.

2 – أنظر: يوسف أحمد حسن النعمة، دفع المسؤولية المدنية بخطأ المضرور، دراسة مقارنة، مطبعة دار التأليف، القاهرة، 1991، ص 62.

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص، 63.

وهو الأمر الذي أدى ببعض الفقهاء إلى المطالبة بإلغاء الصفة التعاقدية عن الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية، وأشارو إلى أن هذا الالتزام لم يقدم في الواقع أي ميزة للدائن، وأنه لا يمكن تبريره بالاستناد إلى الإرادة الضمنية للطرفين، فهذا الالتزام لا يجد له تبريرا إلا عندما يكون تنفيذ الالتزام الرئيسي للعقد يعرض الدائن لمخاطر معينة، والتي يبدو من الملائم وضعها على عاتق المدين في عقد نقل الأشخاص أو في بعض الأنشطة الرياضية أو الألعاب التي تتسم بطابع الخطورة، والتي يحتفظ فيها المدين بالسيطرة عليها[1].

كما أن الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية لا يمكن تبريره بالاستناد إلى المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي (المقابلة للمادة 148 قانون مدني مصري والمادة 107 قانون مدني جزائري)، والتي تسمح فقط بأن تضيف إلى الالتزام الرئيسي مستلزمات تقتضيها العدالة أو العرف أو القانون للالتزام بحسب طبيعته، لأنه بتوسيع مجال المسؤولية العقدية على هذا النحو يكون قد أضر بالمضرور أكثر مما يحميه.

ذلك أن مبدأ عدم الخيرة بين المسؤوليتين يمنع الدائن من رفع دعواه على أساس المسؤولية التقصيرية عن الأشياء المنصوص عليها بالمادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي (المقابلة للمادة 178 قانون مدني مصري والمادة 138 من القانون المدني الجزائري)، عندما يكون الضرر ناشئا عن عدم تنفيذ التزام عقدي، ففي كل مرة يكون فيها المضرور دائنا بالتزام بضمان السلامة ببذل عناية، فإنه سيجد نفسه محروما من فائدة المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدين الفرنسي، وهو ما يجعل هذا الالتزام عديم الفائدة، لأن المضرور يكون ملزما بإثبات خطأ المدين سواء وجد الالتزام بضمان السلامة أو لم يوجد[2].

لذلك اعتبرت أغلبية تشريعات الدول التزام الناقل بضمان سلامة الراكب هو التزام بنتيجة وليس بوسيلة، ومن تلك التشريعات قانون التجارة المصري وقانون التجارة العراقي والكويتي والسوري والأردني وقانون الموجبات والعقود اللبناني وقانون التجارة التونسي.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 335.

Voir aussi: Yves–Marie Laithier, Etude comparative des sanctions de l'inexécution du contrat, L. G. D. J, Delta 2004, P 122, n° 87. Voir aussi: Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, p 486, n° 554.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 366– 337.

إلا أن قانون التجارة الليبي لم يأخذ بنفس الاتجاه الذي سارت عليه التشريعات السابقة، وإنما جعل هذا الالتزام التزاما بوسيلة وليس التزاما بنتيجة، لأنه سمح للناقل بإثبات اتخاذه وسائل الحيطة لاتقاء الضرر من أجل دفع مسؤوليته، كما أن هذا الحكم طبقه المشرع الليبي حتى في النقل المجاني[1].

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فنجد أنه نص في المادة 62 من القانون التجاري الناقل سلامة الراكب أثناء مدة النقل، كما تقضي المادة 64 من القانون التجاري بأنه تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداءا من تكلفه به.

ونجد أنه نص في المادة 63 من القانون التجاري 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 قاهرة أو خطأ المسافر».

كما تنص المادة 65 من القانون التجاري على أنه:« يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين».

فبستقراء هذه المواد نجد أن المشرع الجزائري قد ألقى على عاتق الناقل إلتزام بضمان سلامة الراكب مضمونة تحقيق نتيجة.

2.2.1. نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن عقد نقل الأشخاص برا ينشئ على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة المسافر أو الراكب، ويقوم هذا الالتزام طيلة الوقت الذي يستغرقه تنفيذ العقد.

ويطلق الفقه على هذا الوقت الذي يستغرقه تنفيذ عقد النقل النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة، وتحديد نطاق الالتزام بضمان السلامة لا يخلو من الأهمية، لأنه يتعين على الراكب إثبات أن إصابته قد وقعت في هذا النطاق حتى يستفيد من الالتزام بضمان السلامة.

لذلك يطرح التساؤل عن مدى الارتباط القائم من حيث بدء فعالية الالتزام بضمان السلامة بين حقيقة وجود عقد النقل، ونطاق إعمال فعالية الالتزام بضمان السلامة، وبمعنى آخر هل يبدأ إعمال فعالية الالتزام بضمان السلامة في اللحظة التي يتم فيها إبرام عقد النقل، أم أن هذا الارتباط

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 157.

بين الالتزام بالسلامة وعقد النقل لا يبدأ من حيث فعالية الالتزام، إلا مع بدء تنفيذ عقد النقل، أي من اللحظة التي يدخل فيها المسافر أو الراكب منطقة إشراف ورقابة الناقل.

إلى جانب هناك أكثر من عامل يشترك في تحديد نطاق الالتزام بضمان سلامة الركاب، فهو يتحدد بمدة سريان عقد النقل وبعملية الصعود والهبوط من وإلى وسيلة النقل، كما يتحدد بفترة تواجد الراكب داخل وسيلة النقل، كما يتحدد بحالات تواجده داخل محطة النقل.

ونظرا لأهمية كل هذه العوامل في تحديد وضبط نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، فإننا سنوضح نطاق هذا الالتزام في المطالب التالية :

المطلب الأول: نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء مدة سريان عقد النقل البري.

المطلب الثاني: نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء تنفيذ عمليات النقل البري.

المطلب الثالث: نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء وجود الراكب داخل منشآت الناقل البري.

1.2.2.1. نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء مدة سريان عقد النقل البري

إن الالتزام بضمان السلامة يرتبط وجودا وعدما بتنفيذ عمليات النقل، فيبدأ ببداية تنفيذ هذه العمليات وينتهي بانتهاءها، غير أنه وبما أن تنفيذ الناقل لعمليات النقل يرتبط أصلا بوجود عقد النقل، ذاته، لا تبدأ إلا ببداية، كما لا ينتهي العقد بانتهاءها، فإن الالتزام بضمان السلامة لا يتحمله الناقل إلا بإبرام عقد النقل بينه وبين الراكب.

فبداية الالتزام بضمان السلامة هي رهن بانعقاد عقد النقل، ومن ثم فإن أول ما يتحدد به نطاق الالتزام بضمان السلامة هو وجود عقد النقل، وهذا بأن يكون عقد النقل قد بدأ تنفيذه ولم ينته بعد.

ومن هنا تبدو أهمية تحديد الوقت الذي ينعقد فيه عقد النقل، لأن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لن يبدأ إلا من هذا الوقت، ولا وجود له ما لم يبرم عقد النقل.

ويخضع عقد النقل البري في انعقاده للقواعد العامة في العقود الرضائية، والتي تكتفي بمجرد تقابل الإيجاب والقبول، وليست هناك أية صعوبة فيما يتعلق بإيجاب الناقل، لأنه غالبا ما يكون في حالة عرض مستمر، وإنما تبرز الصعوبة عند تحديد وقت قبول الراكب، وهنا نميز بين الحالة التي لا يتقيد فيها الراكب بالحصول مقدما على تذكرة النقل و الحالة الثانية التي تتطلب من الراكب الحصول مقدما على تذكرة النقل.

ولذلك سنقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين:

الفرع الأول: حالة عدم اشتراط الحصول على التذكرة مقدما.

الفرع الثاني: حالة اشتراط الحصول على التذكرة مقدما

1.1.2.2.1. حالة عدم اشتراط الحصول على التذكرة مقدما

في هذه الحالة لا يتقيد الراكب بضرورة حصوله مقدما على تذكرة أو سند النقل، وبصفة عامة دفع أجرة النقل، لأن هذا يحصل أثناء الرحلة، كما هو الحال في النقل بالترام والحافلات وسيارات النقل الصغيرة.

وهنا يثور التساؤل عما إذا كان عقد النقل ينعقد بمجرد استقلال الراكب لوسيلة النقل، باعتبار أن ذلك يكفي للدلالة على قبول الراكب، أم أن هذا الإجراء (استقلال الراكب لوسيلة النقل)، لا يكفي لانعقاد عقد النقل، وبالتالي يتطلب الأمر ضرورة قيام الراكب بإجراء ما يوضح نيته في إبرام عقد النقل، كقيامه بدفع أجرة النقل، أو تحديد المسافة والجهة المطلوب الوصول إليها، وبصفة عامة طلب الراكب من السائق نقله كما هو الحال في النقل بسيارة الأجرة.

وفي هذا الصدد يذهب الفقه والقضاء الفرنسي إلى أن عقد النقل ينعقد في هذه الحالة بمجرد استقلال الراكب لوسيلة النقل، وهذا دون حاجة لأي إجراء آخر، وهو أمر لاشك فيه، ذلك أنه بمجرد صعود الراكب لوسيلة النقل يوضح هذا نيته نحو تنفيذ النقل، وفي ذلك قبول كاف للإيجاب المقدم من الناقل فينعقد العقد، وما يؤكد ذلك أن الناقل لا يكون له الحق –كقاعدة عامة – في أن يرفض قبول الراكب دون أي مبرر[1].

وبذلك فإن الوقت الذي يتكون فيه عقد نقل الأشخاص هو الوقت الذي يلتقي فيه إيجاب الناقل بقبول الراكب، غير أن هناك من يرى أن هذا العقد لا ينعقد إلا بتسليم التذكرة للمسافر، إلا أن هذا الرأي منتقد لأن استلام المسافر للتذكرة ما هو إلا أثر لانعقاد العقد لكون عقد النقل عقد رضائي ينعقد بالإيجاب والقبول، وما التذكرة إلا دليل على وجوده[2].

يضاف إلى ذلك أن تذكرة النقل أو أجرته، قد لا يتم دفعها إلا في نهاية تنفيذ النقل وعند مغادرة الراكب لوسيلة النقل، أو أثناء الطريق أي أثناء تنفيذ النقل، وهذا لا يمنع أن النقل ذاته يكون

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 145.

Voir aussi: René Rodière et Bathelemy Mercadal, op cit, P 414, n° 354.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 22– 23.

قد بدأ تنفيذه فعلا، كما أن دفع الأجرة مقدما ليس ضروريا لانعقاد العقد وبدء تنفيذه طالما أنه قد توضحت نية الراكب في الارتباط مع الناقل بعقد النقل لتوصيله إلى المكان الذي يقصده[1].

وقد يحصل أن يصعد أحد المسافرين بدون تذكرة، كأن يصل متأخرا ولم يتمكن من الحصول عليها قبل ذلك الوقت، ولكن لديه النية في الحصول على التذكرة لأجل السفر، وفي هذه الحالة يمكن اعتباره كمسافر متعاقد من اللحظة التي يدخل أثناءها وسيلة النقل، ولكن مثل هذه الحالة نادرا ما تحدث لوجود الرقابة من قبل تابع الناقل عند باب الدخول إلى رصيف المحطة[2].

ويذهب القضاء الفرنسي إلى الاعتراف بانعقاد عقد النقل حتى ولو لم يكن الراكب قد استقل وسيلة النقل بالفعل، ما دام أنه قد شرع في ذلك بتركه الرصيف الذي كان ينتظر عليه قدوم المركبة، وتوجهه نحوها ثم إمساكه ببابها بادئا الصعود إليها، على أساس أن الراكب هنا يكون قد عبر عن رغبته في إبرام عقد النقل، وقبوله إيجاب الناقل.

كما يقرر القضاء الفرنسي أن العقد ينعقد بمجرد قيام تابع الناقل بوضع حقائب الراكب بوسيلة الناقل، وبمجرد وضع الراكب قدمه على الممر المؤدي لوسيلة النقل التي ستقوم بنقله[3].

وقد جرت العادة في النقل بسيارات الأجرة أنه بمجرد ركوب المسافر السيارة فإن ذلك يتضمن قبوله الأجرة المتفق عليها أو المتعارف عليها من قبل، وقد نصت المادة 210 من القانون التجاري المصري على أنه:«...3- يعتبر صعود الراكب إلى وسيلة النقل قبولا للإيجاب الصادر عن الناقل إلا إذا أثبت أن نية الراكب لم تتجه إلى إبرام عقد النقل»[4].

ولذلك فإنه يعتبر الرأي القائل بعدم كفاية رضا الطرفين (الناقل والراكب) لانعقاد عقد النقل وتطلب ضرورة دفع أجرة النقل، وصرف التذكرة الدالة على ذلك، قولا غير صحيحا، لأن تذكرة النقل يقتصر دورها على إثبات العقد فقط، فالأجرة ليست ركنا في عقد النقل، وإنما هي مجرد التزام ينشأ بالعقد على الراكب، ومن المتفق عليه أن عدم تنفيذ أحد الطرفين لالتزامه في عقد النقل لا يترتب عليه إعفاء الطرف الآخر من التزامه تلقائيا.

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 146.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 24.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 146.

4 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 54.

ويلاحظ أنه إذا كان استقلال الراكب لوسيلة النقل يعد كافيا لإبرام النقل، فإن ذلك يكون بالاستناد إلى قبول الراكب الضمني ووضوح نيته في إبرام عقد النقل، ولذلك فإنه يكون للناقل دائما إثبات أن الراكب لم تكن لديه نية إبرام عقد النقل معه، ويكون إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات.

كذلك فإن أي عمل يقوم به الراكب وتستخلص منه نيته ورغبته في إبرام عقد النقل مع الناقل يجب أن يكون واضحا في الدلالة على ذلك، إذ أن مجرد الاقتراب من وسيلة النقل للاستعلام من سائقها عن الوجهة لا يوضح مطلقا رغبة الشخص في النقل، كما أنه لا يكون هناك عقد نقل في الحالات التي يستقل فيها متسول أو بائع متجول وسيلة النقل لمجرد التسول أو عرض مبيعاته على الركاب.

وما تجدر الإشارة إليه أن مسألة تقدير ما إذا كان الشخص يرغب في النقل أولا يرغب، هي مسألة واقع يترك تقديرها لقاضي الموضوع[1].

وعليه فإن حالة عدم اشتراط عدم الحصول على التذكرة مقدما غالبا ما نراها في النقل بالسيارات خصوصا تلك التي تعمل داخل المدن، إذ أن الناقل في مثل هذه الوسائل للنقل يكون في حالة إيجاب دائم وعام، بحيث يكون الدخول إلى أداة النقل غير مشروط، ولا يتوقف على دفع ثمن تذكرة.

وبذلك فإن العقد يتم بين الناقل والراكب بمجرد دخول هذا الأخير إلى أداة النقل، وعند وضع قدمه فيها، وهو ما يعد قبولا منه لإيجاب الناقل، وهذا القبول ضمنيا يستدل من تصرف المسافر عند دخول أداة النقل بقصد السفر[2].

غير أن القول بأن استقلال الراكب لوسيلة يكفي لإبرام عقد النقل يجعل إنعقاد العقد يختلط ببدء تنفيذه، وهو حكم عام التطبيق على جميع وسائل النقل أيا كانت طبيعتها أو نوعها، ومع ذلك ذهب حكم صادر عن محكمة السين في فرنسا بتاريخ 16 ماي 1963[3] إلى أن عقد النقل بالنسبة لسيارات الأجرة (التاكسي) لا يبدأ من اللحظة التي يتصل فيها الراكب بالسيارة وإنما من وقت

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 147.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 27.

Voir aussi: Philippe Delebecque et Michel Germain, op cit, P 720, n° 2711.

3 – تتمثل وقائع القضية في أن راكب عند محاولته الجلوس على المقعد الخلفي لسيارة أجرة متوقفة في المكان المخصص للانتظار، تمت إصابته بعد فتح باب السيارة ولحظة وضع قدمه بداخلها، نتيجة انطلاق قائد السيارة الذي كان يجهل محاولة الراكب استقلال سيارته.

الاتفاق على المسافة، وربما أجرة النقل أيضا، إلا أنه سرعان ما تدخلت محكمة النقض الفرنسية وقررت كفاية استقلال الراكب للسيارة لانعقاد العقد ووجود الالتزام بضمان السلامة.

وهو أمر لا شك فيه لأن سائق سيارة الأجرة قد لا يملك المناقشة حول نقل الراكب ولا حول الأجر المستحق، والذي قد تحدده السلطات المختصة، وبالتالي فإن عقد النقل ينعقد بمجرد استقلال الراكب للسيارة، حيث يتم بذلك تلاقي إرادتي الراكب والسائق، وهذا باعتبار أن السائق يكون في حالة إيجاب دائم، واستقلال الراكب للسيارة يوضح نيته في قبول هذا الإيجاب وينعقد العقد، ما لم يقم الناقل بإثبات عكس ذلك[1].

وبناء على ما تقدم يمكن القول أن عقد النقل البري في حالة عدم اشتراط الحصول على التذكرة السفر يعتبر منعقد من اللحظة التي يقترن فيها رضا الراكب بإيجاب الناقل، ويكون ذلك بدخول الراكب إلى أداة النقل ودون اعتراض من الناقل، وتطبيقا لذلك فقد قضى بأن العقد يتم منذ اللحظة التي يهم فيها الراكب بالدخول إلى العربة إذ يعتبر هذا قبولا منه لإيجاب الناقل.

إلا أننا لا نكون بصدد عقد نقل في حالة ما إذا صعد المسافر في سيارة خطأ، كما لو عرف بأنها لا تتجه إلى الجهة التي يريدها، و هذا لعدم توافر نية إبرام العقد مع هذا النقل، وفي مثل هذه الحالة يكون للراكب الحرية في العدول عن السفر إذا لم يكن قد دفع الأجرة أو مواصلة السفر إذا كان قد دفعها.

ومع ذلك فإنه لا بد من الإشارة إلى أن دخول الراكب إلى وسيلة النقل دون الحصول على تذكرة لا يخلو من عيوب، لأنه فضلا عما يؤدي إليه من زيادة المخاطر نتيجة لصعود ركاب أكثر من العدد المحدد، فإنه غالبا ما تقع مشاكل بين الركاب حول الأماكن لعدم حجزها مقدما، وفي ذلك إرباك لعمل الناقل وتابعيه، وتأخير للركاب أنفسهم[2].

وخلاصة القول إذن أنه بالنسبة للحالة التي لا يتقيد فيها الراكب بضرورة الحصول مقدما على تذكرة أو سند النقل، ينعقد العقد بمجرد إتصال الراكب بالمركبة، طالما وضحت نيته في الارتباط مع الناقل بعد نقله ويتوقف ذلك على ضرورة تحصيل الأجرة مقدما، فتأجيل أجر النقل لا يترتب عليه تأجيل انعقاد عقد النقل، وبالتالي لا يتأجل الالتزام بضمان السلامة[3].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 148.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 28– 29.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 149.

2.1.2.2.1. حالة اشتراط الحصول على التذكرة مقدما

إذا كان تأجيل الأجر لا يؤدي إلى تأجيل الالتزام بضمان السلامة، فما الحكم بالنسبة لتعجيله؟ هل يبدأ الالتزام بضمان السلامة في هذه الحالة بمجرد دفع الأجر أم يرتبط هذا أيضا بصعود الراكب إلى وسيلة النقل؟

والمقصود هنا تلك الحالات التي تستدعي فيها عملية النقل اجتياز الراكب منشآت خاصة يكون ارتيادها مقصورا بحسب الأصل على الركاب الحاصلين على تذاكر النقل، مثل ما هو الحال بالنسبة للنقل بقطارات السكك الحديدية والمترو[1]، وكذلك بعض أنواع النقل بالسيارات خصوصا مكاتب السفر والسياحة التي تملك وسائط النقل[2].

فإذا كان الناقل عادة ما يكون في حالة إيجاب دائم، و يتم العقد بمجرد قبول الراكب بشرط أن يتم بالشكل المحدد في شروط الناقل، فإذا كان الدخول في عربات الناقل محظور إلا لمن يحمل تذكرة النقل، فإن العقد لا ينعقد إلا بتسليم التذكرة[3].

وهنا أيضا أثير التساؤل عما إذا كان عقد النقل يبدأ منذ لحظة قبول دخول الراكب لهذه المحطات أو المنشآت بعد إظهاره تذكرة النقل، وبمعنى آ خر ما إذا كان العقد يبدأ من اللحظة التي يبدأ فيها الراكب بالتعامل مع تابعي الناقل داخل منشآت النقل، أم أن التعجيل بدفع الأجرة لا يؤثر على بداية العقد، والذي لا ينعقد إلا بالبدء في تنفيذه، أي بصعود الراكب إلى وسيلة النقل أو إتصاله بها على الأقل؟

وفي هذا الصدد قرر القضاء الفرنسي أن عقد النقل ذاته يبدأ منذ اللحظة التي يدخل فيها الراكب إلى فناء المحطة التي يستقل فيها وسيلة النقل، بل إن عقد النقل يعتبر مستقلا عن الالتزام بضمان السلامة، بحيث يمكن أن يبدأ قبل ذلك إذا كان الراكب قد حصل على تذكرة النقل، ففي هذه الحالة يبدأ عقد النقل من اللحظة التي يحصل عليها الراكب على هذه التذكرة[4].

والملاحظ أن محاكم الاستئناف الفرنسية كانت تقرر في البداية أن الالتزام بضمان السلامة لا يبدأ إلا مع النقل ذاته، أي في اللحظة التي يتم فيها إغلاق أبواب المركبة استعدادا لبدء تحركها،

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق نفسه، ص 149.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 20.

3 – أنظر: زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص 104.

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 150.

ولكن هذا القضاء لم يدم وقررت المحاكم أن الالتزام بالسلامة يبدأ من لحظة دخول الراكب إلى محطة النقل[1].

أوإذا كان الدخول إلى عربات الناقل حرا غير مشروط، كما هو الحال في النقل بالأتوبيس فإن عقد النقل ينعقد بمجرد دخول الراكب إلى العربة دون أن يتوقف ذلك على دفع ثمن التذكرة، لذلك لا يعتبر شراء مجموعة من التذاكر مقدما إبراما لعقد النقل، إذ لا يكون لحاملها في حالة زيادة تعريفه النقل الحق في السفر بالسعر القديم[2].

وعليه فإن القول بأن عقد النقل يبدأ من اللحظة التي يدخل فيها المسافر إلى المحطة التي سيستقل منها وسيلة النقل يفترض أن دخول الجمهور إلى هذه الأماكن يكون محظورا عليهم، أما في حالة عدم حظر ذلك، أي عندما لا يكون ارتياد منشآت النقل مقصورا على الركاب، وإنما مفتوحا للجمهور ومصرحا لهم بارتياده، فالقضاء الفرنسي هنا يقرر أن العقد ينعقد في الوقت الذي يصرح فيه الناقل للراكب بالصعود إلى وسيلة النقل، أي مع أول اتصال للراكب بوسيلة النقل.

وما تجدر الإشارة إليه أن انعقاد عقد النقل بمجرد تواجد الشخص بالمكان المخصص للركاب داخل منشآت الناقل ومحطاته، يفترض بالضرورة أن الشخص مزود بتذكرة النقل، فإن لم يكن قد قام بدفع الأجر فلا يبرم العقد لمجرد تواجده في هذه الأماكن.

وعليه فإن عقد النقل ينعقد في هذه الحالة طالما وضحت نية الشخص في أن تواجده بمنشآت النقل كان بقصد النقل وليس لسبب آخر، ويكون هنا للناقل أن يثبت أن الشخص لم يكن لديه نية إبرام عقد نقل، مع مراعاة أن المقصود هنا هو مجرد إبرام عقد النقل، أما قيام الالتزام بضمان السلامة فهو ليس مرتبط دائما بعقد النقل ذاته[3].

ذلك أن وجود عقد النقل لا يتوقف على صعود الراكب إلى وسيلة النقل ولا حتى على شغله لمحله، وقد يتحقق عقد النقل ولو لم يكن الناقل قد بدأ تنفيذ عملية النقل ذاتها (بمعناها الضيق)، فالناقل يكون ملتزم بضان السلامة بمجرد صعود الراكب إلى وسيلة النقل ولو لم تكن قد تحركت بعد[4].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق نفسه، ص 150، هامش 01.

2 – أنظر: زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 105.

Voir aussi: René Rodière et Bathélémy Mercadal, op cit, P 414, n° 354

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 150– 151.

4 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 15.

وعليه فإن الالتزام بضمان السلامة يبدأ في الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ عقد النقل، وينقضي في الوقت الذي ينتهي فيه تنفيذه، فلا عبرة بقيام العقد في ذاته ما لم يقترن قيامه ببدء تنفيذه.

فالالتزام بضمان السلامة إذا كان ككل الالتزامات العقدية يترتب على العقد منذ إبرامه، فإنه مع ذلك التزام ثانوي، يتحدد تنفيذه بمقتضى تنفيذ الالتزام الأصلي وهو النقل ومن ثم ينشأ متى كان الالتزام الأصلي مؤجلا، مضافا إلى نفس الأجل الذي أضيف إليه.

ولذلك لا يرتبط الالتزام بضمان السلامة بشراء تذكرة النقل، الذي قد يكون لاحقا لبدء تنفيذ العقد أو يقع قبل انتهاء تنفيذه، ولا يمكن أن يتأخر هذا الالتزام إلى ما بعد بداية النقل أو يتراخي إلى ما قبل الفراغ منه، كما أن شراء التذكرة على العكس قد يكون سابقا على بدء تنفيذ العقد بفترة يظل المسافر على غير صلة بالناقل، فلا يتصور أن يكون هذا الأخير خلالها مسؤولا عن ضمان سلامته[1].

وخلاصة لما تقدم فإن تنفيذ عقد النقل يبدأ منذ اللحظة التي يهم فيهاالراكب باستقلال وسيلة النقل، سواء كانت أجرة النقل معجلة أو مؤجلة.، أما فيما يتعلق بالالتزام بضمان السلامة فإنه وإن كان يتطلب بالضرورة أن يكون عقد النقل قد بدأ، إلا أنه قد يتراخى في بدايته عن بداية عقد النقل، كما أنه قد ينتهي قبل انتهاء هذا العقد[2].

2.2.2.1. نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء تنفيذ عمليات النقل البري

إن الالتزام بضمان سلامة الراكب وإن كان لا يقوم على عاتق الناقل إلا بمقتضى عقد نقل صحيح وبمقابل، فإن إعمال فعاليته لا تبدأ إلا مع بدء تنفيذ العقد، ومن ثم فإنه لا يرتبط بشراء سند النقل (التذكرة) الذي قد يتم بعد بدأ تنفيذ العقد أو قبيل انتهاء التنفيذ.

فبمجرد نشوء الالتزام بضمان السلامة عن عقد النقل يستقل عنه بعد ذلك ليرتبط بتنفيذ عمليات النقل ذاتها، فيبدأ ببدايتها وينتهي بنهايتها، وبما أن عمليات النقل تبدأ بصعود الراكب إلى وسيلة النقل، وتستمر أثناء تواجده بها إلى حين هبوطه منها فإن النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة يتحدد بهذه العمليات.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى الفرعيين التاليين :

---

1 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء1، مرجع سابق، ص 247– 248.
أنظر كذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 92.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 154.

الفرع الأول: وجود الراكب داخل وسيلة النقل.

الفرع الثاني: عمليات الصعود والنزول.

1.2.2.2.1. وجود الراكب داخل وسيلة النقل البري

يعد وجود الراكب داخل وسيلة النقل التطبيق العملي والحقيقي للالتزام بضمان السلامة، لأن وجوده بها يجعله أكثر عرضة للحوادث، ولذلك فإن التزام الناقل داخل وسيلة النقل أصبح أمرا غير قابل للنقاش فيه والتشكيك في صحته فقها وقضاء.

1.1.2.2.2.1. شروط إعمال الالتزام بضمان السلامة عند وجود الراكب داخل وسيلة النقل البري

إذا كان الالتزام بضمان السلامة يشمل الفترة التي يتواجد فيها الراكب داخل وسيلة النقل، فإن الفقه يضع لذلك شرطين هما:

الشرط الأول: أن الراكب لا يستفيد من الحماية التي يسبغها عليه الالتزام بضمان السلامة إلا إذا كان داخل وسيلة النقل، أو على الأقل وجود صلة ما بينه وبينها، فإذا انقطعت صلته بها انعدم الالتزام بضمان السلامة، كما لو نزل من المركبة وكان نزوله مبررا لقضاء بعض الحاجيات ليعود بعدها إلى وسيلة النقل، على أن هذا الالتزام يعود من جديد بعد عودته إليها[1].

وعليه فإنه متى كان المبدأ هو قيام التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أثناء تواجده بوسيلة النقل، فإن هذا الالتزام قد يتوقف بنزول الراكب منها حتى ولو كان نزولا مؤقتا لقضاء بعض أغراضه الشخصية كشراء بعض المشروبات أو شراء جريدة مثلا، ثم العودة من جديد إلى مكانه بوسيلة النقل، أما إذا كان نزول الراكب من وسيلة النقل تم بناء على صدور تعليمات من الناقل أو عماله كوجود خلل في وسيلة النقل مثلا، فإن الالتزام بضمان السلامة يظل قائما[2].

وقد تتطلب الرحلة تغيير وسيلة النقل لعدم وجود خط مباشر فإذا أصيب الراكب في الفترة الواقعة بين تركه وسيلة النقل الأولى واستقلاله وسيلة النقل الأخرى، ففي هذه الحالة ذهب بعض

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 35.

2 – أنظر: البكاي المعزوز، مرجع سابق، ص 13. أنظر كذلك: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 36. وكذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 407.

الفقه إلى أن مسؤولية الناقل تشمل فترة الانتظار التي يقضيها الراكب من وقت نزوله من أداة النقل الأولى لحين ركوبه وسيلة النقل الثانية، وهذا على أساس أن هذه الفترة تدخل في تنفيذ العقد.

وذهب رأي أخر إلى أن مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب تنقطع بانقطاع صلته بوسيلة النقل ولو كان هذا الانقطاع بسبب تغيير وسيلة النقل ولا تعود المسؤولية إلا بعودة هذا الاتصال[1].

بينما يذهب الرأي الراجح في الفقه إلى أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيب الراكب المضرور أثناء تغيير وسيلة النقل بشرط أن يكون في حراسة الناقل، وهذا ما نص عليه المشرع المصري في المادة 264 فقرة 02 من القانون التجاري[2]، وهذا بخلاف المشرع الجزائري الذي لم يعالج هذه الحالة في المواد المنظمة لعقد النقل البري للأشخاص في القانون التجاري.

وعليه فإن النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة يتحدد من الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ العقد، وينقضي في الوقت الذي ينتهي فيه تنفيذه، وقد يتعاصر الوقت الذي يتم فيه إبرام العقد والوقت الذي يبدأ فيه تنفيذه، وفي هذه الحالة لا تثير مسألة تحديد وقت بدء تنفيذ العقد وما يترتب على ذلك من قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل أية مشكلة.

وقد لا يتعاصر الوقتان، إذ قد يبرم عقد النقل دون أن يقترن به تنفيذه فهنا الالتزام بضمان السلامة لا يقوم إلا منذ بدء تنفيذ عقد النقل، ذلك أن الالتزام بضمان السلامة إذا كان شأنه شأن كل الالتزامات العقدية، يترتب على العقد منذ إبرامه فإنه مع ذلك يبقى التزام ثانوي يتحدد تنفيذه بمقتضى تنفيذ الالتزام الأصلي وهو النقل[3].

ومن ثم فإن الالتزام بضمان السلامة ينشأ مؤجلا إلى ذات الأجل المؤجل إليه الالتزام الأصلي وهو النقل، ولا يرتبط الالتزام بضمان السلامة بشراء تذكرة النقل فقد يكون الشراء لاحقا لبدء تنفيذ العقد أو قبيل انتهاء تنفيذه.

---

1 - Voir: René Rodière et Bathelemy Mercadal, op cit, P 415, n° 355

2 – تنص المادة 264 فقرة 02 من القانون التجاري البصري على أنه :«...يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول. وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول. وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في فلا يشمل الضمان فترة انتقال الراكب من وسيلة النقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه».

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 62.

Voir aussi: Philippe Delebecque et Michel Germain, op cit, P 739, n° 2739.

ولا يمكن أن يتأخر الالتزام بضمان السلامة إلى ما بعد بداية النقل أو يتراخى ما قبل الفراغ مباشرة منه، حين تنقضي فائدته، وعلى النقيض من ذلك فقد يكون شراء التذكرة سابقا على بدء تنفيذ العقد بفترة قد تكون طويلة يظل فيها المسافر أو الراكب على غير صلة بالناقل، ولا يتصور أن يكون الناقل خلالها مسؤولا عن ضمان سلامة الراكب.

فالالتزام بضمان السلامة الذي يترتب في ذمة الناقل بإبرام عقد النقل يتراخى بتنفيذه ولا يصبح مستحق الأداء إلا بالبدء في تنفيذ الالتزام الأصلي بنقل المسافر أو الراكب، غير أن القاعدة التي تقضي بالفصل بين دفع المسافر للأجرة وتحميل الناقل التزاما بضمان سلامته إذا كانت مسلمة، إلا أن تطبيقها يختلف حسب ظروف قيام العقد وتنفيذه في بعض وسائل النقل البري عنه في البعض الآخر[1].

ففي حالة النقل بالحافلة أو الترام مثلا فإن شراء سند النقل قد لا يتم إلا بعد بدء تنفيذ العقد، أو قبيل انتهاء التنفيذ، وعلى العكس فقد يتم التعاقد على النقل وشراء التذكرة قبل بدء تنفيذ العقد بوقت طويل كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية، ولذلك فإنه ليس من المعقول أو المقبول أن يكون الناقل خلال هذه المدة ضامنا لسلامة الراكب.

لذلك فإن التساؤل حول متى يبدأ وينتهي عقد النقل له أهمية، لأن الإجابة عليه تحدد ما إذا كنا نرى بحسب ما ذهب إليه البعض في الفقه الفرنسي من أن الالتزام بضمان السلامة يولد ويموت مع عقد النقل، أم بحسب ما يراه البعض الآخر الذي يرى أنه يولد مع العقد ولكن حياته لا تتطابق مع مدة ذلك العقد[2].

ولذلك فإذا حجز المسافر تذكرة للسفر بالقطار بعد بضعة أيام يتحدد السفر بيوم معين، فإنه لا عبرة بوقت إبرام عقد النقل الذي يتم منذ استلام المسافر للتذكرة، ولا يقوم الالتزام بضمان سلامة المسافر إلا منذ بدء تنفيذ عقد النقل بدخول المسافر إلى رصيف الرحيل تمهيدا لصعوده إلى القطار المقرر له السفر به.

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 43.

2 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 255.

ولا يتصور قيام الالتزام بضمان السلامة في الفترة السابقة على ذلك، لأن المسافر أو الراكب لا يكون على صلة بالناقل، وبالتالي لا يتصور قيام مسؤولية هذا الأخير خلال الفترة السابقة على البدء في تنفيذ عقد النقل[1].

الشرط الثاني: يتمثل في ضرورة وجود مبرر لتواجد الراكب بوسيلة النقل، فالالتزام بضمان السلامة وإن كان يرتبط بوجود المسافر داخل وسيلة النقل فإنه يلزم أن يكون تواجده بالمركبة مبررا، لذلك فإذا استمر الراكب داخل وسيلة النقل إلى ما بعد الجهة المحددة في تذكرته فإنه لا يستفيد من الالتزام بضمان السلامة ما لم يقم بدفع الأجر عن المسافة اللاحقة على جهة الوصول[2]، أو على الأقل يثبت الراكب أنه استحال عليه أن يفعل ذلك وكانت لديه نية سداد الأجر.

وينتهي الالتزام بضمان السلامة كذلك إذا ظل الراكب نائما بعد انتهاء عملية النقل واستمر إلى ما بعد المحطة التي يجب أن ينزل فيها، كما قضى بعدم امتداد الالتزام بضمان السلامة ليحمي الراكب الذي استقل مركبة (قطار) خلاف تلك التي حددت له[3].

فالالتزام بضمان السلامة لا يستفيد منه الراكب الذي لا يحمل معه أي تذكرة نقل فحسب بل أيضا لا يستفيد منه الراكب الذي أخطأ في الاتجاهات، ونزل من القطار من أجل أن يأخذ قطارا آخر وأصيب على الرصيف حيث ينتظر[4].

2.1.2.2.2.1. حدود الالتزام بضمان السلامة عند وجود الراكب داخل وسيلة النقل البري

إذا كان وجود الالتزام بضمان السلامة داخل وسيلة النقل أمرا مسلما به فقها وقضاءً لا يحتمل المناقشة، فإن هناك بعض التحديدات التي يتعين الإشارة إليها، ذلك أن بعض الفقه قد لاحظ من استقراء أحكام القضاء الفرنسي أنه قد أقام تفرقة بين النقل الذي يتم بالسكك الحديدية، والنقل الذي يتم بالسيارة أو الترام.

فذهب في النقل بالسكك الحديدية إلى أن الالتزام بضمان السلامة لا ينشأ إلا من الوقت الذي يدخل فيه المسافر عربة السكة الحديدية ويتم فيه إغلاق أبوابها، إلا أن هذا القضاء لم يدم

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 63.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 37.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 159.

4 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 313.

Voir aussi: Enri Capitant/ François Terre/ Yves Lequette, op cit, P 766, n° 9.

طويلا إذ سرعان ما عدل عنه، وقضى بأن الالتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يدخل فيه المسافر إلى فناء محطة السكة الحديدية (محطة القيام) بعد أن يكون قد أبرز لعمال الناقل تذكرة النقل.

أو بمعنى آخر يبدأ الالتزام بضمان السلامة قبل أن يستخدم المسافر وسيلة النقل استخداما فعليا، فيكفي أن يسمح له عمال الناقل بدخول محطة السكك الحديدية حتى يقوم الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، وينتهي في محطة الوصول بتسليم التذكرة إلى عامل الباب في نهاية الرصيف.

وبذلك يتبين أن القضاء الفرنسي قد حدد النطاق الزمني للالتزام بضمان سلامة المسافر بالسكك الحديدية بالوقت الذي يدخل فيه إلى "الرصيف" وينتهي بالوقت الذي يخرج منه[1].

فالملاحظ هنا أنه يوسع الفترة التي تبتدئ فيها مسؤولية الناقل تجاه الراكب، إذ يعتبر الناقل مسؤولا عن سلامة الراكب منذ دخوله رصيف محطة القيام المعد لوقوف القطار[2]، أي قبل اتصال المسافر بوسيلة النقل، لكن بشرط أن يكون حاملا لتذكرة النقل استعددا للركوب في القطار.

وتعتبر مسؤولية الناقل عن الراكب منتهية بوصول المسافر سالما إلى محطة الوصول[3]، بأن يكون المسافر قد نزل من العربة وغادر رصيف محطة الوصول وخرج من بابها وسلم تذكرته إلى من هو مسؤول عن ذلك، أما إذا كان قد سلم التذكرة سابقا، فيعتبر التزام الناقل بسلامة الراكب منتهيا منذ خروجه من باب رصيف محطة الوصول[4].

فقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأن المسؤولية تتقرر على عاتق الناقل في النقل بالسكك الحديدية ليس في عربات النقل فحسب، بل في دائرة خط السكك الحديدية، أي في أية نقطة من نقاط السير المفروض أن المسافر يسير فيها[5].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 64– 65.

2 - يقصد برصيف محطة القيام هنا هو المكان المخصص لوقوف القطارات، وغالبا ما يوضع بينه وبين أبنية المحطة سياج حديدي له باب يدخل منه المسافرين الحاملين لتذاكر السفر باتجاه القطار الذي يستقلونه للسفر.

3 – فسرت محكمة النقض الفرنسية المقصود بمحطة الوصول تفسيرا واسعا، إذ قضت بأن المقصود بجهة الوصول هو وصول المسافر إلى محطة الوصول ونزوله من العربة ومبارحته للمحطة نهائيا، فإذا بقي فيها لإيداع أمتعته أو سحبها من الأمانات فإن العقد لا يكون قد انتهى بعد.

4 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 134– 135.

5 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 66.

أما بالنسبة للنقل الذي يتم بالترام أو السيارة فإن الالتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يتم فيه إبرام عقد النقل، وهذا العقد لا يبرم وفقا لما يذهب إليه القضاء الفرنسي وعلى وجه الخصوص قضاء محكمة النقض الفرنسية إلا من الوقت الذي يسمح فيه للمسافر بالدخول إلى وسيلة النقل[1].

فالقضاء الفرنسي يعتبر وقت شروع الراكب بالصعود إلى وسيلة النقل في أي موضع فيها، هو الوقت الذي تسري فيه مسؤولية الناقل تجاه الراكب، بشرط أن يكون هناك اتصال بين الراكب ووسيلة النقل وهذا بصرف النظر عن كون الراكب لم يدفع الأجرة بعد، كما لو جرب العادة على دفعها أثناء الراحلة، وهو المعمول به عادة في النقل بالسيارات.

ومثلما تبتدئ مسؤولية الناقل باتصال الراكب بوسيلة النقل، فإن هذه المسؤولية تنتهي ويتم معها تنفيذ عقد النقل منذ اللحظة التي يفقد فيها الراكب الاتصال بينه وبين وسيلة النقل، ونزوله منها سالما ووقوفه على الأرض[2].

ففي وسائل النقل التي يدفع فيها ثمن التذكرة في أثناء السير كالأتوبيس (الحافلة) أو الترام، أو بعد الوصول كالتاكسي (سيارة الأجرة)، يقوم عقد النقل ومعه الالتزام بضمان السلامة في اللحظة التي يقبل فيها الناقل دخول المسافر إلى وسيلة النقل،لأنه بالبدء في هذا الدخول يقبل الإيجاب الدائم الذي يوجهه الناقل إلى الكافة، حتى ولو كانت العربة التي دخلها ليست هي أولى العربات في الرحيل بل توجد أمامها على رأس الخط عربة أخرى.

ولا يستطيع هنا الناقل ليتخلص من المسؤولية عن إصابة المسافر التذرع بوقوع الحادثة قبل تسليم التذكرة، لأن قبول هذا الأخير لإيجابه الذي يقيم عقد النقل يتم في اللحظة التي يضع فيها قدمه على العربة، أو يمسك فيها بمقبض باب العربة أو القضيب المثبت على حافة مدخلها استعدادا للصعود إلى داخلها[3].

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 24– 25.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 130–131. أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 66.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 46.

ولقد لاحظ بعض الفقه أن القضاء بتفرقته هذه قد خلط بين إبرام عقد النقل وبين تنفيذه، وأن محكمة النقض الفرنسية قد اعتبرت أن العقد لا يبرم إلا من الوقت الذي يسمح فيه للمسافر بالدخول إلى وسيلة النقل.

كما أن التفرقة التي قال بها القضاء الفرنسي بين النقل الذي يتم بالسكك الحديدية والنقل الذي يتم بغيرها من وسائل النقل كالترام والسيارات العامة من حيث النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة تفرقة عقيمة ولا مبرر لها، ذلك أن المسافر واحد في كلتا الحالتين[1].

فحقيقة أن القضاء أراد أن يدعم ما انتهى إليه القول بأن المسافر الذي يصل إلى رصيف القطار مارا بالمدخل المؤدي إلى ذلك إنما يعبر عن رغبته في البدء في تنفيذ عقد النقل، إلا أن هذا غير كافي لفرض الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، ولم يعامل المسافر الذي يوجد في المكان المخصص لانتظار المسافرين معاملة تختلف عن هذا المسافر الذي يوجد خارج هذا الحيز، والذي قد يوجد أحيانا في مكان أعد للانتظار وخصصه الناقل لذلك.

ولقد حاول البعض تبرير هذه التفرقة بالقول أن المسافر الذي يوجد داخل هذا الإطار المحدد لسريان الالتزام بضمان السلامة يكون قد وضع نفسه في مكان يسهل معه لعمال الناقل مراقبته، ولذلك يجب على الناقل اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لتأمين سلامة هذا المسافر[2].

ولقد أيد بعض الفقه ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في توسيعه للنطاق الزمني للالتزام بضمان سلامة المسافر والذي يبدأ دخوله إلى رصيف المحطة وينتهي بخروجه منها، بل أكثر من ذلك نادى أصحاب هذا الاتجاه بالقياس عليه في وسائل النقل الأخرى بأن يقوم الالتزام بضمان السلامة منذ تواجد المسافر في الطريق العام في الموقف الذي عينه أمين النقل.

في حين أن بعض الفقه انتقد القضاء الفرنسي مناديا بتحديد نطاق الالتزام بضمان السلامة بقصره على عملية النقل، والتي تبدأ بصعود المسافر إلى وسيلة النقل وتنتهي بنزوله منها.

وهذا الرأي هو الذي أخذت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 12 نوفمبر 1969 بقولها أن:« الالتزام بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول نتيجة للمادة

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 67.

2 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 25.

1147 من القانون المدني لا يقوم على عاتق الناقل، إلا في أثناء تنفيذ عقد النقل، أي منذ اللحظة التي يبدأ فيها المسافر في الصعود إلى العربة حتى اللحظة التي ينتهي فيها نزوله منها»[1].

ولقد قنن المشرع المصري ما استقر عليه الفقه والقضاء، إذ نصت المادة 264 فقرة 01 من القانون التجاري الجديد أنه:«1- يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان...».

وبذلك فإنه يلزم لوجود الالتزام بضمان السلامة وجود عقد نقل، فإذا تخلف العقد فلا وجود للالتزام أصلا، ولا يبدأ هذا الالتزام من لحظة إبرام العقد بل مع تنفيذه، وتفسير ذلك أن الراكب قد يحصل على بطاقة الناقل مقدما.

ويلاحظ أن تخلف الراكب عن دفع الأجرة، متى كان دفعها مقدما ليس لازما، لا يعفى الناقل من الالتزام بضمان سلامة الراكب متى كان مستعدا لدفعها عند طلبها[2].

غير أن المشرع المصري قد وسع من نطاق الالتزام بضمان السلامة في الفقرة 02 من نص المادة 264 من القانون التجاري الجديد ليشمل كذلك حوادث المحطة والرصيف، وهو ما سيتم تبيانه عندما نتناول مدى إرتباط الالتزام بضمان السلامة بوجود الراكب داخل منشآت الناقل.

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 62 من القانون التجاري أنه:« يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد»، وهو ما يؤكد أن المشرع الجزائري قد حصر نطاق الالتزام بضمان السلامة في مدة تنفيذ الفعلي لعقد النقل، أي قصره على عملية النقل ذاتها فقط.

2.2.2.2.1.عمليات الصعود إلى وسيلة النقل البري والنزول منها

إن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يرتبط بتنفيذ عمليات النقل وبما أن هذه الأخيرة تتضمن الصعود إلى المركبة والنزول منها فإن مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر تشمل الحوادث التي تقع خلال هذه العمليات.

والالتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يهم فيه الراكب بالصعود إلى وسيلة النقل وحصول اتصال مادي بينه وبينها كأن يمسك بمقبضها ليفتحها أو عند صعود سلمها، لذلك يكون الناقل مسؤولا عن إصابة الراكب الذي إضطر بسبب زحمة السيارة بالركاب إلى الوقوف على

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 67.

2 – أنظر: عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 219.

سلمها ممسكا بمقبضها المثبت بجانب السلك فانكسر وسقط على الأرض فأصيب إصابة مميتة، وبناءً على ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي تعرضت له راكبة عندما شرعت في فتح باب السيارة.

والقضاء مستقر على قيام الالتزام بضمان السلامة منذ اللحظة التي يبدأ فيها الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل، ويستمر حتى اللحظة التي ينتهي فيها من نزوله، بذلك يسأل الناقل عن سقوط الراكب أثناء نزوله من وسيلة النقل وإنزلاقه على درجات أبوابها ومداخلها، بل ويسأل حتى إذا ما لمست أقدام الراكب الأرض طالما لم يكن قد إنفصل تماما عن العربة، كما يسأل عن سقوط الراكب من عربة القطار أثناء نزوله على رصيف محطة السكك الحديدية، وعن تعلقه واشتباكه بالعربة أثناء نزوله منها[1].

أما بالنسبة للوقت الذي ينتهي فيه تنفيذ عقد النقل أو بالأحرى الوقت الذي ينتهي فيه ضمان الناقل، فإن الرأي منعقد على اعتبار الوقت الذي ينزل فيه الراكب من السيارة، وهو وقت انتهاء تنفيذ عقد النقل، بشرط انقطاع الصلة بين الراكب ووسيلة النقل، ووقوفه على الأرض بقدميه سالما، لذلك يجب على الناقل أن يتأكد من تمام نزول الراكب من السيارة، فإذا كان النزول غير تام فيعتبر الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يصيب الراكب[2].

كما أن القضاء المصري ذهب إلى نفس الاتجاه الذي سار عليه القضاء الفرنسي بهذا الخصوص، ولذا فقد قضى بمسؤولية الناقل عن وفاة الراكب الذي يصعد في إحدى سيارات الناقل واضطر بسبب زحمة السيارة بالركاب إلى الوقوف على سلمها ممسكا بمقبضها المثبت بجانب السلم فانكسر المقبض وسقط الراكب على الأرض فأصيب بكسور أدت إلى وفاته، وأقرت المحكمة في هذه الحالة أن عقد النقل قد أبرم بمجرد ركوب السيارة في أي موضع منها.

والحوادث التي تصيب المسافر أثناء عملية الصعود والنزول متنوعة نذكر من بينها:

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 160– 161.
Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 518, n° 2164.
2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 129.

1.2.2.2.2.1. الحوادث الناجمة عن غلق الأبواب وفتحها

في النقل بالسكك الحديدية نجد أن الأعوان التابعين لشركة النقل بالسكك الحديدية يقومون كقاعدة عامة بتنبيه المسافرين بإشارة إنطلاق القطار وغلق الأبواب، وهذا طبقا للمادة 16 فقرة 1 من المرسوم رقم 93/348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993[1].

وتتم عملية غلق وفتح أبواب العربات إما بطريقة آلية أو بطريقة يدوية حسب نوعية القطار، وما تجدر الإشارة إليه أن أغلب الحوادث التي تصيب المسافر تنجم عن ظروف استعمال الطريقة اليدوية لفتح وغلق البواب.

وفي هذا الإطار قررت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 20 أفريل 1994 (غير منشور) بأن:« القاعدة العامة للنقل هي التزام الناقل بالسهر على أمن وسلامة المسافرين أثناء النقل وباتخاذ الحيطة والحذر قبل إنطلاق القطار وبعده ويتفقد المدارج والأبواب التي يستعملها الركاب والتأكد من غلقها عند الإنطلاق».

غير أننا نجد بعض أحكام القضاء تعفي الناقل من المسؤولية في أحوال معينة إذا لعب المسافر دورا إيجابيا في وقوع الحادث من جراء إفراطه في فتح باب العربة، إلا أن مسؤولية شركة السكك الحديدية تبقى قائمة إذا ثبت أن الأبواب كانت فاسدة ولا تستجيب للمتطلبات الأمنية ولم يتفقدها الأعوان قبل انطلاق القطار[2].

2.2.2.2.2.1. صعود وسيلة النقل في حالة سير

إن الناقل لا يتحمل مسؤولية الضرر الذي يصيب المسافر الذي حاول صعود القطار وهو في حالة سير، فقد قررت محكمة السين التجارية الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 02 ماي 1936 بأن المسافرة التي أصيبت بجروح عندما حاولت مسك قفل باب العربة عندما كان القطار يسير تتحمل المسؤولية وحدها.

إلا أنه يمكن بحث مسؤولية الناقل إذا وقع تغليط المسافرين عندما يعطى أحد أعوان الناقل إشارة انطلاق القطار رغم بقاء بابين مفتوحين، وفي هذا الإطار جاء في قرار للمحكمة العليا بتاريخ

---

1 – راجع: المرسوم التنفيذي رقم 348/93 المؤرخ في 1993/12/28 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية و إستغلاله، الجريدة الرسمية العدد 87 المؤرخة في 1993/12/29.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 73– 74. أنظر كذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 124.

21 فيفري 1979 عن الغرفة المدنية تحت رقم 15696 (غير منشور) بأن:« رئيس المحطة الذي يشير إلى إقلاع القطار وهو يطالع أوراقا متجاهلا بذلك أخذ الاحتياطات الحاسمة الأخيرة من مراقبة صعود ونزول المسافرين وإعطاء وقت كافي للمسافرين المتأخرين لانتهاء صعود ونزول القطار، ووجوب أخذ إشارة مساعد القطار الأخيرة يرتكب خطأ ثقيلا يتمثل في إعطاء أمر في غير وقته وإهمال في تجاهل اتخاذ الاحتياطات الواقعة عليه».

كما جاء للمحكمة العليا في قرار آخر لها صادر بتاريخ 24 جوان 1998 تحت رقم 165803 (غير منشور):« حيث أنه بالرجوع إلى الوقائع فإن قضاة الموضوع لم يثبتوا الأساس القانوني الذي اعتمدوا عليه في قراراهم إذ لم يبينوا ولم يحددوا المسؤولية هل سائق القطار تقع عليه المسؤولية أم الضحية حاول الصعود في إحدى عربات القطار وهو يسير مما يجعل مسؤولية حارس الشيء منعدمة لذا فإن القرار المنتقد جاء مخالفا وخارقا لقانون 35/90 الذي يمنع المسافر من الصعود في القطار وهو يسير حتى ولو كان يحوز على تذكرة السفر مما يجعله معرض للنقض»[1].

3.2.2.2.2.1. النزول من وسيلة النقل

نميز هنا بين حالتين، الحالة الأول تتعلق بالحوادث التي تقع عند النزول من وسيلة النقل وقبل التوقف النهائي، أما الحالة الثانية فتتعلق بالحوادث التي تقع عند النزول وبعد التوقف الكامل لوسيلة النقل.

ففي الحالة الأولى يتعين على المسافرين مراعاة التعليمات واللوائح المسطرة من قبل الناقل ويجب عليهم انتظار التوقف الكامل قبل النزول من وسيلة النقل، فإذا وقعت إصابة للمسافر الذي لم يراعي هذه الأحكام فإنه يتحمل المسؤولية وحده.

وفي هذا الصدد قررت محكمة السين التجارية الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 10 مارس 1937 بأنه مهما كانت الأعذار والمبررات المقدمة من المسافر لتبرير نزوله من العربة قبل التوقف النهائي والكامل للقطار، فإن مسؤوليته تبقى كاملة عند إصابته بجروح.

وكذلك الشأن بالنسبة للمسافر الذي يحاول النزول من القطار بعد انتباهه بتجاوز موقف المحطة التي كان من المفروض أن ينزل بها، كما قضى بأن النزول بعد انطلاق القطار يشكل

---

1 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 74– 75. أنظر كذلك/ زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 125.

خطأ فادحا بالنسبة للمسافر ويشكل إعفاء كليا للناقل من الالتزام بضمان السلامة، غير أن مسؤولية الناقل تبقى قائمة عن الإصابات التي لحقت بمسافر قفز من القطار بعد شعوره بخوف إنتابه من جراء خلل كهربائي في العربة، وهو خوف مشروع لحماية نفسه.

وقد أكدت المحكمة العليا في حكمها المؤرخ في 20 أفريل 1994 والمشار إليه سابقا أن:«الضحية التي سقطت على السكة عند نزولها قبل التوقف التام أو بعد انطلاق القطار في السير تعد الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولة عنها مدنيا، وأن الخطأ ثابت في حقها وعليه فإن مزاعمها بتحمل الضحية مسؤولية الحادث طبقا للمادة 138 فقرة 02 من القانون المدني غير وارد لأنها لم تثبت ذلك، كما أنها لم تثبت بأن الضحية عند سقوطا لم تكن بحوزتها تذكرة السفر عند ركوبها القطار وسقوطها منه، وعليه فإن قضاة الموضوع بتحميلهم الشركة مسؤولية الحادث طبقا للمادة 138 فقرة 1 من القانون المدني وقضاءهم عليها بالتعويض فإنهم طبقوا القانون تطبيقا سليما».

أما الحالة الثانية فتتمثل في الحوادث التي تقع عند النزول وبعد التوقف الكامل لوسيلة النقل، فقد يحدث أحيانا أن يتوقف القطار خارج الرصيف وفي مكان خطر على أمن المسافرين، فيجب هنا على الناقل أو أعوانه أن ينبهوا المسافرين إلى خطورة الموقع وما يحيط به من مخاطر.

وفي حالة عدم اتخاذ الناقل مثل هذه الاحتياطات فإنه يتحمل المسؤولية كاملة، فقد قضى بتقسيم المسؤولية بين الناقل والمسافر في حالة وقوع حادث في موقع غير مضيء بصفة واضحة[1].

ومن خلال ما سبق فإن هناك إرتباط وثيق بين الالتزام بضمان السلامة وبين الوقت الذي يتم فيه تنفيذ عقد النقل تنفيذا ماديا، ولا يبدأ الناقل في تنفيذ التزامه بنقل المسافر إلا من الوقت الذي يوجد فيه المسافر داخل المركبة أو يهم فيها على الأقل بالصعود إليها، وينتهي هذا الالتزام في الوقت الذي يغادر فيه المسافر وسيلة النقل[2].

---

1 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 75– 76. أنظر كذلك: زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 125– 126.

2 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع السابق، ص 28. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 108.

وهو ما قننه المشرع المصري في نص المادة 264 فقرة 02 من القانون التجاري المصري، والتي جاء فيها:«...2- يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول...».

غير أنه بالرجوع إلى القانون التجاري الجزائري نجد أنه لم ينص صراحة على هذه الحالة، بل اكتفى في نص المادة 64 من القانون التجاري بقول أن:« تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداءا من تكلفه به».

إلا أنه يمكن اعتبار الناقل مسؤولا عن الحوادث التي تلحق بالمسافر أثناء عملية الصعود إلى وسيلة النقل والنزول منها بالرجوع إلى عبارة "تكلفه به" الواردة في نص المادة 64 المذكورة أعلاه. ذلك أن قيام الالتزام بضمان السلامة أثناء قيام المسافر بالركوب أو النزول سوف لن يتحقق إلا إذا كان هذا المسافر تحت إشراف ورقابة الناقل.

3.2.2.1. نطاق الالتزام بضمان السلامة أثناء وجود الراكب داخل منشآت الناقل البري

إن نطاق الالتزام بضمان السلامة يتحدد بصفة أصلية بالفترة الزمنية التي تنفذ فيها عملية النقل، والتي تتمثل في وجود الراكب داخل وسيلة النقل، وكذلك عمليات الصعود والنزول، والتي فيها يتعرض المسافر للمخاطر الحقيقية للنقل.

وهذا التحديد لنطاق الالتزام بضمان السلامة يكون كافيا في بعض حالات النقل البري التي لا تحتاج إلى محطات أو إنشاءات خاصة، كما هو الحال بالنسبة لسيارات الأجرة والحافلة والترام.

أما بالنسبة لبعض أنواع النقل البري (النقل بالسكك الحديدية و المترو و النقل البري بالحافلات للمسافرين) فلكي يستطيع الناقل تنفيذ النقل يتعين على المسافر أن يتواجد بمحطات النقل لإنهاء بعض الإجراءات الضرورية لتنفيذ النقل، وانتظار قدوم المركبات والصعود إليها.

ولقد اختلف الفقهاء وكذلك القضاء بشأن تحديد الفترة التي يبتدئ فيها تنفيذ عملية النقل في الحالات التي تستدعي فيها هذه العملية دخول الراكب لمنشآت الناقل، و انقسموا إلى رأيين، فأصحاب الرأي الأول يوسعون الفترة النى تبتدئ فيها مسؤولية الناقل تجاه الراكب، أما أصحاب الرأي الثاني فيضيقون من الوقت الذي تسري فيه مسؤولية الناقل.

وعليه سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع كالتالي :

الفرع الأول: الاتجاه القائل بتوسيع نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الفرع الثاني: الاتجاه القائل بتضييق نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الفرع الثالث: الرأي المختار.

1.3.2.2.1. الاتجاه القائل بتوسيع نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن أصحاب هذا الاتجاه يوسعون من الفترة التي تبتدئ فيها مسؤولية الناقل تجاه الراكب، ويرون أن الناقل مسؤول عن ضمان سلامة الراكب وعن الالتزامات الأخرى، منذ دخوله رصيف محطة القيام، المعد لوقوف وسيلة النقل أي قبل اتصال المسافر بها، بشرط أن يكون حاملا لتذكرة النقل استعدادا للركوب .

فقد فرقت محكمة النقض الفرنسية وكذلك كل أحكام المحاكم القضائية بين المسافر الذي يأخذ مكانا في المكان مفتوح لكل الجمهور أي الأشخاص الذين لا يحملون تذكرة سفر، فهنا الالتزام بضمان السلامة يبدأ من اللحظة التي يكون فيها اتصال مادي بين المسافر ووسيلة النقل، وينتهي هذا الالتزام بخروجه منها، أما إذا كان الدخول إلى مرافق الناقل لا يسمح به إلا للأشخاص الحاملين للتذكرة، فإن الالتزام بضمان السلامة يبدأ من اللحظة التي يدخل فيها المحطة المراقبة، ولا ينتهي إلا بخروجه منها، وهذه التفرقة تنطبق بالأخص على النقل بالقطار[1].

وفي هذا الصدد ذهب القضاء الفرنسي ولمدة طويلة إلى أن الالتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يدخل فيه الراكب إلى فناء محطة القيام بعد أن يكون قد أظهر تذكرة النقل لتابع الناقل، ويستمر طيلة تواجده داخل المحطة إلى حين خروجه من محطة الوصول بتسليم التذكرة إلى تابع الناقل[2].

وبناءً على ذلك يكون الناقل مسؤولا عن انزلاق الراكب على رصيف المحطة بسبب هبوب عاصفة ثلجية ترتب عليها بلل المحطات، وعن إصابة الراكب من إحدى العربات المخصصة لنقل أمتعة المسافر أثناء انتظاره للقطار بمحطة السكك الحديدية، وكذلك عن إصابة راكب بزجاجة قذفت عليه من مجهول مستقل لقطار آخر مار بالمحطة[3].

---

1 - Voir: René Rodière et Barthélémy Mercadal, op cit, P 414 n° 354.

2 -Voir: Pierre Voirin et Gilles Goubeaux, op cit, P 517, n° 1105.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 38.

ويعتبر الناقل مسؤولا أيضا عن الحوادث التي تقع للركاب على درجات المداخل ودرجات الرصيف، كما أن هناك عدة أحكام قررت مساءلة الناقل عن الإصابات التي ترجع إلى ازدحام الركاب وتدافعهم نحو عربات القطار عند الصعود إليه، أو بعد النزول منها.

وإضافة إلى ذلك قررت محكمة النقض الفرنسية مساءلة الناقل عن وفاة شخص وجدت جثته على قضبان السكك الحديدية، وكانت محكمة الاستئناف قد رفضت وجود الالتزام بضمان السلامة، على أساس أنه لم يثبت أن المتوفي قد استقل القطار، غير أن محكمة النقض قررت وجود الالتزام بضمان السلامة في هذه الحالة، باعتبار أن الإصابة قد تمت داخل المنشآت المسؤول عنها الناقل والتي يكون لكل راكب حق ارتيادها[1].

بل لقد ذهبت بعض أحكام القضاء الفرنسي إلى حد مد حماية الالتزام بضمان السلامة إلى حاملي تذاكر الرصيف (أي المودعين والمستقبلين)، وليشمل كذلك الحوادث التي تقع للركاب الذين عبروا بوابة الوصول بفناء المحطة ولكنهم ظلوا موجودين بملحقات المحطة.

ولم يكتفي بعض الفقه بتأييد هذا القضاء في توسيعه نطاق الالتزام بضمان السلامة بل نادى بالقياس عليه بالنسبة لوسائل النقل الأخرى كالأتوبيس أو الترام، بأن يقوم الالتزام بضمان السلامة لمصلحة الركاب أثناء انتظارهم في الطريق العام أو في الموقف الذي عينه أمين النقل[2].

ولقد حاولت محكمة ليون الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 12 ماري 1921 أن تضع معيارا محددا وهو انعقاد مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تصيب الراكب منذ لحظة أخذه التذكرة والسماح له بدخول محطة القيام حتى لحظة تسليمه لتذكرة أثناء خروجه من محطة الوصول.

فغالبية أحكام المحاكم الفرنسية اتجهت إلى القول بمسؤولية الناقل منذ دخول الراكب محطة القيام، مع ملاحظة أنه حتى تبقى فعالية الالتزام بضمان السلامة يجب على الراكب أن يبقى بعد شراء التذكرة في المكان المعين للنقل حتى يحين موعد الرحيل، فإذا أصيب بعد ذلك خارج محطة القيام حيث كان يتنزه، اعتبر خارجا عن إطار النطاق المكاني لإعمال المسؤولية العقدية وما ينشأ عنها من التزام بضمان سلامته[3].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 164.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 39. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء1، مرجع سابق، ص 253.

3 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 255.

ولقد كان الالتزام بضمان السلامة يستمر طيلة مدة تواجد الراكب بمنشآت الناقل وإلى حين خروجه منها، أو إلى حين الخروج من الفناء المخصص لرقابة الناقل وعماله، بل قررت الأحكام أن الالتزام بضمان السلامة يستمر إلى حين خروج الراكب من المحطة حتى ولو كان قد سلم تذكرة النقل إلى عامل الناقل قبل ذلك، على أن يلتزم الناقل بضمان الخروج المنظم والآمن للركاب[1].

وبذلك يتبين أن القضاء الفرنسي قد حدد النطاق الزمني للالتزام يضمن سلامة المسافر في النقل بالسكك الحديدية بالوقت الذي يدخل فيه إلى "الرصيف" وينتهي بالوقت الذي يخرج فيه منه، وقد قضى بوقوع الإخلال بالالتزام بضمان السلامة إذا حدثت إصابة المسافر عقب دخوله إلى "الرصيف" قبل رحيله.

كما قضى بوقوع الإخلال بهذا الالتزام أيضا إذا حدثت إصابة المسافر بعد وصوله وقبل مغادرته رصيف المحطة، بل أن محكمة النقض الفرنسية قد ذهبت في أحد أحكامها إلى توسيع النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة لمصلحة المسافر، واعتبرت أن الناقل قد أخل بالالتزام بضمان السلامة إذا حدثت إصابة المسافر في أحد ملحقات المحطة المفتوحة للجمهور، وأن هذا الالتزام الملقى على عاتق الناقل لم يكن قد انتهى إذا كانت الحادثة قد وقعت في ملحقات المحطة متى كان يتعين بالضرورة على المسافر أن يخترقها للوصول إلى الخارج[2].

وبذلك فإنه في ظل غياب حل تشريعي في فرنسا يتحدث عن الإصابات التي يتعرض لها المسافر داخل محطة النقل، فإنه بالرجوع إلى الاجتهادات القضائية في الموضوع نجد أن أغلب التطبيقات القضائية تتعلق بالحوادث التي تقع أثناء تواجد الراكب داخل محطة القطار.

فقد أعطى القضاء الفرنسي مفهوما واسعا للالتزام بضمان السلامة بحيث لا يشمل لحظة ركوب المسافر القطار ونزوله منه إثر انتهاء السفر فقط، وإنما يمتد ليشمل كذلك ضمان سلامته منذ دخوله المحطة وإلى غاية خروجه منها، وهذا المعنى الواسع الذي أعطاه القضاء الفرنسي لمفهوم الالتزام بضمان السلامة يسير في اتجاه حماية مصالح المضرورين حتى قبل اتصالهم المادي بوسيلة النقل[3].

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 49. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 165.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 66.

3 – أنظر: البكاي المعزوز، مرجع سابق، ص 14.

غير أن القضاء الفرنسي عدل فيما بعد عن هذا الاتجاه، وقرر التضييق من نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

2.3.2.2.1. الاتجاه القائل بتضييق نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إنه وبالرغم من أن الاتجاه السابق كان في صالح المضرورين، فقد انتقده بعض الفقهاء لقبوله معنى متسع لنظام الالتزام بضمان السلامة، واستندوا في ذلك إلى أن الحكمة من تحميل الناقل التزاما بضمان سلامة الركاب هي صعوبة إثبات الراكب المضرور ظروف الحادث، وتلك الصعوبة لا تظهر إلا بالنسبة لحوادث النقل بالمعنى الحقيقي، أما إذا كان الراكب لم يصعد بعد إلى المركبة، فمن السهل عليه معرفة أسباب الحادث وظروف وقوعه.

لذلك فقد طالب بعض الفقهاء بتحميل الناقل هنا مجرد التزام بوسيلة، مشابه لذلك الالتزام الذي يتحمله صاحب الفندق أو المطعم وغيره من المحلات ذات الخدمة العامة المفتوحة للجمهور، والذي لا يتحمل التزاما محددا بضمان سلامة عملاءه مرتادي هذه الأماكن، بل يقتصر على الالتزام العام باليقظة والتبصر[1].

فأصحاب هذا الرأي الثاني يضيقون من الوقت الذي تسري فيه مسؤولية الناقل العقدية، ويرون أن هذه المسؤولية في النقل بالسكك الحديدية لا تختلف عنها في النقل بالسيارات، من حيث الوقت الذي يبتدئ فيه، فتكون في جميع الأحوال ومهما كانت الوسيلة المستخدمة في النقل السيارة أم القطار، منذ اللحظة التي يتم فيها إتصال المسافر بهذه الوسيلة.

وقد اقترح الفقيه "رينيه روديير" وهو من مؤيدي هذا الرأي، على محكمة النقض الفرنسية بأن تعتبر التزام الناقل بضمان السلامة يبدأ منذ الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى القطار الذي سيقله إلى مكان الوصول، أي منذ اتصاله بالقطار، كأن يضع قدمه على سلم القطار أو يده على قبضة الباب أو ما شابه ذلك[2].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 166. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 49. وكذلك: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 40.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 136.

Voir aussi: René Rondière et Barthélémy Mercadal, op cit, P 415, n° 351.

وبناء على هذا الاتجاه فإن الضرر الذي يصيب الراكب في فترة دخوله رصيف المحطة المعد لوقوف القطار، لا يخضع لمسؤولية الناقل التعاقدية لأن العقد لم يبتدئ بتنفيذه بعد، ولم تبدأ مسؤولية الناقل لعدم اتصال الراكب بوسيلة النقل.

كما أن مسؤولية الناقل حسب أصحاب هذا الرأي تعتبر منتهية منذ اللحظة التي يفقد فيها الراكب اتصاله مع القطار، كما هو الشأن بالنسبة للنقل بالسيارات، وتعد هذه المسؤولية منتهية في جميع الأحوال قبل خروجه من محطة الوصول، وإذا ما حدث ضرر للراكب في الفترة الممتدة بين نزوله من القطار وأثناء سيره للخروج من رصيف المحطة فإن الناقل لا يسأل عن ذلك الضرر تعاقديا[1].

لذلك ظهر اتجاه جديد لمحكمة النقض الفرنسية يقيد من مجال ونطاق الالتزام بضمان السلامة، ويقصره على نطاقه الزمني بالمعنى الضيق أي أنه يبدأ منذ اللحظة التي يتصل فيها الراكب بوسيلة النقل، وينتهي بمجرد انفصاله عنها.

ولقد بدأ هذا الاتجاه بحكم صدر عن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في 9 أكتوبر 1968 والذي جاء فيه أن الناقل لا يكون مسؤولا عن تلك الحوادث التي تقع على رصيف المحطة وطرقاتها وسلالمها إلا وفقا للالتزام العام باليقظة والحرص والتبصر[2].

تم تأكد هذا الرأي بصورة أكثر وضوحا في الحكم الصادر في 01 جويلية 1969 في دعوى تتعلق بالنقل بالسكك الحديدية، تتصل وقائعها بإصابة مسافر مسن أثناء صعوده درجات سلم محطة سكك حديد تولوز متوجها لرصيف المحطة انتظارا لقدوم القطار الذي يستقله، وكان سبب إصابة الراكب سقوطه على درجات السلم التي كانت مبللة نتيجة سقوط الأمطار، وقد قررت محكمة أول درجة وجود التزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، وبالتالي حملته المسؤولية كاملة، وتم تأييد هذا الحكم في الاستئناف.

وعندما وصلت القضية إلى محكمة النقض الفرنسية قررت عدم التزام الناقل بضمان سلامة الراكب الذي لم يكن قد استقل القطار بعد، على أساس أن الالتزام بضمان سلامة الراكب لا يتحمله

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 137.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 166. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء1، مرجع سابق، ص 255.

الناقل إلا أثناء تنفيذ عقد النقل، أي منذ اللحظة التي يبدأ فيها الراكب بالصعود داخل العربة وحتى اللحظة التي ينتهي فيها من النزول ومغادرة العربة.

ثم توالت الأحكام في نفس المعنى واستقر القضاء الفرنسي على ذلك[1]، إذ جاء في حكم صادر لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 12 نوفمبر 1969 أن:« الالتزام بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول نتيجة للمادة 1147 من التقنين المدني، لا يقوم على عاتق الناقل، إلا في أثناء تنفيذ عقد النقل، أي منذ اللحظة التي يبدأ فيها المسافر في الصعود إلى العربة حتى اللحظة التي ينتهي فيها نزوله».

كما ورد لمحكمة النقض الفرنسية في حكم آخر صادر بتاريخ 21 جويلية 1970 أن:«الالتزام بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، الذي ينتج عن المادة 1147 من التقنين المدني، ينتهي تطبيقه عندما يتم المسافر نزوله من عربة المترو»[2].

وبهذا أصبح الالتزام بضمان السلامة يرتبط بوقت تنفيذ عقد النقل تنفيذا ماديا، وهذا التنفيذ لا يبدأ إلا من الوقت الذي يشرع فيه الراكب في الصعود إلى العربة وينقضي في الوقت الذي ينزل منها، أما فيما يخص الحوادث التي تقع على رصيف المحطة فلا يكون الناقل مسؤولا عنها إلا على أساس الالتزام ببذل عناية مما يلزم الراكب بإثبات الخطأ في جانب الناقل للرجوع عليه بالتعويض[3].

وقد حاول الفقه البحث عن معيار للتمييز بين نطاقي الالتزامين السابقين أي تحديد متى يكون التزام الناقل التزاما محددا بنتيجة هي ضمان سلامة الراكب، ومتى يقتصر التزامه على وسيلة هي اتخاذه فقط إجراءات الحرص واليقظة دون ضمان محدد لسلامة الراكب.

فذهب رأي إلى التفرقة بين نوعين من الحوادث التي تقع داخل منشآت الناقل، ففي النوع الأول يقع الحادث أثناء تواجد الراكب داخل وسيلة النقل، وهنا يكون التزاما محددا أو التزاما بنتيجة، وفي النوع الثاني يقع الحادث أثناء تنقل الراكب الحر والتلقائي داخل منشآت محطة النقل، وهنا يقتصر التزام الناقل على كونه التزاما تعاقديا بوسيلة هي مراعاة اليقظة والتبصر.

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 50, أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 167.

Voir aussi: Barthelemy Mercadal, op cit, P 388, n° 665.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 67.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 41.

ولقد انتقد رأي في الفقه المصري هذا الرأي على أساس أنه يغفل كلية الحوادث التي تقع للراكب أثناء عمليات الصعود والهبوط رغم أنه من المتفق عليه أن هذه العمليات تدخل في نطاق الالتزام بضمان السلامة[1].

وذهب رأي ثاني إلى فكرة الاتصال المادي بين الراكب ووسيلة النقل، وقال هذا الرأي بأن الالتزام بضمان السلامة لا يبدأ إلا منذ اللحظة التي يتصل فيها الراكب بوسيلة النقل، سواء بوضع قدمه على سلم المركبة أو إمساكه ببابها[2].

وقد انتقدت فكرة الاتصال المادي لأنها تؤدي إلى القول بوجود التزام بضمان السلامة في حالات لا يتوفر فيها هذا الالتزام كما في الحالة التي يسقط فيها أحد الركاب على قضبان السكك الحديدية نتيجة تزاحم الركاب الآخرين فيصدمه القطار، فهنا يوجد اتصال مادي بين القطار والراكب الذي سقط نتيجة دفع الركاب له، ومع ذلك لا يوجد التزام بضمان السلامة طالما حدثت الإصابة قبل عملية الصعود إلى عربة القطار وفقا للاتجاه الحديث في القضاء[3].

واقترح رأي ثالث أن تتم التفرقة بين حوادث النقل بالمعنى الضيق والتي لا تتحقق إلا أثناء تواجد الراكب داخل وسيلة النقل وما يلحق به من حوادث أثناء الصعود والنزول، وبين الحوادث التي تقع داخل منشآت النقل، وهذه التفرقة هي التي أخذت بها اتفاقية في النقل الجوي الدولي، واتفاقية بروكسل في النقل البحري الدولي.

إلا أن هذه التفرقة انتقدت بدورها على أساس أنها غير دقيقة ويظهر ذلك بصفة خاصة في الحالة التي يصعد فيها الراكب إلى وسيلة النقل قبل موعد القيام دون علم أو موافقة الناقل، ويقع له حادث أثناء تواجده بوسيلة النقل، كتصادم قطار مع قطار آخر مثلا، فبمقتضى هذه التفرقة يوجد هنا التزام بضمان السلامة على الرغم من عدم بدء تنفيذ عقد النقل، مع أنه لا يتصور أن يكون الالتزام بضمان السلامة سابقا في وجوده على بدء تنفيذ عقد النقل[4].

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 50– 51.

2-Voir: René Rodière et Barthélémy Mercadal, op cit, P 415, n° 354.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 51

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 169

3.3.2.2.1. الرأي المختار

يميل الاتجاه الغالب في الفقه إلى الأخذ بالمعيار الذي حددته محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر عام 1969 وما تلاه من أحكام، ويخلص هذا المعيار في أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا يبدأ إلا من الوقت الذي يبدأ فيه الراكب بالصعود إلى وسيلة النقل ويستمر إلى حين هبوطه منها ومغادرته لها تماما[1].

وبالرغم من أن هذا القضاء لم يجرد المسافر تماما من حماية الناقل له خارج عملية النقل، حيث أبقت الناقل ملزما بالتزام بضمان السلامة محله بذل عناية، وهو التزام عام تشددت فيه باليقظة والانتباه.

إلا أن هذا الالتزام بالعناية لا يحقق للراكب الحماية التي توفرها له قواعد المسؤولية النقصيرية من خلال القاعدة العامة الواردة في المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي[2]، و التي توجب على الراكب إثبات خطأ الناقل وما في ذلك من مشقة تتساوى مع الوضع الناشئ عن إلقاء التزام ببذل عناية على عاتق الناقل.

غير أن الوضع التقصيري يعتبر أكثر حماية من الوضع التعاقدي، حيث يستطيع المضرور المطالبة بالتعويض عن الضرر المباشر بأكمله حتى ولو كان غير متوقعّ، وأيضا عندما يكون الحادث خاضعا للمادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي[3]، حيث تقوم قرينة المسؤولية على عاتق الناقل، فيتحقق إعفاء الراكب من عبء الإثبات كما هو الحال عند إلقاء التزام بضمان السلامة مضمونة تحقيق نتيجة[4].

ولذلك أكد اجتهاد أخير لمحكمة النقض الفرنسية أنه خلال النقل تكون العلاقة بين المسافر والناقل علاقة تعاقدية، والتزام الناقل فيها التزام بتحقيق نتيجة، أما قبل النقل و بعده فإن المسؤولية هي تقصيرية، وعلى المضرور سواء كان مسافرا أو من الغير أن يثبت خطأ الناقل، وهذا بناء على القرار الصادر بتاريخ 7 مارس 1989[5].

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 52.

2 – و التي تقابلها المادة 124 من القانون المدني الجزائري، والمادة 163 من القانون المدني المصري

3 – و التي تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري. والمادة 178 من القانون المدني المصري.

4 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 259.

5 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 72. أنظر كذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 94،

وقد جاء في هذا الحكم أنه:«خارج إطار تنفيذ عقد النقل، فإن مسؤولية الناقل في مواجهة المسافر تخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية»، وهذا الحل جاء مخالفا لما قررته محكمة النقض الفرنسية ولمدة عشرين سنة عندما أعلنت آنذاك أنه فيما يخص حوادث الرصيف يقع على الناقل التزام تعاقدي ببذل عناية، وهكذا نجد أن محكمة النقض الفرنسية قد أخذت بالنتيجة التي نادى بها الفقيه "رينيه رودبير" في أراءه[1].

وعليه فإن محكمة النقض الفرنسية ضيقت فيما يخص النقل من الفترة التي يشكلها الالتزام بضمان السلامة، وقررت سنة 1989 أن الالتزام التعاقدي بضمان السلامة يتمثل في نقل المسافر سليما ومعافى إلى جهة الوصول ولا يقوم على عاتق الناقل إلا خلال فترة تنفيذ النقل، أي منذ اللحظة التي يبدأ فيها المسافر بالصعود إلى وسيلة النقل إلى غاية اللحظة التي ينتهي فيها من النزول، أما خارج هذه الفترة فإن مسؤولية الناقل هي تقصيرية[2].

إذ قررت أنه إذا وقع حادث وأصيب الراكب بضرر، فهنا إما يكون الحادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، وفي هذه الحالة يقوم التزام تعاقدي بضمان السلامة على عاتق الناقل، وإما يكون الحادث الذي تعرض له الراكب قبل أو بعد تنفيذ عقد النقل، وهنا تطبق قواعد المسؤولية التقصيرية[3].

والمسافر المتضرر يمكنه المطالبة بالتعويض إما بناء على نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي بإثبات خطأ الناقل وعلاقة السببية مع الضرر، أو بناء على نص المادة 1384 فقرة 1 من القانون المدني الفرنسي المتعلقة بحراسة الأشياء[4].

أما في الفقه المصري فإن السائد هو تحديد نطاق الالتزام بضمان السلامة في النقل البري بالمعنى الضيق الذي ذهب إليه الفقه الفرنسي، وهو القول بأن هذا الالتزام لا يبدأ إلا من لحظة اتصال الراكب بوسيلة النقل كإمساكه مقبض الصعود أو وضع قدمه على سلم المركبة، ويستمر

=Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc Cadier, op cit, P 519, n° 2156. Et aussi: Enri Capitant/ François Terré/ Yves Lequette, op cit, P 765, n° 8.

1 Voi: René Rondière et Barthélémy Mercadal, op cit, P 416, n° 356.

2 -Voir: Pierre voirin et Gilles Goubeaux, op cit, P 517, n° 1105.

3 - Voir: Hanri Capitant/ François Terré et Yves Lequette, op cit, P 765 n° 8.

4 -Voir: Barthélémy Mercadal, op cit, P 388 n° 666.

الالتزام حتى هبوط الراكب بانتهاء اتصال جسمه بوسيلة النقل، ويرى بعض الفقه أن هذا الاتجاه منتقد لأنه يضيق من نطاق الالتزام بضمان السلامة تضيقا لا يقبله المنطق[1].

فتضييق نطاق الالتزام بضمان السلامة وقصره على عملية النقل ذاتها لا يوفر الحماية المطلوبة للمضرورين، خاصة إذا كانت إصابتهم قد وقعت في الأمكنة المعدة للمسافرين والخاضعة للنظام الذي يضعه الناقل والمحرم ارتيادها على غيرهم، وليس هناك ما يدعو إلى التفرقة بين الراكب الذي يصاب أثناء ركوبه عربة القطار وذلك الذي يصاب على رصيف المحطة ففي الحالتين يكون الراكب قد أصيب في الأمكنة التي أعدها الناقل لتنفيذ عقد النقل[2].

ولذلك ذهب بعض الفقه المصري أنه نظرا للارتباط التام بين الالتزام بضمان السلامة وتنفيذ عقد النقل، فيجب أن يبدأ هذا الالتزام ببداية تنفيذ عقد النقل، ولا ينتهي إلا بانتهاء هذا التنفيذ، ولا يصح أن ينظر إلى هذا التنفيذ على أنه ينحصر في ذات عملية النقل التي تقتضي اتصال الراكب بأداة النقل، بل يشمل التنفيذ فوق ذلك كل التوابع الضرورية لهذه العملية كوجود الراكب على الرصيف قبل قيام القطار وقبل الخروج من المحطة عند الوصول[3].

والملاحظ أن المشرع المصري في قانون التجارة المصري الجديد قد أخذ بالاتجاه الموسع لنطاق الالتزام بضمان السلامة، إذ جاء في نص المادة 264 فقرة 2 منه أن:«... 2- يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول، وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول، وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فلا يشمل الضمان فترة انتقال الراكب من وسيلة النقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه».

وعليه فقد ألقى المشرع المصري على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة المسافر إذا حدثت إصابته على رصيف الركوب أو رصيف المغادرة، على أن ظاهر النص قد يؤدي إلى القول بأن المشرع المصري قد فرق بين النقل الذي يتم بواسطة السكك الحديدية أو المترو أو الترام، غير أنه يمكن التوسع في تفسير النص بحيث يأخذ الموقف أو مكان الانتظار الذي يعينه أمين النقل،

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 52.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 41.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 52

وكذلك مكان الوصول الذي يحرم على غير المسافرين والركاب ارتياده حكم الأرصفة المعدة لوقوف وسيلة النقل، خاصة أن عبارة وسيلة النقل قد جاءت في النص بصفة مطلقة، كما أن نص المادة لم يستبعد ذلك صراحة[1].

وإضافة إلى ذلك فقد تناول المشرع المصري حالة تغيير وسيلة النقل، بحيث قصر الالتزام بضمان سلامة الراكب على حالة تغيير وسيلة النقل في الطريق في حراسة الناقل أو تابعيه، إذ أنه يجب للاستفادة من هذا الالتزام أن يتم تغيير وسيلة النقل بمعرفة الناقل أو تابعيه وتحت إشرافهم ورقابتهم[2].

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه بالرجوع إلى أحكام عقد النقل البري المنصوص عليها في القانون التجاري نجد أنه لم يشر إلى الوضع بالنسبة للحوادث التي تقع على الرصيف.

غير أنه وبالرجوع إلى حكم المحكمة العليا المؤرخ في 20 أكتوبر 2011 نجد أنها تقرر قيام المسؤولية المفترضة لشركة نقل المسافرين بالسكك الحديدية طبقا لنص المادة 138 من القانون المدني المتعلقة بالمسؤولية عن فعل الأشياء، في حالة وقوع حادث مميت داخل المرافق التابعة لها، والتي لها رقابة عليها بواسطة أعوانها عند أبواب المحطة وفي القطار، وهذا عند عدم توفر الضحية على صفة المسافر القانوني (إنعدام التذكرة)[3].

وعليه فإن المشرع الجزائري يبدو أنه أخذ بالرأي الذي يضيق من نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري كما أقره القضاء الفرنسي.

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 71.

2 – أنظر: عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 220. أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 72. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط، في المسؤولية المدنية، الجزء1، الضرر، مرجع سابق، ص 148.

3 – قرار المحكمة العليا المؤرخ في 2011/10/20، الغرفة المدنية، ملف رقم 688491، مجلة المحكمة العليا، السنة 2012، العدد 1، ص 139، المشار إليه سابقا.

الباب الثاني

أثار الاخلال بالالتزام

بضمان السلامة في عقد

النقل البري

2. آثار الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

ذكرنا فيما سبق أن الالتزام بضمان السلامة كان من صنع القضاء وخلقه في عقد النقل البري للأشخاص، ثم جسدته بعض التشريعات في قوانينها، وبما أن هذا الالتزام التزام تعاقدي فإن الإخلال به يرتب المسؤولية العقدية، وينطبق عليها ما ينطبق على دعوى المسؤولية العقدية بصفة عامة.

وفي نطاق الالتزام بضمان السلامة المترتبة على عقد نقل الأشخاص برا يتم التخلي عن الركن المادي للمسؤولية المدنية لناقل الأشخاص، فهو يسأل عن تعويض الراكب إذا أخل بالتزامه بتوصيله سليما ومعافى إلى الجهة المقصودة دون الحاجة إلى إثبات خطأ في حق الناقل.

لذلك يقتضي تقرير المسؤولية المدنية في مواجهة ناقل الأشخاص بمقابل، على أساس الخطأ العقدي المفترض في جانبه، دراسة الأسس والإجراءات التي يتعين توفرها في دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل.

ومع ذلك لم يهمل المشرع جانب الناقل البري بإقامة التوازن بين مصالح الطرفين، إذ يمكن للناقل التخلص من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي، و متى تحققت مسؤولية الناقل عن الحادث الذي أصاب المسافر وجب جبر هذا الضرر بالتعويض عنه.

وما تجدر الإشارة إليه أن نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث النقل البري لا يحكمه قانون خاص، باستثناء ما هو معمول به بالنسبة لحوادث السيارات، والتي تخضع للأمر رقم 74/ 15 المعدل و المتمم بالقانون 31/88، ولذلك يطرح التساؤل حول الطرق التي يجب إتباعها لتقدير التعويض في مجال حوادث النقل البري بصفة عامة.

ومن ثم سنقسم هذا الباب الثاني إلى الفصلين التاليين :

الفصل الأول: المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري وطرق دفعها.

الفصل الثاني: التعويض عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الفصل الثالث

المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري وطرق دفعها

3.2. المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري وطرق دفعها

إن عقد النقل البري للأشخاص يتولد عنه التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر إلى جانب التزامه الأصلي بنقله وتوصيله إلى الجهة المتفق عليها، وأن مضمون الالتزام بضمان السلامة ومحله هو تحقيق نتيجة، وهي منع وقوع حادث يصيب الراكب بضرر.

ومن ثم يعتبر الناقل مخلا بالتزامه عند عدم تحقق النتيجة وبمجرد إصابة الراكب، كما تنعقد على الفور مسؤوليته العقدية، والتي لا يدرأها سوى إقامة الدليل على رجوع الإصابة إلى سبب أجنبي عنه لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي، أو فعل الغير، أو خطأ المسافر.

وسيتم تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين :

المبحث الأول : المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المبحث الثاني : طرق دفع المسؤولية عن الإخلال بالالتزام ضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.3.2. المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

من المقرر أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تعاقدية ناتجة عن إخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل، ومسؤولية الناقل العقدية هي تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، وتقررت هذه المسؤولية عن أفعال الناقل الشخصية، وعن أفعال تابعيه ومستخدميه، وعن الأشياء التي في حراسته.

وعليه فإن المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل البري من جراء الحوادث التي تقع للمسافرين أثناء عملية نقلهم تخضع لقواعد المسؤولية العقدية بصفة عامة.

ولذلك سندرس هذه المسؤولية في إطار هذه القواعد، حيث سنقسم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين :

المطلب الأول: أركان المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المطلب الثاني: دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.1.3.2. أركان المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن المسؤولية جزاء في كل العقود، وهي لا تقوم إلا عند استحالة التنفيذ العيني، فالأصل أن يجبر المدين على التنفيذ ما بقى هذا ممكنا، إنما متى ثبت أنه صار مستحيلا و أن المدين هو المسؤول عن عدم التنفيذ حكم عليه بتعويض الضرر الناتج عن ذلك، وأركان المسؤولية العقدية عن إخلال الناقل البري بالتزامه بضمان السلامة هي الخطأ والضرر والعلاقة السببية.

غير أننا سندرس فيما يأتي ركني الخطأ و العلاقة السببية، أما الضرر فسنتناوله في الفصل الثاني من هذا الباب عند دراسة التعويض.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين :

الفرع الأول : الخطأ العقدي للناقل البري.

الفرع الثاني : علاقة السببية بين الخطأ العقدي للناقل البري و الضرر.

1.1.1.3.2. الخطأ العقدي للناقل البري

إن المسؤولية العقدية هي وليدة العقد، والخطأ فيها هو إخلال بالتزام عقدي، ويتبع الخطأ العقدي في تكييفه وتعين مداه ظروف التعاقد وما اتفق عليه أطراف الاتعاقد.

1.1.1.1.3.2. المقصود بالخطأ العقدي للناقل البري

إن الخطأ في المسؤولية العقدية يقصد به عدم تنفيذ المدين لالتزامه العقدي سواء كليا أو جزئيا، أو التأخير في التنفيذ والتنفيذ المعيب، ويجب تنفيذ العقد طبقا لما إشتمل عليه[1].

وفي تحديد ماهية الخطأ العقدي هناك اتجاهين متعارضين، الإتجاه الأول يقتصر في تحديد ماهية الخطأ العقدي على ركنه المادي، أما الاتجاه الثاني فلا يكتفي بالركن المادي فقط بل يستلزم فوق ذلك الركن المعنوي[2].

فبالنسبة للاتجاه الأول يرى بعض الفقه أنه يكفي لقيام المسؤولية العقدية أن يرجع عدم تنفيذ الالتزام العقدي إلى فعل المدين، ولو لم ينسب إليه أي خطأ، فالمدين يلتزم بموجب العقد

---

1 – أنظر: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية(التعويض في المسؤوليتين التقصيرية والعقدية)، دارالكتب القانونية، مصر، 2006، ص 619. أنظر كذلك: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، مرجع سابق، ص 236.
Voir aussi: Christian Larroumet, op cit; P 603, n° 603.

2 . أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 229.

بتنفيذ التزامه، فإذا لم يقم بهذا التنفيذ اعتبر مسؤولا ولا يستطيع التخلص من المسؤولية بنفي الخطأ عن نفسه بل عليه إثبات رجوع عدم تنفيذ الالتزام إلى سبب أجنبي عنه.

ولقد تعرض هذا الرأي لإنتقاد بعض الفقهاء الذين رأو أن التقنين المدني الفرنسي قد تضمن نصوص عديدة تستلزم الخطأ صراحة لقيام مسؤولية المدين التعاقدية، ويعتبرون أن المادة 1/1302 منه والتي تبرئ المدين بالتزام محله شيء معين بالذات إذا هلك هذا الشيء بغير خطأ منه، تقرر مبدأ عاما يقضي بأن الالتزام أيا كان محله ينقضي إذا استحال تنفيذه بغير خطأ المدين.

وبمفهوم المخالفة فإن الالتزام يظل قائما وتنعقد مسؤولية المدين التعاقدية في الحالات التي ترجع فيها إستحالة تنفيذه إلى خطأ المدين، ذلك أن النصوص التي تجمع بين خطأ المدين وفعله قليلة، فواضعوا هذه النصوص إنما قصدوا من عبارة فعل المدين عملا إيجابيا يأتيه، وبكلمة خطئه فعلا سلبيا أو امتناعا ينسب إليه، مما يدل على أن المشرع قصد في جميع الأحوال اشتراط الخطأ لقيام مسؤولية المدين.

ولذلك تعرض هذا الاتجاه الأول للانتقاد من طرف أصحاب الاتجاه الثاني لأنه يؤدي إلى تجريد لفظ الخطأ من معناه فلا يبقى من الخطأ سوى الإسم وحده، فهو يؤدي إلى اعتبار المدين مخطئا رغم أنه في الحقيقة غير ملزم، إذ لا غبار على سلوكه مادام لم ينفذ التزاما استحال تنفيذه استحالة مطلقة لسبب لا يد له فيه.

كما أنه لا يمكن أن يقال أن الخطأ هو مجرد عدم التنفيذ، وأن السبب الأجنبي الذي ترتب عليه استحالة التنفيذ ينفي علاقة السببية بين الخطأ والضرر، ومن الواضح أن الضرر الذي أصاب الدائن قد نتج عن عدم التنفيذ، ولا يغير من الأمر شيئا أن يكون عدم التنفيذ ذاته راجعا إلى سبب أجنبي.

وإلى جانب ذلك يرى البعض منهم بأن وصف عدم التنفيذ هنا بأنه خطأ في كل حالة دون فحص سلوك المدين، يفرغ الخطأ من مقوماته ويبتعد به عن معناه وجوهره، لينتهي به إلى صفة عامة مجردة تطبق تطبيقا آليا أعمى دون التحقق مما إذا كان المدين قد قصر حقيقة أم لا[1]، وهو ما أدى إلى ظهور الاتجاه الثاني الذي يعمد إلى تحليل الخطأ إلى عنصرين أحدهما مادي والآخر معنوي.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 386– 387.

فأصحاب هذا الاتجاه الثاني يرون أن الخطأ في لغة القانون هو الإخلال بواجب قانوني، سواء كان التزاما بالمعنى الدقيق أو واجبا عاما، فتترتب المسؤولية على الإخلال به، ولا يكفي لاعتبار الشخص مخلا بواجبه – مجرد الواقعة المادية – وجود واقعة عدم القيام بهذا الواجب على الوجه المرضي، سواء بعدم تنفيذه أصلا أو بتنفيذه تنفيذا معيبا أو متأخرا، بل أن الخطأ لا يتحقق إلا بتوافر عنصر مادي وهو عدم القيام بالواجب على وجه مرضي، وعنصر معنوي وهو نسبة هذه الواقعة إلى المكلف بهذا الواجب، بأن يكون قد تخلف عن القيام بواجبه بالرغم من أنه كان في الوسع أن يتبينه وأن يقوم به، وبغير ذلك لا يجوز اعتبار الشخص مخطئا إذ أن فكرة الخطأ تتضمن حتما فكرة المؤاخذة[1].

ولذلك فإن خير تعريف للخطأ هو ما كان جامعا للعنصرين معا، فيعرف بخطأ بأنه:«تنفيذ واجب كان في الوسع تبينه والتزامه»، أو بمعنى آخر هو «إخلال بواجب قانوني مقترن بإدراك المخل إياه»، ويقتصر البعض منهم في التعريف بالقول أن:«الخطأ هو الإخلال بواجب قانوني» دون إضافة ما يدل على إمكان نسبة الفعل إلى الشخص وإمكان إدراكه، ومع ذلك أي مع الاقتصار في التعريف على ذكر الإخلال بالواجب، فإن هذا لا يعني أن الخطأ لا يتحلل إلى ركينه المادي والمعنوي الذي يشمل نسبة الفعل إلى الشخص والإدراك[2].

إلا أن تعريف الخطأ بأنه عدم تنفيذ واجب كان في الوسع تبينه، والتزامه لا يعني الاعتداد بالمعيار الشخصي البحث، بحيث تكون العبرة بقدرة الشخص ذاته على تبين واجبه والقيام به، فهو لا يصلح في نظر القانون معيارا للخطأ، فالمعيار القانوني معيار مجرد لا ينظر فيه إلى حالة الشخص الخاصة إلى للتحقق من توافر التمييز، وإنما بقدرة الشخص العادي إن وجد في مثل الظروف الخارجية التي أحاطت بالمسؤولية.

ويترتب على اشتراط الخطأ أن المسؤولية لا تتحقق إن كان عدم التنفيذ راجعا إلى فقد المدين للتميز، إذ لا ينسب الخطأ إلى غير المميز، فلا يجوز الرجوع عليه على أساسا المسؤولية، وإنما يسأل عن المدين في هذه الحالات من كان مكلفا برقابته.

---

1 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 230. أنظر كذلك: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، مرجع سابق، ص 236.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 388.

Voir aussi; Patrice Jourdain, op cit, P 43.

كما أن المدين لا يلزم بالتعويض إذا ثبت أن سبب أجنبيا – لا يد له فيه – قد جعل التنفيذ مستحيلا، فهو لا يخطئ رغم أنه لم ينفذ التزامه على الوجه المرضي، إذ لا غبار على سلوكه ما دام لم يكن في الوسع أن يقوم بالتنفيذ، فينتفي بذلك العنصر المعنوي للخطأ[1].

و في هذا الصدد يرى الأستاذ عبد الرزاق أحمد السنهوري أن الخطأ العقدي هو عدم تنفيذ المدين لالتزامه الناشئ عن العقد، فالمدين قد التزم بالعقد، فيجب عليه تنفيذ التزامه فإذا لم يقم المدين في العقد بالتزامه كان هذا هو الخطأ العقدي، ويستوي في ذلك أن يكون عدم قيام المدين بالالتزام ناشئا عن عمده أو إهماله أو عن فعله، بل إن الخطأ العقدي يتحقق حتى لو كان عدم قيام المدين بالالتزام ناشئا عن سبب أجنبي لا يد له فيه، ولكن يلاحظ في هذه الحالة الأخيرة أنه إذا تحقق الخطأ العقدي، فإن علاقة السببية – وهي ركن في المسؤولية العقدية – تنعدم ولا تتحقق المسؤولية، فالخطأ العقدي ليس هو إلا عدم قيام المدين بالتزامه الناشئ عن العقد أيا كان السبب في ذلك[2].

وإذا كان المشرع الجزائري بدوره لم ينص صراحة على الخطأ كأساس للمسؤولية التعاقدية كما فعل بالنسبة للمسؤولية التقصيرية في المادة 124 من القانون المدني جزائري، فإن التقنين المدني قد تضمن نصوصا متفرقة تنص صراحة على الخطأ في بعض العقود.

كما أنه يمكن استخلاص المبدأ العام في هذا الصدد من المادة 176 من القانون المدني الجزائري التي تنص صراحة على أن المدين لا يلزم بالتعويض إذا أثبت أن سببا أجنبيا لا يد له فيه جعل التنفيذ مستحيلا، إذ لا تفسير لانتفاء المسؤولية في هذه الحالة إلا انتفاء الخطأ بوصفه ركنا جوهريا من أركان المسؤولية.

فالمدين لم يخطئ رغم أنه لم ينفذ التزامه على الوجه المطلوب، إذ لا يوجد في سلوكه أي عيب ما دام أنه ليس بإمكانه القيام بالتنفيذ مما ينتفي معه العنصر المعنوي للخطأ، ولو لم يكن الخطأ شرطا جوهريا، أو كان يكفي فيه أن يوجد العنصر العادي وحده، لقامت المسؤولية بمجرد عدم التنفيذ ما دام قد نتج عنه ضرر بالدائن[3].

---

1 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، المرجع السابق، ص 231.

2 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، فقرة 428، ص 739.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 389. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء1، مرجع سابق، ص 271.

وعلى ذلك فيمكن الالتجاء إلى المعيار المجرد الذي ينظر فيه إلى الفعل الخاطئ ذاته دون النظر إلى فاعله – مع عدم الاستهانة هنا بالعنصر المعنوي – ويكون ذلك بالقياس إلى سلوك الشخص الذي يتخلص من الاعتبارات الشخصية، وهذا يتواجد في الخطأ غير المتعمد ويتحقق عندما يقع الإخلال بواجب قانوني بغير أن يتجه فيه قصد المسؤول إلى إحداث الضرر.

فقياس الإهمال وعدم التبصر يكون بما يجب ألا يصدر عن شخص عادي الذكاء واليقظة، ويتم هذا بالموازنة بين سلوك من أحدث الضرر، وبين ذلك السلوك الذي كان يجب أن يكون من شخص آخر يسمى برب الأسرة الرشيد لما يكون عليه من أمانة واستقامة، فمن ينحرف على هذا السلوك يقترف خطأ، ويقصد به الرجل العادي في ذكاءه ويقظته وتبصره وما إلى ذلك.

ولا يصح القياس على الرجل بالغ الذكاء شديد اليقظة، ولا على الخامل الذكاء عديم التبصر، ويشترط في الرجل الذي يؤخذ سلوكه معيار الخطأ ألا يقام وزن لظروفه الداخلية (وهي تلك الظروف التي يختص بها وحده أو ظروفه الشخصية)، وإنما يجب أن تجري الموازنة بين مسلك المسؤولية ومسلك الرجل العادي في يقظته وذكاءه في الظروف الخارجية لهذا الرجل.

ويعتبر من الظروف الخارجية ظروف الزمان والمكان، فقيادة السيارة في الليل هو ظرف زمني عند النظر للخطأ الذي وقع من قائد السيارة بالمقارنة لما بدا منه مع ما كان يبدو من الرجل العادي، وكذلك عن ظرف المكان فإن قيادة السيارة في طريق غاصة بالمارة توجب حيطة وحذرا أكثر مما لو كانت الطريق خالية أو فسحة.

وبهذا يحتفظ هذا المعيار بما يجب له من مرونة، فيتكيف وفق الظروف الاجتماعية ويعبر عنها أصدق تعبير، على أن بعض الظروف – كالسن والجنس وحالة الشخص الاجتماعية – ولو أنها تعد ظروفا داخلية، إلا أنها قد تعد في بعض الأحيان ظروفا خارجية بالنسبة لأمر ما، وإنه وإن كان يتعذر الرجوع إلى ضابط يفصل بين الظروف الداخلية والظروف الخارجية للشخص، إلا أنه يجب على القاضي في هذا السبيل أن يستبعد من حسابه عند المقارنة تلك الظروف التي تعد خاصة بالمسؤول شخصيا، والتي تكون من خصائصه سواء كانت طبيعية أو معنوية، لأنها ظروف داخلية بالنسبة له، وفيما عدا ذلك فهي ظروف خارجية.

وللقاضي حرية تقدير كاملة من سلوك الشخص العادي في الظروف المماثلة لمحدث الضرر، ولكن ليس له إجراء المقارنة بمسلك شخصي يختاره، وله أن يستعين بالعرف والعادات عند تحديد سلوك الرجل العادي، على أن يكون ذلك في نطاقها السليم الذي لا يتجافى والعدالة، مع

مراعاة الواجب القانوني في كل حالة على حدة، طالما أن مرجع القياس فيه هو الرجل العادي في مثل الظروف التي أحاطت بالفاعل[1].

2.1.1.1.3.2. مصدر الخطأ العقدي للناقل البري

الأصل أن يكون المدين مسؤولا عن خطأه الشخصي، ولكنه قد يكون مسؤولا عن عمل الغير أو عن الأشياء التي في حراسته[2]، و سنتناول فيما يأتي المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير وعن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد بالنظر إلى أهميتها في عقد النقل البري للأشخاص.

1- المسؤولية العقدية للناقل البري عن فعل الغير

لقد حظيت المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير في العصر الحديث بالاهتمام الكبير والعناية الفائقة، ويفسر هذا الاهتمام بالتطور الكبير الذي حدث في مجال الصناعة والتجارة وظهور المؤسسات الاقتصادية والصناعية المختلفة إذ لم يعد هناك عمل يمكن للشخص أن يقوم به بمفرده، ولذلك لا بد أن يستعين بغيره لمساعدته أو للحلول محله في تنفيذ التزاماته التعاقدية.

فالناقل لا يمكنه أن يقود بنفسه جميع سياراته لنقل الركاب، وإنما عليه أن يستعين في ذلك بالسائقين، فإذا وقع خطأ من هؤلاء المساعدين عند القيام بأعمالهم فإن ذلك يؤدي إلى عدم تنفيذ الالتزام التعاقدي ومن هنا يثور التساؤل عما إذا كان المتعاقد الذي إستعان بهم مسؤولا عن أخطاءهم أم أنه لا يسأل إلا عن خطئه الشخصي فقط، فإذا كان مسؤولا عن أخطاءهم فإننا نكون بصدد المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير.

ولقد كانت المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير ولازالت محل نقاش في الفقه والقضاء، ويرجع السبب في ذلك إلى عدم وجود نص يقرر صراحة القاعدة العامة في مسؤولية المدين التعاقدية عن أخطاء الأشخاص الذين استعان بهم في تنفيذ التزاماه الناشئة عن العقد، على غرار النص الذي يقرر القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية عن عمل الغير، ولكن يوجد بعض النصوص المتفرقة التي تتناول هذه المسؤولية في حالات معينة سواء في القانون المدني الفرنسي[3]، أو في القانون المدني المصري أو في القانون المدني الجزائري.

---

1 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع السابق، ص 232-234.

2 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، فقرة 426، ص 735.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 391.

Voir aussi: Enri/ léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 519.

ورغم عدم وجود نص يقرر المبدأ العام في المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير، فإن الاتجاه السائد في فرنسا يذهب إلى أن المدين يكون مسؤولا مسؤولية عقدية عن فعل مساعديه أو بدلائه الذين عهد إليهم بتنفيذ التزامه، وأن اختلفوا حول الأساس الذي يقوم عليه هذا المبدأ.

ذلك أن كل شخص يستعين به المدين في تنفيذ التزامه يكون المدين مسؤولا عنه إذا أخل بالتزام ناشيء عن العقد، ذلك أن الأشخاص الذين يسأل عنهم عقديا غير محصورين، ولكن بشرط ألا يكون الشخص الذي يخل بالالتزام أجنبيا عن المدين وإلا اعتبر إخلاله بالالتزام من قبيل فعل الغير الذي قد يؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية[1].

إلا أن هناك جانب من الفقه الفرنسي ذهب إلى إنكار وجود مبدأ عام في المسؤولية العقدية عن فعل الغير، فالمدين لا يسأل تجاه الدائن إلا عن خطئه الشخصي، ولا تقوم مسؤوليته عن عدم تنفيذ العقد الذي ينسب مباشرة إلى فعل الأشخاص الذين عهد إليهم بتنفيذ التزاماته، إلا إذا أسند إليه خطأ شخصي يتمثل في سوء اختياره للأشخاص الذين إستعان بهم في التنفيذ أو إهماله في توجيههم ورقابتهم، فإذا لم يمكن إستخلاص خطأ المدين على هذا الوجه فلا محل لمسؤولية المدين عن إعمال أولئك الذين استعان بهم في تنفيذ التزامه.

كما أن القضاء الفرنسي إعترف بمبدأ المسؤولية العقدية عن فعل الغير في المجال الطبي، ثم ما لبثتت محكمة النقض أن مدت نطاق تطبيق هذه المسؤولية على حالات أخرى، فقد قضت في حكم لها بتاريخ 3 أكتوبر 1967 بأن شركة النقل بالسكك الحديدية تسأل عقديا اتجاه المسافرين عن أخطاء تابعيها الذين استخدمتهم في تنفيذ عقد النقل والتي أدت إلى الإخلال بالتزامها بضمان السلامة[2].

أما بالنسبة للفقه المصري فقد ذهب البعض منه إلى عدم الاعتراف بوجود مبدأ عام في المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير في القانون المدني المصري، إذ يرى بأن مسؤولية المدين عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدي هي مسؤولية شخصية لا مسؤولية عن فعل الغير، حتى ولو كان عدم تنفيذه لالتزامه راجعا إلى خطأ من استخدمهم أو استعان بهم في تنفيذه، ذلك أن نشاط الأشخاص الذين استعان بهم المدين في تنفيذ التزامه يعد نشاطا للمدين نفسه في مواجهة الدائن، بحيث

---

1 – أنظر: علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 76.
Voir aussi: Patrice Jourdain, op cit, P 113.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 392 – 393.

يتساوى في دائرة العلاقات التعاقدية فعل المدين وفعل من استخدمهم، فيكون خطئهم في تنفيذ العقد خطأ من المدين ويثبت له وصفه فيعد غشهم أو خطئهم الجسيم في تنفيذه بمثابة غشا أو خطأ جسيما إرتكبه المدين.

ويذهب جانب آخر من الفقه المصري إلى أن المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير هي مجرد تطبيق مباشر للمبادئ العامة في المسؤولية التعاقدية، فالقاعدة أن يسأل المدين عن الإخلال بالتنفيذ ما لم يثبت أن هذا الإخلال يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، وفعل الغير الذي عهد إليه المدين بتنفيذ التزامه لا يعد من قبيل السبب الأجنبي، وذلك لعدم توافر صفة الخارجية عن المدين ومن ثم ينتفي السبب الأجنبي ويبقى المدين مسؤولا تجاه دائنه عن عدم تنفيذ التزامه.

إلا أنه يؤخذ على هذا الرأي أنه يواجه حالة ما إذا كان التزام المدين بتحقيق نتيجة وحيث لا يكون باستطاعة المدين أن ينفي المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات السبب الأجنبي، أما إذا كان التزامه ببذل عناية فإن الدائن يجب أن يثبت خطأ المدين[1].

كما أن الاتجاه السائد في الفقه المصري يرى أن المشرع قد أخذ بطريق غير مباشر بمبدأ المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير، وهذا ما جاءت به الفقرة 2 من المادة 217 من القانون المدني المصري[2]، والذي يستخلص ضمنا من هذا النص، فما دام أنه يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الخطأ الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه، فذلك لا يستقيم إلا إذا كان هو في الأصل مسؤولا عن خطأ هؤلاء الأشخاص فيستطيع بالاتفاق أن ينفي عنه هذه السمؤولية[3].

وكذلك الأمر بالنسبة للمشرع الجزائري إذ أنه قد أخذ بطريق غير مباشر بمبدأ المسؤولية العقدية عن فعل الغير في نص المادة 178 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري[4] والتي تقضي بأنه:«وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 395.

2 – تنص المادة 217 من القانون المدني المصري على أنه: "وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي إلا ما ينشأ عن الغش أو الخطأ الجسيم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

3 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، فقرة 432، ص 749. أنظر كذلك: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، مرجع سابق، ص 258. وكذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 409.

4 – المقابلة للمادة 217 /2 قانون مدني مصري والمادة 1135 قانون مدني فرنسي.

التعاقدي، إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم، غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه».

أما فيما يخص أساس المسؤولية العقدية عن فعل الغير، فهناك بوجه عام عدة نظريات كانت خلاصة اجتهادات وأراء عدد كبير من الفقهاء،، وهذه النظريات ترجع أساس المسؤولية إلى النيابة القانونية وبعضها ترجعه إلى مبدأ التبعة، والأخرى ترجعه إلى أساس الالتزام بنتيجة، وأخيرا النظرية التي ترجعه إلى الضمان الضمني.

إلا أنه لا حاجة بنا إلى الدخول في تفاصيل تلك النظريات لأن ذلك إنما يكون عند افتقار السند القانوني لتبرير المسألة، إلا أن الحالة التي نحن بصددها وهي مسؤولية الناقل البري عن أفعال مستخدميه فقد نصت عليها أغلب القوانين بنصوص صريحة[1]، وهذا هو الشأن بالنسبة للمشرع المصري، فقدت نصت المادة 213 من القانون التجاري صراحة على مسؤولية الناقل البري على تابعيه[2]، ويتضح من نص هذه المادة أن الناقل لا يسأل عن أفعاله فقط، وإنما يسأل أيضا عن أفعال تابعيه ومستخدميه متى صدرت منهم حال تأدية وظائفهم أو بسببها.

ومسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة هي مسؤولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور، وتقوم على فكرة الضمان القانوني فتعتبر كفالة مصدرها القانون وليس العقد، تقوم على الخطأ المفترض في جانب المتبوع فرضا لا يقبل إثبات العكس مرجعه سوء اختياره لتابعه أو تقصيره في رقابته[3].

إلا أن بعض القوانين قد اكتفت بالإشارة إلى هذه المسؤولية بصورة غير مباشرة، وكان ذلك بمناسبة تنظيم حالات الإعفاء أو التحديد من مسؤولية الناقل، كما هو الحال بالنسبة للمشرع الجزائري الذي نص في المادة 66 من القانون التجاري على أنه:« يجوز للناقل، استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدينة الحاصلة للمسافر».

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 146.

2 . تنص المادة 213 من القانون التجاري المصري أنه:«1– تشمل مسؤولية الناقل أفعاله وأفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم.**2**– يعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل.**3**– ويقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه».

3 – أنظر: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 91.

فمن هذا النص يكمن القول أن الناقل يمكنه إعفاء نفسه من المسؤولية المترتبة عن أفعال مستخدمية عن التأخير أو الأضرار غير البدينة الحاصلة للمسافر فيما عدا حالتي الخطأ العمدي والجسيم، وهذا يعني أن الناقل مسؤول مسؤولية عقدية عن أفعال تابعيه ومستخدميه عند إصابة الراكب أو وفاته، لأنه لو لم يكن كذلك فكيف له أن يعفى نفسه من المسؤولية عن أفعال تابعية.

و بمفهوم المخالفة فانه يعتبر مسؤول عن أفعال مستخدمية في حالة الإخلال بالالتزام بضمان السلامة، غير أنه كان من الأحسن لو أن المشرع الجزائري وضع نصا صريح يقيم مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه كما فعل المشرع المصري.

وبناء على ما تقدم يمكن القول بأن الناقل ملتزم بضمان سلامة الراكب والتزامه هذا هو التزام بتحقيق نتيجة، فإن مسؤوليته تكون تعاقدية عن كافة الأضرار التي تحدث بفعل تابعيه الذين يستخدمهم في تنفيذ العقد، والناقل يضمن ما يقع من أضرار تكون نتيجة أفعال تابعيه ويصاب بها المسافرون، سواء كانت ناتجة عن إهمال أو قصدا عن طريق الاعتداء على المسافرون، وتكون خاضعة لمسؤوليته العقدية والتي تترب عند عدم تنفيذ العقد[1].

والأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل هم الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ النقل سواء كانوا تابعين له يأتمرون بأوامره أو كانوا يتمتعون بالاستقلال في عملهم، فالغير الذي يسأل عنه الناقل قد يكون تابعا كموظفيه وعماله، وقد يكون غير تابع للناقل ولكنه مكلف بتنفيذ العمل من قبله أو مساعد له في التنفيذ كالمقاول أو الميكانيكي الذي يعهد إليه الناقل بإصلاح وسيلة النقل أو صيانتها أثناء السفر[2].

ولذلك يعتبر سائق وسيلة النقل تابعا للناقل، ومن ثم يكون هذا الأخير مسؤولا عما يصيب الراكب من أضرار أثناء النقل نتيجة أخطاء تابعه السائق، كما أن الناقل قد يتعاون مع الغير من أجل تنفيذ عقد النقل دون أن توجد بينهما علاقة تبعية، كأن يستعين الناقل بزميل له في المهنة من أجل تنفيذ عملية النقل[3].

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 144.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 223. أنظر كذلك: شريف أحمد الطباخ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، مرجع سابق، ص 31.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 397.

وعليه يشترط لقيام المسؤولية عن فعل الغير أن يكون هذا الأخير مكلفا اتفاقا أو قانونا بتنفيذ العقد، سواء بالحلول محل المدين في تنفيذ الالتزام أو بمساعدته في تنفيذه، ولذلك لا يشترط في الغير هنا أن يكون تابعا كما هو الحال في المسؤولية التقصيرية.

ويشترط كذلك أن يكون الغير قد أحدث الضرر في حال تنفيذ العقد أو بسبب تنفيذه، فإذا كان التزام المدين بتحقيق غاية يكون خطأ الغير بعدم تحقيق الغاية المتفق عليها، وإذا كان التزام المدين ببذل عناية يكون خطأ الغير بعدم بذل العناية المطلوبة، فخطأ الغير وخطأ الأصيل سواء[1].

2- المسؤولية العقدية للناقل البري عن الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد

تتحقق المسؤولية التعاقدية عن فعل الأشياء إذا كان الضرر الذي أصاب أحد الدائنين قد حدث بفعل شيء، وكان وقوع الضرر على هذا الوجه يتضمن إخلالا بالتزام عقدي على عاتق المدين.

فقد يستخدم المدين شيئا في تنفيذ التزامه، فينشأ عن ذلك ضرر يصيب المتعاقد معه، والمثال الواضح على ذلك في عقد النقل، الذي ينفذه الناقل بوسيلة النقل، فيصاب الراكب نتيجة لاصطدام القطار أو السيارة[2].

فالمدين إذا لم يقم بتنفيذ العقد كان هذا خطأ عقديا، فإذا كان عدم تنفيذه للعقد راجعا إلى فعل الشيء، أي إلى تدخل إيجابي من شيء أفلت من حراسته، كان مسؤولا مسؤولية عقدية ولكن ليس عن فعله الشخصي بل عن فعل الشيء، ويتحقق ذلك عندما يقوم المدين بتنفيذ العقد عن طريق استعماله شيئا فيؤذي هذا الشيء الدائن، ويكون المدين مسؤولا عن سلامة الدائن بمقتضى العقد.

وتعتبر المسؤولية العقدية عن فعل الأشياء كالمسؤولية العقدية عن الفعل الشخصي تحكمها قواعد واحدة، فالمدين بالعقد مسؤول عن عدم تنفيذ التزامه مسؤولية عقدية، سواء كان هذا راجعا

---

1 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، فقرة 433، ص 751. أنظر كذلك: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، المرجع السابق، ص 261. وكذلك: علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 78.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 411. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري، عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 411-412.

Voir aussi: Genviéve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 698 n° 741.

إلى فعله الشخصي أو إلى فعل الشيء الذي في حراسته، فمسؤوليته متحققة في الحالتين،، ويعتبر فعل الشيء هو فعل شخصي للمتعاقد، لأن الشيء في حراسته وهو مسؤول عنه، فالمسؤولية العقدية عن الأشياء هي كالمسؤولية العقدية عن الأعمال الشخصية تقوم على خطأ شخصي[1]، خاصة أنه لا توجد قواعد خاصة بالمسؤولية العقدية عن فعل الأشياء[2].

وفي هذه الحالة قد تدق التفرقة بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية عن الأشياء، لأنه قد يقال أن الناقل يكون مسؤولا عن إصابة الراكب على أساس المادة 1384/ 1 من القانون المدني الفرنسي (المقابلة للمادة 178 من القانون المدني المصري والمادة 138 من القانون المدني الجزائري) بوصفه حارسا لشيء الذي أحدث الضرر.

ففضلا عن الفروق في الأحكام بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية بوجه عام، فإن الحارس يسأل مسؤولية تقصيرية بمجرد وقوع الضرر، ولا يمكنه التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، أما في المسؤولية التعاقدية فإن الأمر يتوقف على مضمون التزام المدين.

فإذا كان التزام المدين ببذل عناية، فإن القاعدة أن عبء إثبات خطأ المدين يقع على الدائن، وإذا قامت قرينة على الخطأ فللمدين نقضها بإثبات أنه بذل العناية الواجبة لتوقي حدوث الضرر، ولا يكلف بإثبات السبب الأجنبي، وإذا ظل سبب الحادث غير معلوم تحمل الدائن تبعته، ولا يغير من هذه القاعدة أن يكون الضرر قد حدث بفعل شيء يستخدمه المدين.

أما إذا كان التزام المدين بتحقيق نتيجة كالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر فإذا أصيب هذا الأخير بضرر بسبب وسيلة النقل، كان الناقل مسؤولا إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر[3].

---

1 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، المرجع السابق، فقرة 434، ص 753 مايليها. أنظر كذلك: علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، المرجع السابق، ص 164– 165.

2 – أنظر: محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1983، ص 119. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 01، مرجع سابق، ص 279.

3 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 232–233.

وعليه فإن يبدو أنه في حالة ما إذا كان الالتزام التعاقدي التزاما بتحقيق نتيجة، ولم تتحقق النتيجة بفعل شيء يستخدمه المدين لا يكون هناك فرق بين أن تكون مسؤوليته عقدية أو تقصيرية، فهو يكون مسؤولا في الحالتين ما لم يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر.

وبالرغم من ذلك فلا زالت فروق أخرى في شروط قيام المسؤولية، ففي المسؤولية التقصيرية عن الأشياء يكون المسؤول هو حارس الشيء، أي من تكون له السيطرة الفعلية على الشيء تسمح له باستعماله وتوجيهه ورقابته.

وهناك اتجاه في الفقه يذهب إلى أن سلطة استعمال الشيء قد تنفصل عن سلطتي الرقابة والتوجيه، وعندئذ تتجزأ الحراسة على الشيء الواحد تبعا لتجزئة تلك السلطات، وينبني على ذلك أنه إذا كان الحادث راجع إلى سوء استعمال الشيء، فإن الحارس المسؤول هو من له سلطة استعماله، وإذا كان الحادث ناجما عن عيب في تكوين الشيء أو تركيبه أو خلل في أحد أجزائه، كان الحارس المسؤول هو من له سلطة رقابة هذا الشيء كالصانع أو المالك، ومثال ذلك أن مستأجر السيارة أو مستعيرها يكون مسؤولا عن الحادث إذا ثبت أنه يرجع إلى استعمال السيارة، أما إذا كان الحادث راجعا إلى عيب في السيارة فإن المالك يكون هو المسؤول بوصفه حارسا.

أما في المسؤولية العقدية فلا توجد هذه التفرقة بين نوعي الحراسة على الشيء، فالمدين بالتزام عقدي بتحقيق نتيجة يكون مسؤولا عن عدم تحقق النتيجة إذا كان ذلك راجعا إلى فعل الشيء، وهذا دون البحث فيما إذا كان حارسا لذلك الشيء أو لم يكن حراسا، فالناقل يكون مسؤولا عن إصابة الراكب ولو لم يكن مالك لسيارة النقل بل كان مستأجرا لها، ولو تبين أن الحادث يرجع لعيب في السيارة[1].

وحتى نقوم المسؤولية العقدية عن فعل الشيء وضع الفقه جملة من الشروط أمام سكون التشريعات عن بيان هذه النقطة وهي:

الشرط الأول: وجود عقد نقل صحيح ومكتمل الأركان بين الناقل المسؤول والراكب المضرور، وأن يكون قائما وقت وقوع الضرر.

الشرط الثاني: وجود شيء غير حي في حراسة الناقل يحول دون تنفيذ عقد النقل، ذلك أن هناك بعض الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة(كالمركبات . القطار. المترو. الترامواي)، فإذا

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 413– 414.

Voir aussi: Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 698, n° 742.

تدخل الشيء تدخلا إيجابيا في تنفيذ العقد وأدى إلى إحداث الضرر كان الناقل مسؤولا مسؤولية عقدية عن فعل الشيء.

الشرط الثالث: تدخل الشيء غير الحي في عدم تنفيذ الالتزام العقدي، أي لا بد من تدخل الشيء (المركبة – القطار – المترو – الترامواي – وتوابعهم) في الإخلال بالالتزام التعاقدي بضمان سلامة الراكب، ويجب أن يكون هذا التدخل إيجابيا أي أنه السبب المباشر للضرر.

فإذا توفرت هذه فإن فعل الشيء يأخذ حكم الفعل الشخصي للمتعاقد فيكون مسؤولا عنه، إذا المسؤولية العقدية عن فعل الشيء هي كالمسؤولية العقدية عن الأعمال الشخصية[1].

3.1.1.1.3.2. عبء إثبات الخطأ العقدي للناقل البري

القاعدة العامة هي أن الدائن يكلف بإثبات الدين والمدين يكلف بإثبات التخلص منه[2]، وفي هذا الصدد تعرض أمامنا ثلاث مسائل هي: إثبات وجود الالتزام، وإثبات عدم تنفيذه ونفي علاقة السببية.

فبالنسبة لإثبات وجود الالتزام فإنه يقع على الدائن بلا خلاف، أما بالنسبة لإثبات عدم التنفيذ ففي هذه الحالة تميز بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية، ففي الحالة الأولى يجب على الدائن أن يثبت أن النتيجة لم تتحقق، و في الحالة الثانية على الدائن أن يثبت أن المدين لم يبذل العناية التي فرضها العقد، وبالنسبة لعلاقة السببية فإنها تنحصر في أنه إذا أثبت الدائن وجود الالتزام وعدم تنفيذه قامت مسؤولية المدين ولا يخلصه منها إلا إثبات السبب الأجنبي[3].

وعليه فإن الطرف المكلف بإثبات الخطأ يختلف حسب طبيعة الالتزام بضمان السلامة الذي أخل به المدين وما إذا كان التزاما بتحقيق عناية أو التزاما بتحقيق نتيجة.

ففي الالتزام ببذل عناية يتعهد المدين بأن يبذل مقدارا معينا من الحرص واليقظة في عمله من أجل الوصول إلى غرض معين، فالمدين لا يأخذ على عاتقه تحقيق نتيجة معينة يبتغيها الدائن، وإنما يلتزم ببذل جهد معين للوصول إلى هذه النتيجة سواء تحققت بالفعل أو لم تتحقق،

---

1 – أنظر: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 61 ومايليها. أنظر كذلك: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، مرجع سابق، ص 263. وكذلك: أشرف جابر سيد، مرجع سابق، ص 309– 310.

2 – تنص المادة 323 من القانون المدني الجزائري أنه: "على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه".

3 – أنظر: محمد حسنين، مرجع سابق، ص 118. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 393.

والعناية الواجبة في الالتزام ببذل عناية هي عناية الشخص المعتاد، والتي قد تزيد أو تنقص تبعا لما ينص عليه القانون أو يقضي به الاتفاق، ومتى تقررت درجة العناية الواجب اقتضاؤها من المدين، اعتبر كل تقصير في بذل هذه العناية خطأ يرتب مسؤولية المدين[1].

أما في الحالات التي يكون فيها المدين ملتزما بتحقيق نتيجة فإن الدائن لا يقع عليه عبء إثبات خطأ المدين، لأن عدم تحقق النتيجة يفترض معه خطأ المدين الذي لا يستطيع دفع المسؤولية عنه إلا إذا أقام الدليل على أن سببا أجنبيا لا يد له فيه قد جعل تنفيذ الالتزام على الوجه المرضي مستحيلا.

ولقد أكدت محكمة النقض الفرنسية هذا المعنى في حكمها الصادر بتاريخ 16 فيفري 1988، والذي تضمنت حيثياته أن:« الالتزام بنتيجة يشتمل في الوقت ذاته على قرينة الخطأ وقرينة السببية بين الخطأ المفترض وبين الضرر الذي لحق بالمضرور»[2].

وبما أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة، فإن مسؤولية الناقل عن عدم تنفيذه لا تسقط كقاعدة عامة بإثبات انعدام خطأ الناقل، وإنما تتطلب الإثبات المحدد للسبب الأجنبي، ومن هنا تظهر فائدة وميزة الالتزام بضمان السلامة.

ونظرا لأن مسؤولية الناقل تتحقق بمجرد وقوع الضرر، ولا تدفع إلا بإثبات السبب الأجنبي، فإن الراكب لا يكلف بإثبات العلاقة المباشرة بين الحادث وعملية النقل، وليس عليه كذلك إثبات سبب الحادث، وكل ما يكلف به فقط هو إثبات أن الحادث قد وقع أثناء النقل.

ومن مزايا الالتزام بضمان السلامة أيضا أن الناقل يسأل ويلتزم بتعويض الضرر الذي أصاب الراكب ولو ظل الحادث مجهولا، فليس على الراكب إثبات سبب الحادث[3].

وعليه فإنه لا يكفي في نقل الأشخاص إذا ما حدث مثلا حريق في سيارة النقل ترتب عليه إصابة أحد الركاب بضرر، أن يثبت الناقل أنه قد إحتاط لمنع وقوع الحادث بوضع جهاز للإطفاء بالسيارة وبوجود تابعيه على مقربة منها وبأن هؤلاء قد بذلوا غاية جهدهم في إطفاء النار وتخليص

---

1 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، فقرة 428، ص 537. أنظر كذلك: منير قرمان، مرجع سابق، ص 138.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 418.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 193. أنظر كذلك: محمد أحمد عابدين، التعويض بين الضرر المادي والأدبي والموروث، منشأة المعارف بالاسكندرية، 1995، ص145. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 01، مرجع سابق، ص 280– 281.

المصاب، فهذا الإثبات لم يجديه شيئا، إذ هو لم يلتزم ببذل عناية بل بتحقيق نتيجة وما دام أن النتيجة لم تتحقق فقد ثبت عدم تنفيذ الالتزام، ولا سبيل إلى نفي الخطأ بعد أن ثبت عنصره المادي المتمثل في عدم التنفيذ إلا بنفي عنصره المعنوي بنفي نسبة عدم التنفيذ إلى فعل المدين، فعلى المدين إذن أن يثبت أن سببا أجنبيا لا يد له فيه هو الذي ترتب عليه إستحالة التنفيذ[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن إثبات الخطأ في المسؤولية العقدية مما يخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع[2]، ذلك أن سلطة القاضي تقف عند تقدير ما إذا كان المدعى عليه قد قام بهذا الفعل أو أنه لم يقم به، وهو في قضائه هذا يفصل في مسائل موضوعية لا رقابة عليه فيها، أما تكييف هذا الفعل وهل يعتبر خطأ، وهل هو خطأ عمد أو مجرد إهمال، فإن القول الفصل فيه يكون لمحكمة النقض لأننا هنا أمام مسألة قانون[3].

كما أنه قضى بمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن سقوط المسافر من باب عربة القطار إلى الطريق لعجزها عن تحديد السبب الذي أدى إلى فتح باب العربة، وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية الأحكام التي قضت بمسؤولية الناقل عن إصابة راكب الحافلة لحظة وقوعه في محطة الوصول لسبب لم يمكن معرفته، لعجزه عن إثبات خطأ المضرور. وكذا مسؤولية الناقل عن إصابة الراكب لوقوعه أثناء نزوله في الأتوبيس (الحافلة) لعجزه عن تقديم دليل قاطع ومحدد على تدخل سبب أجنبي لا ينسب إليه.

وقضت محكمة النقض الفرنسية أيضا بنقض حكم رفض دعوى التعويض التي أقامتها أرملة الراكب الذي راح ضحية حادث وقع على طريق السكك الحديدية في نقطة تقع على خط السير يجب عليه إتباعه وفقا لبطاقة الاشتراك التي وجدت معه، تأسيسا على أن المدعية عجزت عن إثبات أن الحادثة التي وقعت بغير شهود كانت نتيجة لعملية النقل.

وكذلك قضت بأن وقوع الحادث بعد وقوف "الترام" وعدم كونها نتيجة لحركته، لا يعني بالضرورة رجوعها كلية إلى سبب أجنبي عن الناقل، وعلى الخصوص إلى فعل الراكب، ويكون الحكم الذي يقتصر رجوعها إلى فعله بأسباب افتراضية لا يقدم سندا قانونيا لما قضى فيه[4].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 419.

2 – أنظر: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 219.

3 – أنظر: حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 380.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 420–421.

والأصل أن يتم إثبات الخطأ بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية، ووفقا للقواعد العامة في الإثبات فإنه لا يطلب من المكلف بالإثبات أن يقدم دليلا قاطعا على الواقعة محل الإثبات، بل يكتفي منه بما يرجح وقوعها، وعلى ذلك فقد يثبت الدائن واقعة تدل على وقوع الخطأ لا دلالة قاطعة وإنما دلالة كافية لترجيح وقوعه، فتقوم قرينة قضائية على عدم تنفيذ الالتزام ينتقل بمقتضاها عبء الإثبات إلى المدين، فيتعين عليه أن تنفي الخطأ عن نفسه بأن يبين الظروف التي تمت فيها هذه الواقعة والتي من شأنها أن تنتفي عنها وصف الخطأ.

وما تجدر الإشارة إليه أنه في الالتزام بتحقيق نتيجة – كما هو الحال بالنسبة للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري – يعتبر عدم تحقق النتيجة هو بذاته عدم تنفيذ الالتزام، فعدم التنفيذ ليس مفروضا بل محققا، ويفترض المشرع أن عدم التنفيذ يرجع إلى فعل المدين أي يفترض إنتفاء السبب الأجنبي، وفي هذه الحدود فقط يصح القول أن الخطأ مفترض، فلا يسقط القرينة إلا بإثبات السبب الأجنبي[1].

2.1.1.3.2. علاقة السببية بين الخطأ العقدي للناقل البري و الضرر

حتى تكتمل أركان المسؤولية العقدية لابد من توافر رابطة السببية بين الخطأ والضرر، إذ لا يكفي أن يكون هناك خطأ وضرر، بل يجب أيضا أن يكون الخطأ هو السبب في الضرر، فقد يكون هناك خطأ من المدين، كما قد يكون هناك ضرر أصاب الدائن، دون أن يكون ذلك الخطأ هو السبب في هذا الضرر[2].

ورابطة السببية ركن مستقل في المسؤولية المدنية بنوعيها عقدية وتقصيرية، كما أنه حتى في المسؤولية الموضوعية التي تقوم على عنصر الضرر وحده وتترك ركن الخطأ جانبا تشترط وجود علاقة السببية بين الفعل والضرر.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 427.

2 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، فقرة 454، ص 774. أنظر كذلك: منير قومان، المرجع السابق، ص 142.

1.2.1.1.3.2. تقدير علاقة السببية

إن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر مفترضة في المسؤولية العقدية، أي أن المشرع افترض أن الخطأ راجع إلى الضرر، وما على المدين إذا كان يدعى عكس ذلك أن ينفي السببية بين الخطأ والضرر[1].

غير أنه عند تقدير علاقة السببية لا بد من الأخذ بعين الاعتبار نقطتين وهما: الضرر المباشر والضرر غير المباشر، وحالة تعدد الأسباب.

1- الضرر المباشر والضرر غير المباشر

إن علاقة السببية لا تتوفر إلا بالنسبة لما يعتبر ضررا مباشرا، فقد يؤدي الخطأ الواحد إلى سلسلة من الأضرار المتعاقبة يجر بعضها بعضا، ذلك أنه لا يكفي أن يكون الخطأ هو السبب الذي ترتب عليه الضرر بل يجب أن يكون هو السبب المباشر[2].

ويقصد بالضرر المباشر هو ما يعتبر نتيجة طبيعية للخطأ الذي أحدثه، ويقصد بالضرر غير المباشر بأنه ذلك الضرر الذي يمكن للمضرور أن يتوقاه إذا بذل جهدا معقولا، فعدم بذله هذا الجهد هو بذاته خطأ منه قاطع للسببية بين خطأ المدعي عليه والضرر غير المباشر[3].

ولذلك فإن تقدير رابطة السببية غالبا ما يكون صعبا نتيجة تعدد الظروف وتدخلها، إذ أنه ليس من السهل تحديد الأضرار المباشرة والغير مباشرة والتفرقة بينهما، وهو ما أدى إلى اعتبارها مسألة واقعية يفصل فيها قاضي الموضوع دون أن يكون خاضعا لرقابة المحكمة العليا[4].

ولقد اشترط القانون المدني الفرنسي في نص المادة 1151 أن يكون الضرر مباشرا بمناسبة المسؤولية العقدية، ولكن هذا ليس إلا تطبيقا لنظرية أعم وهي أن علاقة السببية يجب أن تكون بوجه عام مباشرة بين الخطأ والضرر[5].

---

1 – أنظر: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، مرجع سابق، ص 278.

2 – أنظر: بلحاج العربي،النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، مرجع سابق، ص 171.
Voir aussi; Jean Carbonnier, op cit, P 283.

3 – أنظر: محمد حسنين، مرجع سابق، ص 168- 169.
Voir aussi: Enri/ Léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 660, n° 568.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 430. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، المرجع السابق، ص 173.

5 - Voir: Henri/ Léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 661, n° 568.Voir aussi: Pierre Voirin et Gilles Goubeanx, op cit, P 506, n° 1085.

ولقد نصت المادة 221 من القانون المدني المصري على أنه يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول، وفي هذا الصدد يقول الدكتور السنهوري أن هذا المعيار قد جمع بين الدقة والمرونة[1].

كما نصت المادة 182 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري على أنه:«غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت المتعاقد»، مما يعني أنه أخذ هو كذلك بالسبب المباشر.

2- حالة تعدد الأسباب

تثار الصعوبة في حالة تدخل عدة عوامل في وقوع الضرر أي عندما يكون للحادث أكثر من طرف واحد، كموقع الشجرة من جانب الطريق أو وجود عدد من الحصى ورعونة سائق السيارة[2]، إذ يتعين هنا تحديد السبب الذي له علاقة أكيدة بالضرر، وقد وجدت في هذا الصدد نظريتان لحل مشكلة السببية وهي نظرية تعادل الأسباب ونظرية السبب المنتج.

ويقصد بنظرية تعادل الأسباب أنه يجب الاعتداد بكل الأسباب التي شاركت في إحداث الضرر، حتى ولو كان لبعضها علاقة بعيدة بالضرر، طالما أنها شرط ضروري في تحقيق الضرر، فالأحداث على العموم تترتب عن جملة عوامل، منها ما هو من فعل الإنسان أو من امتناعه، ومنها ما هو من فعل الظروف الخارجية.

وبما أن كل هذه العوامل تكون ضرورية لإنتاج الضرر فإن فرزها يكون غير مبرر، وبما أن تخلف عامل من هذه العوامل يحول دون تحقيق الضرر، فإن الأسباب التي تدخلت في إحداث الضرر كلها متكافئة أو متعادلة من حيث الدور الذي لعبته في إنتاجه، ومن ثم يعد كل سبب ساهم في إحداث الضرر هو سببه.

---

1 – أنظر: محمد حسنين، المرجع السابق، ص 169.

2 – أنظر: حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 03، رابطة السببية، دار وائل للنشر، المطبعة الأولى، 2006، ص 16.

ويتمثل المعيار المعتمد لتحديد الأسباب التي يجب الاعتداد بها في ضرورة اشتراك السبب في إحداث الضرر، بحيث يكون السبب شرط ضروري في تحقيق الضرر، فتكون العبرة حينئذ بكل الأسباب التي لولاها لما حصل الضرر[1].

ولقد قال بهذه النظرية الفقيه الألماني فون بوري، ووفقا لهذه النظرية يعتبر كل سبب كان له دخل في إحداث الضرر مهما كان بعيدا من الأسباب التي أحدثت الضرر، فكل الأسباب التي تدخلت في إحداثه متكافئة، وكل واحد منها يعتبر سببا في إحداثها، ويكون للسبب دخل في وقوع الضرر إذا كان لولاه لما وقع الضرر[2].

ويرى منتقدو هذه النظرية أن اعتبار كل سبب ساهم في إحداث الضرر يعد سبب له قول غير صحيح، لأن السبب بمفرده لا يعد شيئا طالما تخلف سبب من الأسباب الأخرى يمنع حصول الضرر، والحقيقة أن السبب يتمثل في تفاعل هذه الأسباب ببعضها البعض، كما يرى منتقدو هذه النظرية أنه ليس كل فعل ساهم في إحداث الضرر يؤخذ في الاعتبار، وإنما يجب التمييز بين الأفعال المتسببة فعلا في الضرر أي المنتجة له وتلك التي لم تكن سببا فيه[3].

أما بالنسبة لنظرية السبب المنتج فقد جاء بها الفقيه الألماني فون كريس، والتي يأيدها غالبية الفقه[4]، ومؤداها أنه إذا ساهمت عدة أسباب في إحداث الضرر فإنه يجب التمييز بين الأسباب العارضة والأسباب المنتجة، والسبب العارض هو السبب غير المألوف الذي ليس من شأنه وفقا للمجرى العادي للأمور أن يحدث الضرر، وإنما ساهم في وقوعه عرضا.

---

1 – أنظر/ علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 314. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني، الجزائري، الجزء 02، المرجع السابق، ص 173 وما يليها.
Voir aussi: Christian Larroumet, op cit, P 700, n° 660 bis. et aussi: Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 166, n° 339.

2 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، فقرة 604، ص 1024.
Voir aussi: Enri/ Léion/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 657, n° 566.

3 – أنظر/ علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 274. ولمزيد من التفصيل أنظر: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، المرجع السابق، ص 18.
Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc tadiet, op cit, P 235, n° 823. Et aussi: Patrice Jourdain, op cit, P 61.

4 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، المرجع السابق، فقرة 605، ص 761.

أما السبب المنتج أو المألوف فهو الذي يحدث الضرر عادة بحيث لولاه لما وقع هذا الضرر، وعند تحديد المسؤول يجب الوقوف عند السبب المنتج في إحداث الضرر دون السبب العارض[1].

وفيما يخص المعيار المعتمد من قبل أنصار هذه النظرية لتحديد السبب المنتج أو الفعال فهو احتمال حدوث الضرر طبقا لسير الأمور سيرا عاديا، فمتى كان هذا الاحتمال واردا بالنسبة لسبب ما اعتبر سببا منتجا.

ويرى منتقدو هذه النظرية أن الناحية العلمية قد تخالف الجانب النظري، فقد لا يتولد الضرر عما تعتبره هذه النظرية سببا منتجا، وإنما يكون السبب غير المنتج هو المتسبب في الضرر، كما أن اعتماد معيار الاحتمال والتوقع يؤدي حتما إلى الخلط بين الخطأ وعلاقة السببية[2].

وبالنسبة لموقف المشرع الجزائري فهناك إجماع على أنه ساير التشريعات العربية، خاصة القانون المصري الذي ساير بدوره القانون الفرنسي، وحجتهم في ذلك نص المادة 182 من القانون المدين الجزائري[3] والتي تقضي بأنه:«إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول»، فالاعتداد بالضرر الذي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام يعني بالنسبة للفقهاء أن المشرع أخذ حتما بنظرية السبب المنتج[4].

وعليه فإنه إذا تعددت العوامل فإنه لا يكفي اعتبار عامل منها سببا في حدوث الضرر، وإنما يتعين أن يكون هو العامل المنتج أو الفعال في إحداث الضرر، وهو يعتبر كذلك إذا كان هو السبب الرئيسي الذي سبب الضرر، وكان ما عداه من عوامل مجرد أسباب عارضة ثانوية ليس من

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 431. أنظر كذلك: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، المرجع السابق، ص 1025، فقرة 605. وكذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، المرجع السابق، ص 175.

Voir aussi: Enri/ Léion/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 657, n° 566. Et aussi: Geneviève Vieney et Patrice Jourdain , op cit, P 161, n° 3401.

2 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 316.

Voir aussi: Patrice Jourdain, op cit,P 61- 62. Et aussi: Christian Larroumet, op cit, P 698, n° 660.

3 – والمقابلة للمادة 1151 من القانون المدني الفرنسي، والمادة 221 من القانون المدني المصري.

4 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 318.

شأنها في ذاتها طبقا للمجرى العادي للأمور أن تحدث مثل ذلك الضرر لو لا تدخل العامل الفعال.

فلو أهمل مالك سيارة في حفظها فسرقها أحد وقادها بسرعة أدت إلى قتل ثالث، فإنه وفقا لنظرية السبب المنتج فإن إهمال مالك السيارة في حفظها ليس من شأنه وفقا للمجرى العادي للأمور أن يؤدي إلى قتل الغير، وهو لم يساهم في ذلك إلا لاقترانه بعامل فعال هو قيادة السيارة بسرعة فيكون هذا العامل الأخير وحده هو السبب المنتج، ومن ثم تقوم بينه وحده وبين الضرر رابطة السببية[1].

وبذلك فإنه في عقد نقل الأشخاص فإن الناقل فيه مدين بالتزام بتحقيق نتيجة وهي إيصال الراكب سالما، فإذا تبين أن ريحا عاصفا قد اقتلعت شجرة ورماتها في وسط الطريق أمام السيارة، أو أن سيارة أخرى قد اعترضت الطريق فجأة بطريقة خاطئة، ويتضح أنه كان في استطاعة سائق السيارة الأولى في المثال الأول أن يقوم بمناورة يتجنب بها الاصطدام دون أن يصاب أحد بضرر، ولكنه بدلا من ذلك قد أوقف السيارة وقوفا فجائيا شديدا ترتب عليه إصابة الراكب، أو يتضح أنه كان يسير بسرعة كبيرة فوقع التصادم وأصيب الراكب ولو أنه كان يسير بسرعة معتدلة لأمكن تفادي الحادث، ففي هذا الحالة تبين خطأ المدين وتبينت علاقة السببية بينه وبين الضرر، فيكون للدائن أن يطالب بالتعويض كاملا[2].

2.2.1.1.3.2. إثبات علاقة السببية

وفقا للقواعد العامة في الإثبات فإن البينة على المدعي، ومقتضى ذلك أن الأصل هو أن عبء إثبات رابطة السببية يقع على المدعى (المضرور) إذ يلتزم هذا الأخير بإثبات توافر أركان المسؤولية التي يدعى قيامها ضد المدعى عليه، فعليه إثبات أن الضرر الذي أصابه كان نتيجة الخطأ الذي صدر من المدعى عليه[3].

---

1 – أنظر: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، مرجع سابق، ص 290.

2 – أنظر: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 460.

3 – أنظر: حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 211.

Voir aussi: Enri/ Léon/Jean Mazaeud et François Chabas, op cit, P 656, n° 563. Et aussi:Patrice Jourdain, op cit, P 65. Et aussi: Geneviève Viney et Patrice Jourdain, op cit, p 181, n° 362.

غير أن هناك جانب من الفقه يذهب فيما يخص إثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر إلى أن هذه العلاقة تكون قائمة فلا يكلف الدائن بإثباتها، بل إن المدين هو الذي يكلف بنفي هذه العلاقة، إذا إدعى أنها غير قائمة، فعبء إثبات النفي يقع على عاتق المدين لا على عاتق الدائن[1]، ويستند في ذلك إلى تكليف المدين عبء إثبات السبب الأجنبي الذي ترتب عليه استحالة التنفيذ[2].

ونتيجة لما تقدم فإن علاقة السببية رغم استقلالها عن الخطأ إلا أن هذا الاستقلال لا يظهر في جلاء عندما يكون الخطأ واجب الإثبات، ذلك أن المضرور عندما يكلف بإثبات الخطأ يلجأ عادة إلى إثبات خطأ يكون هو السبب في إحداث الضرر، ومن ثم فإثبات الخطأ يكون في الغالب إثباتا لعلاقة السببية، فتستر السببية وراء الخطأ ولا يتبين بوضوح أنها ركن مستقل، وإنما يتضح استقلالها في الأحوال التي تقوم فيها المسؤولية على خطأ مفترض أو خطأ مفروغ من إثباته[3].

وعليه فإن في المسؤولية العقدية لا يكلف الدائن بإثبات قيام هذا الركن من أركان المسؤولية، بل إن المدين هو المكلف بنفي هذه العلاقة إلا في حالة إدعاءه بأنها غير موجودة، أي أن عبء الإثبات يقع عليه دون الدائن، ولا يستطيع المدين نفي علاقة السببية إلا بإثبات السبب ألأجنبي، وذلك بإثبات أن الضرر إنما يرجع إلى القوة القاهرة أو حادث فجائي أو إلى خطأ الدائن نفسه[4].

وما يقرره قاضي الموضوع بالنسبة للوقائع التي عرضت عليه وللأضرار التي حدثت أمر لا معقب عليه في محكمة النقض فيما سجله نفيا أو إثبات، أما التكييف القانوني لهذه الوقائع وهل كانت السبب فيما وقع من أضرار، وهل هناك سبب أجنبي تنتفي معه رابطة السببية وما هو هذا السبب، وهل كان الضرر نتيجة سبب واحد أم أنه كان نتيجة أسباب متعددة وما حكم تعدد

---

1 – أنظر: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون الجزائري، الجزء 01، مرجع سابق، ص 290.

2 – وهو ما تقضي به المادة 176 من القانون المدني الجزائري، وتقابلها المادة 215 من القانون المدني المصري، والمادة 1147 من القانون المدني الفرنسي.

3 - Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 232, n° 816.

4 – أنظر: محمد أحمد عابدين، مرجع سابق، ص 147. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العام للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، المرجع السابق، ص 193.

Voir aussi: Christian Larroumet, op cit, P 695 n° 659. Et aussi: Patrice Jourdain, op cit, P 72.

الأسباب، وأين تقف رابطة السببية من هذه الأضرار المتعددة، كل هذه مسائل قانونية تخضع لرقابة المحكمة العليا[1].

ولما كانت مسؤولية ناقل الأشخاص في عقد النقل البري هي مسؤولية مشددة، بعيدة عن فكرة الخطأ وقابلة للدفع بإثبات الناقل للسبب الأجنبي، ومن ثم يتركز النضال في دعوى مسؤولية ناقل الأشخاص بين المسؤول والمضرور حول علاقة السببية، ومما لا شك فيه أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا يتعدى قواعد المسؤولية المدنية، ولكنها مسؤولية مشددة لا تسقط كقاعدة عامة بإثبات انعدام خطأ الناقل، وإنما تتطلب ضرورة الإثبات المحدد للسبب الأجنبي[2].

فقد قضت محكمة النقض المصرية أن:«... عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب، بمعنى أن يكون ملزما بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها سليما، وهذا الالتزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا منه إثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ من الراكب المضرور أو خطأ الغير...»[3].

2.1.3.2. دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

عندما تتوفر أركان المسؤولية – خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما . تتحقق المسؤولية، وتترتب عليها أثارها، ووجب عندئذ على المسؤول تعويض الضرر الذي أحدثه بخطأه.

فالتعويض هو الحكم الذي يترتب على تحقيق المسؤولية، و هو جزاؤها و يسبق ذلك دعوى المسؤولية ذاتها، ففي الكثرة الغالبة من الأحوال لا يسلم المسؤول بمسؤوليته ويضطر المضرور إلى أن يقيم عليه دعوى المسؤولية. وهذه الدعوى التي يقيمها المضرورون من جراء الحوادث التي تقع

---

1 – أنظر: حسن علي الدنون، المبسوط في شرح القانون المدني، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص 380.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 195.

3 – نقض مدني مصري مؤرخ في 1966/01/27، أشار إليه: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 661.

للركاب والمسافرين أثناء عملية النقل أساسها الالتزام بضمان سلامة الراكب، وتطبيق عليها قواعد المسؤولية العقدية.

وتفترض دعوى المسؤولية وجود طرفين لها هما المدين والدائن. كما أن هذه الدعوى التي تقام ضد الناقل لا بد أن ترفع أمام المحكمة المختصة وخلال مدة معينة.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع هي:

الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الفرع الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

الفرع الثالث: تقادم دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.2.1.3.2. أطراف دعوى المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

أطراف دعوى المسؤولية عن إخلال الناقل البري بالتزامه بضمان سلامة الراكب هما الدائن والمدين، لذلك سوف نعرض لكل واحد منهما في نقطة مستقلة.

1.1.2.1.3.2. الدائن

الدائن في هذه الدعوى هو المضرور، وهو الذي له الحق في أن يطالب بتعويض الضرر الذي أصابه، فغير المضرور ليس له حق في التعويض، ويثبت حق المطالبة في التعويض للمضرور أو نائبه أو خلفه[1]، سواء أصابه الضرر مباشرة أو إرتد عليه من ضرر أصاب غيره.

فالحق في التعويض عن دعوى المسؤولية الناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة الراكب أو المسافر يثبت للمضرور، فيحق للمسافر أن يطالب بحقه في التعويض عما أصابه من ضرر نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة[2].

---

1 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، فقرة 613، ص 1038. أنظر كذلك: محمد صبري السعيد، مرجع سابق، ص 128.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 442. أنظر كذلك: محمد وحيد محمد علي، مرجع سابق، ص 14.

ويثبت هذا الحق كذلك للنائب القانوني للمضرور، ونائب المضرور إذا كان قاصرا هو وليه أو وصيه، وإذا كان محجورا عليه هو القيم، وإذا كان راشدا فنائبه هو الوكيل والذي يكون له حق المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب موكله.

وينتقل الحق في المطالبة بالتعويض الذي أصاب المضرور إلى خلفه سواء كان هذا الخلف عاما أو خاصا، وهؤلاء هم الوارث والدائن والمحال له.

ولدائن المضرور أيضا الحق في أن يطالب بالتعويض باسم مدينه المضرور عن طريق الدعوى غير المباشرة متى توفرت شروطها خاصة إذا قصر المدين في استعمال حقه في المطالبة بالتعويض، وكان من شأن ذلك أن يتسبب في إعساره أو يزيد فيه متى كان الضرر الذي أصاب المتضرر ماديا، أما إذا كان الضرر معنويا فيمتنع على الدائن استعمال الدعوى غير المباشرة إلا إذا كان الضرر جسمانيا وترتب عليه عجز المدين كليا أو جزئيا عن العمل[1].

وأخيرا فإن المحال له يجوز له كذلك أن يباشر هذا الحق في التعويض، ذلك أن المصاب في حوادث النقل قد ينزل عن حقه في التعويض للغير عن طريق حوالة الحق، سواء كان هذا الغير شخصا معنويا أو شخصيا طبيعيا.

ولا تثور المشكلة إذا رفع المحال له دعوى المطالبة بقيمة التعويض أمام المحاكم المدنية، أما إذا تدخل أمام المحاكم الجزائية فإن الأمر يختلف، ذلك أنه من المقرر قانونا هو أن الإلتجاء مباشرة إلى المحكمة الجزائية للمطالبة بالتعويض ولتحريك الدعوى العمومية إنما يكون استثناء، والقاعدة أن الاستثناء لا يقاس عليه ولا يتوسع في تفسيره، وتأسيسا على ذلك فإنه لا يجوز للمحال له أن يستخدم هذا الحق أمام المحاكم الجزائية[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن الحق في التعويض يكون لكل مضرور، ذلك أنه قد يتعدد المضرورون من الخطأ الواحد، ويكون كل مضرور قد أصابه ضرر مستقل عن الضرر الذي أصاب الآخر، كما أنه قد يصيب الخطأ الواحد بالضرر شخصين أو أكثر، ولكن الضرر الذي أصاب أحدهم يكون نتيجة للضرر الذي أصاب الآخرين، والفرق بين الحالتين أن الأضرار في

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 443. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 477.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 122. أنظركذلك: محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة 1، 1993، ص 272.

الحالة الأولى كان كل ضرر منها مستقل عن آخر، أما في الحالة الثانية فالأضرار تتصل فيما بينها إتصال السبب بالمسبب.

وفي كلا الحالتين سواء كانت الأضرار بعضها عن بعض أو كانت بعضها لبعض سببا يكون لكل مضرور دعوى شخصية مستقلة يرفعها باسمه دون أن يتأثر بدعاوى الآخرين، ولا تضامن بين المضرورين، بل يقدر القاضي تعويض كل منهم لو حده[1].

وعليه فإن المسافر المضرور هو الذي يحق له رفع دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض عن ما أصابه من ضرر، فإذا كان غير أهلا لرفع هذه الدعوى ناب عنه وليه الشرعي طبقا للقواعد العامة، أو إذا توفي المسافر أثر الحادث الذي أصابه من جراء تنفيذ عقد النقل، فإن الحق في التعويض ينتقل إلى ذوي حقوقه.

وما تجدر الإشارة إليه أن الأمر 15/75 المعدل والمتمم و المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عنها قد حدد في الملحق الخاص به الأشخاص الذي يستحقون التعويض في حوادث المرور، وبالتالي لهم حق المطالبة القضائية وهم: الوالدين، الزوج (أوالزوجة)، الأبناء القصر، الأشخاص الذين هم تحت كفالته[2].

2.1.2.1.3.2. المدين

المدين هو المسؤول في دعوى المسؤولية، سواء كان مسؤولا عن فعله الشخصي أو مسؤولا عن فعل غيره أو مسؤولا عن الشيء الذي في حراسته، ويجوز رفع دعوى المسؤولية على المسؤول عن الغير وحده دون إدخال المسؤول الأصلي، وما على المسؤول الذي رفعت عليه الدعوى إلا أن يدخل المسؤول الأصلي ضامنا.

ويقوم مقام المسؤول نائبه، فإذا كان المسؤول قاصرا كان نائبه وليه أو وصيه، وإذا كان محجورا عليه كان النائب هو القيم، وإذا كان راشدا فالوكيل[3].

---

1 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري،، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، المرجع السابق، فقرة 617، ص 1040.

2 – أنظر: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 136.

3 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري،، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، المرجع السابق، فقرة 619، ص 1042. أنظر كذلك: محمد صبري السعيد، مرجع سابق، ص 130. وكذلك: عبد الحكيم فودة، مرجع سابق، ص 162.

والمدين المسؤول عن دعوى الإخلال بالالتزام التعاقدي بضمان السلامة هو الذي يترتب على إخلاله بالتزامه العقدي ضرر بمن تعاقد معه، وفي عقد النقل يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر، فيكون الدائن بهذا الالتزام هو المسافر، والمدين هو الناقل[1].

فدعوى المسؤولية التعاقدية في عقد النقل تقام ضد الناقل باعتباره الطرف المتعاقد مع الراكب، وهذه الدعوى لا تقام إلا عند نشوء مسؤوليته نتيجة إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافر، فيصبح عندئذ ملزما بالتعويض عن الأضرار التي ترتبت عنه.

فالناقل هو المدعي عليه في دعوى المسؤولية عن عقد النقل، لأنه مسؤول مباشرة تجاه الراكب عن حصول ضرر له، وكذلك الأمر عند وفاة الراكب إذ يبقى الناقل هو المسؤول تجاه الورثة، وإذا تعدد المدينون المسؤولون على الفعل الضار، فلا تضامن بينهم، وفي هذا تختلف دعوى المسؤولية التعاقدية عن المسؤولية التقصيرية، فالتضامن لا يفترض وإنما يكون بناء على اتفاق أو نص القانون[2].

ويحل محل المدين المسؤول خلفه والخلف هنا هو أولا الوارث، غير أنه ولما كانت القاعدة في الشريعة الإسلامية أن لا تركة إلا بعد سداد الديون، فإن أموال التركة تكون هي المسؤولة عن دفع التعويض بعد وفاة المدين المسؤول، ويمكن لأي وارث أن يمثلها في دعوى المسؤولية، وما على المضرور إلا أن يرفع الدعوى على كل الورثة أو أحدهم، فيحكم له بالتعويض قِبل من رفع عليه الدعوى ويتقاضى حقه كاملا من التركة، كما تتحدد مسؤولية هؤلاء الورثة عن ديون التركة بمقدار ما انتقل إليهم من أصولها[3].

وعليه فإن المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو دائما الناقل، وليست هناك صعوبة في الأمر إذا كان الناقل على قيد الحياة، أما في حالة وفاته ترفع الدعوى على من يخلفون الناقل في حدود ما آل إليهم من التركة[4].

---

1 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، مرجع سابق، ص 16.

2 – وهو ما تنص عليه المادة 217 من القانون المدني الجزائري، والتي تقابلها المادة 279 من القانون المدني المصري.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 444. أنظر كذلك: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 204. وكذلك: عبد الرزاق أحمد السنهوري،، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، المرجع السابق، فقرة 619، ص 1046.

4 – أنظر: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 116.

وعليه فإن حق المضرور في إقامة دعوى المسؤولية لا يسقط في حالة وفاة الناقل، لأن طبيعة الأمور في هذه الأحوال تقتضي الرجوع إلى القواعد العامة، والتي تقضي بأن أموال المدين هي الضمان العام للدائنين، فإذا ما توفي المدين استطاع الدائنون أن يستوفوا حقوقهم من ذمته – التي خلفها وهي التركة، وفي هذا الصدد نص المشرع الجزائري صراحة على أن أموال المدين ضمان لحقوق الدائنين[1].

غير أن هذا الحل وإن كان يضمن تلك الحقوق في الأحوال التي تكون فيها ذمة الناقل كافية لسداد مبلغ التعويض، إلا أنه في أحوال أخرى نجد أن هذا الضمان غير كافي لسداد مبلغ التعويض عند إعسار الناقل، أو عندما تكون ذمته المالية غير كافية[2]، لهذا فقد انتبه المشرع الجزائري شأنه شأن باقي التشريعات فجعل التأمين إلزاميا من حوادث السيارات والتي تؤدي إلى الإصابة الجسدية للأشخاص سواء كانوا ركابا أو من الغير.

ولقد جعل قانون التأمين الإجباري للمتضرر حقا مباشرا قبل شركات التأمين، أي أنه أصبحت شركات التأمين هي المدين المدعى عليها في دعوى الحوادث الجسدية التي تصيب الركاب، وعليه فبإمكان الراكب أو ورثته إقامة الدعوى مباشرة ضد شركة التأمين للمطالبة بالتعويض، غير أن ذلك يشمل فقط النقل بالسيارات، ولا يشمل النقل بالسكك الحديدية حيث أن قانون التأمين الإجباري استثنى شركات النقل بالسكك الحديدية من الخضوع لأحكامه.

والناقل الذي تقام عليه دعوى المسؤولية لا يقصد به دائما السائق الذي يقود وسيلة النقل، فقد يكون هذا في مركز التابع، ويكون ذلك عندما تتولى عملية النقل مؤسسة أو شركة، كما هو الحال بالنسبة لشركة النقل بالسكك الحديدية، أو الشركات التي تمتلك مجموعة من وسائل النقل البري.

وفي هذه الأحوال تكون المؤسسة أو الشركة التي تعاقدت مع الراكب هي المدعى عليها عند حصول ضرر له، ولكن يجب إشراك السائق الذي تولى عملية النقل في الدعوى، وهذا لبيان التفاصيل المتعلقة بالحادث أو لدفع المسؤولية عند توافر أحد أسباب الدفع[3].

---

1 – تنص المادة 188 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري على أن:" أموال المدين جميعها ضامنه لوفاء ديونه"، والتي تقابلها المادة 274 فقرة 1 من القانون المدني المصري.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 248– 249.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص .248

وما تجدر الإشارة إليه أن لا المشرع الجزائري ولا المشرع المصري قد وضع أحكاما خاصة بالنسبة للنقاليين المتعاقبين في حالة نقل الأشخاص ولذلك فإن دعوى المسؤولية ترفع ضد الناقل الذي وقع الحادث الناشئ عنه الضرر في مرحلة النقل التي تولاها[1].

2.2.1.3.2. المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن الدعوى التي يقيمها الراكب المضرور في مواجهة الناقل المرتبط معه بعقد النقل، يتحدد هدفها في المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بالراكب، الأمر الذي يثير التساؤل عن المحكمة المختصةبالنظر في هذه الدعوى .

ويقصد بالاختصاص سلطة المحاكم في الفصل والنظر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل، وتقوم المحاكم أصلا بالأعمال القضائية بالمعنى الدقيق، وهو منح الحماية القانونية لصاحب الحق عن طريق الفصل في المنازعة وحسم هذه المنازعة وهذا الاختصاص القضائي[2].

ولذلك يتعين بيان المحكمة المختصة نوعيا، ثم بيان المحكمة التي ينعقد لها الاختصاص محليا.

1.2.2.1.3.2. الاختصاص النوعي

الأصل هو اختصاص القضاء المدني بنظر دعاوى التعويض الناشئة عن حوادث وسائل النقل البري – عموما – طبقا لقواعد المسؤولية العقدية في حالة إخلال الناقل بالالتزام بضمان سلامة المسافر أو الراكب، كما أن الاختصاص بنظر دعوى التعويض يكون للقضاء الجزائي على سبيل الاستثناء[3].

1- أمام القاضي المدني

لم تتضمن النصوص المتعلقة بعقد النقل الواردة بالقانون التجاري الجزائري تحديد المحكمة المختصة نوعيا بالنظر في المنازعات الناشئة عن عقد النقل، ومما لاشك فيه أن الحادثة التي يتعرض لها الراكب المضرور تتصل بتنفيذ عقد من العقود التجارية، وهو عقد النقل، والذي نظمه المشرع الجزائري في الباب الرابع المعنون بالعقود التجارية من القانون التجاري، وهي العقود التي جعل المشرع الاختصاص بالنظر في الدعاوى المتعلقة بها من صلاحيات المحكمة بالقسم

---

2 . أنظر: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 129.

2 – أنظر: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 118.

3 – أنظر/ وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 140.

التجاري، وهذا طبقا لنص المادة 531 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية[1] والتي تقضي بأنه:«ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية، وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة المادة 32 من هذا القانون ».

وعليه فإنه مما لاشك فيه أن القضاء المدني هو صاحب الاختصاص النوعي بالنظر في دعاوى التعويض الناشئة عن حوادث النقل البري[2]، وما تجدر الإشارة إليه أن عقد النقل لا يعتبر من العقود التجارية إلا إذا كان من يمارس النقل يمتهنه على وجه الاحتراف، مما يضفي عليه بالتالي صفة التاجر.

والنقل قد يتخذ شكل مؤسسة فردية أو هيئة جماعية، وكلاهما يعتبران من أشخاص القانون التجاري الخاضعة للقيد في السجل التجاري[3].

كما تنص المادة 2 من القانون التجاري الجزائري صراحة على اعتبار النقل عملا تجاريا بقولها:«يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه...كل مقاولة لاستغلال النقل أو الانتقال...».

فالنقل البري يعتبر عملا تجاريا إذا كان من يمارسه تاجر، وتتمثل السمة الأساسية التي تضفي على عقد النقل الصيغة التجارية في مدى ما يتمتع به الناقل من حرية واستقلال اتجاه المتعاقد معه، وهو ما يؤدي إلى نفي الصفة التجارية على سائق التاكسي الذي يتلقى من الراكب التوجيهات المتعلقة بالرحلة.

وتبعا لذلك تنطوي العلاقة بسائق التاكسي و الراكب على عقد إجارة الخدمة، وهو من العقود المدنية البحتة، فسائق التاكسي يعتمد أساسا على مجهوده الفكري والعضلي، ولا يضارب من أجل الربح، كما أن الفقه والقضاء استقر منذ زمن بعيد على إعفاء صغار التجار والحرفيين من الالتزامات المفروضة بمقتضى قوانين التجارة.

---

1 – راجع: القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فيفري 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، عدد 21، المؤرخة في 23 أفريل 2008.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 142. أنظر كذلك: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 118

Voir aussi: Barthelemy Mercadal, op cit, P 414, n° 702.

3 – تنص المادة 19 من القانون التجاري على أنه:" يلزم بالتسجيل في السجل التجاري: 1– كل شخص طبيعي له صفة التاجر في نظر القانون الجزائري ويمارس أعماله التجارية داخل القطر الجزائري، 2– كل شخص معنوي بالشكل أو يكون موضوعه تجاريا ومقره في الجزائر، أو كان له مكتب أو فرع أو أي مؤسسة كانت".

ويعتبر النقل عملا تجاريا سواء كان من يقوم به شخصا طبيعيا، أو شخصا معنويا يتمثل في مؤسسة تجارية تتخذ شكل شركة، ولا فرق في ذلك بين أن يكون الشخص من أشخاص القانون الخاص، كما هو الحال بالنسبة للشركات ووكالات الأسفار ومتعهدي النقل بموجب عقد امتياز، وبين أن يكون من أشخاص القانون العام كالدولة، أو إحدى المؤسسات أو الهيئات التي تحدثها الدولة والتي تعهد إليها بتسيير فرع من فروع مرفق النقل.

فالمؤسسات التابعة للدولة عندما تمارس نشاطا من الأنشطة التي يباشرها الخواص يسري عليها ما يسري على هؤلاء الخواص، ومن ثم تصبح مقاضاتها أمام المحاكم العادية في فرعها التجاري، كما هو الشأن بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية[1].

وفي هذا الصدد تعتبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤسسة عمومية صناعية وتجارية وذات شخصية معنوية في القانون العام، وهذا طبقا للمادة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 1 ديسمبر 1990 والمتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي[2].

كما تنص المادة 2 من المرسوم المذكور أعلاه على أنه:«تعتبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تاجرة في علاقتها مع الغير، لاسيما مع ممونيها والمتعاقدين معها على المقاولة من الباطن...».

أما بالنقل للنقل بالمترو والترامواي فقد أنشئت له مؤسسة مترو الجزائر سنة 1984 بموجب المرسوم الوزاري رقم 348/84 المؤرخ في 24 نوفمبر 1984[3]، والتي تم تحويلها سنة 1989 إلى مؤسسة عمومية إقتصادية شركة ذات أسهم[4]، وأسندت لها مهمة إنجاز وإستغلال شبكة النقل

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 97.

2 – المرسوم التنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 1990/12/01 المتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي، جريدة رسمية عدد 54، المؤرخة في 1990/12/12، ص 1711.

3 – المرسوم الوزاري رقم 348/84 المؤرخ في 1984/11/24 المتضمن إنشاء مؤسسة لانجاز السكة الحديدية الحضرية واستغلالها في منطقة الجزائر العاصمة تسمى "مترو الجزائر"، جريدة رسمية عدد 60، المؤرخة في 1984/11/25، ص 2011.

2 . تطبيقا للقوانين المؤرخة في 1988/01/12 رقم: 01/88 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، و03/88 المتعلق بصناديق المساهمة، و 04/88 المعدل و المتمم للقانون التجاري و يحدد القواعد الخاصة المطبقة على المؤسسات العمومية الاقتصادية، (جريدة رسمية عدد 2 المؤرخة في 1988/01/13)،

الحضري بالسكك الحديدية على السطح (الترامواي) وعبر الأنفاق (المترو)، وطبقا نص المادة 2 من هذا المرسوم تتمتع مؤسسة مترو الجزائر بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي و تعد تاجرة في علاقاتها مع الغير.

وما تجدر الاشارة إليه أن مؤسسة مترو الجزائر تقوم باستغلال مترو الجزائر العاصمة بالشراكة مع الوكالة المستقلة للنقل بباريس (RATP Dévloppmen)، وتقوم كذلك باستغلال الترامواي مع مؤسسة النقل الحضري للعاصمة (ETUSA) والوكالة المستقلة للنقل بباريس (RATP Dévloppment)، ولأجل ذلك تم إنشاء شركة جزائرية مكلفة بصيانة واستغلال خطوط الترامواي بالجزائر(SETRAM)، وهي التي تقوم حاليا باستغلال وتسير شبكة الترامواي في كل من الجزائر العاصمة و وهران وقسنطينة.

وإضافة إلى ذلك فقد حسم المشرع الجزائري بموجب المادة 802 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أي شك فيما يتعلق باختصاص المحاكم المدنية بنظر دعوى التعويض الناشئة عن الحوادث التي تنجم عن المركبات التابعة للدولة[1]، إذ أن الاختصاص في مثل هذه الحالات لا يعود إلى المحاكم الإدارية، والتي تختص عموما بالفصل في المنازعات المتعلقة بالقرارات الإدارية، وبذلك تخرج دعاوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث النقل بطبيعتها عن نطاق المنازعات الإدارية، وعليه فإن القضاء العادي هو صاحب الولاية العامة في المنازعات المدنية والتجارية.

ومثل ما هو الشأن بالنسبة للناقل، يعتبر النقل كذلك عملا تجاريا بالنسبة للراكب إذا تم النقل بمناسبة عمل من أعماله التجارية، أو إذا كان بهدف عقد صفقة تجارية أو يتصل بالحرفة التجارية التي يمتهنها، كما هو الحال بالنسبة للتاجر المتجول أو الممثل التجاري[2].

=وكذلك المرسوم التنظيمي رقم 101/88 المؤرخ في 1988/05/16 يحدد كيفيات تطبيق القانون رقم 01/88 (جريدة رسمية عدد 20 المؤرخة في 1988/05/18).

1 – تنص المادة 802 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على أنه:" خلافا لأحكام المادتين 800 و801 أعلاه، يكون من اختصاص المحاكم العادية المنازعات الآتية: 1– مخالفات الطرق، 2– المنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية الرامية إل طلب تعويض الأضرار الناجمة عن مركبة تابعة للدولة أو لإحدى الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية".

2 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 98.

ففي مثل هذه الأحوال يؤول الاختصاص إلى المحكمة في قسمها التجاري، إذ تنص المادة 4 من القانون التجاري على أنه:«يعد عملا تجاريا تبعيا: – الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره...».

ومن هنا يتجلى أنه في النقل البري إذا كان الراكب لا يمارس التجارة كالموظف العمومي أو أي شخص آخر يمارس مهنة حرة أو حرفة لا تكتسي صبغة تجارية، فإن النقل يعتبر بالنسبة إليه حينئذ عملا مدنيا تختص بالنظر فيه المحكمة في فرعها المدني.

ويمكن أن يرفع المسافر أو ورثته في حالة وفاته دعوى التعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة إذا تم إثبات مسؤولية الناقل من الناحية الجزائية وتم حفظ الحقوق المدنية، أو في حالة الحكم ببراءة السائق وأعوانه، فالقاضي الجزائي في مثل هذه الحالة يصرح بعدم اختصاصه[1].

ونتيجة لما تقدم فإنه تطبيقا للالتزام العقدي الملقى على عاتق الناقل واعتباره مسؤولا مسؤولية عقدية عن الأضرار التي تلحق بالمسافر إعمالا لمبدأ الالتزام بضمان السلامة، فإنه يسوغ للمضرور أن يرفع دعواه ضد الناقل طبقا لقواعد المسؤولية العقدية طبقا للمادة 176 من القانون المدني الجزائري وهذا عند توافر شروط ذلك، أي إثبات وجود عقد النقل كشرط أساسي لقيام المسؤولية العقدية ويترتب عليه وجود تذكرة سفر أو شهادة مسؤول المحطة الذي رخص له بالصعود في وسيلة النقل دون تذكرة، كما يجب على الراكب المضرور أن يثبت أن الحادث وقع في حدود عملية النقل.

وما تجدر الاشارة إليه هنا أنه بما أننا بصدد دعوى المسؤولية العقدية فإنه لابد من توجيه إعذار للناقل قبل مباشرة الدعوى، باعتباره إجراء شكلي إلزامي يترتب على مخالفته عدم قبول الدعوى.

ومن ثم يتعين على المسافر أو ذوي حقوقه قبل رفع دعوى لمطالبة الناقل بالتعويض توجيه إعذار طبقا لنص المادة 179 من القانون المدني الجزائري، والتي تقضي بأنه:« لا يستحق التعويض إلا بعد إعذار المدين، ما لم يوجد نص مخالف لذلك».

---

1 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 116.

2- أمام القاضي الجزائي

الأصل هو اختصاص المحاكم المدنية بنظر دعاوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث النقل، غير أن المشرع قدر أنه في الحالات التي يكون فيها الفعل الضار يكوِن جريمة أيضا أن من مصلحة المضرور أن يلجأ إلى المحكمة الجزائية، وأن يقيم من نفسه مدعيا بالحقوق المدنية أمام هذه المحكمة، وبالتالي يقيم دعوى التعويض أمام المحكمة الجزائية التي تنظر في الدعوى العمومية[1].

ففي الغالب عند وقوع حادث يكتسي خطورة معينة ويتسبب في إلحاق الأذى بالمسافر بجروح متفاوتة الخطورة أو بوفاته، فإن مصالح الأمن تتولى مباشرة التحقيق الابتدائي عن ظروف وملابسات الحادث ثم تحيل الملف إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا لاتخاذ الإجراءات الملائمة.

فإذا كان الحادث يرجع لأسباب مجهولة كما هو الحال في الحوادث الجماعية كالاصطدام بين قطارين، أو عدم ثبوت أي خطأ من جانب سائق المركبة أو أعوانه، فإن النيابة تقوم بحفظ الملف من الناحية الجزائية.

وفي حالة ثبوت أن الحادث يرجع إلى خطأ ارتكبه سائق وسيلة النقل أو أحد أعوانه، فإن النيابة تقوم بتحريك الدعوى العمومية وتحيل السائق أمام قسم الجنح للمحكمة المختصة، إما بتهمة الجروح الخطأ طبقا للمادة 289 من قانون العقوبات الجزائري أو القتل الخطأ طبقا للمادة 288 من قانون العقوبات الجزائري، وفي حالة ثبوت إدانة السائق فإنه يحكم عليه بعقوبة معينة نافذة أو غير نافذة حسب خطورة الحادث.

وفي الدعوى المدنية إذا حضر المضرور وتأسس كطرف مدني فإن المحكمة تفصل في دعوى التعويض وتمنحه حقوقه المناسبة عن الأضرار اللاحقة به، أما في حالة الوفاة فيتأسس ورثة الضحية كأطراف مدنية وتمنح لهم التعويضات[2].

وإذا كان المشرع قد أتاح للمضرور أن يختار بين رفع دعوى التعويض أمام المحكمة الجزائية المنظور أمامها الدعوى الجزائية، أو أن يرفع دعواه أمام المحكمة المدنية، فإن هذا الخيار

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 144. أنظر كذلك: عبد الحكيم فودة، مرجع سابق، ص 183.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 114.

لا يكون للمضرور إلا إذا لم تتقادم الدعوى العمومية، فإذا انقضت الدعوى العمومية بمضي مدة التقادم فإنه لا يكون أمام المضرور إلا الالتجاء إلى القضاء المدني، طالما لم تتقادم الدعوى المدنية[1].

وإذا لم يتمكن المسافر أو ورثته من حضور الجلسة لأسباب متعددة، فإنه في حالة إدانة السائق، فإن المحكمة تفصل في الدعوى العمومية وتقضي بحفظ حقوق الضحية أو الضحايا في الدعوى المدنية، وفي حالة عدم ثبوت التهمة في جانب السائق فإن المحكمة تقضي ببراءته وفي الدعوى المدنية تصرح بعدم الاختصاص، ويبقى للمضرور أو الورثة في حالة الوفاة رفع دعوى التعويض أمام القاضي المدني[2]، ويستمد القاضي الجزائي هذا الموقف من تطبيق القواعد العامة للاختصاص.

غير أنه بالنسبة لحوادث السير نجد أن المحكمة العليا قد قررت أن الجهة القضائية التي تنظر في الدعوى المدنية بعد النطق بالبراءة تبقى مختصة بالفصل فيها طبقا للمادة 8 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم والمتضمن التأمين الإلزامي على السيارات، وعليه فإنه بالرغم أن الدعوى المدنية بصفة عامة تدخل ضمن اختصاص القاضي المدني الأصيل، نجد أن المشرع مكن المتضرر من جناية أو جنحة أو مخالفة من ممارسة حقه المدني أمام الجهة الجزائية[3]، ولذلك فإن هذا الاختصاص يعد استثنائيا لأنه تابع للدعوى العمومية، وفي هذا الحل مزايا أكيدة إذ يتحصل الطرف المدني على حقوقه بصورة سريعة ومؤكدة[4].

كما أن الحكمة من جعل القاضي الجزائي مختص بنزاعات حوادث السير حتى ولو كانت ناشئة عن عقد النقل، تتمثل في مراعاة مصلحة الراكب المضرور، إذا وضعنا في الاعتبار أن الأغلبية الساحقة من حوادث السير تنشأ عنها متابعة جزائية، بحيث تنصب النيابة العامة طرفا رئيسيا في الدعوى.

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 145.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 115.

3 – تنص المادة 3 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري على أنه: " يجوز مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العمومية في وقت واحد أمام الجهة القضائية نفسها...".

4 – أنظر: حفيظ عاشور، تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القاضي الجزائري، المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص 31. أنظر كذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 139.

و النيابة العامة تتوفر لها خلافا لنظيرتها في المحكمة المدنية والتجارية مجموعة من الوسائل القانونية التي من شأنها أن تسهل على الراكب المضرور عبء الإثبات وتخفيفه، بالإضافة إلى أن النزاع إذا عرض على غير القاضي المدني قبل الجزائي فإنه يتعين إرجاء الفصل في الدعوى المدنية المعروضة عليه إلى أن يفصل القاضي الجزائي في الدعوى العمومية[1].

ذلك أنه ومنذ 1987 أرست المحكمة العليا مبدأ مؤداه أن الجهات القضائية الجزائية التي تفصل في حوادث المرور بالبراءة تبقى مختصة بالنظر في الدعوى المدنية المتعلقة بالتعويض، وهو الأمر الذي أكدته في العديد من أحكامها، حيث جاء في الحكم المؤرخ في 14 أفريل 1987 أنه:«إذا كان للمجلس السلطة التقديرية لتبرئة المتهم في الدعوى الجزائية كان عليه أن يفصل في الدعوى المدنية، إذ أن نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور مبني على نظرية المخاطر، وليس على نظرية الخطأ، إن نظام التعويض الجديد عن حوادث المرور يوجب لكل ضحية أو ذوي حقوقها عند الفصل في الدعوى المدنية، حيث لا يهم معرفة مسؤولية الضحية في ارتكاب الحادث لأن تعويضها مضمون مسبقا في كل الحالات»[2].

كما أكدت المحكمة العليا نفس المبدأ في آخر حكمها صادر بتاريخ 15 ديسمبر 1998، حيث قضت فيه بنقض القرار الصادر عن قضاة الموضوع الذين صرحوا بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لعدم ثبوت الخطأ الجزائي وبذلك يكونون قد خالفوا المادة 8 التي تخضع التعويض إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ[3].

وأقرت كذلك نفس المبدأ في حكمها الصادر بتاريخ 07 ماي 2002، والذي جاء فيه أنه في قضايا حوادث المرور فإن قاضي الجزائي ملزم بالفصل في الدعوى المدنية ومنح التعويضات

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 101. أنظر: بعجي محمد، المسؤولية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008، ص 265.

2 – حكم صادر عن المحكمة العليا، الغرفة الجنائية، بتاريخ 1987/04/14، منشور بالمجلة القضائية، العدد 1، سنة 1992، ص 255.

3 – حكم مصادر عن المحكمة العليا، غرفة الجنح والمخالفات في 12/15/ 1998، ملف رقم 197048، منشور بالمجلة القضائية، العدد 1، سنة 1999، ص 22.

للطرف المدني الضحية، حتى ولو استفاد المتهم بالبراءة، ذلك أن نظام تعويض حوادث المرور يخضع إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ[1].

وما يلاحظ أيضا من الناحية العملية أن بالنسبة لحوادث القطارات وأمام صعوبة إثبات خطأ سائق القطار، ونظرا لخصوصية حوادث السكك الحديدية وتعقيداتها، فإنه يتعسر إثبات خطأ السائق، لذلك نجد المحاكم مراعاة لظروف المضرور وذوي حقوقهم لتمكينهم من الحصول على التعويضات، فإنها تقضي بإدانة سائق القطار رغم إثبات الناقل أن الحادث يرجع إلى خطأ المسافر أو خطأ الغير أو قوة قاهرة[2].

3- حجية الحكم الجزائي أمام القاضي المدني

إنه على الرغم من أن الدعوى المدنية المرفوعة أمام المحاكم المدنية يطبق عليها قانون الإجراءات المدنية والإدارية، من حيث إجراءاتها وموضوعها وأطرافها، إلا أنه ونظرا لنشوءها عن الجريمة موضوع الدعوى العمومية فإنها تبقى تابعة للإجراءات المطبقة في شأن الدعوى العمومية أمام القضاء الجزائي.

فإذا سبق وأن أقيمت الدعوى المدنية أمام القضاء المدني، ولم يفصل فيها وطرحت القضية أمام القضاء الجزائي، فإن الدعوى المدنية تعلق حتى يفصل القضاء الجزائي في الدعوى العمومية، وفقا لمبدأ "الجنائي يوقف المدني"[3].

وهذا ما يقوم به القضاة عادة من أجل حسن سير العدالة وإحقاقا للحق، وهو ما قضت به محكمة سيدي أمحمد القسم المدني بتاريخ 16 جانفي 2008 في قضية تتلخص وقائعها في وفاة مسافر بسبب شجار قام بينه وبين مسافر آخر، إذ قام هذا الأخير بدفعه خارج القطار، إذ قضت

---

1 – أنظر: نبيل صقر، قضاء المحكمة العليا في قانون العقوبات وحوادث المرور، الجزء 2، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص 343.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 115.

3 – تنص المادة 04 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري على أنه:" يجوز مباشرة الدعوى المدنية منفصلة عن الدعوى العمومية. غير أنه يتعين أن ترجئ المحكمة المدنية الحكم في تلك الدعوى المرفوعة أمامها لحين الفصل نهائيا في الدعوى العمومية إذا كانت قد حركت".

بوقف الفصل في الدعوى إلى حين تقديم ما يثبت مآل الإجراءات الجزائية المتخذة بخصوص الحادث التي تعرض له الضحية[1].

أما إذا كان قد فصل في الدعوى العمومية قبل الدعوى المدنية فإنه على القاضي المدني أن يتقيد بما جاء في الحكم الجزائي[2].

ذلك أنه غالبا ما تثير حوادث النقل كل من المسؤولية الجزائية والمسؤولية المدنية نتيجة الإصابات التي تلحق المسافر، وتتميز الدعوى العمومية بسرعة في الإجراءات قياسا على بالدعوى المدنية، إذ أنه كثيرا ما يسبق الفصل في الدعوى المدنية صدور حكم جزائي بإدانة أو براءة سائق المركبة.

والقاضي المدني يلزم بالمبدأ العام الذي يقضي بحجية الحكم الجزائي، ويعد هذا المبدأ تطبيقا لمبدأ أهم وأشمل هو حجية الأمر المقضي فيه، والذي يقضي بأن يكون للحكم حجية فيما فصل فيه فلا يجوز المنازعة فيما قضي به إلا عن طريق الطعن فيه وفقا للإجراءات المحددة قانونا، ويستند هذا المبدأ إلى حسن سير العدالة واستمرار العلاقات الاجتماعية والأحكام القضائية، مع العلم أن حجية الأحكام بصفة عامة تقتصر على السبب الذي أسست عليه الدعوى التي صدر الحكم منها.

وبالتالي فإن إدانة القاضي الجزائي لسائق المركبة لثبوت خطأ في جانبه يلزم القاضي المدني الذي ينظر في دعوى التعويض، رغم اختلاف موضوع الدعوى العمومية عن الدعوى المدنية[3]، وما على القاضي المدني إلا أن يتقيد بما فصل فيه القاضي الجزائي وكان فصله فيه ضروريا[4]، خاصة تلك المتعلقة بوقائع الجريمة وبوصفها القانوني وإسناد المسؤولية فيها إلى الجاني.

---

1 – ملحق رقم 01:أحكام قضائية (حكم لمحكمة سيدي امحمد القسم المدني في 2008/01/16 تحت رقم 07/4730).

2 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 360. أنظر كذلك: عبد الحكيم فودة، مرجع سابق، ص 189–190. وكذلك: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 14 ومايليها.

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 117.

4 – تنص المادة 339 من القانون المدني الجزائري على أنه:" لا يرتبط القاضي المدين بالحكم الجنائي إلا في الوقائع التي فصل فيها هذا الحكم، وكان فصله فيها ضروريا".

ولا يجب على القاضي المدني النظر في الوقائع من جديد ومناقشتها وتكييفها والتي سبق للقضاء الجزائي أن فصل فيها، ومن ثم لا يكون له سوى النظر فيما يتعلق بتقدير مبلغ التعويض عن الضرر الناجم عن الجريمة التي كيفها القضاء الجنائي.

غير أنه للقاضي المدني أن يستعيد ذات المسائل الضرورية أمامه، حتى يستأنس بها فقط في تقديره لمبلغ التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه دون تحويلها أو تغييرها أو تكييفها من جديد[1].

كذلك يلتزم القاضي المدني بالحكم القاضي ببراءة المتهم، إذ أنه يلتزم بما يقره القاضي الجزائي بنسبة الخطأ إلى المتهم أو عدم نسبته إليه أي ما إذا كان المتهم مخطئ أو غير مخطئ، وما تجدر الإشارة إليه أن مبدأ تقيد القاضي المدني بما يقرره القاضي الجزائي بشأن نفي الخطأ عن المتهم يقتصر على الحالات التي تقام فيها المسؤولية على الخطأ الواجب الإثبات، فلا يمتد إلى حالات المسؤولية الأخرى[2].

و في هذا الصدد قررت المحكمة العليا بتاريخ 10 أكتوبر 2000 أنه « حيث أنه ثبت من الحكم الصادر في الدعوى العمومية أن وفاة الضحية كانت نتيجة فعل المتهم الذي تمت إدانته على أساس جناية القتل العمدي والسرقة، ومن ثم استنتجت المسؤولية المدنية والزامه بتعويض الأطراف المدنية تحت مسؤولية أبيه لأنه قاصر، وذلك طبقا للمادتين 124 و135 من القانون المدني، لكن حيث أن قضاة الموضوع ذهبوا في البحث عن المسؤولية المدنية للمؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، واستخلصوا من الوقائع أنها قائمة دون توضيح الأساس القانوني الذي اعتمدوه للوصول إلى هذه النتيجة.

حيث أنه من المعروف فقها وقضاء أن الدعوى المدنية في المواد الجزائية هي دعوى تبعية للدعوى العمومية، وينعكس على ذلك أن الحكم الصادر في الدعوى العمومية يشكل الأساس الذي يبني عليه الحكم المدني بحكم حجية الشيء المقضي فيه، وعليه فيكون القاضي المدني مقيد بما قضى به في الدعوى العمومية، وحيث أن الدعوى العمومية في قضية الحال تتعلق بجريمة القتل العمدي والسرقة المنسوبة للمتهم، ولم توجه أية تهمة لأعوان السكك الحديدية، كما أنه لم توجد أية علاقة قانونية بين المتهم ونفس المؤسسة، وعليه فإن القرار القاضي على المتهم في الدعوى المدنية

---

1 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 265. أنظر كذلك: محمد صبري السعيد، مرجع سابق، ص 144.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 118.

بدفعه تعويض للأطراف المدنية تحت ضمان المسؤول المدني، وتغطية المؤسسة جاء متناقضا مع الحكم الجنائي وغير مؤسس قانونا»[1].

وعليه فإنه حتى يحوز الحكم الجزائي حجية مطلقة أمام القضاء المدني فيجب أن يكون هناك وحدة في الموضوع، أي أن يتضمن الحكم الجنائي تحقيق الفعل الذي يكون الأساس المشترك لكلتا الدعويين الجنائية والمدنية، وتطبيقا لذلك فإن أساس المسؤولية في الدعوى الجنائية يختلف عنه في الدعوى المدنية إذا كانت الأولى تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات،وتقوم المسؤولية في الثانية على أساس الخطأ المفترض.

ويشترط كذلك لزوم وضرورة ما تضمنه قضاء الحكم الجنائي للفصل في الدعوى العمومية، ومؤدى ذلك ألا تحوز حجية الحكم الجنائي الأسباب التي لم تكن ضرورية ولازمة للحكم في الدعوى العمومية بالبراءة أو الإدانة، ويشترط أيضا أن يكون قضاء الحكم الجنائي بشأنه على سبيل اليقين، وأن يكون باتا أي غير قابل للطعن فيه، وأن يكون سابقا في صدوره على الحكم المدني.

ونتيجة لذلك فإنه لا حجية للحكم الجزائي القاضي بالبراءة أمام المحاكم المدنية في دعوى التعويض الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة إلا في أحوال نادرة، لأن دعوى التعويض الناشئة عن إخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة لا تقوم عن الخطأ الواجب الإثبات، فإذا قضى ببراءة الناقل أو تابعيه لانتفاء الخطأ في جانبه، فإن ذاك لا يحول دون حق المسافر في طلب التعويض عن الأضرار الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة.

وتتمثل الأحوال النادرة التي يحوز فيها حكم القاضي الجزائي حجية أمام القاضي المدني في دعاوى التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافر، فيما لو قضى الحكم الجنائي ببراءة الناقل ورفض الدعوى المدنية تأسيسا على أن سبب الحادث قوة قاهرة أو سبب فجائي أو خطأ الغير أو خطأ المسافر، وجاء بأسباب الحكم الجنائي أن سبب الحادث أجنبي على الناقل، وأنه السبب الوحيد للحادث مما يدفع مسؤولية الناقل، وهذا أمر نادر الحدوث عمليا، إذ في الغالب تنفي المحكمة الجنائية الخطأ في جانب الناقل فقط، دون أن تتجاوز ذلك[2].

---

1 – قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية، طعن رقم 244408، بتاريخ 2000/10/10، غير منشور، أشار إليه زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 112.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 150 وما بعدها.

2.2.2.1.3.2. الاختصاص المحلي

وهو اختصاص المحاكم بالفصل في المنازعات بحسب المكان أو المركز القانوني أو المقر، والأصل أن الاختصاص المحلي أو الإقليمي يؤول للجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه[1]، غير أنه في مواد تعويض الضرر عن جناية أو جنحة أو مخالفة أو فعل تقصيري فيؤول الاختصاص للمحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار.

حيث تنص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه:«يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك».

كما تنص المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه:« ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد المبينة أدناه أمام الجهات القضائية الآتية:...2- في مواد تعويض الضرر من جناية أو جنحة، أو مخالفة أو فعل تقصيري، ودعاوى الأضرار الحاصلة بفعل الإدارة أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاص الفعل الضار».

وعليه فإن القاعدة العامة أن ترفع الدعوى أن ترفع الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص أمام المحكمة المختصة إقليميا وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، وهي موطن المدعى عليه، أو الموطن المختار، أو آخر موطن معروف له.

وبما أن دعوى التعويض عن إصابة الراكب أو وفاته في أغلب الأحيان تكوِن جريمة فإن المحكمة المختصة إقليميا هي تلك التي وقع الحادث ضمن اختصاصها الإقليمي[2].

ولقد نصت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية على قواعد الاختصاص للمطالبة بالتعويض، واعتمدت في ذلك على القواعد العامة المعمول بها في القوانين الداخلية كموطن المدعى عليه أو مكان وقوع الضرر[3].

---

1 – أنظر: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 119.

Voir aussi: Barthélémy Mercadal, op cit, P 415, n° 703.

1 . أنظر: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 142.

2 - Voir aussi : René Rodière et Barthèlèmy Mercadal, op cit, P 423.

3.2.1.3.2. تقادم دعوى المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن تحديد مدة التقادم كسبب يحق للمدعى عليه التمسك به لمواجهة دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، تعتبر مسألة في غاية الدقة والتعقيد.

فعندما تتحقق مسؤولية الناقل، يصبح معرضا لقيام دعوى التعويض ضده من طرف الراكب المضرور، أو من قبل ذوي حقوقه عند وفاته، وهذه الدعوى التي تقام ضد الناقل محددة بمدة معينة، يجب إقامتها خلالها، فإذا انتهت تلك المدة وأقيمت الدعوى بعدها يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الدعوى لانقضاء المدة، وهذه المدة التي تقام خلالها الدعوى يطلق عليها مدة التقادم.

1.3.2.1.3.2. مدة التقادم

بما أن المسؤولية المدنية عن إخلال الناقل البري بالتزامه بضمان سلامة المسافر ذات طبيعة عقدية، فإن مؤدى ذلك تطبيق قواعد التقادم الخاصة بالمسؤولية العقدية، والأصل أن تتقادم الحقوق والدعاوى في القانون المدني بالتقادم الطويل المحدد مدته بثلاثين سنة في القانون المادة الفرنسي[1]، وبخمسة عشر سنة في القانون المدني المصري والجزائري[2].

فبالنسبة للمشرع الفرنسي فبما أنه لم ينظم عقد نقل الأشخاص برا، بل اكتفى فقط بتنظيم عقد نقل البضائع، فإن دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد نقل الراكب لا تخضع للتقادم محددة مدته بسنة[3]، ذلك أن حكم هذه المدة استثنائي ورد بشأن نقل البضائع، فلا يجوز القياس عليه أو التوسع فيه، وإنما تسري على هذه الدعوى مدة التقادم المحددة بعشر سنوات[4] باعتبار أن الناقل يمارس عمل تجاري.

---

1 – راجع: المادة 2262 من القانون المدني الفرنسي.

2 – راجع: المادة 374 من القانون المدني المصري، والمادة 308 من القانون المدني الجزائري.

3– Art 133-6 du code commerce Français : «Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité...»

4 - Voir Jean Carbonnier, op cit, P 601, n° 138.Voir aussi: Barthélémy Mercadal, op cit, P 414, n° 701 .Et aussi: Philippe Delebecque et Michel Germain, op cit, P 742, n° 2743.

وعندما يكون الفعل الضار جريمة سواء بسبب الجروح أو القتل الخطأ، فإن الدعوى المدنية لا يمكن إقامتها أمام المحاكم الجزائية بعد إنقضاء الدعوى العمومية، وهو ما تنص عليه المادة 10 من قانون الإجراءات الجزائية الفرنسي[1].

أما بالنسبة للمشرع الجزائري والمصري فقد نصا على تقادم الحقوق والدعاوى بالنسبة للمسؤولية العقدية بخمسة عشر، فيما عدا الحالات التي ورد فيها نص خاص في القانون وفيما عدا الاستثناءات المنصوص عليها في القانون المدني.

وبما أن كل من المشرع الجزائري والمصري قد نظم أحكام عقد نقل ألأشخاص برا، فلا بد من الرجوع إلى أحكام القانون التجاري.

ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب كان من خلق القضاء، وقد أسهم الفقه في ذلك بجهد كبير من أجل الوصول إلى حماية هذه الفئة من ضحايا حوادث النقل بضمان حصول المضرورين على التعويض دون أن يكون المضرور ملزما بإثبات خطأ الناقل أو تابعيه[2]، لذلك قنن المشرع الجزائري ومن بعده المشرع المصري في القانون التجاري هذا الالتزام وأخذ بما استقر عليه العمل به، ومن بين الأحكام التي قننها المشرع مدة تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل.

فقد نصت المادة 272 من القانون التجاري المصري على مدة التقادم في دعاوى التعويض الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب وجعلتها سنتين من تاريخ وفاة الراكب أو إصابته، على أن تحسب مدة تقادم دعوى التعويض من تاريخ وقوع الحادث في الإصابة البدنية أو من تاريخ الوفاة[3]، وبعد مضي السنتين فإنه يجوز للناقل أن يتمسك بانقضاء الدعوى بالتقادم[4].

---

1 - René Rodière et Barthèlèmy Mercadal, op cit, P 426, n° 365.Voir aussi: Enri/ léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 715, n° 614.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 176.

3 – تنص المادة 272 من اقانون التجاري المصري على أنه:«1– تتقادم بمضي سنتين كل دعوى تنشأ عن عقد النقل، ويكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية، وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث.**2**– وتتقادم بمضي سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد نقل الأشخاص، وتسري هذه المدة من الميعاد المعين للوصول، وعند عدم التعيين من الميعاد =الذي كان يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها.**3**– لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه غش أو خطأ جسيم»3.

4 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 177. أنظركذلك: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 140.

ويردى الدكتور وجدي عبد الواحد علي أن هذه المدة قصيرة جدا، وأن ما يتصف به القانون التجاري من سرعة إنهاء النزاعات وتحقيق الاستقرار في المعاملات بما يؤدي إلى سرعة تداول الأموال قد انعكس على صياغة تقادم دعوى التعويض الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد نقل الأشخاص.

ولذلك فهو يرى أنه من الضروري أن يسارع المضرور إلى رفع دعوى التعويض الناشئة عن إخلال الناقل بالالتزام بضمان سلامته أمام القضاء المدني، لكي لا يهدد التقادم الحق في المطالبة بالتعويض حتى في الحالات التي يكون الفعل فيها معاقبا عليه جزائيا، وهنا تقضي المحكمة المدنية بوقف الدعوى لحين الفصل في الدعوى العمومية إذا اتهم الناقل أو تابعيه بالتسبب في وفاة أو إصابة الراكب، ولعل في ذلك ما يدرأ خطر قصر مدة التقادم.

ومدة التقادم المنصوص عليها في المادة 272 من القانون التجاري المصري لا تطبق إذا صدر غش أو خطأ جسيم من الناقل أو أحد تابعيه تعمد إحداث النتيجة، وطبقا لنص المادة 216 من القانون التجاري المصري فإنه يقصد بالغش في مواد النقل كل فعل أو إمتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر، فالغش يعني تعمد إحداث النتيجة أي تعمد الإخلال بالالتزام بضمان السلامة، ويقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنها من ضرر، فالخطأ الجسيم هو ذلك الخطأ الذي لا يصدر من أقل الناس تبصرا.

والغش والخطأ الجسيم موجبان لمسؤولية الناقل سواء صدر من الناقل نفسه أو من تابعيه، وفي هذه الحالة تستند الدعوى إلى الفعل الضار أي المسؤولية التقصيرية لا المسؤولية العقدية، أي أنه يتعين تطبيق القواعد العامة المنصوص عليها في المادة 172 من القانون المدني المصري[1]، والتي تميز بين حالتين فيما يتعلق بتقادم دعوى التعويض[2].

---

1 – تنص المادة 172 من القانون المدني المصري على أنه:« 1– تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالشخص المسؤول عنه، وتسقط هذه الدعوى في كل حال بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع. 2– على أنه =إذا كانت هذه الدعوى ناشئة عن جريمة، وكانت الدعوى الجنائية لم تسقط بعد إنقضاء المواعيد المذكورة في الفقرة السابقة، فإن دعوى التعويض لا تسقط الدعوى الجنائية».

2 – أنظر/ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، مرجع سابق،، ص 63، أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 177، وكذلك: منير قرمان، مرجع سابق، ص 42.

ففي الحالة الأولى تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن الفعل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الضرر، وبالشخص المسؤول عنه، وتسقط هذه الدعوى في كل الأحوال بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع.

أما في الحالة الثانية فإنه إذا كانت هذه الدعوى ناشئة عن جريمة، وكانت الدعوى الجنائية لم تسقط بعد بانقضاء المواعيد المذكورة في الفقرة السابقة، فإن دعوى التعويض لا تسقط إلا بسقوط الدعوى الجنائية.

فوفقا لنص هذه المادة يجب التمييز بين ما إذا كانت دعوى المسؤولية قد قامت على خطأ مدني لا يعتبر جريمة أو كانت الدعوى ناشئة عن جريمة، إذ أنه في الحالة الأولى إذا كانت دعوى المسؤولية المدنية قد قامت على خطأ المدين لا يكون جريمة، فإن دعوى المسؤولية تسقط بالتقادم بأقصر المدتين الآتيتين:

1- ثلاث سنوات تنقضي من اليوم الذي علم فيه المضرور بالضرر وبالشخص المسؤول عنه، فلا يبدأ التقادم من يوم وقوع الضرر، ويترب على ذلك أنه قد يمضي على وقوع الضرر مدة تزيد على ثلاث سنوات دون أن تتقادم دعوى المسؤولية، ويكفي لتحقيق ذلك أن يقع الضرر دون أن يعلم به المضرور، أو أن يعلم المضرور بوقوع الضرر لكنه لا يعلم بالشخص المسؤول عنه.

2- خمس عشر سنة من وقت وقوع الضرر، وهذا لا يتحقق إلا إذا كان المضرور لم يعلم بوقوع الضرر أو بالشخص المسؤول عنه إلا بعد مدة طويلة.

وفي الحالة الثانية إذا كانت دعوى المسؤولية المدنية ناشئة عن جريمة كجناية مثلا، فالأصل أن تتقادم الدعوى بأقصر المدتين السابقتي الذكر، وينتج عن ذلك أن تتقادم الدعوى المدنية قبل سقوط الدعوى الجنائية وإيقاع عقوبة جنائية على الجاني دون التمكن من إلزامه بالتعويض، وهو موقف شاذ أراد المشرع المصري تفاديه فنص على أن الدعوى المدنية لا تتقادم بل تبقى قائمة مع الدعوى الجنائية ولا تسقط إلا بسقوطها، حتى يتمكن المضرور في الوقت الذي يعاقب فيه الجاني أن يتقاضى منه التعويض المدني[1].

أما القانون التجاري الجزائري فقد نص في المادة 74 منه على أنه:«كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي مهلة ثلاثة أعوام من

---

1 - أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، ص 625 وما يليها، فقرة 1060. أنظر كذلك: منير قرمان، المرجع السابق، ص 35 وما بعدها.

تاريخ الحادث الذي تولدت عنه. وتحدد المهلة التي ترفع خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر. ولا تسري هذه المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول».

وعليه فإن المشرع الجزائري قد جعل دعوى التعويض الناتجة عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر تتقادم بمدة قصيرة وهي ثلاثة سنوات تسري من تاريخ الحادث، وهذا سواء كانت الدعوى مقامة من الراكب المضرور أو ذوي حقوقه.

كما أن حق الرجوع المقرر للمدعى عليه تحدد مهلته بثلاثة أشهر من تاريخ رفع الدعوى على المكفول، فالمسافر الذي يرفع دعوى التعويض ضد أحد أعوان الناقل للمطالبة بتعويض الأضرار اللاحقة به استنادا لعقد النقل، فهذا المدعى عليه ملزم برفع دعوى الرجوع على الناقل في مدة ثلاثة أشهر من تاريخ رفع الدعوى عليه، كما هو الحال في النقل المتعاقب حيث يتولى عدة ناقلين عملية النقل[1].

كما أن مدة الثلاث سنوات تسري حتى في حالة ما إذا كان فعل الناقل يكون جريمة باعتبار أن الدعوى المدنية المقامة أمام القاضي الجزائي يسري عليها التقادم المدني[2]، أي أنها تخضع للمادة 74 من القانون التجاري، فالمشرع الجزائري أخضع كل من الدعوى المدنية والدعوى الجزائية لتقادم مستقل.

والملاحظ أن مدة الثلاثة سنوات المنصوص عليها في المادة 74 من لقانون التجاري هي نفسها المدة المنصوص عليها في حالة ما إذا كانت وسيلة النقل مؤمنة، إذ أن دعوى المطالبة بالتعويض من قبل المضرور ضد المؤمن، ومن المؤمن له ضد المؤمن تتقادم بمضي ثلاثة سنوات.

فبالرجوع إلى نص المادتين 624 من القانون المدني الجزائري والمادة 27 من الأمر رقم 07/95 المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06 والمتعلق بالتأمينات[3] نجد أن التقادم يسري كمايلي:

---

1 – أنظر : زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 151.

1 . تنص المادة 10 من قانون الاجراؤات الجزائية الجزائري على أنه:«تتقادم الدعوى المدنية وفق أحكام القانون المدني، غير أنه لا يجوز رفع هذه الدعوى أمام الجهة الجزائية بعد إنقضاء أجل تقادم الدعوى العمومية».

3 – راجع: الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية، عدد 13 مؤرخة في 1995/03/08، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 2006/02/20، جريدة رسمية عدد 15 مؤرخة في 2006/03/12.

1- تتقادم دعوى المضرور ضد المؤمن لمطالبته بالتعويض بانقضاء ثلاثة سنوات تسري ابتداء من تاريخ وقوع الفعل الضار أو حادث تدخل السيارة في ارتكاب الضرر، وأن هذه المدة تنقضي الدعوى إذا لم يرفعها المعني أو ذويه.

2- تتقادم دعوى المؤمن له ضد المؤمن بانقضاء ثلاثة سنوات تسري ابتداء من وقت مطالبة المضرور بالتعويض، حيث يمكن للمؤمن له في هذه الحالة أن يرفع دعواه تجاه المؤمن للمطالبة بالضمان خلال تلك المدة.

غير أن مدة ثلاثة سنوات في الأحوال السابقة لا تسري طبقا للمادتين 624/ 2 من القانون المدني الجزائري والمادة 2/27 من الأمر رقم 07/95 المعدل والمتمم بالقانون 04/06 المذكور أعلاه إذا تعمد المؤمن له كتمان الحادث الضار الذي أحدثته السيارة للغير، ولم تعلم به شركة التأمين، أو أن المؤمن له أخبرها ولكنه أعطاها بيانات مخالفة ومغايرة لحادثة الفعل الضار، أو صرح لها بتصريح كاذب وغير صحيح، وبالتالي فلا تسقط الدعوى على المضرور أو ذوي حقوقه.

كما أن مدة التقادم في دعوى المؤمن له ضد المؤمن لا تسري إلا إذا رفع المضرور أو الغير دعواه ضد المؤمن لمطالبته بتعويض الأضرار التي التزام بضمانها مع المؤمن له[1].

ولقد حددت المادة 43 من اتفاقية بارن للنقل بالسكك الحديدية، مدة التقادم بسنة واحدة، وهذه المدة تتعلق بالدعاوى الناشئة عن الأضرار التي تلحق بأمتعة المسافر، كالفقدان والتعييب أو التأخير في تسليمها، كما اعتبرت نفس المادة مدة التقادم هذه تصبح بسنتين إذا تعلق الأمر بدعوى مبنية على ضرر سببه التدليس والغش، ويبدأ سريان هذا التقادم من اليوم الذي يتم فيه التسليم بشأن دعاوى التعويض عن التأخير في التسليم أو الفقدان الجزئي أو التعيب، أما بالنسبة للفقدان الكلي فيبدأ اعتبارا من اليوم الرابع عشر الذي يلي الزمن اللازم لوضع الأمتعة تحت تصرف صاحبها.

أما بالنسبة لتقادم الدعوى التي تتعلق بالأضرار الجسمانية أو الوفاة، فإن المادة 25 فقرة 01 من اتفاقية بارن قد أحلات كل ما يتعلق بالمسؤولية وما يستتبعها من أمور أخرى كالتقادم، إلى قانون الدولة التي وقع فيها الحادث[2].

---

1 - أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 270.

2 - أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 254.

2.3.2.1.3.2. الطبيعة القانونية لمدة التقادم

إن دراسة طبيعة مدة التقادم تفرض علينا معرفة الحق الذي تتناوله مدة التقادم بالسقوط، هل هو الحق في إقامة الدعوى أم المسؤولية؟، وهل أن هذه المدة تخضع للوقف والانقطاع أم لا؟

بالنسبة للتساؤل الأول فإن مدة التقادم المحددة في القانون تعتبر مدة سقوط للحق في إقامة الدعوى ضد الناقل إذا ما أهمل الراكب إقامتها خلال تلك المدة، ويشترط لسقوط الحق أن يتمسك به الناقل أمام المحكمة لأنه مقرر لمصلحته، ومع ذلك فإن الناقل يمكن أن يتنازل عن هذا الحق، ويعود للراكب حق طلب التعويض، لأن التقادم إنما يسقط الحق في إقامة الدعوى ولا يزيل المسؤولية عن الناقل، فهذه الأخيرة لا تنتفي إلا بالسبب الأجنبي.

وعليه فإن الناقل عند مرور مدة التقادم يستطيع دفع الدعوى المقامة ضده من طرف المضرور أو ذوي حقوقه لسقوطها بمضي المدة المحددة لإقامتها، ولا يشمل هذا الدفع المسؤولية المترتبة عليها، ولكن هذه المسؤولية تصبح كما لو كانت في حالة جمود، لأن ثبوتها لا يزال بأحد أسباب الدفع المقررة قانونا، وتعود هذه المسؤولية ومن ثم يعود حق الراكب في التعويض بتنازل الناقل عن حقه في الدفع بسقوط الدعوى[1].

وقد قضت محكمة النقض المصرية بأن الحكم بقبول الدفع بالتقادم هو قضاء في أصل الدعوى ينقضي به الالتزام ولازم ذلك هو القضاء برفض الدعوى، ومن ثم فلا تناقض بين ما انتهى إليه الحكم في أسبابه من قبول الدفع بالتقادم وبين قضاءه في منطوقه بتأييده الحكم المستأنف القاضي برفض الدعوى.

وقضى كذلك بأن الدفع بالتقادم وعلى ما جرى به قضاء محكمة النقض، هو دفع موضوعي، والحكم بقبوله هو قضاء في أصل الدعوى تستنفذ به المحكمة ولايتها في النزاع، وينبني على استئنافه أن ينتقل النزاع برمته دفاعا وموضوعا إلى محكمة الاستئناف لكي تنظر فيه على أساس ما يقدم لها من أدلة ودفوع وأوجه دفاع جديدة وما كان قد قدم من ذلك إلى محكمة الدرجة الأولى.

كما قضى بأنه من المقرر أن الدفع بالتقادم هو وسيلة دفاع يلجأ إليها الخصوم للوصول إلى انقضاء الالتزام، وذلك بخلاف وسائل الدفاع الشكلية التي لا تواجه موضوع الحق المدعى به،

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 255.

بل تستهدف الطعن في صفة الخصومة والإجراءات المكونة لها، فالدفع بالتقادم يكون بهذه المثابة دفعا موضوعيا يجوز إبداؤه في أية حالة تكون عليها الدعوى ولو لأول مرة في الاستئناف.

وقضى بأن الدفع بالتقادم وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة هو دفع موضوعي، يجوز إبداؤه في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو لأول مرة في الاستئناف[1].

وطبقا لنص المادة 321 من القانون المدني الجزائري فإن التقادم ليس من النظام العام، وإنما يجب التمسك به أمام محكمة الموضوع، كما أنه يجوز التمسك بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية[2].

ومؤدى ذلك أنه إذا ما فاته الدفع بالتقادم أمام محكمة الدرجة الأولى سواء لأنه كان يجهله أو كان يعلمه ومبقيا على التمسك به أمام محكمة الدرجة الثانية إذا ما أخفق في دفاعه أمام محكمة الدرجة الأولى، فإنه يسوغ له التمسك به لأول مرة أمام محكمة الاستئناف ما لم ينطوي تأخيره في إبداءه عن معنى النزول عنه ضمنا[3].

أما بالنسبة للتساؤل الثاني المتعلق بوقف وانقطاع مدة التقادم فإنه مادامت المدة هي مدة تقادم، ولم تكن هناك أية إشارة في قوانين التجارة تنص على عدم خضوع هذه المدة للوقف أو لانقطاع، فإنه لا بد من القول أن مدة التقادم المنصوص عليها في عقد نقل الأشخاص يسري عليها الوقف والانقطاع تطبيقا للقواعد العامة.

و يعني وقف التقادم حصول مانع قانوني من شأنه أن يقف حائلا دون رفع الدعوى في الوقت المحدد، ويترتب على هذا الوقف أن لا تحتسب المدة التي جرى فيها التوقف، وإنما تضاف المدة السابقة عليه إلى المدة اللاحقة له، أما أسباب انقطاع مدة التقادم فهي المطالبة القضائية وإقرار المدين، وبالانقطاع تسقط المدة السابقة لهذا الانقطاع وتبدأ مدة جديدة للتقادم من تاريخ الانقطاع[4].

---

1 – أنظر: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 140.

2 – تنص المادة 321 من القانون المدني الجزائري على أنه:" لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا بالتقادم، بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه، ولو لم يتمسك المدين به. ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية".

3 – أنظر: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 141.

4 – أنظر:عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 256.

وبناء على ذلك يمكن للمسافر المضرور بسبب حادثة تعرض لها أثناء تنفيذ عقد النقل، أن يقطع على الناقل التقادم الذي يمكن لهذا الأخير أن يحتج به في مواجهته، إذا وجد المضرور بالفعل في ظروف تجعل من المستحيل عليه المطالبة بحقوقه خلال الأجل المقرر للتقادم[1].

وفي هذا الصدد تنص المادة 316 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري على أنه:«ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا»، إضافة إلى ذلك نصت المادة 28 من القانون رقم 07/95 المعدل والمتمم والمتعلق بقانون التأمينات على أنه لا يمكن اختصار مدة التقادم باتفاق الطرفين غير أن قطع التقادم يمكن أن يكون في:

1- أسباب الانقطاع العادية التي حددها القانون.

2- وفي حالة تعيين خبير.

3- وفي حالة توجيه رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام من المؤمن إلى المؤمن له بخصوص دفع القسط.

4- في حالة إرسال رسالة مضمونة الوصول إلى المؤمن له إلى المؤمن فيها يتعلق بأداء التعويض[2].

2.3.2. طرق دفع المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن عقد النقل البري للأشخاص يتولد عنه التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة الراكب، إلى جانب التزامه الأصلي بنقله وتوصيله إلى الجهة المتفق عليها، وأن مضمون هذا الالتزام ومحله هو تحقيق نتيجة، وهي منع وقوع حادث يصيب الراكب بضرر، وبمجرد إصابة الراكب تنعقد على الفور مسؤوليته العقدية، والتي لا يدرأها إلا إقامة الدليل على رجوع الإصابة إلى سبب أجنبي عنه.

و طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية يكون السبب الأجنبي سببا معفيا من المسؤولية في كل حالة لا يوجد لها تنظيم خاص، أما في حالة وجود نص خاص فلا بد من الرجوع إليه، وهو ما قام به المشرع الجزائري والمصري إذ حددت المادة 63 من القانون التجاري الجزائري والمادة 266 من القانون التجاري المصري أسباب إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية عن إخلاله بالتزام بضمان السلامة، وحصرها في القوة القاهرة وخطأ المسافر.

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 115.

2 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 272.

حيث 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 قاهرة أو خطأ المسافر».

وتنص المادة 266 من القانون التجاري المصري على أنه:«لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوه القاهرة أو خطأ الراكب».

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي فإن أسباب إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافر فإنها تبقى خاضعة لأحكام المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي، وهذا لعدم وجود نصوص خاصة تنظم عقد نقل الأشخاص برا، ومن ثم فإن الناقل يجب عليه إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.

لذلك سنتناول في هذا المبحث كل صورة من صور السبب الأجنبي، بحيث سنقسمه إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: القوة القاهرة

المطلب الثاني: خطأ المسافر

المطلب الثالث: خطأ الغير

1.2.3.2. القوة القاهرة

والقاعدة القانونية المقررة في شأن تنفيذ الالتزامات العقدية هي أنه إذا كان عدم تنفيذ الالتزام العقدي لا يرجع إلى المدين (الناقل في التزامه بضمان سلامة المسافر) وإنما يرجع إلى القوة القاهرة، فإن ذلك يعد سببا لإعفاءه من المسؤولية، ويعني ذلك أنه لا يلتزم بأداء أية تعويضات.

ويتشدد القضاء عادة في إسباغ وصف القوة القاهرة على الحوادث التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية. القوة القاهرة أو الحادث الفجائي هي كل سبب أجنبي غير فعل المضرور و فعل الغير،

ولقد نصت المادة 63 من القانون التجاري الجزائري، وكذلك المادة 266 من القانون التجاري المصري على اعتبار القوة القاهرة سببا لإعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية المترتبة عن إخلاله بالالتزام بضمان سلامة الراكب.

ولذلك سنقسم هذا المطلب إلى الفروع التالية:

الفرع الأول: مفهوم القوة القاهرة.

الفرع الثاني: معيار قوة القاهرة.

الفرع الثالث: التطبيقات القضائية للقوة القاهرة في عقد النقل البري.

1.1.2.3.2. مفهوم القوة القاهرة

القوة القاهرة والحادث الفجائي أفكار قديمة وجدت في القانون الروماني الذي عرف بعض المسؤوليات المشددة في المسائل التعاقدية على الأقل، حيث كان بعض المدينين لا يمكنهم الإعفاء إلا بإثبات القوة القاهرة.

ولما كان الأساس التقليدي للمسؤولية التقصيرية هو الخطأ كقاعدة عامة، فلم تظهر أهمية القوة القاهرة كوسيلة لإعفاء المدعى عليه، حيث يكفي إثبات عدم الخطأ لتقدير الإعفاء، وبتطور المسؤولية وبصفة خاصة الأساس الذي تبني عليه ووجود بعض الحالات التي لا يكفي فيها إثبات عدم الخطأ لإعفاء المدعى عليه، بل يجب إثبات القوة القاهرة، ومن ثم ظهرت أهميتها وتناولها الفقه بالشرح والتحليل وظهر فيها العديد من المؤلفات والرسائل[1].

ومن أجل تسليط الضوء على القوة القاهرة التي تعفي الناقل البري من المسؤولية عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة، سنتناول في هذا الفرع تعريف القوة القاهرة في نقطة أولى، ثم وحدة القوة القاهرة والحادث الفجائي في نقطة ثانية .

1.1.1.2.3.2. تعريف القوة القاهرة

على الرغم من جعل القوة القاهرة سببا لإعفاء المدين من التزامه فإنه لا يوجد في القانون المدني الفرنسي أو المصري أو الجزائري أي نص صريح خاص بتعريف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

غير أننا نجد أن المشرع المغربي عرفها في المادة 269 من قانون الالتزامات والعقود بأنها: «القوة القاهرة هي كل أمر لا يستطيع الإنسان أن يتوقعه كالظواهر الطبيعية (الفياضانات والجفاف، والعواصف، والحرائق والجراد) وغارات العدو، وفعل السلطة، ويكون من شأنه أن يجعل

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، الإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات (دراسة تحليلية لنظرية السبب الأجنبي في الفقه والقضاء المصري والفرنسي)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1975، ص 179.

تنفيذ الالتزام مستحيلا ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة الأمر الذي كان من الممكن دفعه ما لم يقم المدين الدليل على أنه بذل كل العناية لدرئه عن نفسه. وكذلك لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة السبب الذي ينتج عن خطأ سابق للمدين»[1].

أما الفقه من جهته فإنه لم يستقر بعد على تحديد المقصود بالقوة القاهرة والحادث الفجائي.

فالقوة القاهرة حسب دمنجون هي: "كل حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه يؤدي إلى إحداث الضرر"، ويعرفها ستارك بأنها:" حادث غير متوقع وغير ممكن الدفع يكون مصدره خارجيا عن الشيء الضار".

فالقوة القاهرة هي حادث من فعل الإنسان كالحرب والتشريع، أو من فعل الطبيعة كالزلازل يكون غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع وخارجي عن المدعي عليه[2].

ويعرف الأستاذ لبيب شنب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي بأنها: "حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه يؤدي مباشرة إلى حصول الضرر"، ويعرفها الأستاذ مازو بأنها:" واقعة مجهولة غير ممكن توقعها ولا دفعها".

ويعرف الأستاذ مازير القوة القاهرة بأنها" انتصار الشيء على الشخص وذلك بقوله:" القوة القاهرة لا يمكن أن تنتج إلا من عائق مطلق غير متوقع، مستقل عن الإرادة الإنسانية ولا يترك للشخص حرية الإختيار ولا قدرة التصرف بخلاف ما تصرف".

ويعرفها الأستاذ تورنو بأنها:" الواقعة غير ممكنة الدفع والتوقع بصفة مطلقة، الناتجة عن قوة أجنبية مثل العاصفة أو زلزلة الأرض، بينما الحادث الفجائي هو ببساطة العائق الداخلي والذي يكون غير ممكن التجنب نسبيا فقط، بحيث أن شخصا أكثر صلاحية أو أكثر تخصيصا يمكنه تجنبه"[3].

وقد عرف القضاء من جهته القوة القاهرة أو الحادث الفجائي بأنه الأمر الذي لم يكن ممكنا توقعه ولا تلافيه، ومن شأنه أن يجعل الوفاء بالتعهد مستحيلا، و بأنها حادث مستقل عن إرادة المدين ولم يكن في وسعه توقعه أو مقاومته[4].

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 53.

2 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 289.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 180.

4 . أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 157

وبصفة عامة يبدو أن مدلول القوة القاهرة والحادث الفجائي يختلف بحسب النظرية التي يؤخذ بها في المسؤولية، ففي النظرية التقليدية المسؤولية تنتج عن الخطأ، ولذلك فإن كل ما لا يكون خطأ يكون حادثا فجائيا أو قوة قاهرة، والعكس لدى النظرية الموضوعية التي تفصل فكرة القوة القاهرة والحادث الفجائي عن الخطأ.

لذلك انقسم الفقه في تحديده لفكرة القوة القاهرة والحادث الفجائي إلى اتجاهين رئيسيين، يتسم الأول بالشخصية والثاني بالموضوعية، بالنسبة للاتجاه الأول لا يعتد أنصاره بالواقعة المكونة للقوة القاهرة أو الحادث الفجائي في ذاتها، وإنما يعتدون بمسلك المدعى عليه حيالها، فلا تعتبر الواقعة قوة قاهرة أو حادثا فجائيا إلا إذا كان موقف المسؤول إزاءها خاليا من كل خطأ، فلا يمكن نسبة أي إهمال أو تقصير له.

فالعبرة ليست بالواقعة في ذاتها، وإنما بعدم تنفيذ الالتزام الذي يقع على المسؤول، وصفتي عدم إمكان التوقع والدفع لا تكون خاصة بالواقعة وإنما بإمكان التنفيذ، فالقوة القاهرة هي كل فعل يجعل عدم تنفيذ الالتزام غير ممكن التوقع والدفع.

والقوة القاهرة لدى أنصار هذا الاتجاه تجد سبب قوتها الاعفائية في هدمها لركن الخطأ، فهي تعفى المدعى عليه لأنها تثبت عدم خطئه وبالتالي فلا يسأل، وبذلك فهي توضع في مجال انعدام الخطأ وليس علاقة السببية، وعليه فإن ركن أو شرط الإسناد في القوة القاهرة يعني لديهم عدم الإسناد المعنوي أو القانوني، أي عدم نسبة أي خطأ إلى المدعى عليه، ويتحقق عدم الإسناد بهذا المعنى إذا كانت القوة القاهرة غير ممكنة التوقع والدفع، وهذا يكفي للإعفاء.

ونظرا لتناقض هذا الاتجاه مع أحكام القضاء التي لا تعتبر الوقائع الناتجة عن السيارة مثل كسر جهاز قيادتها أو انفجار أحد إطاراتها، قوة قاهرة يترتب عليها الإعفاء، نجد أن بعض أنصار النظرية الشخصية يبررون عدم الإعفاء في مثل هذه الحالات بوجود التزام بالضمان الذي يقف حائلا دون إعفاء المسؤول في بعض الحالات رغم ثبوت عدم خطئه.

أما بالنسبة للاتجاه الثاني فإنه وفقا لهذا التفكير الموضوعي يكون للقوة القاهرة والحادث الفجائي قوة إعفائية ذاتية، بصرف النظر عن مسلك المسؤول، لأنها تقطع علاقة السببية بين نشاط المدعى عليه والنتيجة الضارة، لذلك فإنهم يربطون القوة القاهرة والحادث الفجائي ببعض الوقائع المحددة مثل العواصف والفياضانات وغيرها من الظواهر والحوادث الطبيعية.

وبسبب عدم صحة هذا القول وعدم اتفاقه مع أحكام القضاء، تخلى أنصار هذه النظرية أنفسهم عن هذا التفكير وربطوا وجود القوة القاهرة بتوافر صفتي عدم إمكان التوقع والدفع التي قد لا تتوافر بالنسبة للوقائع السابق ذكرها، وفي نفس الوقت الواقعة التي تتصف بهاتين الصفتين أيا كانت تعتبر قوة قاهرة.

وهكذا نجد أن التفكير الموضوعي في القوة القاهرة هو تفكير سببي بحت يجعل منها قوة مستقلة أحدثت الضرر، ولذلك فإن هذا الاتجاه يقوم بتبرير وتفسير القوة القاهرة وليس تعريفها، وإن كان لهذا الاتجاه ميزة التبرير الفني والقوي للأثر المعفى للقوة القاهرة الذي يكون لصيق بنفس فكرة المسؤولية وهو هدمها للسببية التي تكون شرطا أساسيا للمسؤولية[1].

وبين الاتجاهين الشخصي والموضوعي في القوة القاهرة وجد رأي وسط يقوم بالجمع والتوفيق بينهما، والذي يقرر أن القوة القاهرة هي ظرف يقدر دائما بالنسبة لمسلك الشخص وموقفه من الواقعة المكونة لها، بحيث لا تعتبر كذلك إلا إذا انعدم خطئه، ولكنها من ناحية أخرى تكتسب قدرا من الاستقلال يظهر بصفة خاصة من تطلب القضاء فيها صفة الخارجية[2].

وعليه فإن القوة القاهرة هي ذلك السبب الأجنبي أو القوة الخارجية الطبيعية التي لا يخضع لها الإنسان لا محالة، ولا يمكنه دفعها أو مقاومتها، وعلى ذلك فإن القوة القاهرة تسلب الشخص إرادته واختباره بصفة مادية مطلقة[3].

وما تجدر الإشارة إليه أن المشرع المصري قد بين في نص المادة 214 من القانون التجاري الحوادث التي لا ينطبق عليها وصف القوة القاهرة في عقد النقل .

حيث تنص هذه المادة على أنه:« لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل إنفجاء وسائل النقل أو إحتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترد إلى الأدوات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر. وكذلك 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 الدنية».

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص182– 183.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق نفسه، ص 186.

3 – أنظر: شريف الطباخ، التعويض عن حوادث السيارات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2003، ص 153.

ويلاحظ أن الأمثلة التي الواردة في الفقرة 01 من المادة 214 والتي نفت عنها وصف القوة القاهرة حتى مع ثبوت إن الناقل قد اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدث من ضرر، كلها حوادث تحصل داخل دوائر عمل الناقل، وتكون نتيجة الحال التي تسير عليها أعماله وباعتبارها من المخاطر التي يخلفها عمل النقل.

ومن الواضح أن المشرع المصري قد قصد بذلك تحديد حالات القوة القاهرة وتوسيع مسؤولية الناقل، وهو ما تؤكده الفقرة 02 من المادة 214، ويعتبر هذا بلا شك اتجاه محمود للمشرع المصري[1]، حبذا لو اتبعه المشرع الجزائري.

2.1.1.2.3.2. وحدة القوة القاهرة والحادث الفجائي

ظهرت التفرقة بين مصطلحي القوة القاهرة والحادث الفجائي أول ما ظهرت في كتابات الفقيه النمساوي إكسنر Exner، وتقوم هذه التفرقة على أن وصف القوة القاهرة في مجال النقل يقتصر على الحوادث الخارجية عن نشاط الناقل، ومن ثم تصلح سببا أجنبيا لإبراء الناقل من مسؤوليته عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة.

أما الحادث الفجائي فيتعلق بالحوادث التي تتصل بنشاط الناقل ووسيلة النقل، ولذلك لا يستطيع بمقتضى إثباته دفع المسؤولية، ومن ثم يتحمل المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تقع من الحوادث الفجائية، سواء كان ذلك في إطار فعله أو فعل تابعيه أو الأشياء التي يستخدمها.

ولا يجب أن تختلط هذه التفرقة بين الحوادث الخارجية والحوادث الداخلة في نشاط الناقل بالشرط الواجب تحققه في الواقعة المكونة للسبب الأجنبي وهو أن تكون خارجة عن نشاط الناقل ولا يد له فيها، فهو شرط عام يجب توافره في جميع صور السبب الأجنبي الذي يدرأ المسؤولية[2].

ولذلك نجد فريقا من الفقهاء لا يرى سببا أجنبيا معفيا إلا في القوة القاهرة وهي التي تتميز لدى الفقيه إكسنر بصفة الخارجية، وبنفس النظرية أخذ الأستاذ جوسران الذي يميز بين القوة القاهرة المعفية التي تتميز بالخارجية عن المسؤول والحادث الفجائي الذي يتميز بمصدره الداخلي، ويمثل الأول بفعل الطبيعة والثاني بفعل الشيء مثل كسر جهاز قيادة السيارة أو إنفجار أحد إطاراتها[3].

---

1 – أنظر: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 146.

2 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 263.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 188. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، مرجع سابق، ص 199.

وعليه فإن هذا الرأي فرق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي فأعطى أنصاره الحق للناقل في دفع مسؤوليته إذا نجم عن قوة قاهرة، أما إذا كان سببه حادث فجائي، فالناقل يتحمل نتيجة ما يصيب الراكب من أضرار، والتالي فإن القوة القاهرة التي تنفي مسؤولية الناقل هي الحدث الخارجي الذي لا يمكن توقعه من قبل الناقل وليس باستطاعته تلافيه، بحيث يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلا، كحوادث الطبيعة من زلازل وفياضانات وغيرها وكذلك الحرب وأوامر السلطة.

أما الحادث الفجائي فهو أمر ينتج من ذات الشيء أي أداة النقل وليس عن فعل خارجي، وما دام يتصل بنشاط الناقل فلا يمكن أن يعفيه من المسؤولية حتى وإن لم يكن متوقعا أو غير ممكن السيطرة عليه، ولذاك لا تشكل الحوادث الفجائية قوة قاهرة طالما أنها حوادث متعلقة بوسيلة النقل نفسها وليس خارجة عنها، ويمكن التغلب عليها ولو بصعوبة إذا ما كان هناك استعداد أكثر من الناقل، خصوصا وأن تلك الحوادث ليست بعيدة عن هذا النشاط[1].

ولقد كان الهدف من التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي هو تضييق مجال إعفاء الناقل، بقصره على الوقائع الخارجة عن نشاطه دون الوقائع الداخلية التي يجب أن يتحملها، أخذا بفكرة تحمل تبعة المخاطر، باعتبارها المقابل الضروري للمغانم وفدية النشاط الإنساني[2].

ويرى الدكتور عادل علي المقدادي أن هذا الرأي يتماشى مع طبيعة نشاط الناقل، وهو الذي يحقق العدالة، لأنه يقتصر على القوة القاهرة الناتجة من خارج نشاط الناقل في دفع المسؤولية، ويستبعد من ذلك الحادث الفجائي لأنه ينبع من طبيعة عمل الناقل، وهو في الغالب متوقع لذلك يجب على الناقل تلافيه بكافة الاحتياطات، ولا يمكن أن يكون سببا في دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تنجم عنه[3].

إلا أن التفرقة بين مصطلحي القوة القاهرة والحادث الفجائي لم تلقي قبولا في الفقه والقضاء سواء في فرنسا أو في مصر، وتعرضت لنقد شديد إذ أن التمييز بينهما لا يقوم على أساس

---

1 – أنظر: عادل المقدادي، مرجع سابق، ص 122.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 207.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 194.

صحيح[1]، فهما مترادفان يدلان على معنى واحد، ويقصد به نسبة الحادث الذي أصاب الراكب إلى واقعة أجنبية، وبالتالي عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بضمان السلامة [2].

ويرجع رفض التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي إلى أن معنى الاصطلاحين واحد، وهو أجنبية الواقعة عن نشاط الناقل في عملية النقل، هذا من جهة، ووحدة اشتراط عدم توقعهما واستحالة دفعهما لكي يثبت لهما هذا الوصف أو انتفاؤه من جهة أخرى، ومن ثم يكون معيار أو ضابط قيامها واحد، وباختصار فإن هذه التفرقة ليست سوى تفرقة نظرية بحتة لا معول عليها[3].

وعليه فإن الاتجاه السائد يرى عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي لا من حيث الأثر ولا من حيث المعنى، إذ أن القضاء في كل من مصر وفرنسا يساوي تماما بين القوة القاهرة والحادث الفجائي ويجعل منهما تطبيقا واحدا للصورة الأولى من صور السبب الأجنبي، وتستخدم الأحكام القضائية أيا من التعبيرين رافضة بذلك التفرقة بينهما[4].

كما أن التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي تخالف بعض نصوص القانون مثل المادة 1148 في القانون المدني الفرنسي، والمادة 165 في القانون المدني المصري، التي ذكرت القوة القاهرة والحادث الفجائي كعبارتين مترادفتين[5]، كذلك الأمر بالنسبة للمشرع الجزائري فقد ذكر القوة القاهرة والحادث الفجائي في المادتين 178 فقرة 1 والمادة 127 من القانون المدني أيضا كعبارتين مترادفتين[6].

---

1 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 263. أنظر كذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 103.
Voie aussi: Jean Carbonnier, op cit, P 290.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 435، أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 156. وكذلك عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، ص 978.

3 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 264.

4 – أنظر: محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 112. أنظر كذلك: زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 104. وكذلك: حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 56.

Voir aussi : François Terré/ Philippe Simler et Yves lequette, op cit, P 568, n° 581.

5 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 193.

6 – أنظر: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 03، مرجع سابق، ص 200.

2.1.2.3.2. معيار القوة القاهرة

سواء كنا أمام قوة قاهرة أو جاءت فجائي فإنه تنتفي مسؤولية الناقل البري عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة لا بد من أن تتوفر على عناصر، والتي يمكن حصرها في شروط القوة القاهرة وأوصافها.

1.2.1.2.3.2. شروط القوة القاهرة

لقد اختلفت وجهات نظر الشراح في تعدد الشروط الواجب توفرها لكي تعتبر الواقعة التي يستند إليها كسببا معفيا من المسؤولية[1]، إلا أنه أيا كانت صورة السبب الأجنبي فإن هناك شرطين يتعين توافرها حتى يترتب عليهما إعفاء الناقل من المسؤولية، ومن ذات تسمية السبب الأجنبي يمكن استخلاص شرطين هما السببية والخارجية.

1- شرط السببية

لكي تعتبر الواقعة سببا للحادث أو الضرر الذي لحق المضرور يجب أن تتوافر بينها وبين الحادث علاقة سببية حقيقية وأكيدة، فإذا اقتصر أثر السبب على مجرد إزدياد فرصة تحقق الحادث أي جعله ممكنا فقط لا يتحقق الوجود الأكيد لعلاقة السببية[2].

ذلك أن المسؤولية التعاقدية للناقل تقوم على افتراض هام وأساسي مضمونه أن حدوث ضرر للراكب يمكن نسبته إلى الناقل لأنه إما يرجع إلى فعله الشخصي أو أحد تابعيه أو الشيء (وسيلة النقل) الأمر الذي يستوجب مسؤوليته.

وهذا الافتراض هو ما أطلق عليه قرينة الإسناد، أي افتراض إسناد فعل الناقل وتدخله في الحادث الذي ترتب عنه الضرر، وهذه الرابطة مجرد افتراض بحت فالمضرور لم يقم بإثبات ذلك، إذ تم إعفاءه من هذا العبء بموجب قرينة، وهذه القرينة ليست قاطعة وإنما قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس ممن تثقله تطبيقا للقواعد العامة في نظام القرائن، فيستطيع الناقل أن يثبت بكل

---

1 – لمزيد من التفصيل أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 255 ومايليها.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 197. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 198– 199. وكذلك: دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2011/2010، ص 184.

الطرق عدم صحة هذا الافتراض بإثبات السبب الحقيقي لحادث الذي أحدث الضرر والذي لا ينسب إليه[1].

ولا يكفي في حالة الاستناد مجرد كشف الخطأ أو الواقعة المسببة للضرر، إذا كان هذا أو ذاك لا علاقة له بالحادث، كما لا يكفي مجرد وجود إثبات أسباب أخرى من شأنها أن تسبب الحادث، ذلك أنه يجب أن يتحقق توافر أحد هذه الأسباب، وأن يثبت أنه السبب المنتج للحادث[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن تقدير ما إذا كانت الواقعة يستند عليها الناقل للإعفاء بين المسؤولية على علاقة سببية بالحادث أم لا يترك لتقدير قاضي الموضوع، فعلاقة السببية رابطة واقعية وليست رابطة قانونية بالمعنى الدقيق، وبالتحديد هي رابطة واقعية تترتب عليها أثار قانونية، ذلك أن بحث وتقدير وجود هذه الرابطة ما هو إلا معرفة وتحديد للسبب الحقيقي للحادث، فتترك لتقدير قاضي الموضوع، يحكم فيها وفق خبرته وظروف الحادث، مع الأخذ في الاعتبار مجريات الأمور، وله أن يستعين في ذلك بأهل الخبرة للوقوف على تحديد أسباب الحادث.

وإضافة إلى ما سبق فإنه ليس من الضروري أن تكون الواقعة التي يستند إليها الناقل كسبب للإعفاء من المسؤولية تسببت بمفردها في الحادث الذي ألحق الضرر بالراكب، بل يمكن أن يشترك معها غيرها من الوقائع الأخرى، كما قد تشترك مع فعل الناقل أو خطئه، فلا يلزم أن تكون السببية بين كاملة إنما يكفي أن تكون جزئية وفي هذه الحالة الأخيرة يكمن إعفاء الناقل جزئيا[3].

فإثبات السبب الأجنبي من طرف الناقل يهدم أحيانا رابطة الإسناد كلية، كما في حالة الحادث الذي يرجع فقط إلى فعل المضرور أو الغير أو القوة القاهرة، وأحيانا يكون الهدم جزئيا فقط، كما في حالة الحادث الذي يرجع إلى كل من الناقل والسبب الأجنبي بصوره المختلفة[4].

2- شرط الخارجية

لقد كان الفقيه إكسنير Exner أول من نادى بوجوب توافر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل، وهو يستلزم في هذا العنصر الخروج العادي عن منشآت الناقل[5].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 259.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 197.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق نفسه، ص 199.

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 268.

5 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 97. أنظر كذلك: دمانة محمد، المرجع السابق، ص 308.

إذ يعتبر إكسنير Exner أول من وصاغ فكرة الخارجية وجعل منها فكرة قانونية تحكم المسؤولية الموضوعية، بحيث يشترط في الواقعة المكونة للقوة القاهرة أن تكون خارجية ومن طبيعة غير عادية وذات قوة خارقة، ويقصد بغير العادية عدم إمكان التجنب.

وقد اعتقد بعض الشراح أنه يأخذ بالوجهة الموضوعية، بل إنه نفسه يصف رأيه بالموضوعية، ذلك لأنه يقدر الواقعة المكونة للقوة القاهرة بطريقة مجردة وعامة، وفقا للمجرى العادي للأمور دون الأخذ بالعناصر العرضية والشخصية لواقعة معينة ملموسة، ومع ذلك فقد رأى جانب آخر من الفقه أن رأي الأستاذ إكسنير Exner يتصف بالشخصية[1].

وعليه يشترط في الواقعة أن تكون أجنبية أو خارجية عن الناقل لا تنسب إليه، والغرض من اشتراط الخارجية هو التأكد من أن لا يسأل عنها الناقل لأي سبب كان[2].

وبذلك فإنه يقصد بالخارجية أن لا يكون سبب الضرر راجعا إلى فعل الناقل، وبصفة عامة لا يكون راجعا إلى واقعة يمكن إسنادها ولو ماديا إلى الناقل، ولذلك فالخارجية هنا فكرة مادية بحتة لا تقتصر على الإسناد الأدبي بل تمتد إلى الإسناد المادي، وهكذا تنتهي الخارجية بعدم إسناد الحادث الذي ترتب عليه الضرر ولو ماديا إلى الناقل[3].

وصفة الخارجية هذه تتطلبها المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي[4] بنصها صراحة على أنه يجب إثبات أن عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي غير منسوب إلى المدين.

وبما أن الناقل يستخدم في تنفيذ عمليات النقل عمالا وتابعين يكون مسؤولا عن نتائج أخطاءهم، كما يقوم باستخدام وسائل للنقل وهذه الوسائل من الأشياء أو الآلات الميكانيكية التي تطبق عليها قواعد المسؤولية عن الأشياء، والتي يسأل بمقتضاها الحارس عن الأضرار التي يحدثها فعل الشيء، فإنه يشترط في الواقعة أن تكون خارجية عن الناقل وتابعيه وعن المركبات والأشياء التي يستخدمها في تنفيذ النقل.

والقصد من اشتراط الخارجية في السبب المعفى للناقل مزدوج، فمن ناحية التأكد من أن الحادث لا يرجع إلى أي خطأ من الناقل أو تابعيه، ومن ناحية أخرى تحميل الناقل المخاطر

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 185.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 199.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 269.

4 – نقابلها المادة 176 من القانون المدني الجزائري، والمادة 215 من القانون المدني المصري.

اللصيقة والمرتبطة بعملية النقل، سواء تلك التي تتعلق بوسيلة النقل أو تلك الخاصة بالظروف المحيطة بعمليات النقل[1].

ذلك أن الاتجاه السائد في الفقه يذهب إلى أن الظروف المحيطة بتنفيذ عملية النقل والمتمثلة في حالة الطريق كعوامل طبيعية وغيرها من الوقائع تعد بطبيعتها عوامل خارجية عن الناقل[2]

2.2.1.2.3.2. أوصاف القوة القاهرة

لكي يكون الحادث قوة قاهرة أو حادثا فجائيا فإنه يجب أن يكون غير متوقع الحدوث لا من جانب المدين فقط، بل من جانب أشد الناس حيطة ويقظة، ويجب أن يكون غير ممكن الدفع، بحيث لا يكون في استطاعة أي شخص درء نتائجه[3].

فإذا كان من الممكن توقع الحادث ولو استحال بعد ذلك دفعه فإنه لا يعتبر قوة قاهرة أو حادثا مفاجئا، فقد يكون الحادث غير ممكن التوقع لكن يمكن مقاومته أو إجتنابه بعد أن وقع، وهذا يعني أن عنصر عدم إمكان التوقع مستقل تمام الاستقلالية عن عنصر عدم إمكان الدفع، لذلك لا تعتبر قوة قاهرة الحادث الذي يستحيل توقعه وفي الإمكان درؤه، كذلك لا يعد قوة قاهرة الحادث الذي يمكن توقعه ويستحيل دفعه أو مغالبته[4].

ومعيار عدم إمكان التوقع أو الدفع موضوعي لا ذاتي، ولا يكتفي فيه بالشخص العادي، ويجب أن يكون عدم التوقع مطلقا وليس نسبيا، لذلك لا يكفي أن يكون الحادث غير متوقع من جانب الناقل فحسب، بل يجب أن يكون كذلك من جانب أشد الناقلين تبصرا كالكوارث الطبيعية

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 119. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 200.

4 . أنظر: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 186.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 436. أنظر كذلك: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 218. وكذلك: محمد وحيد محمد علي، مرجع سابق، ص 22. أنظر أيضا: منير قرمان، مرجع سابق، ص 144.

4 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 97. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، مرجع سابق، ص 202– 203.

Voir aussi: Henri/ Leon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 664, n° 575- 576.

(الزلازل والفياضانات)[1]، فيصرف النظر عن مقدرة الناقل الشخصية، وينظر إلى الاستحالة من جهة مقدرة غيره من الناقلين إذا وضعوا في ظروف خارجية مماثلة لظروف الناقل.

فإذا ما تبين أنه من غير الممكن توقع الحادث ولا تلافيه من قبل شخص معتاد وضع في نفس الظروف الخارجية للناقل، فإنه في هذه الحالة يعفي الناقل من المسؤولية، وإذا كان العكس يبقى مسؤولا، إذ يجب أن تكون الاستحالة مطلقة، فلا يكفي أن تكون بالنسبة إلى الناقل، بل يجب أن تكون بالنسبة لأي شخص يكون في حالة وظروف الناقل[2].

وغالبا ما يعبر الفقه والقضاء عن عدم إمكان الدفع في مجال المسؤولية التعاقدية بتعبير استحالة التنفيذ، أي أن يكون دفع الضرر عن الراكب مستحيلا، وليس فقط صعبا، بأن لا يملك أية وسيلة لاستبعاد أثر الواقعة[3].

فقد يكون الحادث متوقعا ولكن لا يمكن دفعه، ومع ذلك يوصف بأنه قوة قاهرة أو حادث فجائي ويشكل سببا للإعفاء من المسؤولية، ومثال ذلك: العاصفة أو الإعصار أو الإضراب[4].

وأما عن الوقت الذي يجب أن يتوافر فيه شرط عدم توقع الحادث فهو بالنسبة للمسؤولية العقدية وقت إبرام العقد، فإذا توافر شرط عدم إمكان التوقع وقت التعاقد، فإن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ لا ينفي توافر هذا الشرط، ويقع على عاتق المدين إثبات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي الذي جعل تنفيذ التزامه مستحيلا، أما تكييف الوقائع بأنها قوة قاهرة أو حادث فجائي فهو من المسائل القانونية التي لا رقابة لمحكمة النقض عليها[5].

ويقال عادة أن صفتي عدم إمكان التوقع والدفع خاصتين بالقوة القاهرة، وأن الواقعة التي تتصف بهاتين الصفتين تكون قوة قاهرة أو حادثا فجائيا، فالإعفاء لا يكون للواقعة ذاتها، وإنما

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 199. أنظر كذلك: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 96. وكذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 104.

2 – أنظر: عادل المقدادي، مرجع سابق، ص 196. أنظر كذلك: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 261.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 211. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 62.

4 – أنظر: زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 104.

5 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 157. أنظر كذلك: علي فيلالي، مرجع سابق، ص 287.

لأنها تتصف بعدم إمكان توقعها ودفعها، لذلك يقال مثلا أنه يشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية إثبات فعل الغير أو فعل المضرور الذي له صفات القوة القاهرة، أو المكوِن للقوة القاهرة[1].

ومعنى هذا القول أن القوة القاهرة هي الأصل العام للسبب الأجنبي الذي يندرج تحته فعل المضرور وفعل الغير، وأن عدم إمكان التوقع والدفع هما الصفتان المميزتان للقوة القاهرة ولا يمكن تشبيه فعل المضرور وفعل الغير بها إلا إذا جمعا هاتين الصفتين.

غير أن هذا القول هو محل نظر، لأن صفتي عدم إمكان الدفع والتوقع ليستا صفتين مميزتين لقوة القاهرة والحادث الفجائي باعتبارهما سببا أجنبيا معفيا، ذلك أنه من الممكن أن تتواجد القوة القاهرة باعتبارها واقعة هادمة لركن الإسناد على الرغم من تخلف إحدى هاتين الصفتين، وبالذات عدم إمكان التوقع، حيث أن العبرة بالأثر الذي نتجه وهو هدم رابطة الإسناد، وهو أمر لا يتوقف على هاتين الصفتين.

كما أن هاتين الصفتين ليستا قاصرتين على القوة القاهرة ومميزتين لها عن غيرها من باقي صور السبب الأجنبي، وإنما تمتدان إلى جميع هذه الصور، فالقوة القاهرة وفعل المضرور وفعل الغير جميعا صور للسبب الأجنبي تنطبق عليهم نفس القواعد والأحكام، وما يشترط في أيهما يشترط في الباقي ما لم يكن ذلك راجعا إلى الطبيعة الخاصة لأحد هذه الصور بالذات.

ولما كان المقصود من صفة عدم إمكان الدفع هو مجرد بحث مسلك الناقل ومعرفة ما إذا كان هناك ما يمكن نسبته إليه من عدمه، فلذلك يمكننا القول أيضا أن المقصود بعدم إمكان التوقع أن الناقل لم يقصر في عدم توقعه، فالغرض النهائي من هذه الصفة هو استبعاد كل خطأ من الناقل.

والمقصود بصفة عدم إمكان الدفع أو التجنب هو مجرد بحث موقف المسؤول ومسلكه لمعرفة ما إذا كان هناك ما يمكن نسبته إليه أم لا، فبمجرد إثبات المسؤول للسبب الأجنبي بعنصريه السببية والخارجية يكون قد تقرر إعفاءه لثبوت أن سبب الحادث لا يستند إليه.

لذلك فإن المحاكم لا تواجه الواقعة في ذاتها وإنما تقدر وتفحص موقف ومسلك المسؤول أمامه، هذا وقد انتقد بعض الشراح صفة عدم إمكان التوقع هذه، إذا أنهم نسبوا إليها أنها تؤدي إلى

---

1 - Voir: Bertheleny Mercadel , op cit, P 390; n° 670.

التعسف والتحكم في تقرير المسؤولية وتمنع توحيد القضاء خاصة في حوادث السيارات نظرا لأنها تفترض أكثر من سبب وعامل لحدوثها[1].

وعليه فإن القضاء في تطلبه لصفتي عدم إمكان التوقع والدفع لم يقصد سوى التأكد من أن الواقعة المكونة للقوة القاهرة، والتي أنتجت الحادث، هي السبب الوحيد في الضرر، وبالتحديد التأكد من عدم وجود ما يمكن نسبته إلى الناقل، على أساس أنه لا يمكن نسبة التقصير إليه.

وهكذا يكون المقصود من صفتي عدم إمكان التوقع والدفع هو التأكد من انعدام خطأ الناقل، وأنه قد اتخذ كل ما في وسعه لمنع تأثير السبب الأجنبي ونسبته في الحادث، وعلى ذلك يرجع في تقدير صفتي عدم إمكان التوقع والدفع من الناقل للسبب الذي أدى إلى وقوع الحادث وإصابة الراكب إلى معيار موضوعي.

بحيث تكون العبرة فيه بما إذا كان يجب على الناقل توقع ودفع السبب الأجنبي، وليس ما إذا كان السبب في ذاته قابلا لأن يكون متوقعا وممكن الدفع، وليس ما إذا كان الناقل نفسه يستطيع توقعه ودفعه[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن لصفتي عدم إمكان التوقع والدفع أهمية عملية وقانونية كبرى بالنسبة لمسؤولية الناقل، إذ يجد القضاء فيه وسيلة مرنة تخضع لكامل تقديره، يوازن بها الحلول التي تفرضها النصوص القانونية مع ظروف الحال التي تعرض أمامه، لذلك نجد القضاء قليلا ما يعترف بوجود هاتين الصفتين في يسر، ليحقق بذلك حماية للمضرورين ويحفظ حقوقهم في التعويض[3].

وتوجد عناصر كثيرة تعين القضاة في التقدير مثل ندرة أو كثرة وشيوع الحادث أو السبب، فجائيتة أم لا، اعتياده أو عدم اعتياده. ومن العوامل التي تساعد على توقع السبب وبالتالي تمكن الناقل من اتخاذ احتياطاته لدفعه في حوادث النقل لدينا اللافتات والإشارات والعلامات التي توضع في أماكن الخطر لتحذير السائقين مما قد يهددهم بوقوع الحادث، وفي ذلك يقال أن الشخص عليه أن يتوقع كل ما هو معتاد ولا يتوقع ما هو استثنائي.

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 313 وما يليها

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 201. أنظر كذلك: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 261. وكذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 397.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 203.

ولما كانت صفتي عدم إمكان التوقع والدفع ليس المقصود منهما سوى التأكد من عدم وجود ما يمكن نسبته إلى المسؤول، وذلك لا يتحقق إلا بعد فحص كل ظروف الحادث والعوامل التي ساهمت في حدوثه لذلك فإن عدم إمكان التوقع والدفع يردان على الحادث ذاته وبالصورة التي حدث بها[1].

ونتيجة لما تقدم فإن الحادث الذي يمثل القوة القاهرة هو الحادث الذي لا يكون متصلا بخطأ ينسب إلى الناقل، وأن يكون غير ممكن التوقع ومستحيل الدفع، ثم أن يكون خارجا عن دائرة نشاط الناقل[2].

وبذلك يستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المسافر استنادا للقوة القاهرة، إذا توافرت شروطها الموضوعية والتي لا تؤدي إلى عدم تنفيذ الالتزامات بالنسبة لهذا الناقل فقط، وإنما لجميع الناقلين فيما لو وجدوا في نفس ظروفه[3].

وهكذا يقترب نظام الالتزام بضمان السلامة في نطاق المسؤولية العقدية عامة وفي عقد النقل بشكل خاص من نظام الالتزام بالضمان والالتزام بالتعويض عن الضرر الناشئ عن الأشياء في نطاق المسؤولية التقصيرية، فيبتعد كل من النظامين عن الفكرة التقليدية التي تقيم المسؤولية عامة على فكرة الخطأ بل وعلى الخطأ الذي يتحتم على المدعى إقامة الدليل عليه[4].

3.1.2.3.2. التطبيقات القضائية للقوة القاهرة في عقد النقل البري

إن القوة القاهرة التي يدفع بها مسؤوليته عن الإخلال بتنفيذ التزامه بضمان سلامة المسافر لها تطبيقات كثيرة أمام القضاء الفرنسي والمصري.

فقد قرر القضاء الفرنسي إعفاء الناقل في العديد من الحالات التي يرجع فيها الحادث المتسبب في الضرر إلى ظروف تحيط بعملية النقل لكونها خارجية وأجنبية عن الناقل، طالما كانت غير متوقعة وغير ممكنه الدفع.

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 321.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 97. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 109.

Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 519, n° 2167.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 197.

4 – أنظر: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 60.

ولذلك فقد أعفت محكمة السين التجارية في حكمها الصادر بتاريخ 04 جوان 1926 شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية عن إصابة مسافر في أحد القطارات بشظايا الزجاج نتيجة سقوط شجرة على القطار مملوكة لأحد جيران الخط الحديدي، وتبعد مسافة 15 مترا عنها نتيجة عاصفة شديدة العنف أدت إلى اقتلاع الشجرة وألقت بها على زجاج نافذة قطار كان مارا في ذلك الوقت، واعتبرت ذلك حادث فجائي يعفى الناقل من المسؤولية[1].

ومن تطبيقات القوة القاهرة كذلك ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 9 مارس 1948 من أن الفيضان الشديد الذي طرأ فجأة على أحد الأنهار، وأدى إلى انخساف القناطر المقامة عليه والتي تمر فوقها السكك الحديدية، من قبيل القوة القاهرة التي تعفى شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية عن الحادثة التي تقع لأحد القطارات نتيجة خروجه عن السكة وسقوطه في هاوية، وتسبب في إصابة وموت كثير من المسافرين، وذلك لعدم إمكان التوقع واستحالة الدفع لشدة الفيضان وفجائيته[2].

وأيضا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 12 فيفري 1969 وتتلخص وقائع هذه القضية في أنه بينما كانت إحدى السيدات تستقل القطار متجهة من مدينة لأخرى أصيبت في عينها بسبب اختراق حجر زجاج نافذة القطار، ولم ترى محكمة النقض الفرنسية في ذلك سببا أجنبيا يمكن الناقل من التخلص به من المسؤولية، ما دام لم يثبت فعلا أن ذلك لا يرجع إليه، فقد يكون سبب اصطدام هذا الحجر بنافذة القطار هو تطايره بفعل سير القطار، ومن ثم فإن سبب الحادث لا يكون أجنبيا عن الناقل[3].

وعلى العكس لم يعتد القضاء الفرنسي بعجز وعدم قدرة الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ عملية النقل، فلم يعترف لضعفهم هذا بصفة القوة القاهرة، لأنه من يأتي من داخل مشروعه فيكون داخليا وليس خارجيا، وهو ما قررته محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر

---

1 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 264، أنظر كذلك: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 158.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 436. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 261، وكذلك أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 98.

Voir aussi: René Rodière et Barthèlèmy Mercadal, op cit, P 419 N° 359

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 200، أنظر كذلك: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 220 . وكذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، المرجع السابق، ص 261.

بتاريخ 30 أكتوبر 1967 في حالة الاعتداء الذي نتج عن خروج القطار عن القضبان، بأن شركة النقل بالسكك الحديدية تسأل ولا يمكنها الإعفاء بالاستناد على ضعف موقف تابعيها ولو المتواطئ[1].

وقضت محكمة النقض الفرنسية كذلك في حكمها الصادر في 30 جوان 1953 بإلزام شركة النقل بالسكك الحديدية بتعويض الزوجين "بيس Picy" لوفاة إبنهما "روجي" عندما كان يسافر في القطار الرابط بين باريس وليل على إثر انحراف القطار عن سكته، ولم تعتد المحكمة بدفع الشركة بأن الحادث يرجع إلى قوة قاهرة نتيجة قيام بعض المضربين بالعبث وتحويل مسار خطوط السكك الحديدية مما نجم عنه انحراف القطار عن مساره وسقوطه.

ولقد استندت محكمة النقض الفرنسية في قضاءها هذا على أن هذا الفعل قد حدث في وقت كثرت فيه حوادث الشغب والعبث بقضبان السكك الحديدية، وكان يجب على الناقل – شركة النقل بالسكك الحديدية – توقع ذلك واتخاذ إجراءات أمنية مكثفة في ظل تلك الظروف ولا يجب الاكتفاء بالإجراءات العادية، ومن ثم فإنه لا يستطيع استنادا إلى هذا الفعل التخلص من المسؤولية[2].

كما أنكرت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 26 فيفري 1974 وصف القوة القاهرة على سقوط صخور على شريط السكك الحديدية مما أدى إلى خروج أحد القطارات عنه معللا ذلك بأن سقوط الأتربة من الجسر الذي ثبت قدمه لقاضي الموضوع، الأمر الذي يكون معه سقوط الصخور منه أمرا متوقعا تنتفي به القوة القاهرة[3].

ورفض القضاء كذلك إعفاء الناقل من مسؤوليته عن إصابة الراكب الناتجة عن تزاحم الركاب وتدافعهم، إذا كان في إمكانه تجنب ذلك بتنظيم دخول الركاب وخروجهم، أو تلك الإصابة

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع السابق، ص 210.

2 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 220. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 200. وكذلك: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 99.

Voir aussi: René Rodière et Barthèlèmy Mercadal, op cit, P 419 N° 359

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع السابق، ص 159، أنظر كذلك: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 264. وكذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، المرجع السابق، ص 261.

Voir aussi: Barthélémy Mercadal, op cit, P 391 N° 371.

الناتجة عن إنزلاق أحد الركاب بسب تكوين الجليد على رصيف المحطة، ذلك أن تراكم الجليد على رصيف المحطة أمر متوقع، فقد كان في إمكان الناقل تجنب الحادث باستخدام بعض الرمال[1].

ولقد أنكر القضاء الفرنسي وصف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي على العاصفة العاتية التي أدت إلى انقلاب العربة في الطريق وإصابة المسافر، طالما أن الناقل قد قبل السفر بعد أن بدأت الرياح تهب بشدة منذرة بها.

وأنكر القضاء الفرنسي أيضا وصف القوة القاهرة على سقوط صخرة من تلال مائلة على الطريق الأوتوكار أدت إلى تحطيمه، وعلل ذلك بأن طبيعة هذه التلال والتنبيه الموضوع بشأنها على الطريق لتحذير المارة لا يمكن أن يجعله أمرا غير متوقع[2].

والملاحظ أن القضاء الفرنسي أصبح أكثر تشددا مع مرور الوقت في تقدير شرطي القوة القاهرة (عدم إمكان توقع الحادث واستحالة دفعه) إذ أنه أصبح أكثر تشددا من ذي قبل[3].

فقد أصدرت محكمة النقض الفرنسية حكم لها بتاريخ 12 ديسمبر 2000 والذي تتلخص وقائع القضية في أن راكب قطار متوجه من مارسيليا إلى باريس تعرض إلى الاعتداء والإصابة من طرف مسافر آخر، وقد رفضت إعتبار ذلك قوة قاهرة أو حادث فجائي، بسبب أن شركة النقل بالسكك الحديدية لم تقم بواسطة مراقبيها بجولات من أجل التأكد من سلامة المسافرين، وأن المعتدي قد تمت مراقبته، وبذلك فإن هذا التعدي الذي كان من الممكن على الناقل تفاديه لا يشكل قوة قاهرة، وبما أنه يقع على عاتق الناقل التزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة فإنه لا يمكن إعفاءه من المسؤولية[4]، وهو ما قضت به كذلك في حكم آخر بتاريخ 3 جويلية 2002 لفائدة سيدة تعرضت للاعتداء والسرقة[5].

وقضت كذلك محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 21 نوفمبر 2006 في قضية رفعها ذوي حقوق مسافر ضد شركة النقل بالسكة الحديدية، والذي أثبتت التحريات أنه قتل من طرف مسافر آخر، برفض اعتبار أن عملية القتل تشكل قوة قاهرة تعفى الناقل من المسؤولية، وأكدت أن الناقل يقع على عتقه التزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة، ولا يمكنه التخلص من هذه المسؤولية إلا

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 211.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد على، المرجع السابق، ص 159.

3 - Voir: René Rodière et Barthélémy Mercadal, op cit, P 419 N° 359.

4 - Voir: R. T. D. Com N° 2 Avril- juin 2001, P 505.

5 - Voir: R. T. D. Com N° 2 Avril- juin 2003.

بإثبات حادث القوة القاهرة، لأن القاتل كان في مقصورة أخرى من القطار، وأنه لم يتم اتخاذ الاحتياطات اللازمة من أجل منع وصول أي راكب آخر إلى مقصور النوم[1].

وعليه فإن الملاحظ في الأحكام المذكورة أخيرا أن محكمة النقض الفرنسية قد هجرت النتائج التي ترتبت عن أحكام سابقة، ولم يعد اشتراك القوة القاهرة وفعل المسؤول يؤديان إلى تجزئة المسؤولية، بل على العكس من ذلك، إذا كان الضرر يرجع سببه إلى خطأ المسؤول وإلى القوة القاهرة فإن المسؤول يكون ملزما لا بتعويض جزئي ولكن بتعويض كلي عن الضرر

فحسب هذا القضاء فإنه متى كانت القوة القاهرة بكل شروطها سببا للضرر، استأثرت وحدها بالسببية في إحداث الضرر دون أن تترك مجالا لأي سبب آخر، فالقوة القاهرة بهذا الشكل تنفي علاقة السببية بين فعل المسؤول والمضرور، وأنه في كل مرة لا تكون القوة القاهرة السبب الوحيد في إحداث الضرر فإن المسؤول يعفى جزئيا من المسؤولية[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن الاتجاه المتشدد في مواجهة الناقل لم يقتصر الأخذ به في فرنسا على القضاء، وإنما كرسه المشرع في نص المادةه المادة 02 من القانون الفرنسي 5 جويلية 1985 والهادف لتحسين مركز ضحايا حوادث السير وتسريع إجراءات التعويض[3].

وقد أبدى القضاء المصري حتى قبل صدور القانون التجاري الجديد لسنة 1999 أيضا تشددا إزاء الناقل في تقدير السبب الأجنبي الذي يعفيه الناقل من المسؤولية، فقد قضت محكمة الاستئناف المختلط بتاريخ 13 فيفري 1902 أن الأمطار الغزيرة التي أدت إلى إنزلاق عجلات "الترام" في طريق منحدر لا تقوم به القوة القاهرة، ولا يجعل تجنب الحادث مستحيلا لاستحالة وقف الترام على السائق، لأنه على شركة الترام اتخاذ ما يلزم لإمكان وقفه حتى في هذه الظروف.

وقضت محكمة الإسكندرية الجزئية المختلطة بتاريخ 4 جويلية 1923 بأن وقوع ماس كهربائي في الترام يفترض رجوعه إلى خلل في الجهاز القاطع للتيار الذي يجب وضعه في كل عربة، ولا تستطيع الشركة أن تتخلص من المسؤولية عن الحادث الذي يقع في هذه الظروف إلا إذا

---

1 - Voir: R. T. D. Com N° 2 Avril- juin 2007, P 441.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 99– 100.

3 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 56.

أقامت الدليل على رجوع الماس الكهربائي إلى قوة قاهرة، واعتبرت أن شركة الترام قد عجزت عن إثبات ذلك[1].

وقضت محكمة النقض المصرية في حكمها المؤرخ في 26 أفريل 1962 أنه:« عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب التزام بتحقيق غاية، يكفي الراكب إثبات إصابته أثناء تنفيذ العقد ويعتبر هذا إثباتا لإخلال الناقل بالتزامه وقيام مسؤوليته عن الضرر الناشئ عن الإصابة بغير حاجة إثبات وقوع الخطأ من جانبه، لا ترتفع هذه المسؤولية إلا بالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ من الغير لم يكن في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه متى كان هذا الخطأ وحده هو سبب الضرر الحادث للراكب»[2].

وفي نفس الاتجاه قضت محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 27 جانفي 1966 بأنه:« لا ترتفع مسؤولية الناقل – وهو المدين بالالتزام بضمان السلامة – إلا إذا أثبت أن الحادث قد نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ من الراكب المضرور أو خطأ من الغير..»[3].

كما قضت محكمة النقض المصرية بموجب الحكم الصادر عنها بتاريخ 19 ديسمبر 1968 بمايلي:« يشترط لاعتبار الحادث قوة قاهرة عدم إمكان توقعه وإستحالة دفعه، فإذا تخلف أحد هذين الشرطين انتفت عن الحادث صفة القوة القاهرة، ولا يلزم لاعتباره ممكن التوقع أن يقع وفقا للمألوف من الأمور، بل يكفي لذلك أن تشير الظروف والملابسات إلى احتمال حصوله، ولا يشترط أن يكون المدين قد علم بهذه الظروف، إذا كانت لا تخفى على شخص شديد اليقظة والتبصر، لأن عدم إمكان التوقع اللازم لتوفر القوة القاهرة يجب أن يكون مطلقا لا نسبيا، فالمعيار في هذه الحالة موضوعي لا ذاتي، فإذا كان الحكم المطعون فيه قد استخلص بأسباب سائغة، أن الانخفاض في منسوب النهر الذي وصفه الطاعن (الناقل) بأنه قوة قاهرة كان في الإمكان توقعه،

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 160.

2 – نقض مصري مؤرخ في 1962/04/26 أشار إليه: إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية، مرجع سابق،ص 52. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 77.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 201. أنظر كذلك: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص 1449. وكذلك: عز الدين الدناصوري عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 1477.

لأنه لم يكن فجائيا، وإنما كان تدريجيا، وظهرت بوادره قبل الحادث، فإن ما سجله الحكم عن إمكان توقع إنخفاض في منسوب النهر، يكفي لنفي وصف القوة القاهرة عنه»[1].

ولا يعد في نظر محكمة النقض المصرية من قبيل القوة القاهرة سقوط الأمطار على الطريق الترابي، فقد قضت في حكمين لها صادرين بتاريخ 7 مارس 1979 و28 ماي 1980 بأنه:«إذا كان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه برفض دعوى الطاعنة على أن الضرر قد نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ الغير حالة أنه يشترط لاعتبار الحادث قوة قاهرة عدم إمكان توقعه واستحالة دفعه أو التحرز منه، ولما كان سقوط الأمطار وأثرها على الطريق الترابي في الظروف والملابسات التي أدتا إلى وقوع الحادث في الدعوى الماثلة من الأمور المألوفة التي يمكن توقعها فلا يستحيل على قائد السيارة المتبصر التحرز منها، وكان الخطأ المنسوب لقائد سيارة النقل قد انتفى بحكم جنائي قضى ببراءته فإن الحكم المطعون فيه إذا قضى برفض دعوى الطاعنة – المضرور – بمقولة أن الحادث وقع بسبب أجنبي لا يد لقائد الأتوبيس فيه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون»[2].

ونتيجة لما تقدم يستطيع الناقل المدين بالالتزام بضمان السلامة إذا ما أثبت أن القوة القاهرة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر أن يتخلص من المسؤولية، فإذا ما أثبت الناقل وهو ملتزم بضمان سلامة المسافر القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، أنها السبب الوحيد فيما وقع من ضرر فإنه يستطيع التخلص من المسؤولية .

2.2.3.2. خطأ المسافر

طبقا لنص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري يعتبر خطأ المسافر المضرور سببا أجنبيا معفيا للناقل، وهو كذلك ما نصت عليه المادة 266 من القانون التجاري المصري.

وفعل الراكب المضرور له أهمية خاصة في المسؤولية المدنية نظرا لأن كل حادث يشترط بالضرورة فعلا واشتركا من المضرور أيا كان قدر الاشتراك، ففعل المضرور هو السبب الأجنبي الغالب في حوادث النقل، إذ أن المضرور كثيرا ما يكون طرف في هذه الحوادث، ذلك أن الغرض

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 61.

2 – أنظر: شريف أحمد الطباخ، المسؤولية المدنية التقصيرية و العقدية، مرجع سابق، ص 52. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 1476.

من المسؤولية هو جبر الضرر، فإذا ارتكب المسافر وحده خطأ تسبب مباشرة في إحداث الضرر فلا يكون جدير بالتعويض وعليه أن يتحمل وزر أفعاله[1].

كما أن إثبات فعل المضرور أقل صعوبة من إثبات باقي صور السبب الأجنبي (القوة القاهرة وفعل الغير) لذلك يقال إن المحاكم بتقريرها وقبولها لفعل المضرور، لا تحبذ هذا الأخير، وتقف في صف المسؤول[2].

ولذلك سيقسم هذا المطلب إلى الفروع التالية:

الفرع الأول: مفهوم خطأ المسافر

الفرع الثاني: أثر حرية المسافر داخل وسيلة النقل ومخالفته للتعليمات في تقدير خطئه

الفرع الثالث: الخطأ المشترك

1.2.2.3.2. مفهوم خطأ المسافر

قد يرجع عدم تنفيذ الالتزام إلى خطأ المضرور نفسه، ففي هذه الحالة لا تقوم مسؤولية على المتعاقد الآخر، وبذلك يتحمل المضرور الضرر الذي تسبب هو فيه.

فإذا تعاقد شخص مع صاحب سيارة أجرة لنقله إلى مكان محدد، وأسرع هذا الراكب في النزول قبل أن تتوقف السيارة فأصيب بضرر، فهنا لا مسؤولية على صاحب سيارة الأجرة لأن الضرر حدث بفعل الراكب المضرور نفسه[3].

ويستطيع الناقل دفع مسؤوليته العقدية إذا أثبت أن الضرر الناشئ كان بسبب فعل المسافر نفسه، أي أنه في الأحوال التي يلحق الراكب الضرر بنفسه بنتيجة إهماله أو تعمده يكون الناقل بعيدا عن المسؤولية متى أثبت ذلك.

ولكن فعل المسافر لا يخول للناقل دائما دفع مسؤوليته وفي كل الأحوال، خصوصا في تلك الحالات التي يحدث فيها للمسافر ضرر نتيجة خطأ ارتكبه بنفسه، وكان الناقل من جانبه

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 201. أنظر كذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 106.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 227.

3 – أنظر/ بن شويخ الرشيد، مرجع سابق، ص 135.

أيضا قد ساهم في ذلك بإهماله أو إهمال تابعيه، فهذه الحالة لها حكم يختلف فيما لو كان الضرر ناتج عن فعل الراكب المتضرر وحده[1].

ولا يعفى الناقل كلية من المسؤولية إلا إذا توافرت صفتي عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع، فضلا عن كونه سببا وحيدا في إحداث الضرر بأن كان السبب الوحيد في الضرر، وفقا لعبارة يرددها القضاء الفرنسي في أحكامه إذ بغير رجوع الضرر إلى خطأ المسافر وحده، لا يتوافر فيه ما يستلزمه القانون لإعفاء الناقل من المسؤولية[2].

وبما أن خطأ المسافر هو خطأ خاص لأنه أخطأ اتجاه نفسه فإنه يقدر تقديرا موضوعيا، بحيث تراعي فيه الظروف الخارجية دون الداخلية للمسافر، بحيث يطبق معيار الرجل العادي لتقدير مدى خطئه في الحادث، وإذا أثبت أن خطأه هو السبب الوحيد في الحادث، فإن ذلك سيحجب أي شخص آخر[3].

وقد تواثرت أحكام القضاء الفرنسي على ذلك، فلا يستطيع الناقل دفع المسؤولية إلا إذا أثبت أن خطأ الراكب أو المسافر المضرور الذي توافرت له خصائص السبب الأجنبي، هو وحده السبب في إحداث الضرر لأنه بإثبات ذلك يكون قد نفى نسبة إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الراكب إليه (أي إلى الناقل)[4].

وكما هو الشأن بالنسبة للقوة القاهرة يترتب على صدور الخطأ المؤدي إلى الإصابة الصادر عن الراكب المضرور إخلاء مسؤولية الناقل، إذا كان خطأ الراكب المتضرر هو السبب الوحيد الضرر، ويتحمل عبء الإثبات في ذلك الناقل وحده، فإذا لم يتمكن من إقامة الدليل على أن الحادثة وقعت نتيجة خطأ الراكب المصاب بقي مسؤولا مسؤولية كاملة.

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 204.

Voir aussi: Enri/ Léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 685, n° 597 et 598.
Et aussi: Philipe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 277, n° 961.

2 – أنظر: محمود جمال الذين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية،، الجزء 01، مرجع سابق، ص 275. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 11.

Voir aussi: Barthélemy Mercadal, op cit, P 392, n° 672.

3 – أنظر : مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 101. أنظر كذلك: زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 106.

4 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 271.

وتنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الراكب قد ساهم بخطأه في وقوع الحادثة، وأثبت بالإضافة إلى ذلك وجود رابطة سببية بين الخطأ الصادر عن الراكب والضرر الذي لحق به بشكل جلي واضح، وأنه قد اتخذ كل الاحتياطات اللازمة للحيلولة دون وقوع الضرر، تلك الاحتياطات التي تمثل في وضع التنبيهات والتحذيرات اللازمة في أماكن ظاهرة داخل محطات النقل، أو عند الانطلاق والوصول أو في وسائل النقل ذاتها، إضافة إلى العدد الكافي من العمال والأعوان الذين يتعهدون بإرشاد وتنبيه المسافرين ومساعدة المرضى والعجزة منهم.

ومن هنا يتجلى أن خطأ الراكب المضرور بوصفه سببا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية المفترضة في جانبه ينظر إليه بنفس النظرة التي ينظر بها إلى القوة القاهرة، بمعنى أن الإعفاء من المسؤولية لا يتمخض عنه إلا إذا كان أمرا غير متوقع، وكان بالإضافة إلى ذلك أمرا مستحيل تفاديه ودفعه.

ومن الواضح أن المحاكم تتشدد في قبول خطأ الراكب المضرور باعتباره سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية حماية للمسافرين الذين تلتمس لهم الأعذار والأسباب، حتى لا يبقى الراكب المضرور دون تعويض وهو الذي كان ضحية خطر في ذاته، يتعين على صاحبه استعماله واستغلاله بما يلزم من الحيطة والحذر واليقظة والحرص[1].

وقد اعتاد القضاء الفرنسي في أحكامه ترديد عبارة يصف بها فعل المسافر أو الراكب الذي يتسبب بفعله في إحداث الإصابة بأن يكون فعل المسافر أو الراكب هو السبب الوحيد في الضرر، فقد جاء في حكم أصدرته محكمة استئناف باريس في 1 مارس 1974 في قضية تتلخص وقائعها في أن مسافر كبير في السن ومعتل الصحة أصيب نتيجة سقوطه في الممر الذي يفصل عربته عن عربة الطعام في القطار السريع، أن:«خطأ الضحية يكون أحد أسباب إعفاء الناقل إذا كان هذا الأخير لم يستطيع توقعه أو منعه، وبالتالي تتخلص شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية التي تثقلها إذا نجحت في إقامة الدليل ليس فقط على أنها لم تقترف أي خطأ، مهما كان الخطأ بسيطا، بل وكذلك أن الضحية كان قد ارتكب إهمالا أو عدم احتياط، كان هو السبب الوحيد في الضرر، ولم يكن في مقدورها أن تدفعه »[2].

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 72.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 161. أنظر كذلك: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 271. وكذلك: يوسف أحمد حسين النعمة، مرجع سابق، ص 59.

كما قضي بعدم مسؤولية الناقل إزاء المسافر الذي اعترته حالة النوم أثناء السفر فسقط من على مقعده عند مرور السيارة بأحد المنحيات، وكان من الثابت أن أي من المسافرين لم يصب بثمة أذى مما يعني أن خطأ المسافر هو السبب الوحيد فيما لحقه من ضرر[1].

ومن أمثلة الواضحة لخطأ المضرور المؤدي لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة قيام الراكب المضرور بالنزول في المحطة قبل توقف عربة القطار في الرصيف، إذ أن شركة النقل بالسكك الحديدية غير ملزمة بعمل أرصفة بطول القطارات.

ومع ذلك فإن فعل المضرور المتمثل في نزوله من القطار المتوقف خارج الرصيف مما أدى إلى إصابته، يجعل شركة النقل بالسكك الحديدية مسؤولة عن هذه الإصابة، لأن فعل المضرور هذا يعد من قبيل الأفعال المتوقعة التي كان على الناقل أن يتفادها، باتخاذ إجراءات أكثر سلامة وأمنا.

ومن الحوادث الأكثر شيوعا التي تتضمن خطأ المضرور هي تلك المتعلقة بصعوده إلى وسيلة النقل أو النزول منها أثناء تحركها، فقد قضى بتوزيع المسؤولية على كل من الناقل والراكب في حادثة، حاول فيها أحد الركاب الصعود إلى الباص لأنه أبوابه لم تكن مغلقة تماما، وكذلك في حادثة كان فيها مقبض الباب الذي يمسك به المسافر مكسورا.

ففي كل حادثة سواء كانت وسيلة النقل قطارا أو باصا أو ترامواي أو سيارة أجرة يكون خطأ المضرور فيها ثابتا بصعوده إلى أي منها أو النزول منها أثناء تحركها، إذ أن على المسافر واجب اتخاذ الحيطة والحذر أثناء محاولته الصعود أو النزول[2].

ولقد أكدت المحكمة العليا في الجزائر كذلك نفس المبدأ، وهو أن يكون خطأ المسافر هو السبب الوحيد في الضرر، إذ جاء في قرار لها مؤرخ في 20 أكتوبر 2011، في قضية تتعلق بوفاة مسافر إثر سقوطه من القطار أن:« ومن جهة أخرى الثابت من خلال أوراق الملف أن أبواب القطار وهو في حالة سير كانت مفتوحة، ولم يتفقدها الأعوان قبل انطلاق القطار كما يفرضه القانون رقم 90/35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية والمرسوم التنفيذي رقم 348/93 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 الذي يحدد الإجراءات المتعلقة بكيفيات تطبيق قانون 25 ديسمبر 1990 رقم 90/35. ولذلك كان على قضاة

---

1 – نقض مدني فرنسي مؤرخ في 1955/11/28 أشار إليه: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 438.

2 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 317.

الاستئناف البحث عما إذا كان خطأ الضحية المتوفاة الذي يقع على الناقل إثباته، هو السبب الوحيد في الضرر أم إذا نتج الحادث عن إهمال وعدم احتياط المطعون ضدها (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية)، وأن الضرر حدث بسبب لم تكن تتوقعه»[1].

كما جاء في قرار آخر للمحكمة العليا بتاريخ 30 مارس 1983، أنه:«عملا بالمادتين 62 و63 من القانون التجاري، يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن سلامة المسافر، إذا كان هناك قوة قاهرة أو خطأ من طرف المضرور، وأنه لم يكن يتوقعه ولم يكن في استطاعته تفاديه. لكن حيث أن رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد النزول منها أمر متوقع، ويمكن تفاديه عن طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار»[2].

ونتيجة لما تقدم فإن الناقل يعفى من دفع التعويض لانتفاء مسؤوليته إذا تمكن من إثبات أن الضرر الحاصل للراكب كان نتيجة فعل هذا الأخير، وكان هو السبب الوحيد في الحادث، سواء كان ذلك بتعمد الراكب إلحاق الضرر بنفسه، كإقدامه على الانتحار عندما يقوم بقذف نفسه تحت وسيلة النقل أو من نافذتها وهي تسير، أو كان ذلك ناجما عن إهمال الراكب كأن ينزل من الجانب الأيسر للسيارة أو القطار أو صعوده ونزوله أثناء تحرك وسيلة النقل[3].

ويبرر الفقه إعفاء الناقل من المسؤولية في تلك الحالات، بالقول أنه مادام الناقل يتحمل التزام بضمان السلامة، لذا يجب أن يقابل ذلك التزام المسافر بأن يسهر على سلامته الشخصية، ذلك أن هذين الالتزامين المتقابلين يتضافران معا لتحقيق نتيجة واحدة هي وصول المسافر سليما، فلا يجوز أن يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر، إذا كان هذا الأخير يستطيع أن يتجنب هذا الضرر بقليل من الحذر والحرص[4].

---

1 – قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية، ملف رقم 688491، في 20/ 10/ 2011، مجلة المحكمة العليا، السنة 2012، العدد 1، ص 139، المشار إليه سابقا.

2 – قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية، ملف رقم 27429، في 1983/03/30، منشور بنشرة القضاة، أفريل 1985، العدد 02، ص 64، المشار إليه سابقا.

3 – أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 109.

4 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 205.

2.2.2.3.2. أثر حرية المسافر داخل وسيلة النقل ومخالفته للتعليمات في تقدير خطئه

يتميز عقد نقل الأشخاص بأن الراكب يتمتع فيه بحرية الحركة أثناء إنتقاله، ونتيجة لذلك فإنه يتعين عليه الالتزام بالقوانين واللوائح المتعلقة بنظام الركوب وباحتياطات الأمن التي يقصد منها حماية الركاب، لذلك يثور التساؤل حول تأثير حرية المسافر داخل وسيلة النقل وكذلك مخالفته للتعليمات في تقدير خطئه.

1.2.2.2.3.2. أثر حرية المسافر داخل وسيلة النقل في تقدير خطئه

إن فعل الراكب المضرور يشكل بالنسبة للناقل أهمية كبيرة نظرا لحرية الحركة والنشاط الذاتي الذي يحتفظ به الراكب أثناء النقل، والذي كثيرا ما يكون له دور في تحقيق الضرر.

فبمراجعة الأحكام القضائية نجد أنه من السهل استخلاص اتجاه يرمي إلى تحميل الراكب التزاما بالسهر على سلامته الشخصية، 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 ذلك[1].

فالراكب أو المسافر لا يعهد بنفسه وديعة لدى الناقل، فهو بطبيعته الإنسانية لا يمكن تشبيهه بالأشياء أثناء نقلها، وهذا لأنه يتمتع بنشاط ذاتي وحرية في الحركة داخل وسيلة النقل، فضلا عن استحالة قيام الناقل بتجنب الأضرار الناجمة عن هذا النشاط وتلك الحرية في الحركة، إلا بإلزامه بتخصيص أحد عماله على مقربة من كل راكب.

ولذلك ظهر في أحكام القضاء اتجاه يرمي إلى تحميل الراكب بواجب أو الالتزام بأن يعني بسلامته الشخصية، فإذا كان الناقل ملتزما بضمان سلامة الراكب فلا أقل من أن يحترم الراكب وينفذ تعليمات الناقل التي ما وضعت إلا لتحقيق سلامته وتأمين عملية النقل وتوصيله سليما معافى[2].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 230.

Voiraussi: René Rodiére et Barthélemy Mercadal, op cit, N° 361, P 422.

2 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 272. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 202.

ولقد بدأ هذا الالتزام في الظهور في أحكام المحاكم الفرنسية الدنيا، ثم اعترفت به محكمة النقض الفرنسية وقررت وجوده على عاتق الراكب، حيث قضت محكمة ليمفيل Lime ville بفرنسا بتاريخ 30 نوفمبر 1936 بإعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية بسبب أن المسافر إختار السكة الحديدية ولم يحترم اللوائح فتعرض إلى الحادث، وأن الشركة قد اتخذت كل تدابير وإجراءات إعلام وتحذير الركاب.

كما قضت محكمة استئناف بباريس في 29 أكتوبر 1934 أن شركة النقل بالسكك الحديدية بتسليمها تذكرة السفر للمسافر فإنها تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان السلامة، وهنا المسافر ليس معفى من اتخاذ الحيطة والحذر لضمان السلامة، فعليه التأكد قبل النزول من القطار أن نزوله دون أي خطر، وبالتالي عدم الانتباه يشكل سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية[1].

ويرى الفقه أن هذا الالتزام الذي يقع على الراكب بالسهر على سلامته الشخصية هو المقابل للالتزام بضمان السلامة الذي يقع على كاهل الناقل بتوصيل الراكب سليما ومعافى، فعلى الراكب من جهته أيضا أن يقوم باحترام وتنفيذ تعليمات وإرشادات الناقل، ومراعاة اليقظة والتبصر لإتمام النقل بأمان وسلام، ويقع عليه بوجه خاص الكف والامتناع عن كل نشاط ضار من جانبه.

ويبرر هذا الالتزام بما للراكب من دور ومركز خاص في عقد النقل، والذي لا يقتصر على قيامه بدور سلبي بعدم المشاركة إيجابيا في تحقيق الضرر، وإنما يمتد إلى المعاونة في تنفيذ النقل تنفيذا آمنا سالما، فيقع عليه بصفة خاصة اتخاذ الإجراءات والاحتياطات المعتادة، والتي تضمن سلامته أثناء تنفيذ النقل ذاته، أو عند الصعود إلى المركبة أو الهبوط منها.

فالراكب ليس طردا من طرود البضاعة عديم الحركة، بل هو إنسان حي دائم النشاط والتنقل، له دور إيجابي لا سلبي، فهو يتحرك وينتقل في طرقات منشآت النقل، وداخل المركبات ويفتح نوافذها ويغلقها ويطل منها، وهو في كل ذلك معرض لبعض المخاطر والحوادث التي يمكنه تفاديها وتجنبها إذا ما سلك مسلكا حميدا، واتخذ ما يلزم منه شخصيا من يقظة وتبصر.

وبالتالي فإذا أصيب الراكب في مثل هذه الحالات فلا يسأل الناقل لأن هذه الحوادث ترجع إلى نشاط الراكب، وليس إلى تنفيذ الناقل لعملية النقل، لذلك فإن المسؤولية تقع كلها أو في جزء

---

1 – أنظر: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 108.

منها على عاتق الراكب الذي لا يلوم إلا نفسه عن تبعة أعماله، وكما قيل فإن الراكب يكون هنا حارس نفسه[1].

وحاصل القول فإن الالتزام الواقع على عاتق الراكب بالسهر على حماية نفسه يؤدي إلى تضييق نطاق الالتزام بضمان السلامة الذي يقع على عاتق الناقل، حيث أنه يؤدي إلى أن تستبعد من نطاق هذا الالتزام جميع الأخطار والحوادث التي تصيب الراكب متى كان مصدرها نشاطه، وبالتالي لا تقوم مسؤولية الناقل أصلا بشأن هذه الأخطار أو الحوادث لأن نطاق الالتزام بضمان السلامة لا يشملها[2].

يعتبر تحذير الناقل لأحد الركاب من خطر معين على مسمع من باقي الركاب الذين كانوا على علم بالخطر الذي يتهددهم ساريا في مواجهتهم، ويعد خطأً ترك الراكب الأماكن المعدة داخل وسيلة النقل ليجلس على سطح السيارة أو القطارأو عتبة الحافلة أو القطارأو سلم الترام، غير أن مسؤولية الناقل تبقى كاملة عن الإصابة التي تلحق به إذا رضي الناقل أو معاونه عن هذا الوضع الخاطئ، لأن هذا القبول يرفع عن فعل الراكب وصف الخطأ[3].

كما قضت محكمة النقض الفرنسية بعدم مسؤولية الناقل عن وفاة أحد المسافرين الذي سقط من عربة القطار، في أثناء وقوفه على مقربة من بابها نتيجة هزة عادية وقعت لحظة وصل القطار بالعربات حين كان يراه يقترب منها، وكان يتوقع الصدمة التي تحدث نتيجة لذلك، لأن المسافر في هذه الحالة يتمتع بحرية الحركة في أثناء انتقاله، وليس للناقل في هذا الوقت سيطرة كاملة عليه، ويجب على المسافر في هذا الحالة أن يعني بسلامة نفسه[4].

وبمراجعة الأحكام القضائية المتعلقة بالتزام الراكب بالسهر على سلامته الشخصية، يمكننا تحديد الشروط المطلوبة لإمكان إعمال هذا الالتزام في مايلي:

1 – يجب أن يكون هناك ما يلفت نظر الراكب إلى خطر يتهدده، الأمر الذي يتطلب منه ضرورة اليقظة ومراعاة الحذر والسهر على سلامته، فالتزام الراكب بالسهر على سلامته الشخصية لا يمكن تطلبه من الراكب إلا في الحدود التي يمكن أن تظهر فيها النتائج الضارة لفعله أو إقناعه.

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 231.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 204. أنظر كذلك: يوسف أحمد حسن النعمة، مرجع سابق، ص 65.

3 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 272.

4 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 162.

فإذا لم يكن هناك ما يلفت نظر الراكب إلى خطر معين وأصيب بضرر لا يستطيع الناقل إعادء الإعفاء من المسؤولية، ولذلك يقع على الناقل أن ينبه الراكب ويحذره من المخاطر المحدقة به حتى يعمل الراكب على تجنبها، وتطبيقا لذلك يقوم الناقل عادة بوضع إرشادات للركاب بما يجب إتخاذه من احتياطات وما يتعين تجنبه من مخاطر[1].

2 – يستلزم القضاء الفرنسي أن يكون خطأ المسافر أو الراكب واضحا، ولعل في ذلك ما يدل على مدى تشدده في تقدير خطأ المسافر أو الراكب بغية تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية للضحايا من المسافرين [2]، ويتطلب ذلك أن يكون قد صدر من الراكب عمل أو امتناع، وأن يكون هذا العمل أو الامتناع على علاقة سببية أكيدة بالحادث، بأن يكون السبب المنتج لما أصابه من ضرر.

ولا يعني ذلك بالضرورة أن يكون للراكب دور في تحقيق الضرر، أي أن يكون فعله إيجابيا دائما، بل قد يتحقق هذا الدور بمجرد الفعل السلبي أي الامتناع أو الترك، فإذا كان الخطر المحدق بالركاب يتطلب منه القيام بعمل أو تصرف معين، ولكنه أغفل ولم يفعل، فإنه يكون قد أخل بالالتزام بالسهر على راحته الشخصية.

وإذا كان الراكب يعلم أنه يتعين عليه الجلوس والثبات في مكانه وقت التحام العربة التي يستقلها بالقاطرة، ولكنه لم يفعل فإنه يكون قد تسبب في الضرر الذي أصابه لعدم قيامه باتخاذ ما يقع عليه من إجراءات واحتياطات لضمان أمنه وسلامته[3].

ولقد نفى القضاء الفرنسي وصف الخطأ عن المسافر أو الراكب إذا أصيب أثناء وقوفه في الحافلة على مقربة من الباب بصدمه له حين انفتاحه، طالما لم يوجد تنبيه مكتوب إلى احتمال خطر في انفتاح الأبواب، كما لم يعتبر القضاء الفرنسي خطأ في جانب المسافر أو الراكب إذا إنتابه فزع أدى إلى إصابته نتيجة حركة غلق أبواب العربة فجأة، طالما لم يثبت أن الناقل قد نبه المسافرين ببدء السير قبل ذلك[4].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 232.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 162.

3 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 232.

4 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 162– 163.

3 – يجب أن لا يصل دور الراكب في تحقيق الضرر إلى حد الخطأ، فإذا ثبت خطأ الراكب، كان الناقل أمام أحد تطبيقات السبب الأجنبي، وليس فقط مجرد مخالفة الراكب للالتزام الذي يقع عليه بالسهر على سلامته الشخصية.

وتكمن في الواقع هنا صعوبة تحديد المجال الذي تعمل فيه فكرة التزام الراكب بالسهر على سلامته، فنجد أن المحاكم كانت تشير دائما في حالة قبولها مخالفة الراكب لهذا الالتزام، إلى فكرة الإهمال وعدم الانتباه الصادر منه، كعدم انتباهه عند نزوله من العربة المزودة بسلم من درجة أو درجتين، أو نزوله بظهره باحثا عن حقيبته، أو فتح الراكب باب العربة في الاتجاه المعاكس مما ترتب عليه كسر زجاجه وإصابته، أو فقد الراكب لتوازنه أثناء تواجده بين عربتي القطار[1].

4 – إذا ثبت خطأ الناقل فلا يمكنه الاستناد إلى مخالفة الراكب للالتزام الذي يقع عليه بالسهر على سلامته، إذ أن الحادث يجد سببه في هذه الحالة في خطأ الناقل الثابت، وأمام الخطأ الثابت لا اعتداء بالفعل الذي لا خطأ فيه، خاصة وأن فعل الراكب في هذه الحالة غالبا ما يكون مترتبا على خطأ الناقل.

لذلك يقع على القضاء قبل أن يرتب أثرا على مخالفة الراكب لالتزامه بالسهر على سلامته الشخصية، أن يتأكد أولا من عدم وجود ما يمكن نسبته إلى الناقل، فإذا ثبت خطأ الناقل وأمكن وصف فعل الراكب المتمثل في عدم السهر على سلامته الشخصية بالخطأ، فإنه يمكن هنا تقسيم المسؤولية[2].

وعليه وإن كان خطأ المضرور خطأ خاص لأنه خطأ اتجاه نفسه إلا أنه يقدر بنفس المبادئ والقواعد العامة، بحيث يقدر تقديرا موضوعيا تراعى فيه الظروف الخارجية دون الداخلية للمضرور ومسلكه الظاهر، وهنا يجب الرجوع إلى معيار الرجل المعتاد – معيار رب الأسرة المعنى بأموره – لتقدير متى يكون خطأ من المضرور، وعلى ذلك يكون المضرور مخطئا في كل مرة لا يقوم فيها بالاهتمام واليقظة في المحافظة على سلامته[3].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 234.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق نفسه، ص 235

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 101.

و عليه في كل أنواع النقل نجد أن المسافر يبقى محتفظا بحريته في الحركة داخل وسيلة النقل، ولذلك يجب عليه اتخاذ الاحتياطات الخاصة بوضعية النقل وبظروفه الخاصة به، فإذا كان المسافر عاجزا (الأعمى أو المعوق) تفرض عليه اتخاذ احتياطات أكثر من المسافر السليم[1].

كما أنه يجب أن لا يكون فعل المضرور نتيجة لخطأ المدعى عليه، وبتعبير آخر لا يكون فعل المضرور منسوبا أو مستندا إلى خطأ المدعى عليه، كأن يكون هذا الأخير هو من حرض على هذا الفعل أو أثاره حتى قام به، كما يلزم أن يكون فعل المضرور هو الذي سبب الضرر حتى يمكن إعفاء المدعى عليه من المسؤولية، فلا يمكن أن نأخذ في الاعتبار الفعل الذي حدث من المضرور إلا إذا كانت له علاقة سببية مع الضرر.

وإضافة إلى ذلك يجب أن يكون فعل المضرور هو السبب الوحيد للضرر وقد تطلب القضاء أن يكون هذا الفعل غير ممكن توقعه ولا يستطاع دفعه، أي أن نكون أمام استحالة مطلقة لتجنب الضرر لسبب أجنبي لا ينسب إلى المسؤول ولم يكن في استطاعته أن يتوقعه عادة، وأن الضرر مرجعه الوحيد هو فعل المضرور[2].

2.2.2.2.3.2. أثر مخالفة الراكب للتعليمات في تقدير خطئه

إن المسافر في عقد نقل الأشخاص له إرادة حية متصرفة، فلا بد له أن يشترك مع الناقل في مسؤولية حماية نفسه من الأخطار أثناء النقل، فيحذر الحذر الكافي، ويتبع التعليمات التي تضمن سلامته، ولا يكون فعل المصاب معفيا للناقل إلا إذا خطأ أو إهمال أو عدم مراعاة للوائح والتعليمات[3].

فصحيح أن عقد نقل الأشخاص يتضمن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لكن هذا لا يعفي الراكب من أن يتخذ في شأن نفسه كل ما يكفل سلامته، لذلك عليه أن يتوخى الاحتياط التام في ركوبه أو وقوفه في وسيلة النقل أو نزوله منها، كما عليه أن يلتزم باللوائح والتعليمات فإذا أهمل هذا الالتزام، فإن يمكن لمحكمة الموضوع أن تتحرى قدر نصيبه من الإهمال فيما أصابه من ضرر[4].

---

1 - Voir: Barthélémy Mercadal, op cit, N° 672, P 392.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 205.

Voiraussi: Réne Rodière et Barthélémy Mercadal, op cit, N° 361, P 422.

3 – أنظر: عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية، مرجع سابق، ص 409.

4 – أنظر: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 191.

ويعتبر الفقه أن إخلال الراكب ببعض التعليمات لا يعفى الناقل من المسؤولية إذا نشأ للراكب ضرر نتيجة حادث ما كإنقلاب وسيلة النقل مثلا، ذلك لأن مخالفة الراكب هذه لا علاقة لها بالحادث، فمثلا لو إحتل مسافر مكانا في درجة أعلى من الدرجة المبينة في تذكرته، فإن هذا الإخلال من جانب المسافر لا يخلي مسؤولية الناقل فيما لو وقع حادث وأصيب الراكب بضرر، ونفس الأمر عندما يكون المسافر قد خالف اللوائح بوقوفه على سلم الترام ما دام الناقل يسمح بهذا، ويستحصل منه أجرة النقل، فالناقل تكون مسؤوليته كاملة فيما لو حصل ضرر لمثل هذا الراكب[1].

فالعبرة الأساسية في فعل المضرور تكمن في علاقة السببية بينه وبين الحادث، حيث لا يثار بالنسبة له شرط الخارجية، باعتباره متحققا بالضرورة، وتطبيقا لذلك يقرر القضاء الفرنسي أن تواجد الراكب بدرجة أعلى من الدرجة المدفوع عنها الأجر، لا يكفي لاعتباره سببا في الحادث الذي يتعرض له، وأن صعود الراكب إلى عربة غير مخصصة للركاب لا يمكن اعتباره سببا في حادث التصادم الذي ترتبت عليه إصابته[2].

ويعتبر من قبيل الأفعال الخاطئة للمضرور المعفية للناقل من المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة عدم التزام الراكب باللوائح التي وضعها الناقل لتنظيم عملية النقل وتأمين سلامة الركاب، فقد قضى بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الحادث الذي وقع لأحد الركاب أثناء عبور هذا الأخير لخطوط السكك الحديدية رغم التعليمات التي وضعها الناقل وينفذها تابعوه يمنع مخالفة ذلك[3].

ذلك أن عقد نقل الأشخاص يولد التزامات على كل من الراكب والناقل، ومن بين الالتزامات التي تقع على الراكب، الالتزام باحترام وإتباع تعليمات الناقل، حيث تنص المادة 255 فقرة 02 من القانون التجاري المصري الجديد على أنه:«...2- وعليه إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل»[4].

ولقد بين القانون رقم 35/90 المؤرخ في 1990/12/25 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية الالتزامات الرئيسية التي ينبغي على المسافر أن يتقيد

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 207.

2 – أنظر/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 226.

3 – أنظر/ محمد سليمان، فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 319.

4 – أنظر: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 70.

بها[1]، كما بين المرسوم التنفيذي رقم 359/11 المؤرخ في 19 أكتوبر 2011 أحكام السلامة المتعلقة بالنقل الأشخاص البري الموجه في مراحل تصميمه و إنجازه و إستغلاله و تعديله و/أو رد إعتباره.

فالقوانين المنظمة للنقل تفرض الكثير من الالتزامات والواجبات القانونية التي يجب على الراكب مراعاتها، ولذلك فإن فعل الراكب المصاب يمكن أن يعفى من المسؤولية.

ويقصد بفعل المضرور الخاطئ كل خطأ يتضمن مخالفة التزام سابق وجوده، وهذا الالتزام من السهل إكتشافه بالنسبة لحوادث النقل، إذ أن المضرور يلتزم بأن يكون يقظا متبصرا مطابقا في مسلكه لرب الأسرة المعني بأموره، وهو مسلك الرجل المعتاد، وخطأ المضرور قد يكون مجرد إهمال بسيط، كما قد يكون مخالفة للقوانين واللوائح[2].

وعليه فإنه فيما عدا حالات مخالفة الراكب لبعض التعليمات، أو تلك التي يكون فيها الناقل بالأصل هو السبب في الحادث الناتج عن فعل المضرور، فإن الفقه والقضاء قد منح للناقل حق دفع مسؤوليته إستنادا إلى فعل المتضرر نفسه، ومهما كانت صفة هذا الفعل الإهمال أو التعمد[3].

والقول أن صفة الخطأ ليست شرطا في فعل المضرور لاعتباره سببا أجنبيا من المسؤولية، لا يعني ذلك أن كل فعل من المضرور أيا كان يكفي لاكتساب هذا الوصف، والمقصود هو وجوب توافر الشروط العامة للسبب الأجنبي في فعل المضرور، وبصفة خاصة شرط السببية وليس توافر شروط خاصة في فعل المضرور ذاته بالإضافة إلى تلك الشروط العامة في السبب الأجنبي.

ويلاحظ أنه بالنسبة لشرط السببية لا يكفي مجرد إشتراك المضرور في تحقيق الضرر بل يجب مراعاة الدقة واشتراط أن يكون فعله على علاقة سببية بالضرر، وذلك بتسببه المباشر في الحادث الذي نجم عنه الضرر.

وعلى ذلك فإن خطأ المسافر الذي يقدر وفقا للقواعد العامة لا يعفى الناقل كلية من المسؤولية إلا إذا لحقه وصف السبب الأجنبي بعدم إمكان توقعه واستحالة دفعه، فضلا عن رجوع الإصابة إليه وحده بأن كان هو السبب الوحيد في الضرر.

---

1 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 31.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 230.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 206.

فقد قضت محكمة النقض الفرنسية في 30 مارس 1954 في قضية تتخلص وقائعها في أن أحد ركاب السيارة إقترب من باب مفتوح متأهبا للنزول فقذف بنفسه إلى الطريق، وقد قررت المحكمة أن الراكب قد ارتكب إهمالا فاحشا، وأنه هو السبب الأجنبي الذي يعفي الناقل من المسؤولية نظرا لاستحالة توقع حصول مثل هذا الخطأ.

ويعلق الأستاذ مازو على ذلك بأن هذا الحكم ولو أنه يبدو قاسيا إلا أنه يخفف من حدته، ما ثبت للمحكمة من أن الراكب كان يتأهب للنزول أمام منزله قبل وصول السيارة إلى محطة الوقوف لمسافة لا تقل عن 150 متر، وهذا يعتبر تشديدا من القضاء في تحميل الراكب عواقب إهماله أو عدم تحرزه[1].

وتبعا لذلك تستطيع شركة النقل بالسكك الحديدية التخلص من المسؤولية إذا نجحت في إقامة الدليل ليس فقط على عدم ارتكابها خطأ مهما كان بسيطا بل وكذلك على أن الضحية قد ارتكبت إهمالا أو عدم احتياط كان السبب الوحيد في الضرر، ولم يكن في مقدورها أن تدفعه.

وتطبيقا لهذه القواعد تم إبرء الناقل من المسؤولية عن ضرر لحق المسافر أثناء تشاجره مع مسافر آخر فسقط على الرصيف وقت دخول القطار في المحطة[2]، وهو ما قضت به كذلك محكمة النقض الفرنسية في قرار لها صادر بتاريخ 2 أفريل 1996 والذي جاء فيه أنه:« منذ 1911 يقع على عاتق الناقل التزام بضمان السلامة، وأن عليه إيصال المسافر سليما ومعافا، ولذلك لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إلا بإقامة الدليل على خطأ الضحية بل وعلى أنه خطاءه الوحيد»[3].

3.2.2.3.2. الخطأ المشترك

إذا حدث وأن كان الضرر الحاصل للمتضرر لم يكن بسبب فعله الوحيد، وإنما قد ساهم معه الناقل في ذلك الضرر، فهذه الحالة لا تعطي للناقل حق دفع مسؤوليته لأن فعل المتضرر لا ينفي المسؤولية عن الناقل إلا إذا استغرق الضرر بأن كان السبب الوحيد في إحداثه.

---

1 – أنظر: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 193. أنظر كذلك: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 207.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 102.

3 - Voir: RTD. Com, Janvier/ Mars, 1997, 50 année, N° 1, P 13.

ولذلك فقد ذهب الفقه والقضاء إلى أن الناقل لا يعفى من المسؤولية العقدية 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 و أثر خطأه في الحادث[1].

فإذا كان خطأ المسافر يمكن توقعه أو من الممكن دفعه أو كان الضرر لا يرجع إليه وحده، كانت مسؤولية الناقل جزئية، وطبقت قواعد الخطأ المشترك بإلزام الناقل بتعويض جزئي.

وتطبيقا لقواعد الخطأ المشترك قضى في فرنسا بمسؤولية الناقل (شركة النقل بالسكك الحديدية) جزئيا لوقوع المسافر الذي إنزلقت قدمه على سلم العربة، لأن الشركة لم تنظف السلم من الرطوبة التي لحقته في ليلة شتاء، كما أن المسافر لم يتخذ الحيطة التي تجب على كل مسافر نازل من العربة.

وقضى كذلك بأن المسافر الذي يدخل تحت نظر المسؤولين عربة القطار وهي مزدحمة بأكثر مما تسعه بناء على تسامح وقبول أعوان شركة النقل بالسكك الحديدية المدينة بالالتزام بضمان السلامة لا يغير من نطاق مسؤولية الناقل[2].

وقضى أيضا بمسؤولية الناقل جزئيا عن إصابة أحد الركاب الذي أخذ يبحث عن العربة التي حجز فيها مقعده، ولما لم يستطيع الاستدلال عليها لقصور عمال الناقل في اتخاذ إجراءات تحديد العربات، ركب في عربة أخرى بعد أن كان القطار قد تحركّ، وأيضا قضى بمسؤولية شركة المترو جزئيا عن إصابة أحد الركاب نتيجة لاشتراك خطأ عامل المترو بعدم غلق الأبواب بواسطة الجهاز قبل بدء السير، مع خطأ الراكب المضرور الذي نزل أثناء سير المترو.

وكذلك قضى بمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية جزئيا عن إصابة مسافر أثناء محاولته اللحاق بالقطار أثناء سيره، وإمساكه بمقبض العربة الذي لم يكن مثبتا تماما فانفصل عن العربة وسقط المسافر وبيده المقبض على الأرض[3].

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 210.أنظر كذلك: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 150. وكذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 133.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 163, أنظر كذلك: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 105. وكذلك: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 199.

3 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 274. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء1، مرجع سابق، ص 280– 281.

كما اعتبر القضاء الناقل مشتركا في حصول الحادث، عندما يكون الراكب واقفا بجوار الباب وممسكا بكلتا يديه جريدة يقرأها على ضوء المصباح، فتلقيه اهتزازات القطار على باب العربة الذي ينفتح ويسقط الراكب لأنه لم يكن مغلقا بأحكام.

وكذلك الحال إذا صعد الراكب إلى القطار بعد تحركه ولكن جلس في غير المكان المعد له، فأرغمه عمال المصلحة على الانتقال إلى العربة التي حجز فيها مكانه رغم صعوبة هذا الانتقال، فأصيب الراكب أثناء هذا الانتقال وقد كان على عمال الناقل في هذه الحالة، إما أن يؤخروا قيام القطار بعض الوقت حتى يتمكن الراكب من الصعود في مكانه، أو أن يمنعوه من الصعود أصلا ما دام القطار قد تحرك.

ويعتبر أيضا خطأ مشترك بين الناقل والراكب إذا وقف القطار بعيدا عن الرصيف، ولم ينذر تابعي الناقل الركاب بالانتظار حتى يتراجع القطار إلى الرصيف، ولكن أحد الركاب شرع في النزول، فزلت قدمه وجرح، وكان ذلك الحادث قد وقع في وضح النهار[1].

ويتضح مما تقدم أن مسؤولية الناقل قد أسست على الخطأ الثابت الذي ينسبب إليه، ويرى بعض الفقه أن الحكم لا يتغير إذا كانت قرينة المسؤولية هي وحدها التي تقوم ضده، ولم يستطيع دحضها بإقامة الدليل على عدم إمكان توقع خطأ المسافر أو تفاديه.

بل أن القضاء الفرنسي قد قضى في بعض الأحيان بمسؤولية كاملة إذ تبين أنه كان يتعين عليه أن يتوقع خطأ المسافر أو إذا أخذ عليه خطأ في مواجهة هذا الأخير، فقد قضى بإلزام الناقل (شركة النقل بالسكك الحديدية) بتعويض كامل عن إصابة أحد المسافرين نتيجة إصطدامه بجهاز الإضاءة في عربة القطار الذي استقله، لأن هذا الجهاز كان خطرا (في شكله وفي عدم متانته) وأنه كان يتعين على الناقل أن يتوقع اصطدام المسافر به، إهمالا منه، أو عدم احتياط عند محاولته الجلوس في مقعده.

وقضت محكمة استئناف باريس بإلزام الناقل بتعويض كامل عن إصابة مسافر عند صعوده إلى مخدعه في عربة النوم، وقد اعتبرت المحكمة أن الشركة قد أخطأت عندما ألزمته

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 210.

باستعمال كرسي غير ثابت، دون تزويده بالتعليمات التي تمكنه من التحقق من ثباته قبل استعماله[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن الحالات التي يشترك فيها الناقل مع الراكب في إحداث الضرر، هي بالأصل ناتجة عن إهمال الناقل نفسه، وهذا لعدم اتخاذه الاحتياطات الضرورية لتنظيم عملية النقل، كفتح الأبواب أثناء السير، أو بسبب سوء اختيار تابعيه، إذ أنه غالبا ما تكون حوادث فعل المتضرر بسبب فعل تابعي الناقل، فلو لم يكن هناك تقصير من قبل الناقل أو تابعيه، لما وقع الراكب في خطأ، لذلك لا موجب للتخفيف من مسؤولية الناقل في هذه الحالات، بل يجب أن تكون مسؤوليته كاملة.

فتلك الحوادث تعتبر ملازمة لنشاط الناقل ومتوقعة، ومن الممكن السيطرة عليها ولو بزيادة من الاهتمام والحذر، وهذا لا يعتبر ميل إلى جانب الراكب بقدر ما هو حث للناقل على اتخاذ الوسائل الكفيلة لتفادي مثل هذه الحوادث، والوصول بالراكب إلى مكانه سالما، ولكن الراكب أيضا يتحمل جزءا من المسؤولية إذا كانت مساهمته في حدوث الضرر ناتجة عن تعمده، أو بالرغم من اتخاذ الناقل كافة الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الحادث[2].

كذلك ذهب بعض الفقه إلى أن مسؤولية الناقل تقع كاملة عن تعويض المضرور في حالات جلوس الراكب على رف السيارة، أو على سطح القطار، أو على عتبة الأتوبيس، أو على سلم الترام وغيرها من الحالات، إذا كانت الحادثة ترجع إلى هذه الجلسة أو الوقفة الخطرة ذاتها، إذا رضي الناقل أو عماله عن هذا السلوك الخاطئ الذي سلكه المسافر أو الراكب، لأن قبول الناقل أو عماله ذلك يزيل عن الركوب في هذا الوضع صفة الخطأ، وهو ما أخذ به القضاء الفرنسي.

أما إذا لم يلحق فعل المسافر وصف الخطأ، ظلت قرينة المسؤولية تثقل عاتق الناقل إذا كان هذا الفعل يمكن توقعه أو يستطاع تفاديه، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية ذلك بقولها:" فعل الضحية الذي لا يكون غير ممكن توقعه، ولا غير مستطاع تجنبه، لا يكون سبب إعفاء جزئي، لمن تعهد بالتزام محدد بضمان السلامة، إلا إذا لحقه وصف الخطأ"[3].

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 164. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، المرجع السابق، ص 283– 284.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 211.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 165. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، المرجع السابق، ص 286.

فقد قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 21 أكتوبر 1997 في قضية سقوط مسافر على السكة الحديدية عند قيامه بمطاردة اللص الذي سرق زوجته، واعتبرت أن فعل الضحية الذي يعفي الناقل كلية من المسؤولية يجب أن يكون هو السبب الوحيد للحادث، وأن تتوفر فيه أوصاف القوة القاهرة، وأن فعل الضحية ليس هو السبب الوحيد للحادث في هذه قضية لأن السارق هو من قام بفتح باب القطار، كما أنه لا يمكن توقع قيام شخص بالنزول من القطار وهو في حالة سير، ولذلك تقوم مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية باعتبرها ملزمة بضمان السلامة[1].

كما قضت محكمة النقض الفرنسية في قرار لها مؤرخ في 28 نوفمبر 2008 في قضية تتلخص وقائعها في إصابة مراهق بإصابات مميتة نتيجة سقوطه من القطار، ولقد اعتبرت شركة النقل بالسكك الحديدية أن هذه الإصابة ترجع لخطأ الضحية الذي قام بفتح باب القطار وهو يتحرك وأخذ يمارس ألعاب بهلوانية عن الباب، غير أن محكمة الاستئناف رأت أن تصرف الضحية الخطير ليس من طبيعة تعفي الناقل من المسؤولية، ولقد أيدت محكمة النقض هذا القرار وأكدت أن فعل الضحية لا تتوفر فيه أوصاف القوة القاهرة (عدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع)، ولذلك فإنه لا يمكن إعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية[2].

وهذا الحل هو قريب من ذلك الذي تم اتخاذه في قرار سابق صادر بتاريخ 13 مارس 2008 في قضية تتلخص وقائعها في إصابة مسافرة أثناء محاولتها صعود القطار بسرعة عندما بدأ يتحرك، وهذا بعد أن كانت قد نزلت منه، وقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن ناقل الأشخاص بالنظر إلى أنه يقع على عاتقه إلتزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة، فإنه لا يمكن إعفاءه جزئيا من المسؤولية، فخطأ الضحية الذي تتتوفر فيه أوصاف القوة القاهرة فقط يمكنه إعفاء الناقل كليا، وبالتالي كان على محكمة الاستئناف أن تبين إذا ما كان خطأ الضحية غير متوقع وغير ممكن الدفع[3].

ولقد نصت المادة 26 من الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية على أنه: «تعفى شركة النقل بالسكك الحديدية كليا أو جزئيا من المسؤولية عندما ينسب الحادث إلى خطأ الضحية أو إلى

1 - Voir: RTD . Com, Avril / Juin 1998, N° 2, P 410.
2 - Voir: RTD . Com, Avril / Juin 2009, N° 2, P 434.
3 - Voir: RTD. Com, Octobre/ Décembre, 2008, N°4, P 843.

تصرف هذا الأخير بطريقة مخالفة لتصرف المسافرين العاديين»، فوفقا لنص هذه المادة يمكن للقاضي تقسيم المسؤولية عندما يشترك خطأ المضرور وخطأ الناقل[1].

وبهذا الصدد قررت محكمة النقض الفرنسية في قرار لها صادر بتاريخ 12 مارس 2008 عند تطبيقها لأحكام المادة 26 ملحق "أ" من إتفاقية بارن في قضية إصابة مسافر بجروح مميتة في ضواحي Avignon نتيجة سقوطه من القطار المتوجه من برشلونة إلى بارن، أن شركة النقل بالسكك الحديدية تكون مسؤولة عن إصابة أو وفاة المسافر خلال فترة تواجده بوسيلة النقل، وأنه يعفى من المسؤولية عندما يرجع الحادث إلى خطأ المسافر أو عندما لا يكون تصرفه موافقا لتصرف العادي للمسافرين، وتبين من الخريطة التي وجدت في حقيبة المسافر الضحية، أنه وقع في المكان المؤشر عليه في هذه الخريطة، وأن رمي الأمتعة على خط السكة الحديدية والسابق لسقوط الضحية ينفي وقوع الضرر نتيجة حادث، إذ أن هناك فعل إرادي من الضحية (احتمال محاولة انتحار) مما يترتب عنه أن فعل الضحية كان غير مطابق للتصرف العادي للمسافرين مما يترتب عليه إعفاء الناقل من المسؤولية[2].

وعليه فإن خطأ المضرور باعتباره نافيا لرابطة السببية بين خطأ الناقل المفترض والضرر، فإنه مانع من مسؤولية الناقل وهو دفع يدفع به الناقل مسؤوليته، والملاحظ أن المادة 216 من القانون المدني المصري نصت على أنه:« يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن يخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه»، ومعنى ذلك أن خطأ المضرور وكما يكون دافعا للناقل يدفع به مسؤوليته كلها ليبرأ من أداء التعويض كله، فقد يكون ظرفا مخففا للناقل يستطيع أن يتوصل به إلى إنقاص التعويض[3].

كما نصت المادة 177 من القانون المدني الجزائري على نفس القاعدة إذ جاء فيها أنه:«يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بالتعويض إذا كان بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه».

ذلك أنه في حالة اشتراك المتعاقد في الخطأ فالقاعدة العامة أن توزع المسؤولية بينهما بالتساوي أو بحسب جسامة الضرر، إلا إذا استغرق أحد الخطأين الأخر، فإذا استغرق خطأ

---

1 - Voir: Barthélemy Mercadal, op cit, N° 672, P 392.

2 - Voir:RTD, Com, Octobre/ Décembre, 2008, N°4,P 844.

3 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 172.

المضرور خطأ المتعاقد الآخر فلا مسؤولية على هذا الأخير، وإذا استغرق خطأ المتعاقد خطأ المضرور فإن المسؤولية العقدية تقوم[1].

3.2.3.2. خطأ الغير

تقتضي القواعد العامة في المسؤولية المدنية بأن الشخص لا يسأل إلا عن فعله الشخصي، ولا يسأل عن فعل غيره إلا بناء على نص قانوني أو اتفاقي، ومن ثم فإنه وفقا لهذه القاعدة العامة يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة استنادا إلى فعل الغير، باستثناء الحالات التي يكون فيها الناقل مسؤولا عن هذا الفعل[2].

فكما هو الشأن بالنسبة للقوة القاهرة أو الحادث الفجائي وفعل المضرور، تنتفي مسؤولية الناقل إذا كان الضرر الذي لحق الراكب أو المسافر قد جاء نتيجة تصرف أو خطأ أو فعل صادر عن أحد من الغير،ومن البديهي أن فعل الغير المؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية يقتضي تمييزه بمواصفات وشروط عمل الاجتهاد القضائي على بيانها وتوضيحها[3].

ولذلك سيقسم هذا المطلب إلى الفروع التالية:

الفرع الأول: مدى قبول إعفاء الناقل البري إستنادا إلى فعل الغير.

الفرع الثاني: المقصود بالغير الذي يعتبر فعله سبب الاعفاء من المسؤولية.

الفرع الثالث: التطبيقات القضائية لفعل الغير في عقد النقل البري.

1.3.2.3.2. مدى قبول إعفاء الناقل البري استنادا إلى فعل الغير

إن المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي[4] لم تستلزم لقيام السبب الأجنبي المعفي للمدين بالتزام محدد في نطاق المسؤولية العقدية إلا أن يكون غير منسوب للمدين، ولعل هذا الاقتصار كان سببا في عدم استقرار قضاء محكمة النقض الفرنسية على اشتراط إتصاف فعل الغير بصفة الحادث الفجائي أو القوة القاهرة وهي عدم إمكان توقع الفعل وإستحالة دفعه.

---

1 – أنظر: بن شويخ الرشيد، مرجع سابق، ص 136.

2 – أنظر: صابر محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 209. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 213.

3 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 64.

4 – المقابلة لنص المادة 176 قانون المدني الجزائري والمادة 215 من القانون المدني المصري.

فقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية في قضاء قديم لها على استبعاد شرط عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع في فعل الغير المعفى من المسؤولية، ثم غيرت من قضاءها بعد عدة سنوات واستلزمت توافر هاتين الصفتين حتى يمكن الاعتداد بفعل الغير سببا للإعفاء من المسؤولية، ثم إرتدت ثانية إلى قضاءها القديم بعدم الاستلزام، ثم عادت أخيرا إلى الاتجاه القاضي باستلزام عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع في فعل الغير المعفى من المسؤولية.

وقد استقر قضاءها وتواترت أحكامها على ضرورة إتصاف فعل الغير المسمى عادة "خطأ الغير"، والذي يستند إليه الناقل في دفع مسؤوليته عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب بعدم إمكان توقعه واستحالة دفعه، وحتى يكون دفع المسؤولية والإعفاء الكلي منها يشترط إلى جانب هاتين الصفتين أن يكون ذلك الفعل سببا وحيدا لوقوع الضرر بالمسافر[1].

واعترض بعض الفقه على هذا القضاء في اشتراط صفتي عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع في فعل الغير، معتبرا ذلك خروجا على مقتضى نص المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي، والتي لا تستلزم في السبب سوى أن يكون غير منسوب للمدين أو لا يد له فيه، لما في ذلك من تضييق على الناقل في الاستفادة من فعل الغير كسبب أجنبي للإعفاء من المسؤولية.

في حين أن البعض الآخر في الفقه الفرنسي يؤيد هذا القضاء المستقر، ويرى أن اشتراط توافر صفتي القوة القاهرة في فعل الغير يرجع إلى طبيعة الالتزام المحدد الذي يكون على المدين بموجبه تحقيق نتيجة معينة، حيث يكون مسلك المدين خاطئا في كل حالة يمكن خلالها توقع فعل الغير وكان في استطاعته دفعه[2].

وعليه فإنه وفقا للقواعد العامة يمكن للناقل الاستناد إلى فعل الغير الذي تسبب في الحادث للإعفاء من المسؤولية التي تثقله إعمالا للالتزام بضمان السلامة، باعتبار أن هذا الفعل سبب أجنبي عنه، طالما توافرت فيه الشروط المطلوبة لقيامه وهي السببية والخارجية، وأن يكون السبب الوحيد للحادث بأن تتوافر في الواقعة صفتي عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع[3].

---

1 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 265.
Voir aussi: Enri/Léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 674, n° 583.

2 – أنظر: سليمان محمد فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 159.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 209. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص109، وكذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، مرجع سابق، ص 263.
Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 275, n° 951.

ووفقا للقواعد العامة فإن الغير يكون مسؤولا وحده إذا إتصف فعله بالخطأ، أما إذا لم يكن خطأ فإنه يكون من قبيل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي وتبقى المسؤولية كاملة على عاتق الناقل عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافر إذا كان فعل الغير يمكن توقعه، أو يستطاع دفعه، أو إقترن به خطأ الناقل أو تابعيه.

وإذا كان فعل الغير خطأ فإنه يجوز للناقل أن يرجع عليه بجزء من التعويض الذي يؤديه للمضرور، وقد تشدد القضاء الفرنسي في تقدير صفتي السبب الأجنبي (عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع) في فعل الغير بغية ضمان تعويض الضحايا من المسافرين[1].

غير أنه وخلافا لهذه القواعد العامة استبعد المشرع الجزائري في نص المادة 63 من القانون التجاري خطأ الغير كأحد تطبيقات السبب الأجنبي إذ جاء فيها 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 قاهرة أو خطأ المسافر».

ولقد حذى المشرع المصري في قانونه التجاري حذوا المشرع الجزائري في استبعاده لخطأ الغير كسبب أجنبي لإعفاء الناقل من المسؤولية، حيث تنص المادة 266 من القانون التجاري المصري على أنه:«لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوه القاهرة أو خطأ الراكب».

والملاحظ أن المشرع الجزائري والمصري ليسا الوحيدين اللذين لم ينصا على فعل الغير، بل إن قوانين التجارة لعدة بلدان عربية لم تنص عليه كذلك[2]، واكتفت بذكر القوة القاهرة وخطأ المضرور.

وبذلك تبنى مسؤولية الناقل البري على قواعد المسؤولية الموضوعية، بحيث لا يجوز نفي مسؤوليته عن إخلاله بالالتزام بضمان سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل بإثبات أنه لم يخطئ، أو أنه اتخذ هو تابعوه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر، فالسبب الأجنبي في عقد النقل البري للأشخاص لم يعد يتحدد بالنطاق المعروف طبقا للقواعد العامة.

---

1 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 166. أنظر كذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 110.

2 – نذكر منها: قانون التجارة الكويتي والسوري والأردني وقانون الموجبات والعقود اللبناني وقانون التجارة التونسي والعراقي.

وفي هذا الصدد يرى الدكتور عادل علي المقدادي أن هذا الموقف من قبل المشرعين في تلك القوانين قد يكون محل شك، فقد يفسر ذلك بأن المشرع عندما اكتفى بالنص على القوة القاهرة لا يعني أنه لم يأخذ بفعل الغير، خاصة وأن أغلب الفقهاء الذين أخذوا بفعل الغير كسبب من أسباب دفع المسؤولية، قد اشترطوا فيه توفر شروط القوة القاهرة، لهذا فليس من المستبعد أن يلحق فعل الغير بالقوة القاهرة التي تم النص عليها، فيكون سببا للناقل في دفع مسؤوليته.

إلا أنه حتى في هذه الحالة ووجود مثل هذا التفسير، فإنه يرى أن هذا التفسير ليس له محل، لأننا نكون بذلك قد أعطينا للناقل الحق في دفع مسؤوليته استنادا للقوة القاهرة التي تنجم عن خارج نشاط الناقل، وفعل الغير في الغالب له علاقة بنشاط الناقل، لهذا لا تنطبق عليه الشروط المتعلقة بالقوة القاهرة، وحتى لو افترضنا أن المشرع قد قصد الأخذ بفعل الغير ضمنا عندما نص على القوة القاهرة فإن ذلك غير ممكن التصور[1].

لذلك فإن استبعاد المشرع لفعل الغير يجعل نص المادة معيب ومحل نقد، لأن فعل الغير يعفى من المسؤولية إذا توافرت فيه شروط السبب الأجنبي من سببية وخارجية، وأن يكون هو السبب الوحيد لحدوث الضرر بأن تتوافر فيه صفتي القوة القاهرة وهما عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع.

ومن ثم فإن المشرع قد جانبه التوفيق عند استبعاد خطأ الغير كأحد صور السبب الأجنبي المعفية لمسؤولية ناقل الأشخاص، إذ يلزم هنا إعمال القواعد العامة في هذا الشأن، والتي تبيح الإعفاء من المسؤولية عند توافر شروط السبب الأجنبي في فعل الغير[2].

وعليه فإن كان المشرع قد وقع في سهو، فإنه لا بد من تداركه حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني والقانون التجاري، خاصة وأن القانون التجاري خاص والقانون المدني عام، والقاعدة الفقهية ترى أن الخاص يقيد العام، غير أن الملاحظ عمليا نجد أن القضاة دائما ما يلجئون إلى إعمال نصوص القانون المدني باعتباره الشريعة العامة[3].

وهكذا فإن خطأ الغير يمكن أن يدفع به الناقل مسؤوليته، إذ له فيه نفيا لرابطة السببية بين خطأه المفترض والضرر الذي لحق بالمضرور، وهو بهذا المعنى حائل بين المضرور والتعويض، إلا أنه رغم ذلك لا ينبغي أن يحول بين المضرور والتعويض أي حائل حتى ولو كان هذا الحائل

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 201.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 210.

3 – أنظر : زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 111.

خطأ الغير، لأنه العلاقة بين الناقل والمضرور قد لا تقتصر عليهما وحدهما مع وجود التأمين، ولذلك فإن هذه النتيجة تعتبر لازمة وضرورية لمعنى الضمان والحماية، وتتحقق مسؤولية الناقل بمجرد الضرر، لأن الضرر هنا نتيجة مباشرة لواقعة النقل وبسببه، دون احتفاء بما يكون قد ساهم في إحداثه من أسباب أخرى.

وإذا كان لنا أن نوسع مسؤولية الناقل كل هذه السعة، حتى نضمن وصول العوض إلى المضرور، فإننا يجب أيضا أن نراعي جانب المؤمن الذي يجب أن يكون له في ظل هذا النظام الحق في الرجوع على الغير طبقا للقواعد العامة في المسؤولية إذا تسبب هذا الغير بفعله في إحداث الضرر[1].

ونتيجة لما سبق فإن الاتجاه المستقر للقضاء الفرنسي والقاضي باستلزام توافر صفتي عدم إمكان توقع فعل الغير واستحالة دفعه، لكي يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته عن الإخلال بالتزامه بسلامة المسافرين هو الأولى بالاعتبار، لأنه يشكل حلقة في سلسلة تحول القضاء بقواعد المسؤولية من قواعد جزاء إلى قواعد ضمان للمضرورين في الحوادث الجسدية الناجمة عن نقل الأشخاص، فضلا عن سلامة تحليل طبيعة الالتزام المحدد الذي يبتغي تحقيق نتيجة معينة، ألا وهي منع وقوع حادث للركاب والتعويض عنها في حالة وقوعها ونشوء أضرار لهم[2].

2.3.2.3.2. المقصود بالغير الذي يعتبر فعله سبب الاعفاء من المسؤولية

لقد تعددت الآراء التي قيلت في شأن من تنطبق عليه صفة "الغير" التي تجيز اعتبارها سببا أجنبي معفيا من المسؤولية، فالبعض يتجه إلى القول أن المقصود بالغير هو كل شخص غير المضرور والمسؤول عن الضرر، وغير الأشخاص الذين يسأل عنهم هذا الأخير قانونا، وهم المشمولون برقابته والتابعين له.

وواضح أن هذا الرأي يضيق من دائرة الغير لتشديد المسؤولية على المسؤول عن الضرر، مع ملاحظة أن البعض ممن يؤيد هذا الاتجاه قد تحفظ بالنسبة لمفهوم الغير تجاه مسؤولية الشخص، عندما يكون المتسبب في الخطأ شخص يسأل عنه مدنيا كالتابع، وينتهي هذا الرأي إلى القول بأن الغير الذي يعفى خطؤه من المسؤولية هو كل شخص لا يكون الإنسان مسؤولا عنه مدنيا.

---

1 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 173.

2 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 266.

في حين أن الرأي الآخر يتوسع في مفهوم الغير، إذ يعتبر "الغير" كل شخص غير المسؤول عن الضرر (الناقل)، فخطأ الغير وفقا لهذا المفهوم الواسع، يؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية، لأنه يقيم الدليل على قطع رابطة السببية بين الشيء والضرر، إلا أن الشخص المسؤول عن الضرر قد يسأل تأسيسا على صفة أخرى، كأن يرتكب أحد تابعيه أو ممن هم تحت راقبته خطأ يبسب ضررا، ففي هذه الحالة يسأل بمقتضى صفته كمتبوع أو متولي الرقابة[1].

وذلك فإن الغير في مجال إعفاء الناقل من المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الركاب هو كل شخص أجنبي عن الناقل والذي يؤدي فعله إلى حدوث ضرر بالراكب، أي أن هذا الشخص يجب أن لا يكون من الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ التزاماته، لأن الناقل يكون مسؤولا عن أفعال تابعيه مسؤولية تعاقدية تجاه الراكب عند إصابته بضرر نتيجة لذلك، ويخرج من معنى الغير كذلك فعل المضرور نفسه[2].

فقد يكون الغير الذي يسأل عنه الناقل تابعا له كموظفيه وعماله، وهذا يشترط أن يكون فعل التابع قد وقع أثناء تأدية وظيفته أو بمناسبتها، وقد يكون الغير غير تابع للناقل ولكنه مكلف بتنفيذ العمل قبله أو مساعد له في التنفيذ[3].

وقد قررت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها صادر بتاريخ 03 أكتوبر 1967 أن مصلحة السكك الحديدية لا تستطيع الاستناد على فعل صادر من أي شخص من عمالها الذين يشتركون في تنفيذ عقد النقل ولو صدر عن غش.

ويجب لمساءلة الناقل في هذه الحالة أن يعمل الغير لحسابه – أي لحساب الناقل – لذلك لا يسأل هذا الأخير عن الأشخاص الذين يوظفون خدماتهم لرعاية مرفق النقل الخاضع لإشراف الدولة، إذ أن تدخل هؤلاء في عملية النقل لا يكون لمعاونة الناقل، وإنما باعتبارهم من عمال مرفق النقل.

---

1 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع السابق، ص 159. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 203. وكذلك: حسن على الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 178.
Voir aussi: Cristiain Larroumet, op cit, P 803, n° 729.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 198. أنظر كذلك: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 267. وكذلك: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 204.

3 – كالمقاول أو الميكانيكي الذي يعهد إليه الناقل بإصلاح وسيلة النقل أو صيانتها أثناء السفر.

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا ما عهد الناقل الذي تعاقد معه الراكب بتنفيذ جزء من النقل إلى ناقل آخر، فإن القواعد العامة تقضي بمساءلة كل من الناقلين على وجه التضامن، سواء وقع الضرر في المرحلة التي قام بتنفيذها الناقل المتعاقد أم وقع في المرحلة التي قام بتنفيذها الناقل الآخر[1].

وفي حالة إعفاء الناقل إعفاءً جزئيا فقط وليس إعفاءا كاملا نتيجة عدم اعتبار فعل الغير هو السبب الأجنبي في الضرر، فإن الناقل يسأل مسؤولية كاملة أيضا إعمالا لفكرة الالتزام التضامني، معنى ذلك أن الناقل لا يعفى من الناحية العملية إلا إذا كان فعل الغير هو السبب الوحيد، وإن كان هذا لا يمنع من إمكان رجوعه على الغير بما دفعه زائدا عن نصيبه[2].

ويجب على الناقل لكي يدفع مسؤوليته استنادا لهذا السبب أن يثبت أمام القضاء بشكل قطعي أسباب الحادث إذا ما نسب هذا الحادث إلى فعل شخص من غير بيان أسبابه، واستنادا إلى ذلك فقد قضى بمسؤولية الناقل عن الحادث الذي أدى إلى وفاة الراكبة نتيجة حريق شب في وسيلة النقل، حيث لم تلتفت المحكمة في هذا القرار إلى إدعاء الناقل بأن سبب الحادث هو وضع بنزين من قبل الغير في السيارة، لأنه لم يتمكن من إثبات إدعاءه هذا.

ولكن الحال يختلف فيما لو تم نسبة الحادث إلى فعل الغير، وكان هذا الأخير قد فر ولم يسلم نفسه للعدالة، فالناقل في هذه الحالة تنتفي مسؤوليته لأنه غير مكلف بإحضار من تسبب في الحادث، وإنما تتولى السلطات أمر القبض عليه، ومع ذلك تقضي قواعد حسن النية بأن يقوم الناقل بالقدر المستطاع بمعرفة بعض البيانات وقت الحادث عن الغير، ما لم يكن ذلك متعذر، كأن يكون الناقل مصابا في الحادث، وتعتبر هذه مسألة واقع يقدرها القاضي حسب الظروف ووقائع القضية[3].

ولقد أثير التساؤل حول ما إذا كان يجب أن يكون هذا الغير معينًا، ولقد اختلفت الآراء في هذا الشأن، ويرجع ذلك الاختلاف إلى أن نصوص القانون المدني[4] لم تتكلم عن هذا الشرط.

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 223 ومايليها.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 211.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 199.

4 – سواء القانون المدني الفرنسي أو المصري والجزائري.

وفي الفقه يرى الأستاذ سليمان مرقس أنه يجب أن يكون هذا الغير معروفا إذا كان فعل ذلك الغير خاطئا، حتى يقبل من المدعى عليه دفعه ويعفى من المسؤولية، لأنه بغير ذلك لا يمكن الحكم بأن خطأ الغير يعتبر في ذاته سببا أجنبيا، وهذا لتعذر الجزم بأن ذلك الغير أجنبي عن المدعى عليه وليس ممن يلزمه ضمانهم، فالغير الذي لم تعرف شخصيته ربما كان تابعا للمدعى عليه أو أحد أعوانه.

أما إذا كان فعل الغير غير خاطئ فيرى الأستاذ مرقس أنه ليس هناك من داعي لمعرفة وتعيين شخص الغير، ولكن بالرغم من ذلك يجب في هذه الحالة أن يقوم الدليل على انتفاء توقع فعله وانتفاء تلافيه.

وغالبية الشراح لا يشترطون أن يكون الغير معروفا بلا تفرقة، فلا يشترط الأستاذين مازو أن يكون الغير معلوما، ويكفي لديهم التأكد أن الضرر يرجع إلى فعل شخص ما، ويضيفان أنه لا شك أن هذا التأكيد يكون أسهل قبولا إذا كان من الممكن تحديد هذا الغير، ولكن يمكن أن يتواجد بدونه[1].

ونتيجة لذلك فإن الناقل يستطيع دفع مسؤوليته حتى ولو كان الغير الذي ارتكب الحادث المنشئ للمسؤولية لا يمكن تعينه أو لم يمكن معرفته، فالغير الذي ظل مجهولا غير معلوم يمكن لفعله أن يعفى الناقل، كما لا يشترط أن يكون فعل الغير المعفى من المسؤولية خاطئ أو غير خاطئ، وأيضا لا يشترط لإعفاء الناقل مقاضاة ذلك الغير[2].

وكما يكون فعل الغير هو السبب الوحيد للضرر فإنه قد يشترك معه في إحداث الضرر أسباب أخرى، ذلك أنه قد يساهم في وقوع الضرر ثلاثة أخطاء حيث يثبت أن ثمة خطأ من المضرور وخطأ المسؤول قد ساهما في إحداث الضرر.

والمضرور ونظرا لاشتراكه في إحداث الضرر فإنه قد يتحمل ثلث الضرر وأما المدعى عليه (الناقل) والغير فإنهما يتحملان ثلثي الضرر بالتضامن فيما بينهما، حيث يمكن للمضرور أن

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 205 ومايليها. أنظر كذلك: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 160–161. وكذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، علاقة السببية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 180.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 210. أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 214. وكذلك : محمد التلتي، مرجع سابق، ص 267.

Voir aussi: Enri/ Léon /Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 679, n° 590.

يرجع على أي منهما بثلثي الضرر، ويحق لمن سيدفع الثلثين أن يرجع بالثلث على الآخر، ولكن قد لا يطبق القاضي هذا الحل حيث يجعل التوزيع لا على عدد الرؤوس بل على أساس جسامة خطأ كل واحد منهم[1].

والملاحظ أن الفقه والقضاء عندما قررا إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب فعل الغير اشترطا أن يكون ذلك غير متوقع وليس في إمكانه دفعه، وأن يكون السبب الوحيد للحادث، أما في الحالة التي يكون فيها الحادث ناجما عن اشتراك الناقل مع الغير في حدوثه، ولم تتوافر فيه شروط القوة القاهرة، بأن كان من الممكن السيطرة عليه مثلا، فهذا محل خلاف.

فذهب رأي يشاركه القضاء المصري بأن الناقل تكون مسؤوليته مخففة اتجاه الراكب، عندما يحدث لهذا الأخير ضرر بسبب فعل الغير الذي يساهم معه الناقل في ذلك، كما لو حدث انفجار نتيجة مواد يحملها أحد الركاب وأدى ذلك إلى إصابة أحد المسافرين، أو في الحالة التي يتم فيها إصابة أحد المسافرين بسبب اعتداء وقع عليه من قبل الغير.

إلا أن هناك من لم يوافق على هذا الرأي، ويرى بضرورة مساءلة الناقل عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب نتيجة فعل الغير، عندما يكون الناقل قد ساهم في ذلك، كالتصادم بخطأ الطرفين، أو الإهمال في الحراسة التي تؤدي إلى سهولة الاعتداء على المسافرين، لأنها من الأمور المتوقعة والتي من الممكن تفاديها، لهذا لا يعفى الناقل من المسؤولية.

وبناء على ذلك يعتبر الناقل مسؤولا عن الحادث، إذا ما زاغ بصره عن النور الشديد لسيارة تسيير في الاتجاه المعاكس، لأنه كان يجب عليه تنبيه الغير والوقوف، وقضى أيضا بأن تدافع الركاب الذي تسبب في تعثر أحدهم ووقوعه وجرحه يعتبر من الأفعال المتوقعة وليس من شأنه أن يدفع المسؤولية عن الناقل باعتباره سببا خارجيا[2].

ونتيجة لما تقدم فإنه يقصد بالغير من يكون أجنبيا عن كل من المضرور والمسؤول، فلا يعتبر من الغير من كان تابعا للمسؤول أو خاضعا لرقابته، والمقصود بخطأ الغير هو الخطأ الشخصي الثابت في حقه وتوافرت بينه وبين الضرر الناتج عنه رابطة السببية[3].

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 214. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، علاقة السببية، الجز 03، المرجع السابق، ص 200.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 22 وما يليها. أنظر كذلك: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 439–440. وكذلك : دمانة محمد، مرجع سابق، ص 206.

3 – أنظر: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 149.

3.3.2.3.2. التطبيقات القضائية لفعل الغير في عقد النقل البري

يستطيع المدين بالالتزام بضمان السلامة أن يتخلص من مسؤوليته عن الحادث المسبب للضرر إذا أثبت أن السبب في الضرر الذي وقع للضحية يرجع إلى فعل الغير أو خطئه، ويشترط في ذلك أن يكون فعل الغير غير ممكن التوقع ويستحيل دفعه وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في العديد من أحكامها[1].

وتطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في قرار لها صادر بتاريخ 2 مارس 1937 بأن خطأ الغير لا يترتب عليه دفع المسؤولية إلا إذا توافرت له مقومات القوة القاهرة، وهذا يعني أن يكون فعل الغير غير ممكن توقعه ويستحيل دفعه[2]، وهو كذلك ما قضت به محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر في 19 جانفي 1934[3].

كما قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 8 جانفي 1964 بأن خطأ الغير لا يترتب عليه فكاك المدين – الناقل في هذه القضية – من المسؤولية إلا إذا توافرت له مقومات القوة القاهرة، وهذا يعني أن يكون فعل الغير غير متوقع ولا يمكن دفعه، وإذا كان الثابت من أوراق الدعوى أن السيارة التي كان يركبها المدعى قد توقفت فجأة بسبب وقوف سيارة أخرى أمامها في الاتجاه المضاد وغير المسموح بالوقوف أو السير فيه، فقد كان يجب على سائق السيارة توقع ذلك، ومن ثم كان عليه السير بحذر خاصة عند مروره بمثل هذه المنحنيات لتفادى بذلك حدوث الضرر، أما وأنه – الناقل – لم يفعل ذلك، فإنه لا يستطيع التخلص من النتائج المترتبة على إلتزامه بضمان سلامة المسافر وتظل مسؤوليته قائمة، ويجوز له مع ذلك أن يرجع على الغير الذي ترتب على فعله انعقاد مسؤوليته تجاه المسافر[4].

ومن تطبيقات الإعفاء الكلي للمسؤولية بسبب فعل الغير، ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 4 جوان 1969 في حالة وقوع الحادث بسبب صدمة شديدة من سيارة مخالفة لقواعد المرور، في حين كانت سيارة الناقل في وضع قانوني تماما[5].

---

1 - Voir: Barthélémy Mercadal, op cit, P 391, n° 671.

2 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، مرجع سابق، ص 23.

3 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 66.

4 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 224.

5 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 438.

وفي حكم بتاريخ 19 ديسمبر 1953 أعلنت محكمة النقض الفرنسية مايلي:«إن خطأ الغير الذي يتمسك به الناقل لإعفاءه من المسؤولية القائمة ضده عن الضرر الذي لحق المسافر أثناء سفره، لا يمكن أن يعفيه كلية إلا إذا كان هو السبب الوحيد للضرر، زيادة على عدم القدرة على توقعه ودفعه»[1].

كما اعتبرت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 21 نوفمبر 1949 بأن جذب أحد الركاب في الترام لفرملة اليد التي كان يقف على مقربة منها، مما أدى إلى خروج العربة عن الخط وإصابة بعض الركاب، لا ينطبق عليه فعل الغير الذي يدفع مسؤولية الناقل، لأنه كان يستطيع ببعض الاحتياطات الخاصة تجنب الحادث، ولذلك لا يتوافر في فعل الغير العنصران اللازمان لدفع المسؤولية عن الناقل، وهما عدم التوقع واستحالة الدفع، وبذلك تثقل المسؤولية كاهل الناقل.

وقضت محكمة استئناف نانسي Nancy بفرنسا في حكمها المؤرخ في 1 مارس 1950 بمسؤولية الناقل عن إصابة الراكب نتيجة انغلاق باب الحافلة فجأة على يده في أثناء صعوده بفعل شخص مجهول، لأن هذه الحادثة متوقفة في ذاتها، وكان بوسع الناقل تجنب هذه النتيجة لو استخدم بعض الوسائل والاحتياطات[2].

وكذلك قضت محكمة السين التجارية في 22 جوان 1950 بمسؤولية الناقل عما أصاب مسافرة من ضرر أثناء نزولها من الترام، وكان سبب الحادث هو تحرك الترام بعد أن أعطى أحد الركاب لقائد الترام إشارة القيام، ولقد أسست المحكمة قضاءها على أن فعل الغير كان من الممكن للناقل توقعه ودفعه، وذلك بأن يتولى تابعوه الوقوف أو الجلوس في المكان المخصص لهم حتى يمكنهم بالتالي منع أي راكب (الغير) من التدخل فيما لا يعينه وتعريض المسافرين للخطر، وعليهم ألا يعطوا لقائد المركبة إشارة القيام قبل التأكد من مغادرة جميع الركاب للمركبة تماما[3].

وبذلك يكون لذات فعل الغير آثار مختلفة في كل دعوى عنه في الأخرى، بحسب ما إذا كان يستجمع خصائص القوة القاهرة، بعدم إمكان توقعه، وعدم القدرة على تجنب أثره، ليبرأ الناقل

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 64.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 167. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، مرجع سابق، ص 265– 266.

3 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 225.

من المسؤولية عن الإصابة، أو لا تتوافر فيه خصائصها، بأن كان يمكن توقعه أو يستطاع تجنيب أثره، فتبقى المسؤولية عنها كاملة على عاتقه[1].

وقد قبل القضاء الفرنسي إعفاء الناقل استنادا إلى فعل الغير في عدة وقائع نذكر منها:

* التعدي والتخريب الواقع على أحد قطارات السكك الحديدية والذي أدى إلى خروجه عن القضبان الحديدية وإصابة بعض ركابه[2]، فقد جاء في حكم لمحكمة وهران في 16 ماي 1958 أن إنفجار قنبلة في قطار وضعها الثوار في أثناء حرب التحرير الجزائرية واقعة تتصف بعدم إمكان التوقع[3].

* قذف الغير لزجاجة على العربة من الخارج الأمر الذي ترتب عليه تهشم زجاج نافذتها وإصابة بعض الركاب.

* قيام شخص أجنبي عن الناقل بفتح باب العربة أثناء سيرها وقبل أن تتوقف تماما.

* التصادم بين الترام وعربة أخرى نتيجة السرعة الزائدة لهذه الأخيرة وقطعها الطريق فجأة أمام الترام[4].

* سقوط حقيبة لأحد الركاب كان يضعها على الشبكة حاملة الحقائب بصورة غير جيدة، أو في حالة الراكب الذي أصيب نتيجة تعثره بحقيبة وضعت في الممر من قبل أحد الركاب[5].

وعلى العكس من ذلك يتشدد القضاء الفرنسي في الإعفاء إذا لم يكن فعل الغير مما لا يمكن توقعه أو مما لا يمكن دفعه، وهو في ذلك يحرص على مصلحة المضرور وحقه في التعويض.

وتطبيقا لذلك قضى بعدم إعفاء مصلحة السكك الحديدية في وقت إضراب ساد عمال الهيئة، ففي مثل هذه الظروف يعد فعل الغير متوقعا مما يمكن دفعه، وهو ما قضت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 19 فيفري 1951، وكذلك الحال لو أن الحادث قد وقع بعد أن تلقت الهيئة تهديدا بارتكاب أعمال تخريبية ضدها.

---

1 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، المرجع السابق، ص 266.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 216.

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 110. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، المرجع السابق، ص 267، هامش 197.

4 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 211.

5 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 320.

وأيضا لا يعد سببا للإعفاء حادث السيارة الذي نتج عن خطأ قائد سيارة أخرى حاول أن يتجاوز الأولى في وقت ساءت فيه الرؤية بسبب الضباب (حكم محكمة النقض الفرنسية المؤرخ في 2 أكتوبر 1980)[1].

كما قد تلحق المسافرين إصابات نتيجة للتزاحم على عربات السكك الحديدية وباقي مركبات النقل المشترك كالمترو والترام والحافلات...الخ، وقد رفض القضاء الفرنسي إعفاء الناقل من المسؤولية الناجمة عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الركاب استنادا إلى فعل الغير، سواء أخذ شكل تسابق الركاب على الخروج أو أثناء الدخول، أو حتى أثناء وجوده داخل وسيلة النقل وإصابته بسبب عنف الركاب أثناء دخول البعض وخروج آخرين.

كما خطأ يستغرق الناقل فعل الغير الناتج عن الازدحام الشديد عندما يقبل الناقل ركاب أكثر من الحد الأقصى التي تقضي به اللوائح وتبقى مسؤوليته قائمة، وقد اعتبر القضاء الفرنسي في العديد من أحكامه أن الازدحام الشديد وما ينتج عنه من تسابق واندفاع الركاب للدخول أو الخروج أمرا لابد أن يكون متوقعا من الناقل، وكان لازما عليه أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لحماية الركاب منه، لأن فعل الغير في هذه الحالات يفقد صفتي السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية[2].

وعلاوة على ذلك فإن الناقل ملزم باتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لتأمين سلامة الركاب، مثل قيام عماله بإزالة المخلفات التي يلقيها الركاب، وإزالة العوائق الموجودة على أرصفة النقل، والتي قد يتعثر الراكب بها، ومن ثم لا يستطيع الناقل أن يتذرع بأن سبب الحادث هو المخلفات إلا إذا كانت حديثة الإلقاء.

فقد قضت محكمة استئناف باريس بتاريخ 7 ماي 1943 بمسؤولية الناقل (إدارة المترو) عن إصابة راكب انزلقت قدمه على زهرة ألقاها أحد الركاب لتعذر إثبات الناقل أن الزهرة قد ألقيت قبيل الحادث، بينما قبلت الدفع بانعدام المسؤولية عندما تم إثبات أن السيجارة ألقيت بعد إجراءات نظافة الرصيف فضلا عن عدم وجود زحام من الركاب، مما كان يسهل على الراكب تجنب الانزلاق عليها (حكم محكمة النقض الفرنسية في 18 فيفري 1941)[3].

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 439.

2 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، المرجع السابق، ص 271.

3 – أنظر: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 269. أنظر كذلك: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 321.

ويتضح من الأحكام السابقة وغيرها أن خطأ الغير الذي نجمت عنه الإصابة يشكل سببا من الأسباب التي تؤدي إلى إخلاء مسؤولية الناقل، ولكن مع توفر شرط أساسي وهام، مقتضاه أن تتوفر في فعل الغير الأوصاف التي تكتسبها القوة القاهرة، بمعنى أن يكون خطأ الغير أمرا لم يكن في الإمكان توقعه، ولم يكن في المستطاع تفاديه ودفعه، وتشدد المحاكم في مواجهة الناقل حتى ولو كان الغير المتسبب في الضرر شخصا مجهولا، أو لم يطلب الناقل إدخاله في الدعوى المرفوعة عليه[1].

وقد طبق القضاء الفرنسي هذه المبادئ في العديد من القضايا التي عرضت عليه، وقرر فيها أن الناقل يتعين عليه إذا كانت الإصابة ناتجة عن فعل الغير، أن يقيم الدليل على أن الحادث المفضي إلى إصابة الراكب لم يكن أمرا متوقعا، بالإضافة إلى أنه كان يستحيل دفعه.

ومن هذا القبيل ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 12 جانفي 1948 الذي كانت القضية التي صدر بشأنها تتعلق بانفجار في قطار قادم من إسبانيا في اتجاه فرنسا، ترتب عليه إصابة عدد من الركاب، حيث أعلنت المحكمة المذكورة، أن الشركة النقل بالسكك الحديدية تتحمل المسؤولية التامة في ذلك على أساس أنه كان يتعين عليها أن تحرص على اتخاذ التدابير اللازمة التي يقتضيها الحذر واليقظة البالغة، وخاصة أن الانفجار قد وقع لدوافع سياسية، إذ أن القطار كان ينقل أشخاص هربوا من ويلات الحرب الأهلية التي إندلعت في إسبانيا.

ومن قضاءها أيضا إعلانها أن الشركة النقل بالسكك الحديدية تعتبر مسؤولة عن الإنفجار الذي وقع في قاطرة أثناء الأحداث التي سبقت تحرير فرنسا من الغزو الألماني، حيث قررت المحكمة مسؤولية الشركة الناقلة، لأنها لم تحرص على التحقق من محتويات الطرود التي يحملها المسافرون، واعتبارا لأن الحادث الذي من هذا القبيل يعتبر متوقعا وفي الإمكان تفاديه.

وكذلك ما قررته محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 24 جوان 1957 حيث أكدت على مسؤولية شركة مترو الأنفاق من جراء حادث أصيب خلاله أحد المسافرين، على الرغم من أن المترو قد تم توقيفه من قبل مجموعة إرهابية عمدوا إلى قذفه بالحجارة، وأعلنت المحكمة أن العمل الإرهابي المتوقع لا يشكل قوة قاهرة، بالإضافة إلى أن الشركة الناقلة، اعتبارا لتعدد الاعتداءات

1 - Voir: Rneé Rodière et Barthélémy Mercadal, op cit, N° 360, P 420.

التي تعرض لها مستخدموها، كان يتعين عليها أن تتأكد في حالة التوقيف التي خضع له المترو، مما إذا كان أحد المسافرين لم يصب بأذى[1].

كما قضت محكمة استئناف Nimes في 6 ديسمبر 1948 بمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن الإصابات التي لحقت ببعض الركاب نتيجة انفجار لم يعرف سببه، ورأت المحكمة أنه بالرغم من عدم إمكان توقع الحادث كان من الواجب على الشركة الناقلة زيادة الملاحظة[2].

و قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 30 جوان 1953 بمسؤولية الناقل عن خروج قطار عن الخط الحديدي، بفعل أعمال التخريب التي قام بها عمال السكك الحديدية المضربون عن العمل، باعتبار أن مثل هذا الإضراب يجعل الحادث متوقعا من قبل الناقل، وإذا كانت الاحتياطات العادية لا تكفي لدفع أعمال التخريب، فقد كان من الواجب على الشركة الاستعانة بالسلطة العامة إذا كانت وسائلها غير كافية.

كما رفضت محكمة النقض الفرنسية في حكمها المؤرخ في 26 جانفي 1971 اعتبار أعمال التخريب في عربة القطار من قبيل فعل الغير المبرئ من المسؤولية الناجمة عن الإخلال بإلتزام شركة النقل بالسكك الحديدية بسلامة الركاب، حيث ثبت أن تهديدا بالحادث كان قد وصل إلى رئيس محطة قريبة من مكان الحادث، فانتفت الصفة الأولى التي كان يجب أن يتصف بها فعل الغير وهي عدم إمكان التوقع[3].

والملاحظ أن القضاء الفرنسي قد فرق بالنسبة للحوادث الناجمة عن انفجار قنبلة أو مواد متفجرة في وسائل النقل البري بين حالتين:

الحالة الأولى: وهي الحالة التي ينجم فيها الانفجار عن وجود المادة المتفجرة داخل وسيلة النقل، وفي هذه الحالة لا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عن الحادث إذ كان باستطاعته دفع ما حادث من ضرر برقابة جادة وصارمة يباشرها الناقل وتابعيه، وتفتيش مستمر لوسائل النقل.

الحالة الثانية: وهي التي تلقي فيها المادة المتفجرة من خارج وسيلة النقل، ففي هذه الحالة يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته عن الحادث إذا أثبت أن ذلك لم يكن متوقعا، أو أنه لم يكن في مقدوره دفعه.

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 67-68.

2 – أنظر: محمد وحيد محمد علي، مرجع سابق، ص 25.

3 – أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق، ص 270.

وهذه التفرقة منتقدة، لأنه إذا كان سبب الحادثة راجعا إلى سبب أجنبي فإنه يستوي أن يكون الاعتداء من داخل أو من خارج وسيلة النقل[1].

أما في مصر فقد لاحظ بعض الفقه أن القضاء المصري كان أكثر تشددا من نظيره في فرنسا، فقد قضت محكمة النقض المصرية بتاريخ 27 جانفي 1966 بمسؤولية الناقل (مصلحة السكك الحديدية) عن إصابة مسافر بحجر قذف عليه من خارج القطار عبر النافذة أثناء وجود المسافر بجوارها، لأنه أمر متوقع ويعد مخالفة في لائحة السكك الحديدية.

كما تتفق أحكام القضاء المصري مع نظيره الفرنسي في شروط فعل الغير التي تعفى الناقل من المسؤولية كلية، وهي عدم التوقع واستحالة الدفع، فضلا أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد للضرر[2]، فقضت محكمة النقض المصري في حكمين لها أنه:«...ويشترط في خطأ الغير الذي يعفى الناقل من المسؤولية إعفاء كاملا ألا يكون في مقدور الناقل توقعه وتفاديه وأن يكون وحده هو الذي سبب الضرر للراكب...»[3].

و قضت محكمة النقض المصرية في حكمها المؤرخ في 26 أفريل 1962 بمسؤولية الناقل إذا لم تتخذ الاحتياطات اللازمة لمنع حدوث الخطأ المتوقع من الغير، كما أنه لم يعين حراسة لمنشآت النقل وآلات النقل، الأمر الذي سهل للغير حمل مواد ملتهبة أو متفجرة أدت إلى إصابة المسافرين بحروق وإصابات جسيمة[4].

كما جاء في هذا الحكم أنه لا ترتفع مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب إلا إذا أثبت هو – أي الناقل – أن الضرر (الحاصل للراكب) قد نشأ عن قوة قاهرة أو عن أي خطأ من المضرور أو عن خطأ من الغير، على أنه يشترط في خطأ الغير الذي يعفى الناقل من المسؤولية إعفاءا كاملا

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 227. أنظر كذلك: محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 25. وكذلك : محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 323.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 170. أنظر كذلك: سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي،الاسكندرية، 1993، ص 30. وكذلك: شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، المرجع السابق، ص 103.

3 – نقض مدني مصري مؤرخ في 1979/03/07، أشار إليه: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 1448، و نقض مدني مصري مؤرخ في 28 ماي 1980، أشار إليه: شريف أحمد الطابخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، مرجع سابق، ص 101.

4 – أنظر: أحمد محمد محرز، مرجع سابق، ص 239. أنظر كذلك: عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية، مرجع سابق، ص 455.

ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وأن يكون هذا الخطأ وحده هو سبب الضرر، فإذا كانت الوقائع التي أوردها الحكم لا يبين منها أن مصلحة السكك الحديدية لم يكن في مقدورها توقع خطأ الغير (محاولة تهريب مواد متفجرة في القطارات وإلقاءها) الذي سبب إصابة الراكب، أو منع هذا الخطأ، بل كان من الممكن توقعه وتفاديه باتخاذها الاحتياطات الكفيلة، بل يمنع المواد المتفجرة ومنع إلقاءها، فإن هذا الخطأ من الغير لا يعفى الناقل (مصلحة السكك الحديدية) من المسؤولية إعفاءا كليا[1].

كما قضت محكمة النقض المصرية أنه:« لما كان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه برفض دعوى الطاعن على قوله أنه لم يثبت بالأوراق أن أحدا من العاملين على القطار التابعين لهيئة السكك الحديدية قد وقع منه أي خطأ البته هذا من جانب، ومن جانب آخر فالثابت لهذه المحكمة من الإطلاع على صورة محضر العوارض المحرر عن الحادث أن الخطأ الذي أدى إلى وقوع الضرر ينحصر في خطأ المصاب وغيره من الركاب المتمثل في وقوفهم عند عربة القطار حال سيره داخلا لمحطة الوصول، وتزاحمهم وتدافعهم مما أدى إلى سقوطه من القطار حال سيره وحدوث إصابة.

ومؤدي هذا الحكم أقام قضاءه على أن الضرر قد نشأ عن خطأ الغير، ولما كانت الهيئة المطعون ضدها لم تتخذ الاحتياطات اللازمة والكفيلة بغلق أبواب القطارات أثناء سيرها، وأن لا تفتح إلا بعد الوقوف في محطات الوصول رغم تفشي ظاهرة تدافع الركاب الصاعدين والنازلين من القطارات قبل وقوفها بالمحطة، وهو خطأ كان في مقدور الهيئة توقعه وتفاديه مما لا يدرأ عنها المسؤولية. وإذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون»[2].

وبالنسبة للجزائر فقد قضت المحكمة العليا في قرار لها صادر بتاريخ 04 أكتوبر 2000 بمسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية واستبعد فعل الغير على أثر إصابة لحقت بمسافر من جراء قذف حجارة اخترقت نافذة القطار إذ جاء فيه:« أن الحاث وقع حيث كانت الضحية في مقعد القطار وأصيبت برمي حجارة من الخارج، وبالرجوع إلى الحكم المعاد الذي أيده المجلس يظهر أنه صرح بأن مسؤولية المدعى عليها قائمة لأن ذلك الضرر اللاحق بالضحية يعد ضررا

---

1 – أنظر: سعيد أحمد شعلة، المرجع السابق، ص 30. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 01، مرجع سابق، ص 303– 304.

2 – نقض مصري مؤرخ في 1995/11/28، أشار إليه: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 150.

متوقعا ما دام أن نافذة القطار التي كانت الضحية جالسة بجانبها محطمة، وما دامت كذلك فالرمي بالحجارة متوقع ومن ثم تكون مسؤولية الطاعنة قائمة»[1].

كذلك جاء في قرار للمحكمة العليا بتاريخ 10 أكتوبر 2000 أنه: « حيث أنه ثبت من الحكم الصادر في الدعوى العمومية أن وفاة الضحية كانت نتيجة فعل المتهم الذي تمت إدانته على أساس جناية القتل العمدي والسرقة، ومن ثم استنتجت المسؤولية المدنية وإلزامه بتعويض الأطراف المدنية تحت مسؤولية أبيه لأنه قاصر، وذلك طبقا للمادتين 124 و135 من القانون المدني، لكن حيث أن قضاة الموضوع ذهبوا في البحث عن المسؤولية المدنية للمؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، واستخلصوا من الوقائع أنها قائمة دون توضيح الأساس القانوني الذي اعتمدوه للوصول إلى هذه النتيجة.

حيث أنه من المعروف فقها وقضاء أن الدعوى المدنية في المواد الجزائية هي دعوى تبعية للدعوى العمومية، وينعكس على ذلك أن الحكم الصادر في الدعوى العمومية يشكل الأساس الذي يبني عليه الحكم المدني بحكم حجية الشيء المقضي فيه، وعليه فيكون القاضي المدني مقيد بما قضى به في الدعوى العمومية، وحيث أن الدعوى العمومية في قضية الحال تتعلق بجريمة القتل العمدي والسرقة المنسوبة للمتهم، ولم توجه أية تهمة لأعوان السكك الحديدية، كما أنه لم توجد أية علاقة قانونية بين المتهم ونفس المؤسسة، وعليه فإن القرار القاضي على المتهم في الدعوى المدنية بدفعه تعويض للأطراف المدنية تحت ضمان المسؤول المدني، وتغطية المؤسسة جاء متناقضا مع الحكم الجنائي وغير مؤسس قانونا»[2].

وقد جاء في قرار آخر للمحكمة العليا بتاريخ 02 ديسمبر 1992 في قضية إصابة مسافر بفقدان عينه نتيجة رمي الحجارة على القطار الذي كان يسافر على متن القطار المتوجه من الجزائر إلى وهران أنه:« وحيث أن عقد نقل المسافرين يتضمن إلى جانب الالتزامات الرئيسية الرامية إلى تنفيذ مسافة محدودة ودفع الثمن، التزام محدد بوصول المسافر سالما إلى المحل الذي يقصده.

---

1 – قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية، القسم 01، طعن رقم 232158، بتاريخ 2000/10/04، غير منشور، أشار إليه زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 112.

2 – قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية، طعن رقم 244408، بتاريخ 2000/10/10، غير منشور، أشار إليه: زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 112.

وبالتالي أن المسافر ضحية حادث خلال سفره لا يجب عليه أن يثبت خطأ أو إغفال الناقل، وكان على الناقل (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية) لو قامت بطعن ضد الحكم المؤرخ في 15 مارس 1987 أن تثبت السبب الأجنبي الذي ينسب إليها، وأن فعل الغير لا يكتسي هذا الطابع إلا إذا كان مستحيل توقعه في نتائجه، أي أن يكون فعل الغير، غير متوقع ولا يقهر.

ولما تبين – من الملف الحالي– أن الحادث الذي أصيب به الطاعن أثناء سفره، قد ثبتت مسؤوليته على شركة النقل بحكم قضائي وقبلت به، فإن قضاة المجلس برفضهم دعوى التعويض استنادا على فعل الغير، وأن الطاعن لم يثبت خطأ أو إغفال الناقل، فإنهم بذلك قد خالفوا القانون، لأنه كان يتوجب على الناقل – لإعفاءه من المسؤولية– إثبات وجود السبب الأجنبي المستحيل توقعه أو منع نتائجه، كما يشترطه القانون»[1].

1 – حكم المحكمة العليا بتاريخ 1992/12/02، المجلة القضائية، سنة 1995، عدد 2، ص 74.

الفصل الرابع

جزاء الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

4.2. جزاء الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إذا أخل المدين بالتزامه بضمان السلامة فإن ذلك سوف يترتب عليه ضرر يلحق بالدائن بالالتزام بضمان السلامة، وعلى المدين تعويض المضرور عن ذلك الضرر أو يتخلص من مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر.

ولذلك فإن الناقل إذا أخل بالتزامه بضمان سلامة الراكب أو المسافر، وترتب على ذلك ضرر، فإنه يكون من حق المضرور أن يرفع دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن الإخلال بهذا الالتزام من أجل الحصول على التعويض.

والأصل في التعويض أن يكون عينيا، وقد يكون بمقابل نقدي أو إيراد مرتب، على أن تحديد طريقة التعويض من سلطات قاضي الموضوع، ونظر لأن دعوى التعويض عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر يستند إلى إخلال الأول بالتزام عقدي، وتختلف أحكامه عن دعوى المسؤولية الناشئة عن الفعل الضار في بعض المسائل مما يترتب عليه إختلاف في مدى الضرر الذي يجب التعويض عنه.

وقد يحدث أن يتفق المتعاقدين الناقل أو المسافر على تعديل أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة، فإلى أي مدى يجوز ذلك ؟

لذلك سنبدأ سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين كالتالي:

المبحث الأول: تعويض الضرر الناتج عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المبحث الثاني: الإتفاقات المعدلة لتعويض الضرر الناتج عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.4.2. تعويض الضرر الناتج عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن التعويض هو الأثر المترتب عن ثبوت المسؤولية نتيجة إقامة الدعوى على الناقل وإلحاقه ضرر بالراكب نتيجة إخلاله بالتزامه بضمان السلامة، فالراكب إنسان له جسد وروح ويملك عدة ميزات في حياته التي يخولها له جسده، وهذه الميزات هي التي تعتبر محلا لما يسمى بالحق في الحياة والحق في التكامل الجسدي.

وبناءً عليه فإن الضرر المتمثل في المساس بهذا الحق هو ضرر واحد لا يختلف من إنسان لآخر، ولكن ما يتتبع هذا الضرر الجسدي من نتائج مالية يختلف من شخص لآخر، تبعا لظروف كل فرد وحالته الشخصية وبصفة خاصة طبيعة عمله.

والحقيقة أن الضرر ليس بركن فقط في المسؤولية المدنية، بل هو مقياس مقدار التعويض الذي يستحقه الضحية، كما أن التطورات التي طرأت على المسؤولية المدنية زادت من أهمية الضرر، حيث أصبحت هذه المسؤولية تقوم على الضرر والضرر فقط.

وعليه سنقسم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين :

المطلب الأول: الضرر القابل للتعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المطلب الثاني: تقدير التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.1.4.2. الضرر القابل للتعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

إن الضرر هو أساسا لمسؤولية الناقل التعاقدية، باعتباره ركنها الثاني، فهذه المسؤولية تنشأ بمجرد حصول ضرر للراكب يستوجب التعويض، بغض النظر عن وجود خطأ من جانب الناقل أم لا.

وإذا كان من المسلم به أن لكل من لحقه ضرر حق المطالبة بالتعويض، فماذا يقصد بالضرر الذي تهدف هذه المسؤولية إلى تعويضه ؟

لذلك سنتناول في هذا المطلب ثلاثة فروع هي:

الفرع الأول: تعريف الضرر القابل للتعويض وأهميته.

الفرع الثاني: شروط الضرر القابل للتعويض.

الفرع الثالث: أنواع الضرر القابل للتعويض.

1.1.1.4.2. تعريف الضرر القابل للتعويض و أهميته

إن دراسة الضرر القابل للتعويض عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة يقتضي منا التعريف بالضرر القابل للتعويض في النقطة الأولى، ثم نبين أهميته في النقطة الثانية.

1.1.1.1.4.2. تعريف الضرر القابل للتعويض

لا يعثر على تعريف جامع للضرر في نصوص التقنين المدني، بالرغم من أن فكرة الضرر وردت في عدة نصوص منه (من المادة 124 إلى 140 مكرر1 من القانون المدني الجزائري)، وكذلك المادة 176 وما يليها من القانون المدني الجزائري المخصصة لتنفيذ الالتزام بمقابل نجد فيها فكرة الضرر، والملاحظ أن هذه المواد التي تعطي توضيحات هامة على الضرر القابل للتعويض، لا تقدم تعريفا للضرر، وإنما نستنتج من دراستنا ضرورة وجود ضرر ولا مسؤولية بدونه[1].

ويعرف الفقه الضرر بأنه:«الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له سواء تعلق ذلك الحق أو تلك المصلحة بسلامة جسمه أو بماله أو حريته أو شرفه أو غير ذلك»[2].

ويعرف كذلك بأنه:«الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة»، أو هو:«الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه»، أو هو:«إخلال بمصلحة مشروعة»، أو:«ما يصيب المرء في حق من حقوقه»[3].

وعرف الضرر بأنه:«انتقاص حق للإنسان من حقوقه الطبيعية أو المالية بغير مبرر من جواز شرعي»[4].

وعلى العموم فإن الضرر يتمثل في الخسارة المادية أو المعنوية التي تلحق بحق الضحية نتيجة التعدي الذي وقع عليه، والحق هو:«استئثار شخص بقيمة معينة طبقا للقانون»، ويتمتع هذا الاستئثار بحماية القانون التي هي أمر لازم لقيام الحق، فهي مكملة لكل مقوماته، ويتحقق الضرر عند مساس الغير بحق من حقوق الضحية.

1- أنظر: مقدم السعيد، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر 1992، ص 35.

2 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 248

3 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 283. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، مرجع سابق، ص 143.

4 – أنظر: علي أحمد علي شكورفو، ضمان تعويض المضرورين عن حوادث المرور في القانون المقارن، دراسة درجة دكتوراه، كلية الحقوق، عين شمس، جامعة عين شمس، 2007، ص 37.

فللإنسان الحق في الحياة وسلامة جسده، بحيث يعد القتل والجرح والضرب تعديا ومساسا بهذا الحق، وتتمثل الخسارة أو الضرر في هذه الحالة في الآلام الناتجة عن الإصابة، والمساس بجمال الإنسان، ومعاناة ذويه ومصاريف العلاج، وفقدان الأجر أو الداخل إن كانت الإصابة قد أدت إلى عجز عن الكسب نهائيا أو مؤقت...الخ[1].

ولقد جرت العادة على إطلاق مصطلح الضرر الجسدي على الاعتداء على الجسم، بينما يعبر عن الاعتداء على المال بالضرر المادي. والواقع أن مصطلح الضرر الجسدي يعبر – على ما جرى عليه الفقه والقضاء– عن النتائج المادية (المالية) والأدبية (غير المالية) التي تترتب على الجسم، وهي المساس بالمزايا التي يخولها الحق في السلامة الجسدية أو الحق في الحياة، ويترتب على هذا الأساس بدوره نتائج أو أثار أخرى سواء كانت أثار مالية أو غير مالية.

فالاعتداء على الحق في التكامل الجسدي وهو في ذاته يعتبر ضررا يترتب عليه خسارة مالية تتمثل أساسا فيما يتكلفه المضرور بسبب الإصابة (كنفقات العلاج مثلا)، وكذلك فقد المزايا المالية التي كان المضرور يحصل عليها قبل الإصابة، أما على الجانب غير المالي فإن هذه الإصابة يترتب عليها أضرارا أخرى تتمثل فيما يعانيه المضرور من الآلام، وفيما حرم منه من متع الحياة[2].

والضرر ركن متفق عليه حتى عند أنصار النظرية الموضوعية الذين يجعلون منه أساسا لنظريتهم، فلا يكفي لوجوب هذه المسؤولية أن يقع من المسؤول فعل خاطئ، وإنما يجب أن يترتب على هذا الفعل ضرر يصيب الغير، ولذلك يقولون لا مسؤولية ولا تعويض إذا انتفى الضرر، وهذا ما تقدره قاعدة لا دعوى بغير مصلحة[3].

والحقيقة أن تعريف الضرر الناجم عن حوادث النقل لا يخرج عن تعريف الضرر عموما، وحيث أن الضرر بصفة عامة يكون بأي سبب من أسباب الفعل غير المشروع أو بأي إخلال بالتزام عقدي، فإن الضرر في حوادث النقل يخضع في تعريفه وتحديده لنفس القواعد العامة التي تحدد الضرر في المسؤولية المدنية إلا ما كان يميز الضرر في حوادث السير وهو أمران، الأول أن سبب الفعل الضار غالبا ما يكون ناتج عن تدخل مركبة، وثانيا الحماية الخاصة التي وضعها

---

1 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 245.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 173.

3 – أنظر: مقدم السعيد، المرجع السابق، ص 36.

المشرع للمضرورين فيها من خلال قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية الناشئة عن المركبات الآلية في حوادث المرور[1].

ونتيجة لما سبق فإن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب الراكب، ويقتصر التزام الناقل بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص على الأضرار الجسدية التي تصيب شخص الراكب، دون غيرها من الأضرار الأخرى[2].

و لقد عبر المشرع الجزائري عن الضرر اللاحق بالراكب نتيجة الإخلال بالالتزام بضمان السلامة بعبارة " الأضرار البدنية "، حيث تنص المادة 65 من القانون التجاري الجزائري أنه:« يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين».

كما أنه قد يلحق بالمسافر أضرار غير بدنية أو أضرار بسبب التأخير، إذا جاء في نص المادة 66 من القانون التجاري الجزائري أنه :« يجوز للناقل، استنادا للاشتراط كتابي مدرج في سند النقل و مطابق للقوانين و الأنظمة الجاري بها العمل و مبلغ للمسافر، و فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر».

2.1.1.1.4.2. أهمية الضرر القابل للتعويض

إن هدف المسؤولية المدنية هو جبر الضرر، والضرر هو الموجب للمسؤولية المدنية، فالمسؤولية المدنية ليس لها هدف سوى تعويض المضرور عن الضرر الذي أصابه، وهو المعيار الذي يقاس به التعويض، فحيث لا ضرر لا مسؤولية، وفي هذا الصدد يقول بلانيول Planiol :«لا يهتم القانون بالخطأ ذاته بل بنتائجه وهذا على عكس ما تقتضي به قواعد الأخلاق إذ ترى في الخطأ ولو لم يترتب عليها ضرر لأحد من الناس».

ولما كان الضرر واقعة مادية فلابد أن يثبت المضرور أن ضررا أصابه حتى يحصل على التعويض، وفي هذا تفترق المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجزائية التي يمكن أن تقوم بغير حدوث الضرر، كما في حالة الشروع في بعض الجرائم فهو معاقب عليه ولو لم يترتب عليه ضرر

---

1 – أنظر: علي أحمد علي شكورفو، مرجع لسابق، ص 79.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 89.

ما، كما تفترق عن المسؤولية الأدبية فيما توجبه من مؤاخذة عن الخطأ دون النظر إلى نتائجه ولو لم يترتب عليه ضرر الغير[1].

والمضرور هو الذي يثبت وقوع الضرر به، ولما كان وقوع الضرر واقعة مادية فإنه يجوز إثباتها بجميع الطرق ومنها البينة والقرائن، وهو مسألة موضوعية لا رقابة فيها لمحكمة النقض، غير أن الشروط الواجب توافرها في الضرر وجواز التعويض عن الضرر الأدبي وانتقال هذا التعويض إلى الورثة، فكل هذه المسائل القانونية تخضع لرقابة محكمة النقض[2].

وكلمة الضرر أصبحت تعني الكثير في المجتمعات المعاصرة، حيث تبدو أثرا من أثار التطور العلمي الحديث، الذي توصل إلى اختراع الآلة التي تسيدت مختلف الأنشطة الاقتصادية والصناعية، ووسائل المواصلات الحديثة كما تبدو ظاهرة إنسانية يمكن تتبعها من خلال الأحجام المتزايدة في أعداد المضرورين من الحوادث الجسمانية التي تقف وراءها الآلة ومستخدموها.

وإذا كانت تلك المجتمعات تنظر إلى الفرد باعتباره جزءا من المنظومة الاجتماعية ينبغي حمايته من الأضرار وتسخير كل الوسائل الممكنة في ذلك بما فيها وسيلة القانون، فإن فكرة الضرر ومن هذا المنظار تبدو فكرة رائدة إذا ارتبطت بمفهوم التعويض، إذ أنه من خلال هذه الرابطة يمكن جبر الحادثة الجسمانية التي لحقت بالفرد، دون حاجة إلى أن نبحث في خطأ المسؤول عن الضرر.

ولذلك فإن الضرر كفكرة قانونية صيغت في إطار المسؤولية المدنية كركن من أركانها تكالبت عليها النظريات الفقهية والتطبيقات القضائية تارة باعتبارها مخرجا للمسؤولية من أزمتها تجاه فكرة الخطأ الواجبة الإثبات، وتارة أخرى باعتبارها عنوانا جديدا للمسؤولية المدنية الحديثة، حيث تعبر وبعمق عن أهدافها وغائيتها في المجتمعات المعاصرة[3].

---

1 – أنظر: مقدم السعيد، مرجع سابق، ص 36.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 174.

3 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 167.

2.1.1.4.2. شروط الضرر القابل للتعويض

لما كان الضرر هو ما يصيب الشخص من أذى في جسمه أو ماله أو بانتقاص حقوقه المالية أو بتفويت مصلحة مشروعة له تقدر فائدتها ماليا، فإنه يشترط فيه أن يكون محقق الوقوع، و أن يكون مباشرا و شخصيا، و لم يعوض عنه بعد[1].

1.2.1.1.4.2. أن يكون الضرر محقق الوقوع

لا يمكن للمضرور أن يطالب بالتعويض إلا إذا كان الضرر الذي يدعيه محققا، ويكون الضرر محققا إذا كان بطبيعة الحال قد حصل فعلا وتجسدت أثاره على الواقع، ولكن الضرر المحقق لا يقتصر على ذلك الذي وقع فقط، بل يشمل كذلك الضرر المستقبل طالما يكون وقوعه مستقبلا أمرا محققا وأكيدا[2].

فالمقصود بأن يكون الضرر محقق الوقوع ألا يكون افتراضيا، ولا أن يكون احتماليا بل يجب أن يكون قد وقع فعلا، وهذا الوصف من الوقوع الفعلي يشمل ذلك الضرر الحال الذي أصاب المضرور في جسمه أو ماله وقت المطالبة بالتعويض، وهكذا يشمل الضرر المستقبل الذي سيتحقق وقوعه أي أن موجباته ستؤدي بالحكم إلى تحققه.

وإذا تحدد الضرر الحال وصار نهائيا، فإنه يمكن لقاضي الموضوع أن يقدره ويقضي بما يناسبه من تعويض، أما إذا كان الضرر قد تردد بين الزيادة والنقص من وقت وقوعه حتى الحكم، فإنه ينظر فيه لا إلى ما كان عليه عندما وقع بل إلى ما صار إليه عند الحكم مراعيا التغير في الضرر ذاته من زيادة يرجع أصلها إلى خطأ المسؤول أو نقص كائنا ما كان سببه[3].

ولكن إذا لم تستقر حالة الضرر، واستمرار مترددا بين الخطورة والتحسن إلى يوم الحكم، فإن للقاضي أن يقضي بتعويض ما يقدره من ضرر واقع فعلا حينذاك، ويجوز للقاضي مادام

---

1 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 248.

Voir aussi: Enri/ Léon/ Jean Mazeaud François Chabas, op cit, P 415, n° 410.

2 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 293. أنظر كذلك: محمد المنجي، مرجع سابق، ص 342. وكذلك: حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، مرجع سابق، ص 206.

Voir aussi: Patrice Jourdain, op cit, P 121. Et aussi : Nour- Eddine Terki, op cit, P 164.

3 – أنظر: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء02، مرجع سابق، ص 158.

Voir aussi : Pierre voirin Gilles Goubeaux, op cit, P 500, n° 1056.

الضرر محققا وليس احتماليا، أن يحفظ الحق للمضرور خلال مدة معينة في استكمال التعويض حسبما تنتهي إليه حالة الضرر[1].

فقد لا يتيسر للقاضي أحيانا أن يحدد وقت الحكم مدى التعويض تحديدا كافيا، كما هو الشأن مثلا في جرح لا تستبين عقباه إلا بعد انقضاء فترة من الزمن، فللقاضي في هذه الحالة أن يقدر تعويضا مؤقتا بالتثبت من قدر الضرر المعلوم وقت الحكم، على أن يعيد النظر في قضاءه خلال فترة معقولة يتولى تحددها، فإذا ما انقضى الأجل المحدد أعاد النظر فيما حكم به، وقضى للمضرور بتعويض إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك[2].

فالضرر الحال هو الذي وقع حالا، كما لو أصيب الراكب فعلا بعاهة مستديمة أثناء النقل، أو أن يموت المضرور، أو يصاب بأي تلف في جسمه، أما الضرر المستقبلي فهو الذي يقع في الحال ولكنه محقق الوقوع في المستقبل[3].

وقد يكون الضرر المستقبل محقق الوقوع، ولا يستطاع تقدير التعويض عنه في الحال، إذ يتوقف مدى الضرر على عامل مجهول، مثل الراكب الذي يصاب بحادث أثناء النقل ولا تعرف مدى إصابته إلا بعد وقت غير قصير، فإذا رجع على الناقل بتعويض، وجب التربص حتى يعرف مدى الضرر ليتقاضى عنه تعويض كافيا[4].

فإذا كان يستطاع تقدير التعويض عن الضرر المستقبل في الحال، فإن للمضرور أن يطالب به فورا، ويقدره القاضي ويحكم به كاملا، كما في حالة العجز عن العمل، فإنه للمضرور أن يرجع فورا بالتعويض عن الضرر الناشئ عن قعوده عن العمل.

---

1 – تنص المادة 131 من القانون المدني الجزائري على أنه:«يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و182 مكرر مع مراعاة الظروف الملابسة، فإذا لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير»

2 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 249. أنظر كذلك: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 336. وكذلك: حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، المرجع السابق، ص 220.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 449. أنظر كذلك: منير قرمان، مرجع سابق، ص 43.
Voir aussi: Christian Larroumet, op cit, P 685, n° 655.

4 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، ص 765، فقرة 446.

أما إذا لم يكن هذا التقدير ممكنا في الحال لأن الضرر يتوقف تقديره على أمر لا يزال مجهولا[1]، ومثال ذلك أن يصاب الراكب أثناء النقل ولا تعرف مدى إصابته إلا بعد وقت غير قصير، أو أن يصاب المضرور في ساقه ويتوقف تقدير الضرر على ما إذا كانت الساق ستبتر أو ستبقى، فللقاضي في هذه الحالة أن يؤجل الحكم بالتعويض إلى أن تكتمل العناصر اللازمة لتقديره، وإذا اتضح للمحكمة بعض عناصر التقدير جاز لها الحكم بالتعويض عن تطور الضرر في المستقبل[2].

وقد يرجع عدم إمكان التقدير في الحال إلى أن المضرور قد يبقى عاجز عن العمل مثلا عجزا كليا أو جزيئا طوال حياته، ولا يعلم أحد في أي وقت يموت، فيجوز للقاضي هذه الحالة أن يجعل التعويض إيرادا مرتبا مدى الحياة، كما قد يرجع عدم إمكان تقدير الضرر إلى أسباب أخرى، فيجوز للقاضي بعد أن يقدر الضرر وفقا لما يتبينه من الظروف أن يحتفظ المضرور بالحق في أن يطالب في خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير[3].

فالضرر المستقبل هو ذلك الضرر الذي سيقع حتما وبصفة أكيدة في المستقبل مما يقضي تعويضه ولو بصفة مؤقتة، بينما الضرر الاحتمالي هو ضرر لم يتحقق بعد، فقد يقع إذن في المستقبل ولكن وقوعه هذا هو مجرد احتمال فقط، إذ قد يتحقق وقد لا يتحقق، وطالما أن أمر وقوعه مستقبلا أمر غير أكيد فلا يمكن المطالبة بالتعويض عنه[4].

على أنه يجب التمييز بين الضرر المحتمل والذي لا يعوض عنه إلا إذا تحقق، وبين الضرر المتمثل في تفويت فرصة على دائن، ويعوض عنه في الحال، ومثال ذلك أن يفوت على الراكب بسبب تأخره في الوصول، الاشتراك في مسابقة للحصول على وظيفة، فلا شك أنه ليس للراكب أن يطلب تعويضه عن فقد تلك الوظيفة، إذ لا يمكن القول أنه كان سيفوز حتما في السابقة لو أنه تقدم إليها، ولكن التأخير قد فوت عليه فرصة الفوز، وهذا ضرر محقق يستحق عنه تعويض

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 177.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 450.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 178.

4 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 254. أنظر كذلك: السيد عبد الوهاب عرفة، مرجع سابق، ص 36.

Voir aussi : Nour- Eddine Terki, op cit, P 170.

ويقدر القاضي التعويض على أساس مدى احتمال نجاح تلك الفرصة الفائتة، أي في حدود ما كان للراكب من احتمال في الفوز في المسابقة[1].

فقد قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 28 أفريل 2011 في قضية تتعلق بمدى مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن تفويت الفرصة بسبب وصول القطار متأخرا مما جعل الراكب يفوت الرحلة القائمة إلى كوبا، بأن تقدير الضرر اللاحق بالراكب بسبب تفويت الفرصة إذا ما كان محقق يبجب أن يتم عند إبرام عقد النقل و بحسب الوجهة التي يقصدها الراكب[2].

ولقد قضت محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 28 أفريل 1983 أنه:«إذا كان مناط التعويض عن الضرر المادي الناشئ عن تفويت الفرصة، أن تكون هذه الفرصة قائمة وأن يكون الأمل في الإفادة منها له ما يبرره، وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه بالتعويض عن الضرر المادي على ما أورده من أن الوفاة فوتت على المطعون ضدهما فرصة الأمل في مساعدة ولدهما المتوفي الذي أنهى دراسته وأصبح قادرا على الكسب دون أن يعني ببحث ما أثاره الطاعن من أن المتوفي لم يكن لديه مالا وأن المطعون ضده الأول كان ينفق عليه، وأن والديه المطعون ضدهما لم يكونا في حاجة إلى مساعدة، مما لو صح لجاز أن يتغير به وجه الرأي في الدعوى فإنه يكون معيبا بالقصور»[3].

ونتيجة لما تقدم يجب أن يكون الضرر محقق في الحال أو مؤكد وقوعه في المستقبل، ويعد الضرر محقق الوقوع إذا كان وقع بالفعل كأن يثبت على وجه التعين أن المتوفي كان يعول المضرور فعلا وقت وفاته على نحو دائم ومستمر، وأن فرصة الاستمرار على ذلك كانت محققة هي دليل على قيام الضرر المحقق، وعلى ذلك إذا كان الضرر محتمل الحدوث في المستقبل فلا يصلح للمطالبة بالتعويض المادي.

---

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق،ص 45–46. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، المرجع السابق، ص 207.

Voir aussi: François Terré/ Philippe Simler/ Yves Lequette, op cit, P 689, n° 701.

2 - Voir: RTD. Com, Juillet/Septembre, 2011, N°3, P 631.

3 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 179. أنظر كذلك: محمد أحمد عابدين، مرجع سابق، ص 130.

وفي ذلك قضت محكمة النقض المصرية في العديد من أحكامها على أنه:«العبرة في تحقق الضرر المادي للشخص الذي يدعيه نتيجة وفاة آخر هي ثبوت أن المتوفي كان يعوله فعلا وقت وفاته على نحو مستمر ودائم، وأن فرصة الاستمرار على ذلك كانت محققة، وعندئذ يقدر القاضي ما ضاع على المضرور من فرصة بفقد عائله ويقضي له بالتعويض على هذا الأساسي، أما مجرد احتمال وقوع الضرر في المستقبل فلا يكفي للحكم بالتعويض»[1].

وما تجدر الإشارة إليه أنه من المفروض أن الحكم بالتعويض يشمل كل ما ترتب من ضرر وقع فعلا أو يستحق وقوعه مستقبلا، ويكون لهذا الحكم حجيته فيما دخل في الحساب عند صدوره من عناصر التعويض ومدى الضرر، وإذا كان المضرور قد احتفظ بحق المطالبة باستكمال التعويض فإنه يجوز له ذلك، ولو لم تتضمن أسباب الحكم ذلك التحفظ، إذ العبرة بما هو ثابت في طلبات الدعوى.

أما إذا لم يكن المضرور قد احتفظ لنفسه بحق استكمال التعويض ثم كشفت الظروف عن أضرار لم تستعرضها المحكمة ولم تدخل في حسابها وقت الحكم، ففي هذه الحالة يجوز للمضرور أن يطالب بتعويضه عما حدث من أضرار بعد الحكم ولا محل للدفع بقوة الشيء المقضي فيه لأن موضوع الدعوى الثانية يختلف عن الدعوى السابقة.

فالعبرة في تقدير التعويض بيوم صدور الحكم، فإذا تغير مدى الضرر بالزيادة أو النقصان من يوم وقوعه إلى يوم صدور الحكم وجب مراعاة ذلك، فإذا انقلب الجرح إلى عاهة مستديمة وجب على القاضي تقدير التعويض على أساس العاهة لا على أساس الجرح، وإذا شفي المصاب جزئيا من إصابته وجب مراعاة ذلك في تقدير التعويض.

على أن الضرر المستقبل قد لا يكون متوقعا وقت الحكم بالتعويض فلا يدخل في حساب القاضي عند تقريره، ثم تكشف الظروف بعد ذلك عما تفاقم منه، فهنا يجوز للمضرور أو لورثته أن يطالبوا في دعوى جديدة بالتعويض عما استجد من الضرر، مما لم يكن قد دخل في حساب القاضي عند تقدير التعويض الأول، ولا يمنع من ذلك قوة الشيء المقضي[2].

---

1 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، مرجع سابق، ص 151. أنظر كذلك: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 702 و 818.

2 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 250 وما يليها.

2.2.1.1.4.2. أن يكون الضرر مباشرا

قد يترتب على الخطأ الواحد أو الفعل الضار عدة أضرار تكون متعاقبة ومتسلسلة ومرتبطة ببعضها البعض، ومن ثم يثار التساؤل عن تلك التي يجب التعويض عنها وتلك التي لا يجب تعويضها.

بالرجوع إلى نص المادة 182 من القانون المدني الجزائري[1]، نجد أن الضرر الذي يوجب التعويض هو ذلك الذي ينجم مباشرة عن الخطأ أو الفعل الضار، أي الضرر المباشر دون غيره.

والمعيار الذي وضعه المشرع قصد تحديد الضرر المباشر يتمثل في عدم استطاعة الدائن توقي الضرر ببذل جهد معقول، وبعبارة أخرى الضرر المباشر هو ذلك الضرر الذي لا يستطيع المدين أي يتجنبه ببذل جهد معقول، أي ببذل الجهد الذي يبذله الشخص المعتاد في تنفيذ التزاماته[2].

وعليه فإنه يقتصر التعويض في المسؤولية التعاقدية على الضرر المباشر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، ولا يمتد إلى الضرر غير المتوقع إلا إذا كان عدم تنفيذ الالتزام راجعا إلى غش المدين أو خطئه الجسيم، وهذه الخاصية تنفرد بها المسؤولية التعاقدية وحدها أما المسؤولية التقصيرية فإن التعويض فيها يكون فيها عن الضرر المباشر، سواء كان هذا الضرر متوقعا أو غير متوقع.[3].

---

1 – تنص المادة 182 من القانون المدني الجزائري على أنه:« إذا لم يكن التعويض مقدار في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد» وهي المقابلة للمادة 221 من القانون المدني المصري.

2 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 255، أنظركذلك: علي علي سليمان، نظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص 170.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع السابق، ص 451. أنظر كذلك: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 207. وكذلك: السيد عبد الوهاب عرفة، المرجع السابق، ص 31 وأيضا: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، مرجع سابق، ص 308.

Voir aussi: Patrice Jourdain, op cit, P 143.

ولقد انتقد بعض الفقه الفرنسي التمييز بين المسؤوليتين، بل قررت بعض التشريعات الحديثة عدم التفرقة بين المسؤوليتين، حيث يمنح التعويض فيهما عن الضرر المتوقع وغير المتوقع (مثل القانون الألماني)، والواقع هو أن التفرقة بين المسؤوليتين في هذا الصدد تؤدي في بعض الحالات إلى وضع شاذ.

ففي حالة وفاة المسافر نتيجة حادث أصابه أثناء النقل ترتب على إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة دفع تعويض على أساس المسؤولية العقدية عن الضرر الذي كان متوقعا عند التعاقد بالنسبة للمضرور الذي مات.

وبما أن القضاء الفرنسي مستقر على أنه يحق لورثة المسافر الخيار بين أن يرفعوا دعوى على أساس المسؤولية العقدية والتي يتلقونها عن مورثهم بطريق اشتراط ضمني لمصلحة الغير في العقد بين المسافر والناقل، أو رفع دعوى تقصيرية والتنازل عن الدعوى العقدية، والتي يطالبون فيها التعويض عن ما أصابهم شخصيا من ضرر بسبب وفاة مورثهم، وبذلك سيحصلون على التعويض عن الضرر المتوقع وغير المتوقع، فيكونون أحسن وضعا من مورثهم الذي لم يكن له الحق إلا في التعويض عن الضرر المتوقع فقط، وهذا هو ما يجافي منطق العدالة[1].

ولقد اختلف الفقه حول تبرير قصر التعويض على الضرر المتوقع فقط في المسؤولية العقدية، فذهب الاتجاه التقليدي إلى أن المتعاقدين لم يتعاقدا إلا على ما يتوقعانه من الضرر، فالضرر غير المتوقع لا يدخل في دائرة التوقعات ولا تعويض عنه[2].

فالمتعاقدين هما اللذان بإرادتهما قد أنشأ هذا الالتزام وحددا مداه، ومن ثم رسما مدى التعويض عن الضرر، فلم يدخل في حسابهم الضرر غير المتوقع، ولم تنصرف إرادتهما إلى التعويض عنه، ولهذا فقد افترض المشرع أن هذه الإرادة قد اتجهت إلى جعل المسؤولية عن الضرر مقصورة على المقدار المتوقع من قبل المتعاقدين.

ولكن هذا التعويض في المسؤولية العقدية يصبح شاملا لكلا الضررين(المتوقع وغير المتوقع) في حالتي الغش والخطأ الجسيم، لأن المدين (الناقل) في هاتين الحالتين يخرج بفعله عن

---

1 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 124. أنظركذلك: علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، المرجع السابق، ص 177.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 451.

شريعة العقد، وعن ما افترضه القانون من اتجاه الإرادة إلى اقتصار المسؤولية على القدر المتوقع وقت التعاقد[1].

فالالتزام بالرغم من عدم تنفيذه يظل وثيق الصلة بالاتفاق الإرادي الذي كان مصدرا له، فالاتفاق يحدد ما يجب تنفيذه ويحدد كذلك مدى الضرر الذي يعوض، وهو ذلك الذي يدخل في دائرة التعاقد والتوقع، والقول بغير ذلك يتعارض مع حسن النية في مجال العقود.

ويذهب اتجاه آخر في الفقه إلى أنه لسنا في الواقع بصدد مسؤولية عقدية وإنما بصدد تنفيذ بديل، وهذا التنفيذ لا يجوز أن يتجاوز قدر الالتزام الأصلي، ولهذا ليس من الدقيق القول بأن التعويض يكون غير كامل، بمعنى آخر الأمر ليس أمر تعويض بقدر ما هو تنفيذ بديل[2].

ويبرر بعض الفقه ذلك أن المدين الذي يرتكب غشا أو خطأ جسيما يخرج عن شريعة العقد ويقع في نطاق المسؤولية التقصيرية[3]، أي أنه إذا صدر غش أو خطأ جسيم فإن مسؤوليته تنقلب إلى مسؤولية تقصيرية تشمل الضرر غير المتوقع.

وقد انتقد بعض الفقه فكرة انقلاب المسؤولية العقدية بالغش أو الخطأ الجسيم إلى مسؤولية تقصيرية، ويؤكد هؤلاء الفقهاء أن المسؤولية تبقى عقدية حتى إذا ارتكب المدين غشا أو خطأ جسيما، وأن المسؤولية عن الضرر المتوقع إنما هي عقوبة مدنية نص عليها القانون[4].

كما أن القول بتحول المسؤولية العقدية إلى مسؤولية تقصيرية يتعارض مع ما استقر عليه القضاء والفقه من عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، كما أن المدين لم يعرف الدائن إلا بالعقد فمن غير المقبول إهدار العلاقة التعاقدية بسبب غش المدين أو خطئه الجسيم، فما زال المدين رغم ذلك مسؤولا بموجب العقد[5].

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 259.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 452.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 452. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، المرجع السابق، ص 382.

4 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 131.

5 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 453.

وعليه فإنه في حالة تعرض الراكب لضرر أثناء عملية النقل يجب أن يعوض عن الضرر المتوقع وغير المتوقع، فلو تعرض الراكب لإصابة جسيمة وأدت هذه الإصابة إلى مرض خطير كالشلل الهستيري مثلا، فإن الناقل يكون مسؤولا عن ذلك[1].

ويلاحظ أن توقع الضرر لا يقتصر على سببه فقط بل يشمل أيضا مدى الضرر ومقداره، والعبرة في توقع الضرر إنما بوقت إبرام العقد، وهذا ما نصت عليه المادة 182 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري (تقابلها المادة231 فقرة 2 من القانون المدني المصري).

ويقاس توقع الضرر بمعيار موضوعي وليس بمعيار شخصي، فالضرر المتوقع هو الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين، لا الضرر الذي يتوقعه المدين بالذات[2]، أي أنه يجب أن يكون المدين قد توقع الضرر لا في سببه فحسب بل أيضا في مقداره[3]، ولكن يجب أن يوضع الشخص المعتاد في الوسط الاجتماعي والاقتصادي الذي ينتمي إليه المدين، كما يجب أن يؤخذ في الاعتبار درجة التخصص الحرفي للمدين.

وتقدير مدى توقع الضرر يعد مسألة قانون تخضع لرقابة محكمة النقض باعتباره من المسائل التي تحدد مضمون العقد، أما عن تقدير القيمة النقدية للضرر فيعد مسألة موضوعية يستقل بتقديرها قاضي الموضوع[4].

ويكون الضرر غير متوقع إذا أعطى الدائن للمدين بيانات غير صحيحة للحصول مثلا على تعريفة مخفضة للنقل، فلا ينتظر من المدين أن يتوقع الضرر الذي يترتب على عدم صحة هذه البيانات، بل أن سكوت المدين عن إعطاء بيانات لازمة قد يعتبر في بعض الأحوال إخفاء الضرر فيكون المدين معذورا إن لم يتوقعه.

فإذا كان المسافر سيدة حامل وسكتت عن أخطار الناقل، فإذا أجهضت هذه السيدة بسبب مشاق السفر وطبيعة الطريق التي اخترقتها السيارة فلا يسأل الناقل وهو الملتزم بضمان السلامة

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 260.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 454. أنظر كذلك: محمد أحمد عادين، مرجع سابق، ص 147. وكذلك: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 652.

3 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 210.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 454. أنظر كذلك: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص 653.

عن ما أصاب هذه السيدة من ضرر، لذلك كان يجب على هذه السيدة إخطار الناقل بحالتها الصحية حتى يتسنى له اتخاذ كافة الاحتياطات الواجبة لمنع حدوث مثل هذا الضرر.

جاء لقد جاء في قرار لمحكمة النقض المصرية:«أن مناط اعتبار الضرر متوقعا أن يتوقعه الشخص العادي في مثل الظروف الخارجية التي وجد بها المدين وقت التعاقد، ولا يكفي توقع سبب الضرر فحسب بل يجب أيضا توقع الضرر ومداه»[1].

3.2.1.1.4.2. أن يخل الضرر بحق أو مصلحة مشروعة

ويقصد بالمصلحة المشروعة الاعتداء على مصلحة يحميها القانون، إذ أن الاعتداء على مصلحة غير مشروعة لا يفتح باب التعويض[2].

والإخلال بالمصلحة المشروعة للمضرور قد يكون ماديا أو معنويا، ذلك أنه لكل شخص الحق في السلامة (سلامة حياته وسلامة جسمه) فالتعدي على الحياة ضرر بل هو أبلغ ضرر، ذلك أن وفاة الشخص نتيجة لحادث النقل تعد ضررا أصاب المسافر في حياته، ثم يصيب ذويه الذين يعيلهم فعلا حيث ينقطع مورد رزقهم[3].

كما أن إتلاف عضو أو إحداث جرح أو إصابة الجسم أو العقل بأي أذى آخر من شأنه أن يخل بقدرة الشخص على الكسب أو تكبده نفقات في العلاج[4]، فالإضرار بالمصلحة المالية للمضرور قد يتمثل في فقد العائل بالوفاة، أو انتقاص الكسب الذي يحصل عليه من عمله[5].

ونتيجة لذلك فإنه يجب أن يكون الضرر ناشئا عن حق أو مصلحة مشروعة للمضرور يحميها القانون، وللتفرقة بين الحق والمصلحة، فإن بعض الفقهاء يسوق المثال التالي إذا أصيب شخصا في حادث نتج عنه وفاته كان لمن يعولهم الرجوع على المسؤول بالتعويض على أساس الإخلال بحق لهم، وإن كانوا ممن يجب عليه نفقتهم قانونا.

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 210، الهامش.

2 – أنظر: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 156. أنظر كذلك: شريف الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، مرجع سابق، ص 192.
Voir aussi: Corine Renault Brahinsky, Droit des obligations, 4 e édition, Gualiano édition, 2006, P 14.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 449.

4 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 170.

5 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، مرجع سابق، ص 150.

أما إذا كان المتوفي يتولى الإنفاق عليهم دون أن يكونوا ممن يجب عليه نفقتهم فلهم الرجوع على المسؤول بالتعويض على أساس الإخلال بمصلحة مالية بشرط إثباتهم ذلك، وأن فرصة الاستمرارية في النفقة كانت محققة.

وطبقا لهذا الشرط فإن القضاء لا يمكنه حماية مصلحة تتنافى والأخلاق وتتعارض مع النظام العام، وإن كان هذا الجانب قد أثار خلافا في الفقه والقضاء الفرنسي في مسألة تعويض الخليلة، إلا أن القضاء الفرنسي قد استقر على تعويض الخليلة عن إصابة خليلها شريطة أن تكون علاقتها به ثابتة مستمرة، وليست عابرة بالرغم من أن علاقتها غير مشروعة وتأباها الأخلاق والآداب، وهذا ما نستبعد تطبيقه في بلادنا الإسلامية عامة والعربية خاصة بل من المستحيل تطبيقه لتناقضه مع ديننا وما تأباه أوضاعنا الاجتماعية والأخلاقية المنبثقة منه، وتعارض ذلك مع النظام السائد في بلداننا[1].

فالنظام العام السائد في المجتمع قد يكون مانعا من التعويض، وهو مختلف من قطر لآخر، فقد رفضت دعوى تعويض رفعها مواطن ليبي في تونس أمام محكمة سوسة الابتدائية بتونس، تتلخص وقائعها في أنه كان قد تعرض لحادث مرور أثناء تواجده بمدينة سوسة بتونس، سبب له كسور برجله أقعدته عن عمله مدة طويلة، وحيث أن عمله كان سائق لسيارة شحن يملكها، وحيث أنه تعذر عليه استعمالها بنفسه، نتيجة ما لحقه من كسور، وامتنع عليه تكليف غيره بقيادتها للعمل عليها لأن القانون الليبي يمنع قيادة مثل هذا النوع من المركبات إلا من قبل ملاكها، فتقدم بالدعوى أمام المحكمة المذكورة أعلاه طالبا التعويض عن المدة التي حرم فيها من استعمال سيارته طيلة مدة علاجه وحتى تماثله للشفاء، غير أن المحكمة رفضت دعواه بحجة أن ما تمسك به من أحكام القانون الليبي يتنافى والنظام العام التونسي الذي لا يجعل قيودا على الملكية مثل التي أثارها المدعي[2].

---

1 – أنظر: علي أحمد علي شكورفو، مرجع سابق، ص 84. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، مرجع سابق، ص 272 ومايليها.

2 – أنظر: علي أحمد علي شكورفو، المرجع السابق، ص 85.

3.1.1.4.2. أنواع الضرر القابل للتعويض

إن الضرر الذي يصيب المضرور ينقسم إلى نوعين مادي وأدبي، فقد يكون الضرر ماديا يصيب المضرور في جسمه أو في ماله، و قد يكون الضرر أدبيا يصيب المضرور في شعوره أو عاطفته أو كرامته أو شرفه.

1.3.1.1.4.2. الضرر المادي

لقد أجمعت التعاريف الفقهية والقضائية على أن الضرر المادي هو الخسارة المادية التي تلحق المضرور نتيجة المساس بحق من حقوقه أو مصلحته المشروعة[1].

فالضرر المادي هو الذي يصيب المضرور في حق من حقوقه التي يحميها القانون، سواء جسمه أو في ماله أو يصيبه في مصلحة مادية مشروعة[2]

ويعرف الضرر المادي كذلك بأنه ذلك الضرر الذي يصيب الشخص في جسمه أو ماله أو يترتب عليه انتقاص حقوقه المالية، أو تفويت مصلحة مشروعة له ذات قيمة مالية، بمعنى أن نطاق التعويض يقتصر على الضرر الذي يلحق المال أي بالذمة المالية، وهذا النوع متفق على التعويض عنه بالإجماع.

فنكون أمام ضرر مادي كلما كان الضرر قابلا للتقدير النقدي، ونكون أمام ضرر غير مالي في جميع الحالات التي لا يجوز فيها التعويض النقدي عن الأضرار التي لحقت المضرور فكل إخلال بحق مالي ثابت، عينيا كان هذا الحق أو شخصيا هو ضرر مادي، وكذلك كل مساس بصحة الإنسان وسلامة جسمه، إذا كان يترتب عليه خسارة مادية كالإصابة التي تعجز الشخص عن الكسب عجزا كليا أو جزئيا وتتطلب علاجا يكلف مصاريف ونفقات يعتبر ضررا ماديا[3].

---

1 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 286. أنظر كذلك: السيد عبد الوهاب عرفة، مرجع سابق، ص 31.

2 – أنظر: علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص 162.

Voir aussi: Nour- Eddine Terki, op cit, p 167.

3 – أنظر: مقدم السعيد، مرجع السابق، ص 37– 38. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، مرجع سابق، ص 146.

Voir aussi: Patrice Jourdain, op cit, P 122.

ويتمثل الضرر في قيمة اقتصادية يفقدها الدائن نتيجة إخلال المدين بالتزامه، فهو مساس بعنصر مادي من عناصر الذمة المالية يمكن تقييمه ماليا[1]، ففي عقد النقل حيث يلتزم الناقل بنقل المسافر سالما إلى مكان الوصول إذا أصيب في جسمه أثناء النقل فإن هناك أضرار إقتصادية يتعين على الناقل أن يعوضها كمصروفات العلاج أو ما فقده من دخل نتيجة انقطاعه عن العمل، كذلك ما قد يفقده حالا أو مستقبلا من دخل نتيجة إصابته بعجز دائم[2].

فالضرر المادي الذي يصيب المضرور نتيجة حوادث النقل يتمثل في الاعتداء على حق الإنسان في الحياة، كالقتل الخطأ، الأمر الذي يترتب عليه القضاء كلية على الكسب المادي الذي كان يكتسبه أو يتقاضاه أو يحققه، والإخلال هنا بالمصلحة المالية محققة ومباشرة للأسرة بثبوت فقد الإعالة على نحو دائم ومستمر، وبالتالي يتحقق الضرر المادي الذي يتولد عنه الحق في التعويض.

كما أن الإصابة الخطأ في حوادث النقل تشكل اعتداء على الحق في سلامة جسد المضرور، الأمر الذي يترتب عليه انتقاص الكسب المادي، الذي كان يكتسبه أو يتقاضاه أو يحققه والإخلال بالمصلحة المالية هنا محقق ومباشر بثبوت عجز قدراته على نحو مستقر و دائم، و بالتالي يتحقق الضرر المادي الذي يتولد عنه الحق في التعويض المادي[3].

1-إصابة المسافر بضرر جسدي

يراد بالأضرار الجسمانية تلك الأضرار التي تلحق الشخص في ذاته أو تلك التي تصيب الشخص في جسمه كالعطب والعجز ومختلف الإصابات من جروح وكسر وفقدان عضو ما، وتعتبر حالة العجز الخاصية الرئيسية للضرر الجسماني[4].

وعليه يقصد بالضرر الجسماني الضرر الذي يصيب الإنسان في جسمه، ونعني به الآثار الناجمة عن الاعتداء على جسم الإنسان.

---

1 - Voir: François Terre/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 699, n° 709. Voir aussi: Pierre Voirin et Gilles Gubeaux, op cit, P 475, n° 1021.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 448..

Voir aussi: Nour- Eddine Terki, op cit, P 167.

3 – أنظر: محمد المنجي، تعويض حوادث السيارات،منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة 1، 1993، ص 340. أنظر كذلك: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 149.

Voir aussi: François terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 699, n° 710.

4 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع السابق، ص 367.

وعرفه أحد الفقهاء بأنه ما يلحق جسد الإنسان من جرح أو تشويه أو تعطيل لمعنى من المعاني فيه، أو التسبب في عجزه عن العمل والكسب، فالإنسان له الحق في سلامة جسده، بمعنى أن يظل جسمه سليما يؤدي وظائفه العضوية بشكل طبيعي وأن يحتفظ به متكاملا، وأن لا يعاني من آلام بدنية، وأن حق الإنسان في سلامة جسده ينصب على القدرات والمكنات المباحة لكل إنسان التمتع بها، ومن هنا فإن المساس بسلامة الجسم مهما كانت درجة خطورته يرتب أثارا يمكن حصرها في أثرين أساسيين هما:

الأثر الأول: ويتحقق بمجرد المساس بالقدرات التي يمنحها حق الإنسان في سلامة جسده فمتى تحقق هذا المساس تحقق الضرر الجسدي، ولا تهم النتيجة فسواء ترتب على ذلك عجز أم لا، فالناس في ذلك متساوون، فهذا العنصر من الضرر واحد لدى جميع الناس، لا يختلف من شخص لآخر، ومقتضيات العدالة تقتضي أن يكون تعويضه واحد، بمعنى أنه لا يختلف تقديره من شخص لآخر تبعا لاختلاف المضرور، ولا باختلاف القاضي الذي يتولى التقدير للتعويض، لأن الناس متساوون في هذا الحق[1].

وهذا هو الجانب الموضوعي للحق في السلامة الجسدية، إذ يتم تقدير الضرر فيه بمعيار ثابت لا يتغير، بحيث يتساوى فيه الناس جميعا، أي أن تقدير الضرر يتم وفقا لمعيار موضوعي، وهو معيار ثابت لا يتغير فتساوي الناس جميعها في قدر التعويض المقابل للمساس بهذا الحق[2].

أما الأثر الثاني: فإنه يتمثل في مدى استفادة المضرور من القدرات التي يمكنه منها حقه في سلامة جسده، وهذا الأثر يختلف من مضرور لآخر تبعا لقدراتهم ومدى استفادتهم منها، وهو مختلف من شخص لآخر بحسب الظروف الاجتماعية والصحية والثقافية والاقتصادية، فالضرر الذي يصيب شيخ عاجز لا يتساوى مع الضرر الذي يصيب شاب في مقتبل العمر[3].

وهذا هو الجانب الشخصي للحق في سلامة الجسد، فعلى الرغم من تساوي الناس في القيمة الإنسانية، إلا أنهم يختلفون بحسب ظروفهم الشخصية وقدراتهم، حيث يختص كل فرد

---

1 – أنظر: علي أحمد علي شكورفو، مرجع سابق، ص 87.

2 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، التعويض عن الضرر الجسدي في المسؤولية التقصيرية (النظرية والتطبيق)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2011، ص 285. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد رماحة، مرجع سابق، ص 182.

3 – أنظر: علي أحمد على شكورفو، المرجع السابق، ص 88.

باستغلال هذه القدرات بحسب ظروفه، وتقدير التعويض عندئذ يسوده النزعة الذاتية، ويترتب عليه اختلاف مدى التعويض باختلاف شخص المضرور وظروفه الخاصة[1].

وعليه فإن الضرر الجسدي له جانب مادي يتمثل في ضياع الدخل المالي وتحمل نفقات العلاج والنقل والمصاريف، وجانب آخر معنوي كالآلام التي تحدث للشخص المصاب[2].

وعليه فإن الناقل يعتبر مخلا بالالتزام بضمان السلامة وتترتب مسؤوليته العقدية بمجرد حدوث ضرر للراكب نتيجة إصابته بأذى في جسمه، كما إذا انقلبت المركبة أو اصطدمت بأخرى، أو عند اصطدامها بحائط أو بأي جسم آخر، وأدى ذلك إلى جرح أحد أعضاء جسم الراكب، كأن تكون الإصابة في رأسه ويحدث له نزيف من جراء ذلك الحادث أو قد يؤدي ذلك الحادث إلى أضرار بليغة أخرى، بأن نتج عن ذلك كسر يد أو رجل المسافر، ويكون الناقل مسؤولا حتى وإن لم يكن الحادث نتيجة اصطدامه بشيء أو انقلابه، وإنما كان نتيجة اهتزازات قوية في وسيلة النقل بسبب السرعة، فهذه غالبا ما تؤدي إلى أضرار يتعرض لها المسافر.

والناقل عندما يسأل هنا وتترتب مسؤوليته العقدية ذلك لأنه ملزم بالمحافظة على سلامة الراكب إذا ما أصيب الراكب بجرح أو بأي أذى جسماني آخر، فإن الناقل يكون قد أخل بتنفيذ التزام السلامة ولم يؤمن وصول المسافر سالما معافى إلى المكان المقصود، لأن الواجب الملقى عليه بناءً على هذا العقد هو إيصال المسافر بحالة سليمة، أي بالحالة التي كان عليها عند بدء السفر من مكان القيام إلى مكان الوصول ودون أن يلحقه ضرر، فإذا وصل الراكب إلى المكان المتفق عليه وهو مصابا بجرح فيكون عقد النقل غير منفذ بالنسبة لالتزام السلامة، ويصبح الناقل مسؤولا عن ذلك مسؤولية عقدية ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي[3].

ونتيجة لما تقدم فإنه لتحديد مفهوم منضبط للضرر الجسدي يتعين النظر لا إلى الضرر فقط في ذاته، وإنما إلى ما يؤدي إليه من نتائج، فالضرر الجسدي سواء تمثل في إصابة أو مرض أو وفاة، غالبا ما يؤدي إلى انتقاص قدرات الإنسان على الكسب.

---

1 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 285.

2 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 368.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 132.

فضلا عن ذلك فإنه غالبا ما يتحمل المصاب نفقات علاج تتمثل في ثمن الدواء وأجور الأطباء ونفقات المستشفى وغيرها، وهذا هو المقصود بالجانب المادي من الضرر الجسدي[1].

وتطبيقا لذلك قضت محكمة السين التجارية بباريس في حكمها الصادر في 17 نوفمبر 1923 بأن:«مصلحة السكك الحديدية مسؤولة في الأصل عن كل الإصابات التي تصيب المسافرين بناءً على أنها ملزمة بتوصيلهم من المحطة التي ركبوا منها إلى المحطة التي سافروا إليها...وإذا أصيب المسافر في يده بإصابة خطرة...كانت المصلحة مسؤولة عن الإصابة وعن جميع نتائجها».

وقضت محكمة الإسكندرية الابتدائية في 09 فيفري 1959 أن :« الناقل ملزم بالمحافظة على سلامة المسافر بناءً على التزامه بضمان السلامة أو كفالة الوصول، وعلى هذا فإن كل ضرر يصيب المسافر أثناء السفر يعتبر إخلالا بهذا الالتزام يرتب على الناقل المسؤولية، وله لكي يدره عن نفسه أن يثبت بأن عدم تنفيذ الالتزام بضمان السلامة يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه»[2].

والملاحظ أن المشرع الجزائري عند تنظيمه لعقد نقل الأشخاص لم يكتفي بتقرير التزام الناقل بضمان سلامة المسافر فقط في نص المادة 63 من القانون التجاري، وإنما أشار في مواد أخرى منه عند تناوله لأحكام إعفاء الناقل من المسؤولية[3] إلى الأضرار التي تقوم بموجبها مسؤولية الناقل وهي الأضرار البدنية والأضرار غير البدنية والتأخير.

وقد كان الأجدر به وضع نص خاص مستقل وصريح عن الأضرار المترتبة على الناقل جراء إخلاله بالتزاماته، كما فعل نظيره المشرع المصري في نص المادة 265 من القانون التجاري[4].

---

1 – أنظر: سعيد السيد قنديل، مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر المحدود (دراسة مقارنة)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، تصدرها جامعة الإسكندرية، العدد 2، سنة 2012، ص 42 هامش. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الخطأ، الجزء 02، المرجع السابق، ص 334.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 173.

3 – المواد 65 – 66 – 71 – 72 من القانون التجاري الجزائري.

4 – تنص المادة 265 من القانون التجاري المصري:" يسأل الناقل عن: 1– التأخير في الوصول. 2– ما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية".

2- وفاة المسافر

إن الإصابة التي يتعرض لها المسافر أثناء السفر وتترتب عليها المسؤولية التعاقدية للناقل تختلف من إصابة قاتلة يلقي معها المسافر حتفه في الحال، وإصابة يتراخي مفعولها المميت إلى ما بعد مضي فترة زمنية معينة[1].

فالحادث الذي يتعرض له المسافر أثناء تنفيذ العقد قد يؤدي إلى وفاته وهذه هي أخطر نتيجة تحصل للراكب، ولا خلاف في مسؤولية الناقل عن ذلك بالنظر إلى عدم تحقق النتيجة التي التزم بها وهي إيصال الراكب سالما[2].

وقد يبدو أن اعتبار ضرر الموت ضررا مستقلا أمر يسهل تحديده إلا أن الواقع يشير إلى عكس ذلك، فهل الموت في حد ذاته يشكل ضررا ماديا لمن سلبت منه الحياة؟ ويحق له بناءً على ذلك التعويض عنه، وينتقل من ثم إلى ورثته ضمن عناصر التركة بحكم الوفاة، أم هل الموت على النقيض من ذلك؟ لا يمكن اعتباره ضررا ماديا بالنسبة للميت الذي تزول شخصيته بوفاته، ويفقد منذ تلك اللحظة أهلية اكتساب الحقوق ومن ثم فإنه لا ينتقل لورثته إلا الحقوق المالية التي اكتسبها قبل وفاته؟.

وفي هذا الصدد هناك عدة اتجاهات فقهية للإجابة على هذه التساؤلات إلا أننا نرجيء الخوض في تفاصيل الخلاف الفقهي حول هذا الضرر إلى حين التطرق إلى تقدير التعويض عن الوفاة، غير أنه ومما لا شك فيه أن الإصابة المميتة تشكل ضررا يستوجب التعويض عنه[3].

ولكن الذي يجب بيانه هنا، هو أنه في الحالة التي تحدث فيها وفاة نتيجة اصطدام وسيلة النقل أو انقلابها أو غير ذلك ينشأ التزام جديد، إذ بالإضافة إلى ثبوت مسؤولية الناقل عن هذه الوفاة، فإن واجبا آخر يقع على عاتقه، وهو اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمراقبة جثة المسافر المتوفي والمحافظة عليها، وكذلك وجوب قيام الناقل بإخطار السلطات أو ورثة المتوفي عن ذلك[4].

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 82.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 174.

3 – أنظر:علي أحمد علي شكورفو، مرجع سابق، ص 94. أنظر كذلك: غازي خالد أبو عرابي، مدى تغطية التأمين الإجباري للأضرار الجسدية الناشئة عن حوادث السيارات في القانونين الأردني والإماراتي (دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي)، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات، كلية الحقوق، السنة 22، العدد 36، أكتوبر 2008، ص 194.

4 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 174.

وما تجدر الإشارة إليه أن المشرع الجزائري لم يتطرق لهذه الحالة عند تنظيمه لأحكام نقل الأشخاص برا في القانون التجاري، وكان عليه تدارك هذا النقص بإدراج نص ينظم هذا الوضع، و في هذا الصدد نجد أن المشرع المصري نص في المادة 270 من القانون التجاري[1] على الحفاظ على الأمتعة، ولم يتحدث عن الحفاظ على جثة المسافر المتوفي وباقي الاحتياطات الأخرى التي تقتضيها هذا الحالة.

3- مرض المسافر

إن الالتزام بضمان السلامة لا يشمل فقط ضمان الناقل لما قد يتعرض له المسافر من أضرار نتيجة إخلال الناقل بذلك وإنما هذا الالتزام يمتد ليشمل أيضا الحالات الأخرى التي تحصل للمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل ولو كانت بدون إخلال الناقل بهذا الالتزام.

ذلك أن المسافر قد تسوء حالته الصحية نتيجة مرض مفاجئ، فالواجب الملقى على الناقل في هذه الحالة هو اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامة الراكب من كل أذى أو ضرر يعاني منه المسافر وهو في طريقه إلى مكان الوصول، فإذا كانت حالته الصحية تستدعي عرضه على

طبيب فيجب على الناقل أن يبادر فورا إلى ذلك بإيصاله إلى أقرب مستشفى، فإذا لم يقم بذلك يكون مسؤولا عن ذلك مسؤولية تعاقدية بناءً على التزامه بضمان السلامة.

وما تجدر الإشارة إليه هنا أن الناقل عند قيامه بذلك لا يكون مسؤولا عن الضرر الحاصل من جراء التأخير، كما لو توقف لتلافي تلك الحالة أو سلك طريقا غير الطريق المحدد عند ذهابه إلى المستشفى، لأنه يقوم بذلك باعتباره ملزم بالمحافظة على سلامة المسافر[2].

والمشرع الجزائري لم يتناول كذلك هذه الحالة بالتنظيم في عقد نقل الأشخاص برا في القانون التجاري، في حين أن المشرع المصري عالج في نص المادة 270 من القانون التجاري، حالة مرض المسافر أثناء تنفيذ العقد بمناسبة تطرقه لوفاة المسافر، واكتفى في هذه الحالة أيضا بإلزام الناقل بالمحافظة على أمتعة المسافر لحين تسليمها إلى ذوي الشأن.

---

1 – تنص المادة 270 من القانون التجاري المصري على أنه:" 1- إذا توفي الراكب أو أصيب بمرض أثناء تنفيذ عقد النقل التزم الناقل باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعته إلى أن تسلم إلى ذوي الشأن. 2- وإذا وجد أحد ذوي الشأن عند وقوع الوفاة أو المرض جاز له أن يتدخل لمراقبة التدابير التي يتخذها الناقل وأن يطلب منه إقرار بوجود أمتعة الراكب في حيازته".

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 175.

2.3.1.1.4.2. الضرر المعنوي

يترتب الضرر المعنوي عند التعدي على حقوق أو مصالح غير مالية، فهذا النوع من الضرر يلحق بما يسمى بالجانب الاجتماعي للذمة المعنوية أو الأدبية، ويكون في العادة مقترنا بأضرار مادية، أو يلحق بالعاطفة أو الشعور بالآلام التي يحدثها في النفس والأحزان، ومن ثم ينعت بالجانب العاطفي للذمة المعنوية ليقوم وحده غير مصحوب بأضرار مادية[1].

والضرر الأدبي على عكس الضرر المادي لا يمس مصلحة اقتصادية أو حق مالي، ولذلك فإنه لا يعد قيمة اقتصادية في ذاته ولا يمس بأي عنصر من عناصر الذمة المالية لمن يدعيه، وعادة ما يتلازم الضرر الأدبي مع المادي، فعندما يصاب شخص في حادث فإنه يلحقه أضرار مادية تتمثل في مصاريف العلاج أو فقدان أجره مدة انقطاعه عن العمل مثلا، ويلحقه أيضا ضررا أدبيا يتمثل فيما عاناه من آلام جراء الحادث[2].

والضرر الأدبي قد يصيب الجسم، كالجروح والتلف الذي يصيب الجسم والألم الذي ينجم عن ذلك، وما قد يعقبه من تشوبه في الوجه أو في الأعضاء أو في الجسم بوجه عام، كل هذا يكوِن ضررا ماديا إذا نتج عنه انفاق المال في العلاج أو نقص في القدرة على الكسب المادي، ويكون ضررا أدبيا فحسب إذا لم ينتج عنه ذلك.

كما أن الضرر الأدبي قد يصيب الشرف والاعتبار والعرض[3]، فالقذف والسب وهتك العرض وإيذاء السمعة والاعتداء على الكرامة، كل هذه الأعمال تحدث ضررا أدبيا إذ هي تضر بسمعة المصاب وتؤذي شرفه واعتباره بين الناس.

---

1 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 249. أنظر كذلك: مقدم السعيد، مرجع سابق، ص 44. وكذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، مرجع سابق، ص 148.

Voir aussi: Henri/ Léon/ Jean Mazeand et François Chabas, op cit, P 422, n° 417.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 455. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، مرجع سابق، ص 279.

Voir aussi: Patrice Jourdain, op cit, P 122.

3 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، ص 766، فقرة 448.

Voir aussi: Pierre voirin et Gilles Goubeaux, op cit, p 475, n° 1022.

والضرر الأدبي قد يصيب العاطفة والشعور والحنان، فانتزاع الطفل من حضن أمه وخطفه والاعتداء على الأولاد أو الأم أو الأب أو الزوج أو الزوجة كل هذه أعمال تصيب المضرور في عاطفته وشعوره وتدخل إلى قلبه الأسى والحزن[1].

فإذا تعرض الراكب للإصابة أثناء النقل فإن الآلام التي تسببها هذه الإصابة تشكل ضررا معنويا يجب التعويض عنه[2].

وعليه فإن الضرر المعنوي هو ذلك الضرر الذي يصيب الإنسان في جسمه، وما يترتب عن ذلك من آلام جسدية وآلام نفسية وآلام تصيب العاطفة والشعور والحنان وغير ذلك مما يحرص عليه كل إنسان دون أن يسبب له خسارة مالية، وتلك الآلام الجسدية والنفسية والعاطفية غالبا ما تكون أثناء فترة العلاج أو بعد ذلك بسبب ما قد ينجم عن الإصابة الجسمية من تشوهات أو عجز كلي أو جزئي.

فالضرر المعنوي يشمل الآلام الجسدية التي يعاني منها المضرور من جراء الجروح أو الكسور أو التلف الذي يصيب الجسم منذ أن يقع الحادث، وحتى أثناء فترة العلاج، وقد تزول هذه الآلام، وقد تبقى بالرغم من معالجتها أو تظهر من حين لآخر ويتعرض بذلك للضرر.

كما يتمثل الضرر المعنوي في المعاناة التي يعيشها المضرور نفسيا بسبب الضرر أو التلف الذي أصابه نتيجة بتر عضو من أعضائه أو تشوهات في جسمه أو شلل كلي أو جزئي، وبذلك يفقد توازنه وتكامله الجسماني ويصاب بحزن وألم، إذ تشعره هذه الإصابة بانتقاصه أو حرمانه من أوجه تمتعه بحياته العادية[3].

وإلى جانب ذلك هناك الضرر الجمالي، وهو صورة من صور التألم التنفسي ويختلف أثر هذا التألم بالزيادة أو النقصان حسب جنس المضرور وعمره ووضعه الاجتماعي والمهني، كما أن موضع التشوه له تأثير كبير على نفسية المصاب، فكلما كان خفيا كان أخف، وكلما كان ظاهرا في الوجه مثلا كان الإحساس بالألم أكبر.

---

1 – أنظر: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 292. أنظر كذلك: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 186. وكذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء01، المرجع السابق، ص 280.

2 - H. Ecoffet, op cit, P 131.

3 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 236 وما يليها.

Voir aussi: Corinne Renault Brahinsky, op cit, P 148.

كما يشمل الضرر المعنوي الآلام التي تصيب العاطفة والشعور وهذا من جراء إصابة المضرور أو ذوي حقوقه خاصة في حالة وفاة الضحية[1].

وبما أن الضرر المعنوي لا تترتب عنه خسارة مالية، فإن البعض عارض التعويض عن هذا النوع عن الأضرار، مستندين في ذلك إلى صعوبة تقويمه بالمال خلافا للضرر المادي، والذي يمكن للقاضي تقدير تعويضه، مما أثار جدلا كبيرا حول مبدأ التعويض عنه، وتناولت تلك العديد من الدراسات خاصة في أواخر القرن 19، والتي كانت الغاية منها إقرار بوجوب التعويض عن الضرر المعنوي ومساواته بالضرر المادي على الأقل من حيث مبدأ إيجابهما التعويض ومدى التعويض[2].

ولقد كان القانون الروماني يعوض عن الضرر الأدبي في كل من المسؤولية التقصيرية والعقدية، وتلاه القانون الفرنسي القديم فأجاز التعويض عن الضرر الأدبي، وقصر ذلك على المسؤولية التقصيرية دون المسؤولية العقدية، وقد أقر القضاء الفرنسي هذا المبدأ منذ عهد طويل ووطده في أحكام كثيرة بالتعويض عن الضرر الأدبي، ونصوص التقنين الفرنسي الحديث في عمومها وإطلاقها تسمح بالتعويض عن الضرر الأدبي بقدر ما تسمح بالتعويض عن الضرر المادي[3].

أما الفقه الفرنسي فقد إنقسم إلى فريقين، إذ نازع بعض الفقهاء في جواز التعويض عن الضرر الأدبي واستندوا في ذلك إلى أن التعويض النقدي عن ضرر الحزن والأسى لا يجدي شيئا، فالنقود لا تعيد إلى المتوفي الحياة ولا تؤدي إلى رفع الحزن في حالة فقد شخص عزيز، كما استندوا إلى صعوبة تقدير التعويض عن هذا الضرر[4].

---

1 – أنظر: محمد حسين منصور، المسؤواية عن حوادث السيارات، دار الجامعة الجديدية للنشر، 2003، ص 279. أنظر كذلك: عبوب زهيرة، التعويض عن الضرر المعنوي في ضوء أحكام المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة البليدة، 2012، ص 35

2 – أنظر: مقدم السعيد، مرجع سابق، ص 45.

Voir aussi: Pierre Voirin et Cilles Gourbeau, op cit, P 475, n° 1022.

3 – أنظر: إبراهيم صابر محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 187. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، المرجع السابق، ص 281.

Voir aussi: Henri/ Léon / Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 423, n° 418- 419.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 455. أنظر كذلك: علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص 164.

فهذا الفريق من الفقهاء يرى أن التعويض عن الضرر الأدبي يتعذر إذ أن هذا الضرر بطبيعته غير قابل للتعويض، وحتى إذا كان قابلا له فإن التعويض فيه يستعصي على التقدير[1].

والفريق الآخر وهو الاتجاه الراجح فإنه يرى جواز التعويض عن الضرر الأدبي ذلك أن المقصود بالتعويض عن هذا الضرر ليس محوه، وإنما إعطاء المضرور ترضيه تخفف عنه الضرر[2]، فالخسارة لا تزول ولكن يقوم إلى جانبها كسب يعوض عنها، وعلى هذا المعنى يمكن تعويض الضرر الأدبي، فمن أصيب في شرفه واعتباره جاز أن يعوض عن ذلك بما يرد اعتباره بين الناس، وأن مجرد الحكم على المسؤول بتعويض ضئيل ونشر هذا الحكم كفيل يرد اعتبار المضرور فمن أصيب في عاطفته وشعوره إذا حصل على التعويض المالي فتح له هذا المال أبواب المواساة تخفف من الألم الذي يصيب الجسم.

وما تجدر الإشارة إليه أن التعويض عن الضرر المعنوي نادر ما يتم إثارته في مجال المسؤولية العقدية، وإنما يكون أكثر في مجال المسؤولية التقصيرية، إلا أنه مع ذلك يمكن أن يوجد ضرر معنوي في حالة عدم تنفيذ العقد، ورغم ذلك فإن القضاء الفرنسي كان يقبل التعويض عن الضرر المعنوي في إطار المسؤولية التقصيرية مثله مثل الضرر المادي، إلا أنه كان يتحفظ بشأن التعويض عنه في مجال المسؤولية العقدية، غير أن القضاء أصبح يقبل بضرورة التعويض عن الضرر المعنوي في مجال المسؤولية العقدية شأنه شأن التعويض عن الضرر المادي[3].

أما في القانون المصري فقد كان التعويض عن الضرر الأدبي في المسؤولية العقدية جائز فقها وقضاءً[4]، فقد نص المشرع المصري على مبدأ جواز التعويض عن الضرر الأدبي في المادة 222 من القانون المدني[5].

---

1 – أنظر: إبراهيم صابر محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 187. لمزيد من التفصيل حول حجج هذا الاتجاه، أنظر كذلك: عيوب زهيرة، المرجع السابق، ص 43 ومايليها.

Voir aussi: Jean Carbonnier, op cit, p 423.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 456، لمزيد من التفصيل حول نظرية الترضية أنظر/ عبوب زهيرة، المرجع السابق، ص 41.

3 - Voir: François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 551, nº 562. Voir aussi: Jean Carbonnier, op cit, P 279.

4 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، ص 767، فقرة 449.

5 – تنص المادة 222 من القانون المدني المصري على أنه: «1– يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضا لكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق أو طالب الدائن به أمام القضاء، 2– ومع =

ولقد أورد قيدين على التعويض عن الضرر الأدبي، يتعلق القيد الأول بالضرر الأدبي الذي يلحق المضرور ذاته، فهذا الضرر لا ينتقل الحق في التعويض عنه إلى الورثة إلا إذا كان مورثهم قد اتفق مع المسؤول بشأن التعويض عنه من حيث مبدئه ومقداره، أو كان قد رفع الدعوى أمام القضاء مطالبا بالتعويض، وعلى ذلك إذا توفي المضرور قبل الاتفاق مع المسؤول أو قبل رفع دعوى إلى القضاء فلا ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي الذي لحقه إلى ورثته بل يزول هذا الحق بوفاته.

أما القيد الثاني فيتعلق بالضرر الأدبي الذي يلحق ذوي المتوفي، وهذا الضرر لا يجوز الحكم بالتعويض عنه إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية، ومعنى ذلك أن التعويض في هذه الحالة يكون للزوج (أوالزوجة) والأبوان والجدان والجدات والأولاد وأولاد الأولاد، والإخوة والأخوات[1].

وفي هذه الحالة لا يعطي القاضي تعويضا لهؤلاء جميعا إذا وجدوا إلا عن الضرر الأدبي لا عن الضرر المادي، لأن هذا الأخير تكون العبرة فيه لمن أصابه منهم ألم حقيقي بموت المصاب، والمقصود به هو من له حق النفقة على الميت والذي كان يعوله فعلا، فإذا كانت الأقارب ممن تقدم ذكره فإنهم لا يدخلون في هذا التعويض[2].

أما المشرع الجزائري فقد نص على التعويض عن الضرر الأدبي في المادة 182 مكرر من القانون المدني[3]، والتي جاء فيها:«يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة».

كما نص عن التعويض عن الضرر المعنوي في حوادث المرور بموجب الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام

= ذلك لا يجوز الحكم بتعويض إلا الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب».

1 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 456. أنظر كذلك: السيد عبد الوهاب عرفة، مرجع سابق، ص39.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 190. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الخطأ، الجزء 02، المرجع السابق، ص 368.

3 – تمت إضافة هذه المادة بموجب القانون رقم 10/05 المؤرخ قي 2005/06/20 المعدل والمتمم للقانون المدني.

التعويض عن الأضرار، حيث جاء في المقطع الخامس من ملحق هذا القانون بأنه يمكن التعويض عن الآلام الجسدية وعن الضرر الجمالي وعن الضرر المعنوي[1].

أما بالنسبة لحوادث النقل بالسكك الحديدية فقد جرت العادة على التعويض عن الضرر المعنوي من طرف القضاء في العديد من أحكامه.

2.1.4.2. تقدير التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

بما أن المسؤولية المدنية قد تميزت عن المسؤولية الجنائية، فإن التعويض المدني يجب أن يتخلص من كل أثار جنائية، ولا يتضمن صفة أو وظيفة العقوبة بأي حال، فالتعويض ليس له من وظيفة سوى جبر الضرر، ولذلك فإن التعويض هو الوسيلة التي تؤدي إلى محو الضرر أو تخفيف من وطأته إن لم يكن محوه ممكنا.

وما تجدر الإشارة إليه بادئ الأمر أن تقدير التعويض عن إخلال الناقل البري بالتزامه بضمان السلامة يتم وفقا للقواعد العامة، أي طبقا لنص المواد 182 و182 مكرر و131 من القانون المدني الجزائري، ويستثنى من ذلك حوادث النقل بالسيارات التي تخضع للأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 88/ 31 المتعلق بإلزامية التأمين على السياراتو نظام التعويض عنها.

ذلك أن التعويض في الحالات التي يطبق فيها هذا الأمر محسوما قانونا، ولا مجال لإعمال سلطة القاضي في تقديره.

لذلك يطرح التساؤل حول طرق تقدير التعويض وعناصره المحددة من طرف القاضي لجبر الأضرار الناتجة عن إخلال الناقل البري بالتزامه بضمان السلامة.

لذلك سنقسم هذا المطلب في ما يخص تقدير التعويض من حيث نطاقه وأسس تحديده إلى الفرعيين التاليين:

الفرع الأول: التعويض في حالة إصابة الراكب.

---

1 – أنظر: أحمد طالب، نظام تعويض الأضرار عن حوادث المرور، الجزء الثاني، المجلة القضائية، العدد 2، 1991، ص 302. أنظركذلك: مراد بن طباق، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الرابع، 1991، ص 32. وكذلك: زرهوني بطاش زوليخة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حوادث المرور، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول 2011، ص 23.

الفرع الثاني: التعويض في حالة وفاة الراكب.

1.2.1.4.2. التعويض في حالة إصابة الراكب

يحق للراكب الحصول على التعويض عن الأضرار اللاحقة به أثناء عملية النقل وذلك في حالة إصابته بجروح أو أي ضرر جسماني آخر، إذ أن الناقل يكون مسؤولا تعاقديا عن تعويض الراكب عن الضرر المادي والأدبي الذي لحقه من جراء ذلك الحادث، و التعويض هذا يشمل الضرر المباشر المتوقع ما لم يرتكب الناقل غشا أو خطأً جسيما، لأن من شأن ذلك إلزامه بالتعويض الكامل الذي يشمل الضرر المتوقع و الضرر غير المتوقع.

ويقدر التعويض الناشئ عن إخلال الناقل بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل البري وفقا للقواعد العامة المقررة في تقدير التعويض الناشئ عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية. ذلك أن القاعدة العامة في تقدير التعويض أن قاضي الموضوع له سلطة واسعة من حيث فهم وتكييف الوقائع المادية، ولا يخضع القاضي في تقديره للتعويض لرقابة المحكمة العليا، في حين يدخل في سلطتها التكييف القانوني لهذه الوقائع[1].

1.1.2.1.4.2. تعويض الراكب عن الضرر المادي

طبقا لنص المادة 182 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري يشمل تعويض الضرر عموما ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، شريطة أن يكون كنتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزامات التعاقدية[2].

وعليه فإن الضرر الذي يستحق عنه الراكب تعويضا يتحلل إلى عنصرين: هما ما لحق الراكب من خسارة وما فاته من كسب.

---

1 – أنظر: زرقط سفيان، مرجع السابق، ص 143.

2 – تنص المادة 182 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري على أنه:«إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة و ما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخير في الوفاء به، و يعتبر الضرر كنتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول». تقابلها المادة 221 من القانون المدني المصري.

أ- تعويض الخسارة التي تلحق بالمضرور:

يدخل فيما لحق الراكب من خسارة مصاريف العلاج التي تكبدها الراكب بسبب الحادث، ومنها أجرة الأطباء والمستشفى وثمن الدواء، وكذلك المصروفات والرسوم وأتعاب المحاماة التي أنفقها عند إقامة الدعوى على الناقل[1].

كما أن الراكب يتعرض لأضرار جسدية تؤدي إلى إيذاء جسده، وتتمثل هذه الأضرار البدنية في كل ما يسبب خللا وظائفيا في عضو أو أكثر من أعضاء الجسم، وتشمل الأمراض العضوية والعقلية والنفسانية، والإصابات البدنية من جروح أو كسور أو حروق أو بتر عضو من أعضاء الجسد أو استئصاله وغير ذلك من الإصابات التي تصيب جسم الإنسان.

ذلك أنه إذا لم تؤدي الإصابة الجسدية الناجمة عن حوادث النقل إلى وفاة المصاب فهي حتما ستخلف وراءها نوعين من الأضرار المادية والمعنوية وهذا ما هو مستقر عليه في القوانين الوضعية، إلا أن التعويض الجابر للضرر الجسدي في هذه الحالة لا يقتصر على نتائج الضرر فقط، بل يجب أن يأخذ بعين الاعتبار الضرر الجسدي ذاته.

والضرر الواقع على النفس هو الضرر الذي يصيب الإنسان في صحته وسلامته الجسدية نتيجة الحادث، وإصابة المضرور في جسده وما يترتب على ذلك من تشوهات يشكل وحده حرمانا له من ميزة السلامة الجسدية أو على الأقل انتقاصا لها بصرف النظر عن ما إذا كان هذا الحرمان قد ترتب عليه انتقاص في دخله[2].

ويتمثل الضرر الجسدي بالمفهوم الضيق في الأذى الجسدي المتمثل في مجرد المساس بالحق في السلامة الجسدية، فعندما يترتب على الاعتداء أو الإصابة حرمان من السلامة الجسدية والتمتع بالقدرات الجسدية والفعلية ذاتها، فذلك يعد بمثابة اعتداء على الحق في السلامة والتكامل الجسدي، ويعتبر ضررا مستقلا له قيمته المستقلة عن قيمة الأضرار الأخرى المترتبة عليه.

ولذلك يلزم عند تقدير الضرر مراعاة انتقاص السلامة الجسدية، إذ يجب على القاضي أن يضع في اعتباره أن الضرر لحق في الأصل بالميزات والقدرات الجسدية، فالسلامة الجسدية هي محل لحق الشخص في سلامة جسده، وهو أن يظل الفرد محتفظا بنصيبه الطبيعي من الصحة

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 261.

Voir aussi : Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 205, n° 724.

2 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، مرجع سابق، ص 167.

دون أن ينتقص بفعل فاعل، فالمساس يتحقق في كل فعل، يسبب نقصا في هذا النصيب الطبيعي من الصحة، ويستوي أن يسبب الانتقاص عجزا أو خسارة أو ألما أو لا يسبب[1].

وبالرغم من أن المساس بسلامة جسد الإنسان يعد ضررا مستقلا موجبا للضمان، حتى ولو لم يترتب عليه نتائج مالية باعتباره اعتداء على حق الإنسان في سلامة جسده وعدم تعرضه للأذى، فإننا نلاحظ في هذا الصدد أن غالبية التشريعات الوضعية تنظر إلى الضرر الجسدي في ضوء ما يتمخض عنه من نتائج مالية، بحيث يشمل الضرر المادي والأدبي[2].

والخسارة التي تلحق المصاب تتمثل في النفقات التي تكبدها بسبب إصابته، فهي خسارة لحقت به يثبت حقه في التعويض عنها بمجرد إنفاقها أو تحملها، ولذلك تتمثل هذه الخسارة في المصروفات والنفقات التي تحملها المصاب والمصروفات الطبية ومصروفات الإقامة في حالة ما إذا كانت حالة المصاب تستوجب الإقامة للعلاج[3].

وعليه فإن الأضرار الفعلية التي لحقت بالمضرور تشمل جميع النفقات الذي اضطر المصاب إلى إنفاقها في سبيل الاستشفاء من الضرر الناجم عن حادث النقل، ومنها نفقات المعالجة الطبية والتي تشمل نفقات الإقامة في المستشفى وأجور الفحوصات والتحاليل الطبية اللازمة للمصاب، وصور الأشعة ونقل الدم ونفقات العمليات الجراحية.

كما تمثل أيضا في أجور الأطباء وثمن الدواء والأجهزة التي يحتاجها المصاب، وكذلك ثمن الأطراف الصناعية التي يتم تركيبها محل العضو في حالة بتره، وهو المتعارف عليه بالأجهزة التكميلية أو التعويضية، فضلا عن أجر تركيب هذه الأجهزة وأجر الإشراف على أداءها لوظيفتها، ويضاف إلى ذلك نفقات العلاج الطبيعي إذا قرر الأطباء أن المصاب بحاجة إليها، وأجور الأخصائيين لمتابعة حالة المصاب وضمان تحسنها أو استقرارها، كما تشمل نفقات انتقال المضرور للمعالجة، وأية نفقات اضطر المضرور إلى دفعها لإزالة أثار الإصابة.

---

1 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، مرجع سابق، ص 283.

2 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 168.

3 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 296.

غير أنه يشترط لكي تعد هذه النفقات وغيرها جزءًا من الخسارة الفعلية التي لحقت بالمصاب، أن تكون مرتبطة بالإصابة ارتباطا وثيقا ومباشرا، وأن تكون لازمة للتعافي من هذه الإصابة أو الحد من أثارها الضارة[1].

ونتيجة لما تقدم فإنه يمكن حصر الخسائر التي تلحق المصاب في نوعين، النوع الأول يشمل نفقات المصاب للعلاج (أطباء، فحوص، أدوية، جراحة إقامة بالمستشفيات، نقل دم، أجهزة تكميلية أو تعويضية....)، أما النوع الثاني فيشمل النفقات الإضافية التي يمكن أن تترتب علي إصابة المضرور، كضرورة الاستعانة بأجهزة إضافية كدراجة أو سيارة في حالة الشلل أو الحاجة إلى شخص يعينه في قضاء أموره، أو ضرورة تغير مسكنه ليتناسب مع عجزه[2].

ومع ذلك يثور التساؤل حول ما إذا كان التعويض يغطي نفقات العلاج حتى ولو تجاوزت القدر المعقول، فقد يلجأ المصاب مثلا إلى مستشفى باهظ التكلفة ويطلب تدخل أشهر الأطباء، فهل يلزم المسؤول هنا بتحمل كل ذلك[3].

وبذلك تثور الصعوبة أمام تعدد مستويات العلاج ودرجاته، فهل يتم تقدير النفقات على أساس موضوعي طبقا لمقتضيات العلاج المعتادة والمتعارف عليها، أم على أساس شخصي طبقا لمقدرة المضرور ومكانته الاجتماعية ونفقات أمثاله؟ وهل يعتد بما تم إنفاقه فعلا أيا كان مقداره أم بما كان ينبغي أن ينفق؟ أي هل يختلف الحكم بحسب ما إذا كان المصاب موسرا أو أنفق مبالغ كبيرة أم كان معسرا ولم ينفق إلا القليل ؟

ولا تثار أية صعوبة في الدول التي يزدهر فيها نظام التأمين الاجتماعي حيث يتولى تغطية نفقات العلاج، ويرجع بما أنفقه على المؤمن، فالمبالغ تحدد ويتم تقديرها من خلال جهات رسمية بالنسبة للجميع دون تفرقة ومن ثم لا محل للمنازعة فيها[4].

غير أن الصعوبة تثور إذا تمت معالجة المصاب خارج هيئة التأمينات الاجتماعية فهنا يثور التساؤل حول المعيار الذي يتعين على القاضي أخذه بعين الاعتبار، وهل يعتد في هذا الشأن

---

1 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 175. أنظركذلك: عادل زيد عبد الله المطيري، مرجع سابق، ص 125.

2 – أنظر: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 273.

Voir aussi: Geneviéve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 22, n° 252.

3 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص.176.

4 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 298.

بالمعيار الموضوعي طبقا لمقتضيات العلاج المعتادة والمتعارف عليها، أم وفقا لمعيار شخصي يتوقف على المركز المالي للمضرور ومكانته الاجتماعية؟[1].

لا بد أن نشير هنا أن الإجابة عن هذه التساؤلات كانت محل خلاف في الفقه الفرنسي، فذهب جانب منهم إلى أنه يجب تعويض المصاب عن جميع ما أنفقه في سبيل العلاج عن الحادث، وبغض النظر عن وضعه المالي أو مركزه الاجتماعي، وهذا على اعتبار أن الناس متساوون في حقهم بسلامة أجسادهم.

بينما ذهب البعض الآخر إلى وجوب مراعاة ما هو معقول في تقدير النفقات الطبية، ويؤكد هذا الاتجاه على أن اختيار المستشفى والأطباء يجب أن يعتمد على الإصابة من جهة والمركز المالي للمضرور من جهة أخرى[2].

وعليه فإن الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء يذهب إلى الاعتداء بالمعيار الموضوعي البحت، على أساس أن العدالة تقتضي أن لا يضار الفقير من فقره، وألا يستفيد المضرور الموسر من يساره، وعلى ذلك لا ينبغي أن يترتب على كون المصاب فقيرا حرمانه مما كان سيتم الحكم به في حالة انفاقه، ولا يجوز الحكم للمضرور بكل ما أنفقه للعلاج في الأماكن المميزة كالمستشفيات الخاصة، لذا يتعين على قاضي الموضوع الاعتداد في هذا الشأن بالنفقات الطبية الضرورية والمتعارف عليها لعلاج مثل هذه الإصابة[3].

وبذلك فإنه في غير الحالات التي يستفيد فيها المضرور من تأمين صحي، فإن قاضي الموضوع يتمتع بسلطة تقديرية واسعة في تحديد التعويض الذي يراه بنفسه، وله أن يستعين في ذلك بأهل الخبرة، ولعل الأمر الهادي للقاضي في هذا الصدد هو المعيار القانوني العام ألا وهو مقياس الرجل المعتاد أي النفقات الطبية الضرورية والمتعارف عليها لعلاج الإصابة[4].

---

1 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 126.

2 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 176. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الخطأ، الجزء 02، مرجع سابق، ص 338.

3 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 289. أنظر كذلك: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 274.

4 – أنظر: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 274.

وبناءً عليه فإذا كانت لقاضي الموضوع سلطة تقديرية بشأن تحديد مقدار نفقات العلاج للمصاب من حادث المركبة، فإنه يتعين عليه الاعتداء في هذا الشأن بالمعيار الموضوعي، فإذا جنح للمعيار الشخصي فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون، مما يستوجب الطعن في حكمه[1].

وعليه فإن المعيار الواجب الإتباع هو النظر إلى نوع وخطورة الإصابة الناجمة عن حادث النقل، ويتحقق ذلك من خلال التقارير الطبية والخبرة التي غالبا ما يلجأ إليها القاضي، والذي يتمتع بسلطة واسعة في تقديرها، فإذا تبين له أن إزالة أثار الإصابة يتطلب الإقامة في أفضل المستشفيات وأرقاها وأكثرها تخصصا، والاستعانة بأشهر الأطباء لإنقاذ المصاب من الموت أو العجز، ففي هذه الأحوال ينبغي على المسؤول أن يتحمل هذه النفقات باعتباره المتسبب في الحادث، حتى ولو كان ذلك لا يتناسب مع المركز المالي للمصاب.

وعلى العكس من ذلك إذا تبين أن الإصابة بسيطة وعلاجها متيسر في المراكز الطبية التي تتناسب مع المركز المالي للمضرور، فإنه على هذا الأخير اختيار هذه المراكز وما يتوفر لديها من أطباء، أما إذا اختار الأكثر تكفله بدافع الانتقام من المسؤول عن الحادث أو لاستغلاله ماديا، ففي هذه الأحوال يجب ألا يتحمل المسؤول إلا النفقات الطبية المعقولة وفق معيار الرجل المعتاد[2].

وعلى أية حال فإن المصاب لا يمكنه المطالبة بمصروفات التنقل والإقامة إلا إذا كانت خاصة بأشخاص يرعاهم ويتكفل بحاجياتهم، أما في الحالات الأخرى فلا يمكن المطالبة بهذه المصروفات إلا من أصحاب الشأن أنفسهم، كما أنه عندما تستدعي حالة المصاب وجود بعض أقاربه معه في المستشفى فإن التعويض يجب أن يشمل مصروفات هذه الإقامة[3].

وتطبيقا لنص المادة 131 من القانون المدني الجزائري[4] فإن القاضي يقدر مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و182 مكرر مع مراعاة الظروف

---

1 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 294. أنظر كذلك: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 126.

2 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 176.

3 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 300.

4 – تقابلها المادة 170 من القانون المدني المصري.

الملابسة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية، فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير[1].

وهذا يتحقق في أغلب الأحوال إذا كانت الإصابة عبارة عن جرح لا تستبين عقباه إلا بعد انقضاء فترة من الزمن، ففي هذه الحالة يقوم القاضي بتقدير مبلغ نقدي كتعويض مؤقت بالتثبيت من قدر الضرر المعلوم وقت الحكم على أن يعيد النظر في قضاءه بعد فترة معقولة يتولى تحديدها، فإذا انقضى الأجل المحدد أعاد النظر فيما حكم به وقضى للمضرور بتعويض إضافي إذا اقتضى الحال ذلك.

ويجوز للقاضي أن يضمن حكمه بالتعويض الأضرار المستقبلة طالما كانت محققة الوقوع، كما لو تعلق الأمر بنفقات سيتكبدها المضرور حتما لعلاج إصابته على فترات متباعدة[2].

وعليه فإنه في حالة غياب نص قانوني يلزم بإتباع معايير معينة لتقدير التعويض، فإن قاضي الموضوع له السلطة التامة في تقديره دون رقابة من محكمة النقض متى كان قد بين عناصر الضرر أو أحقية طالب التعويض فيها[3].

وفي هذا الصدد قضت المحكمة العليا بتاريخ 14 جويلية 1990 أنه:« كان يجب على قضاة الموضوع في حالة إثبات المسؤولية على عاتق سائق القطار وبالنظر للقانون رقم 90/ 35 أن يذكروا العناصر الموضوعية التي تساعد على تحديد مختلف التعويضات بدقة وتفصيل، مثل سن الضحية ومهنتها ودخلها ونوع الضرر أو الأضرار اللاحقة بالمستحقين وأن يخصصوا تعويضات معينة لكل واحد من هؤلاء المستحقين»[4].

ب- مافات المضرور من كسب

يقصد بالكسب الفائت ضياع الفرص المالية على المضرور بسبب الإصابة سواء لعجزه عن العمل كليا أو جزئيا أو لتفويت فرصة الكسب عليه دون أن يتخلف عن الإصابة أية نسبة

---

1 – أنظر: علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص 181.
Voir aussi: Nour -Eddine Terki, Op cit, P 186.

2 – أنظر: محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 275. أنظر كذلك: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 127. وكذلك: منير قزمان، مرجع سابق، ص 23.

3 – أنظر: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 61. أنظر كذلك: منير قرمان، المرجع السابق، ص 28.

4 – قرار صادر عن المحكمة العليا 1990/07/14 تحت رقم 183066، الغرفة المدنية القسم الثاني، غير منشور، أشار إليه رحماني محمد، مرجع سابق، ص 100. أنظر كذلك: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 145.

عجز، ويتمثل في التوقيف عن العمل خلال فترة العلاج أو العجز، إذ أن الإصابات البدنية الناجمة عن حوادث النقل غالبا ما تعجز المصاب عن ممارسة نشاطه المهني المعتاد، وتؤثر على قدراته على القيام بأعماله[1].

ويدخل في نطاق الكسب الفائت الآثار السلبية التي تنتج عن الإصابة، وتؤثر على نشاط المضرور – الحالي والمستقبلي – في مجال عمله، سواء تعلق الأمر بعدم قيامه بممارسة عمله خلال فترة العلاج من الإصابة أو بعجزه الدائم عن القيام بعمله، أو تفويت فرصة على المضرور في تحقيق أهداف معينة، سواء كان العجز كليا أو جزئيا[2].

غير أن التعويض عن التوقف عن الكسب لا يقتصر فقط على الفارق بين ما حصل عليه المصاب من عمله بعد الحادث، وبين ما كان يمكن أن يحصل عليه لو لم يصاب، بل يشمل الكسب الفائت عن كل عمل آخر كان يرد عليه دخلا آخر وحرم منه نتيجة الإصابة، فالمعيار الأساسي لتقدير التعويض عن هذا الضرر هو مدى العجز عن العمل والكسب الذي يلحق المصاب[3].

وعليه فإن الكسب الفائت يتمثل في كل الآثار الاقتصادية التي تؤثر على الذمة المالية للمضرور تأثيرا سلبيا سواء كان ذلك النشاط الذي كان يقوم به المضرور حالا، أو نشاطه في المستقبل فيما يتعلق بطبيعة عمله، وسواء تعلق ذلك بالتعطل عن ممارسة عمله خلال فترة العلاج أو كان الأمر يتعلق بالعجز الدائم الجزئي أو الكلي عن ممارسة نشاطه ذلك، أو تفويت فرصة على المضرور في تحقيق هدف معين[4].

والعجز الناجم عن الإصابات البدنية على نوعين: عجز مؤقت وعجز دائم، ويتحقق العجز المؤقت في كل حالة تؤدي فيها الإصابة إلى عدم مقدرة المضرور على ممارسة نشاطه المهني الوظيفي كما كان يمارسه قبل وقوع الإصابة، ولكن هذا التوقف يكون مؤقتا إذ يشفى بعدها ويعود إلى الحالة التي كان عليها.

---

1 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، مرجع سابق، ص 179.

2 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 129.

3 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، مرجع سابق، ص 301.

4 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 230. أنظر كذلك: محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 276.

وهذا العجز المؤقت قد يكون كليا إذا أدى بصفة مؤقتة إلى انتقاص كامل قدرة المصاب على القيام بعمله، وقد يكون جزئيا إذا كان تأثير الإصابة انتقاصا لجزء من هذه المقدرة ولفترة محدودة.

أما العجز الدائم فيقصد به أن تؤدي الإصابة إلى انتقاص قدرة المصاب على القيام بنشاطه وأعماله بشكل لا يرجى شفاءه، فإذا نتج عن الحادث عدم قدرة المصاب على ممارسة جميع نشاطاته وأعماله وبصفة دائمة كان العجز كليا، أما إذا استطاع المضرور ممارسة بعض الأعمال غير تلك التي كان يمارسها قبل إصابته أو بقيت لديه إمكانية القيام بوظائف وأعمال ولكن بقدرة أقل مما كان يتمتع به في السابق كان العجز الدائم جزئيا[1].

وبما أن العجز الدائم سواء كان كليا أو جزئيا يستمر مع المصاب بداية من وقع الإصابة إلى أن يتوفاه الله عز وجل، فإن التعويض عن العجز الدائم يشمل الضرر المالي للمصاب المترتب على إضعاف قدرته على العمل والكسب، بالإضافة إلى ضرره الأدبي المرتبط بحالته النفسية المترتبة على عجزه وعدم قدرته على العمل[2].

وما تجدرة الإشارة إليه أن تحديد ما إذا كان العجز دائم أو مؤقتا هو أمر تفصل فيه الخبرة الطبية دون سواها، غير أن التساؤل يثور حول المعيار الواجب إتباعه لتقدير الكسب الفائت أثناء العجز؟

وفي هذا الصدد ذهب جانب من الفقه إلى الأخذ بمعيار موضوعي من خلال تقدير الضرر بالنظر إلى نسبة العجز الجسماني فقط، وهذا دون مراعاة لظروف المضرور الشخصية ومدى تأثير العجز على دخله، وهذا يؤدي إلى تقدير التعويض بالنظر إلى المضرور العادي المتوسط.

فأنصار هذا الاتجاه يعتمدون على نسبة العجز الجسماني فقط بغض النظر عن تأثيرها على الظروف الشخصية أو أثارها الاقتصادية بالنسبة للمضرور، والتعويض يجب تقديره من خلال نظرة موضوعية بحتة.

---

1 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 179– 180. لمزيد من التفصيل أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الخطأ، الجزء 02، مرجع سابق، ص 39 ومايليها.

Voir aussi : Patrice Jourdain, op cit, P 151, 152.

2 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 302.

وهذا الاتجاه لا يراعي الظروف الشخصية للمضرور، وفي ذلك مجافاة للمنطق والعدل، لأن قدرات الأشخاص متباينة وقدراتهم متفاوتة، تبعا لتأثير العجز الجسماني الناجم عن الإصابة على إمكانياتهم المالية ومدخولهم[1].

فهذا المعيار يجافي منطق العدالة حيث أنه يهدر الظروف الشخصية للمضرور، فقطع الساق بالنسبة للاعب كرة القدم يكون أشد مقارنة بالموظف الإداري الذي يمكنه الاستمرار في أداء عمله.

وعليه فإن الاتجاه السائد هو وجوب الأخذ في الاعتبار ظروف المضرور الشخصية عند تقدير الضرر أي التقدير الذاتي للضرر[2]، وهو ما يعرف بالمعيار الشخصي، ووفقا لهذا الاتجاه يتولى القاضي تقدير التعويض في ضوء متوسط الدخل، ومعنى ذلك أنه يجب على قاضي الموضوع الأخذ بعين الاعتبار عند تقدير التعويض عن المكسب الفائت مركز المضرور وظروفه الشخصية ومكانته الاجتماعية[3].

غير أنه لا توجد طريقة معينة يلزم بها القاضي كأصل عام، فلا يوجد في القواعد العامة في المسؤولية نص تشريعي يمكن أن يهتدي به القاضي، لذلك نجده يلجأ عادة إلى أهل الخبرة لتقدير مدى العجز الذي لحق المصاب، حيث تنص المادة 125 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية الجزئري أنه:« تهدف الخبرة إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي».

إلا أن هذا رأي الخبير غير ملزم بالنسبة للقاضي، إذ أنه لا يجبر القاضي على أخذ رأي ذوي الخبرة، إذ جاء في المادة 144 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية الجزائري أنه:« يمكن للقاضي أن يؤسس حكمه على نتائج الخبرة. القاضي غير ملزم برأي الخبير، غير أنه ينبغي عليه تسبيب استبعاد نتائج الخبرة»[4] .

وفي الواقع يتم تحديد العجز الدائم الذي يلحق المضرور بنسبة مئوية محددة وعلى ضوءها يتم تحديد قدر التعويض الذي يستحقه المصاب، أما في حالة العجز المؤقت فيتحدد الكسب الفائت

---

1 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 180. أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 307،.

2 – أنظر: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 277.

3 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، مرجع سابق، ص 130.

4– لمزيد من التفصيل حول الخبرة راجع المواد من 125 إلى 145 من قانون الاجراءات المدنية والادارية الجزائري.

باحتساب الفرق بين المبالغ التي يحصل عليها المصاب بعد الإصابة، وتلك التي كان من المفروض أن يستحقها لولا إلحاق الإصابة به، فإذا كان المصاب لا يعمل فإن القاضي بما له من سلطة تقديرية في ذلك يملك القياس بمتوسط الأجر لمن يعمل في مثل ظروفه.

غير أن التعويض عن العجز لا يتم وفقا لنسبة هذا العجز فقط، وإنما وفقا لطبيعة العجز والحالة العامة للمصاب وعمره ومهنته وغير ذلك من العوامل التي تؤثر في دخل المصاب وحالته المالية، فالعجز الدائم لدى المضرور يجب أن يقدر تقديرا ذاتيا شخصيا، بأن يمثل المدى الحقيقي للعجز الذي لحق المضرور بالفعل نتيجة الإصابة، لذلك فإن نسبة العجز الناتج عن ذات الإصابة قد تختلف من شخص إلى آخر وفقا لاختلاف الظروف الشخصية لكل منهما والتي يؤخذ بها عند تقدير نسبة وقدر العجز[1].

والملاحظ أن هناك اتجاه في الفقه يذهب إلى أن الاعتداد بالمعيار الشخصي بشأن تقدير الكسب الفائت ينطوي على نوع من عدم العدالة حيث أنه يترتب عليه الإجحاف بالضعفاء، الأولى بالرعاية انطلاقا من أن صاحب الدخل المحدود يحكم له بتعويض ضئيل في حالة عجزه – الدائم أو المؤقت– عن العمل، والمسنين يحرمون – وفقا للمعيار الشخصي – من التعويض، لذلك فإنهم يرون أن المعيار الموضوعي هو الأنسب، إلا أن الاتجاه الغالب يذهب إلى ضرورة الأخذ بعين الاعتبار بالمعيار الشخصي[2].

وعليه فإنه متى قامت مسؤولية الناقل البري عن إخلاله بالالتزامه بضمان السلامة استقل قاضي الموضوع بتقدير التعويض الذي يجب دفعه للمضرور أو ورثته جبرا للضرر الحاصل سواء كان ماديا أو معنويا، والقاضي هنا يطبق القواعد العامة في تقديره لقيمة التعويض مراعيا في ذلك ما ورد في المادة 182 و182 مكر و131 من القانون المدني الجزائري، وبصفة خاصة ظروف المضرور الشخصية، ويقدر مدى تأثير الفعل الضار عليه ومدى ما سبب له من ضرر[3].

---

1 – أنظر: محمد جمال حنفي طه، المرجع السابق، ص 305 وما يليها. أنظر كذلك: منير قرمان، مرجع سابق، ص 22.

2 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، المرجع السابق، ص 130.

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 122. أنظر كذلك: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 337.

فالتعويض يشمل على عنصرين هما ما فات المضرور من كسب وما لحق به من خسارة، وفي دائرة هذين العنصرين ينبغي ألا يتجاوز التعويض الأضرار المباشرة التي لحقت بالمضرور من جراء عدم تنفيذ الناقل لالتزامه.

وفي حدود الأضرار المباشرة يلتزم الناقل بتعويض الأضرار المتوقعة أو التي يمكن توقعها عند إبرام العقد، وهذان ليس التزامين منفصلين بل صفتان للضرر الذي يلتزم الناقل بتعويضه[1].

على أنه إذا كان الناقل لا يلتزم إلا بتعويض الأضرار المتوقعة أو التي يمكن توقعها عند إبرام العقد، فإنه يلتزم بتعويض الأضرار غير المتوقعة إذا اتسم تنفيذه للعقد بالغش أي كان الضرر مشوبا بسوء نية الناقل وعمده[2].

وبناءً على ذلك لا يخضع تقدير التعويض في نقل الأشخاص لقاعدة قانونية مقررة، ولكن القاضي يسترشد بمجموعة من العناصر تدخل في تقديره للتعويض، وذلك سواء كان مجرد إصابة أو عاهة أو وفاة، وقاضي الموضوع له سلطة مطلقة في تقدير هذا التعويض ولا رقابة لمحكمة النقض على قضاءه بشرط ألا يتجاوز حدود الضرر المتوقع وغير المتوقع في حالة الغش أو الخطأ الجسيم.

ويدخل في تقدير التعويض مصاريف العلاج ونوع العاهة كلية أو جزئية ونسبتها إلى المقدرة العامة، كما يدخل في تقديرها أيضا مركز المضرور وما كان يمكن أن يصيب من كسب فيما يتعلق بالمراكز الاجتماعية في الحياة لو لم يصب بما أصيب به وما فاته من هذا الكسب.

وللمحكمة أيضا أن تسترشد بأهل الخبرة في تقدير نوع العاهة ودرجتها، كما يصح أيضا أن يدخل في تقديرها وكعنصر من عناصر التقدير، مركز المضرور الاجتماعي ومكانته وقوته الكسبية، ولا بأس من الاسترشاد أيضا بما يدفعه من ضرائب كعنصر من عناصر قوته الكسبية ومركزه الاجتماعي[3].

---

1 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 260.

2 – وهو ما تنص عليه المادة 182 فقرة 02 من القانون المدني الجزائري، والتي تقابلها المادة 1150 من القانون المدني الفرنسي والمادة 221 فقرة 02 من القانون المدني المصري.

3 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 263. أنظر كذلك: السيد عبد الوهاب عرفة، مرجع سابق، ص51. وكذلك: محمد أحمد عابدين، مرجع سابق، ص 138.

2.1.2.1.4.2. تعويض الراكب عن الضرر المعنوي

إن تقدير التعويض عن الضرر الأدبي أمر بالغ الصعوبة، إذ يصعب أن نضع في هذا الصدد ضابطا أو معيارا يهتدي به القاضي في أحكامه، ولعل هذه الصعوبة في تقدير هذا النوع من الضرر كانت من أكبر الدوافع التي حملت بعض الفقهاء إلى القول بعدم جواز التعويض عنه.

ومع هذا فإنه ينبغي على القاضي أن يستهدي في تقديره للضرر الأدبي على أنه لا يجوز أن يتخذ الضرر الأدبي وسيلة أو ذريعة للإثراء على حساب الفاعل، كما أنه لا يجوز وضع تسعيرة أو تعريفة بأسعار كل نوع من الأضرار الأدبية، فالحادث الواحد قد يحدث من الأضرار المختلفة باختلاف الأشخاص الذين أصابهم هذا الحادث[1].

وعليه فإن تقدير التعويض يكون بما يكفي لمواساة المضرور ويكفل رد اعتباره، ويحق للقاضي تقديره بما يراه مناسبا لتحقيق النتيجة المستهدفة ولو كان ضئيلا يرمز إليها[2].

ويعتبر الضرر الناتج عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة ضرر معنوي عقدي، وبالتالي يجب تعويض المضرور من طرف المتسبب في هذا الضرر المعنوي عن كل الآلام التي أصابته[3].

ذلك أنه إضافة إلى تعويض الراكب عن الضرر المادي اللاحق به، يجب على الناقل تعويضه عن الضرر الأدبي في حالة الإصابة عن كل ما يمر به من آلام ومعاناة، والأضرار الأدبية الناجمة عن الإصابة البدنية للراكب والتي تكون قابلة للتعويض، هي الأضرار الأدبية ذات الطابع الموضوعي، ويقصد بها تلك الأضرار التي يتساوي فيها الناس، إذ أنه لكل شخص الحق في سلامة جسده، كما يضاق إلى ذلك الأضرار الأدبية ذات الطابع الشخصي وهي ما ينتج عن الإصابات الجسدية من الآلام النفسية والمعاناة نتيجة شعور المصاب بالنقص[4].

ويتم تقدير التعويض عن الأضرار الأدبية القابلة للتعويض كما يلي :

---

1 – أنظر: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 01، مرجع سابق، ص 401. أنظر كذلك: محمد أحمد عابدين، المرجع السابق، ص 129.

2 – أنظر: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 962. أنظر كذلك: عيوب زهيرة، مرجع سابق، ص 89 ومايليها.

3 - Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 210, n° 738.

4 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، مرجع سابق، ص 187. أنظر كذلك: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص279.

1- الآلام الجسدية : إن الضرر المعنوي يشمل الآلام الجسدية التي يعاني منها المضرور من جراء الجروح أو الكسور أو التلف الذي يصيب الجسم منذ أن يقع الحادث وحتى وأثناء فترة العلاج، وقد تزول هذه الآلام وقد تبقى بالرغم من معالجتها، أو تظهر من حين إلى آخر[1].

والآلام التي يعانيها المضرور في جسده نتيجة ما أصابه من جروح أو كسور على أثر الحادث لا يقصد بالتعويض المالي محوها أو إزالتها كليا، لأن ذلك لا يكون إلا في حالة المعالجة والشفاء التام.

ومع ذلك فإن الأمر مستقر فقها وقضاءً على ضرورة التعويض كنوع من الترضية والعزاء للمصاب، والتعويض الذي يمنح له يعبر عن ثمن الألم، ويمكِنه من ممارسة النشاطات المختلفة التي من شأنها زيادة استمتاعه بالحياة، وهذا سيساعد المصاب في مواجهة معاناته أو التخفيف منها والتعويض عن هذه الآلام لا يقتصر عما أحس به المصاب في الماضي، لكنه يمنح أيضا عما سيحس به مستقبلا وبشكل مؤكد[2].

2- الضرر الجمالي : وهو صورة من صور التألم النفسي، ويختلف أثر هذا التألم بالزيادة أو النقصان حسب جنس المضرور وعمره ووضعه الاجتماعي والمهني، كما أن موضع التشوه له تأثير كبير على نفسية المصاب، فكلما كان خفيفا كان أخف، وكلما كان ظاهرا في الوجه مثلا كان الإحساس بالألم أكبر[3].

فالضرر الجمالي هو ذلك الضرر الذي يصيب الناحية الجمالية والجانب المظهري من جسم الإنسان نتيجة التشوهات التي تحدثها الإصابة، كتشويه الوجه أو فقدان أحد الأطراف، وينتج عن هذا الضرر غالبا خلل في التوازن الجمالي للإنسان وفق الصورة التي خلق عليها.

والتعويض عن هذا الضرر حق ثابت لجميع الأشخاص، ولا يقتصر على من هو على درجة عالية من الجمال، ومع ذلك فإن تقديره يختلف بحسب جنس المصاب وبحسب سنه، لهذا فإن الضرر الجمالي يكون أكثر أهمية بالنسبة للمرأة عن الرجل، وكذلك بالنسبة لصغير السن عن كبير السن، ولا يقتصر على الأعضاء الظاهرة من الجسم بل يشمل حتى الأجزاء التي لا تكشف.

---

1 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 237.

2 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 188.

3 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 239.

وقد يكون للضرر الجمالي نتائج مالية مهمة وجسيمة على بعض الفئات من الأشخاص أكثر من غيرهم كالفنان مثلا، لأنه قد يفقد عمله عند إصابته بتشوه في الوجه[1].

3 – الآلام النفسية : وهي المعاناة التي يعيشها المضرور نفسيا بسبب الضرر أو التلف الذي أصابه نتيجة بتر عضو من أعضاءه أو تشوهات في جسمه أو شلل كلي أو جزئي، وبذلك يفقد توازنه وتكامله الجسماني ويصاب بحزن وألم وحسرة، إذ تشعره هذه الإصابة بانتقاصه أو حرمانه من أوجه تمتعه بحياته العادية[2].

فالمصاب قد يتعرض لإصابة تؤدي إلى حرمانه من مباهج الحياة، وإمكانية إشباع حاجاته المتعلقة بالنظام الاجتماعي والرياضي التي يتمتع بها عادة الشخص الذي في مثل سنه وثقافته.

فقد تؤدي الإصابة إلى عجز يقعد المضرور، ويتسبب له بالحرمان من مباهج الحياة البشرية السلمية، كالحرمان من ممارسة رياضة مفضلة أو هواية معينة كالقراءة أو السفر أو غير ذلك، والتي كان يمارسها المضرور أو كان قادرا على ممارستها[3].

وقد لاحظ بعض الفقه بأن المحاكم لاسيما في فرنسا تتوسع في مفهوم هذا الضرر، وهذا يؤدي إلى استغراقه لكثير من أصناف الضرر الجسدي، إذ توسع هذا الضرر ليشمل ضرر الصبا[4]، والذي ينتج عن الإصابة التي يتعرض لها الأطفال ويحرمهم من التمتع بطفولتهم، كما لو تعرض الطفل لإصابة أدت إلى بتر ساقه، فهذا سيحرمه من اللهو واللعب مع أصدقاءه، ونفس الشيء لمن هو في ريعان الشباب، كما يشمل أيضا حرمان الرجل من التمتع بالزواج والإنجاب، وحرمان المرأة من الحمل والأمومة[5].

كما أنه يدخل من ضمن الأضرار التي يجب التعويض عنها الأزمات النفسية أو الصدمات العصبية التي تصيب المسافر جراء حادث النقل، باعتبارها من أخطر الأضرار على حياة الإنسان، فعدم مقدرة الإنسان على التفكير أو إصابته بالجنون أو أي مرض يصيب قدراته الذهنية سيؤدي إلى انعدام تمتعه بحياته.

---

1 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 190. أنظر كذلك: عبوب زهيرة، مرجع سابق، ص 93

2 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق،ص 237. أنظر كذلك: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 270.

3 – أنظر: عبوب زهيرة، المرجع سابق، ص 35– 36.

4 - Préjudice juvenille

5 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 190–191.

وإن كانت هذه الحوادث قليلة مقارنة بالأضرار الجسدية، إلا أنها محل اعتبار تقوم بناءً عليها مسؤولية الناقل إذا ما أخل بالتزامه بضمان السلامة، ومن أمثلة الحوادث التي تؤثر على نفسية المسافر المضرور حوادث التصادم أو انفجار مواد خطيرة داخل وسيلة النقل[1].

4- الآلام التي تصيب العاطفة والشعور : وهذا من جراء إصابة المضرور أو ذوي حقوقه خاصة في حالة وفاة الضحية، وفي هذا المجال يذهب الفقه إلى إمكانية جواز التعويض عن مثل هذه الآلام إلى ذوي حقوق المصاب أو المتوفي.

غير أنه ينبغي في هذه الحالة أن يكون ذوي الحقوق محصورين في أقرب الناس بالمصاب أو المتوفي كالأب والأم والزوج والأبناء، والأمر في ذلك متروك تقديره للقضاء حسب كل حالة على ما يراه القضاء مناسبا، ولقد توسع القضاء الفرنسي في هذا الصدد وأمد التعويض في هذا الشأن حتى إلى الأصهار والأصدقاء[2].

ونتيجة لما سبق فإن الراكب المصاب يتم تعويضه عن كل الأضرار المعنوية اللاحقة به سواء كانت ذات طابع موضوعي أو شخصي، وهذا ما قرره المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المتعلق بإلزام التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار،إذا جاء في المقطع الخامس من ملحق هذا القانون بأنه يمكن التعويض عن الآلام الجسدية وعن الضرر الجمالي وعن الضرر المعنوي.

فبالنسبة للتعويض عن الضرر الجمالي تنص الفقرة الأولى من المقطع الخامس على أنه:«يعوض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح ضرر جسماني غير أن ذلك يجب تقديره بموجب خبرة طبية أو تسدد بكاملها»[3].

ويستفاد 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[4].

كما نصت الفقرة 2 من المقطع الخامس من نفس القانون عن التعويض عن الضرر الألمي، والذي يتم تحديده بموجب خبرة طبية، وهذا سواء كان متوسطا أو هاما، فإذا كان متوسطا

---

1 - أنظر: زرقظ سفيان، مرجع سابق، ص 94.

2 - أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، 239. أنظر كذلك: محمد حسنين، مرجع سابق، ص 281- 282.
Voir aussi: Geneviéve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 40, n° 265.

3 - أنظر: أحمد طالب، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 302.

4 - أنظر: زرهوني بطاش زوليخة، مرجع سابق، ص 23.

قدر تعويض بمرتين قيمة الأجر الأدنى الوطني الشهري المطبق يوم الحادث، وإذا كان الضرر هاما يقدر هذا التعويض بأربع مرات قيمة الأجر الأدنى الوطني المضمون[1].

والملاحظ هنا أن المشرع الجزائري قد قرر مبدأ التعويض عن ضرر التألم الجسدي، وحدد له مستويين هما ضرر التألم المتوسط وضرر التألم الهام، وفي الحالتين يتم التعويض على ذلك بموجب خبرة طبية[2].

وإلى جانب ذلك قرر المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة من المقطع الخامس من القانون رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 بأنه يمكن التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل أم وأب وزوج أو لأزواج، وأولاد الضحية في حدود ثلاث أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، ويستنتج من نص هذه الفقرة أن الإخوة ليس لهم الحق في التعويض عن الضرر المعنوي[3].

2.2.1.4.2. التعويض في حالة وفاة الراكب

إن الإصابة التي يتعرض لها المسافر وتترتب عليها بالتالي المسؤولية التعاقدية للناقل، تختلف من إصابة قاتلة يلقي معها المسافر حتفه في الحال، وإصابة يتراخي مفعولها المميت إلى ما بعد مضي فترة زمنية معينة، الأمر الذي يثير التساؤل في الحالتين معا، حول ما إذا كان يجوز لورثة الراكب المضرور المطالبة بالتعويض الذي كان من حق الراكب اقتضاءه من الناقل.

ومما لاشك فيه أن الحادث الذي يؤدي إلى وفاة الراكب ينشئ حقا في التعويض لهذا الراكب، وهذا الحق ينتقل من بعده إلى ورثته، سواء كانت الوفاة فروية أو تراخت لفترة من الزمن، كما أن هذه الوفاة تلحق بالغير– وهم الورثة ومن كان المتوفي يعيلهم– ضررا شخصيا يتوجب على الناقل تعويضه، وهذا الضرر الشخصي لا علاقة له بالضرر الذي أصاب الراكب المتوفي.

ولذلك سنميز في هذا الفرع بين حالتين، الحالة الأولى تتعلق بالتعويض المستحق للراكب عند وفاته، والحالة الثانية تتعلق بتعويض الغير بسبب وفاة الراكب.

---

1 – أنظر: مراد بن طباق، مرجع سابق، ض 32.

2 – أنظر: أحمد طالب، الجزء الثاني، المرجع السابق،ص 303. أنظر كذلك: بعجي محمد، المرجع السابق، صر237.

3 – أنظر: زرهوني بطاش زوليحة، مرجع سابق، ص 23.

1.2.2.1.4.2. التعويض المستحق للراكب عند وفاته (الضرر الموروث)

إن الإصابة المميتة التي قد تنتج عن حوادث النقل تؤدي إلى أضرار مادية وأخرى أدبية تلحق بالمضرور نفسه، والتي تنتهي إلى وفاته وإذا كانت هذه الأضرار عبارة عن ما يتمخض عن الوفاة من نتائج، فإنه يطرح التساؤل كذلك حول ما إذا كان هناك تعويض عن ضرر فقد الحياة في حد ذاتها وهذا بغض النظر عن نتائجها، ألا تعد الحياة في ذاتها قيمة يشكل المساس بها موجبا للضمان عن هذا الضرر؟

1- موقف الفقه من التعويض عن ضرر الوفاة

لقد انقسم الفقه بهذا الصدد، إذ يرى القسم الأول بأن الوفاة في حد ذاتها لا يترتب عنها ضرر قابل التعويض، أما القسم الثاني فيرى عكس ذلك أي بوجود الضرر في حالة الوفاة وبالتالي يجب التعويض عنه[1]، وهناك اتجاه ثالث حاول التوفيق بين الاتجاهين السابقين عن طريق التمييز بين الوفاة الفورية والوفاة اللاحقة للإصابة.

أ- الاتجاه القائل بانعدام الضرر في حالة الوفاة

ذهب جانب من الفقه إلى أن الموت لا يعتبر ضررا مستقلا، وينكر على ورثته كل حق في الحصول على التعويض عن الضرر المادي اللاحق بهم من جراء الوفاة.

إذ يرى أنصار هذا الاتجاه أن الأمر في حالة الوفاة لا يخلو من فرضين، ففي افرض الأول يكون المصاب لا يزال على قيد الحياة ولم يمت بعد و هنا لا يتصور أن تنشأ دعوى تعويض عن ضرر مستقبلي أو احتمالي لأنه لا يمكن للشخص الجزم بلحظة الوفاة قبل وقوعها مهما أوتي من العلم.

وفي الفرض الثاني تكون الوفاة قد حصلت وحينئذ لا مجال لنشأة أي حق لفائدة الذمة المالية للمتوفي، لانتهاء شخصيته بالوفاة وتزول بذلك صلاحيته لاكتساب الحقوق، إذا أنه فقد بالوفاة أهليته للتمتع بالحقوق فلم تعد له ذمة مالية تتلقى عنه الحقوق، ومن ثم فإن الورثة لا يستحقون التعويض عن وفاة مورثهم، وإنما يمكن لهم أن يحصلوا فقط على تعويض عن ما أصابهم من ضرر شخصي تتحقق لهم بسبب وفاة مورثهم ويستحقون هذا التعويض بصفتهم الشخصية لا بصفتهم ورثة[2].

---

1 - أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 240.

2 - أنظر: علي أحمد علي شكورفو، مرجع سابق، ص 94.

وما يمكن قوله هنا أن الاتجاه السائد في القانون الوضعي لا يزال يرفض اعتبار فقد الحياة بذاته ضررا يستوجب التعويض، وهذا على عكس الفقه الإسلامي والذي وضع هذه المسألة منذ زمن بعيد في نصابها الطبيعي والمنطقي العادل، فأوجب ضمان الأضرار الجسدية، سواء ما كان منها مؤذيا للجسد دون الحياة أو ما جاء منها مساسا بالحياة مؤديا بها، وذلك بقطع النظر عن النتائج المالية أو الأضرار المعنوية التي نتج عن هذا الضرر[1].

إلا أن القول بانعدام الضرر في حالة الوفاة وإن كان يصح الإدلاء به في الوفاة الطبيعية لأنه لا يوجد من هو مسؤول عنها، فإنه لا يصح بالنسبة للوفاة الناجمة عن حوادث النقل أو غيرها، وما ترتبه هذه الحوادث من آثار مادية ومعنوية سواء للمضرور المتوفي أو لذويه من بعده.

كما أن الأخذ بهذا القول لمن شأنه أن يشجع البعض ولو كان قليلا جدا من السائقين على القيادة بمركباتهم دون أخذ مزيد من الحيطة والحذر بما أنهم في حل من هذا التعويض، بدعوى انعدام الضرر في حالة الوفاة، حتى وإن كانت شركات التأمين تحل محلهم[2].

ب- الاتجاه القائل بوجود ضرر في حالة الوفاة

يرى أنصار هذا المذهب أن الحياة هي أعز وأغلى ما يملكه الإنسان، وأنها المكتسب الذي بدونه تفقد كل المكاسب الأخرى معناها وجدواها فما قيمة المال إذا فقدت الحياة.

كما يرى أنصار هذا الاتجاه أنه لا بد أن تسبق الموت لحظة إفاقة يكون فيها المصاب حيا واعيا بالضرر الذي سيلحقه نتيجة الإصابة القاتلة، وهو بذلك جدير باستحقاق التعويض عن هذا الضرر المتمثل في سلبه الحياة.

فالحق في التعويض عن الموت ينشأ قبل وفاة المضرور ومنذ لحظة وقوع الفعل الضار، حتى أصبح من المؤكد أن الإصابة ستؤدي حتما إلى الموت ففي تلك اللحظة يتولد الحق في التعويض، وينشأ سابقا في وجوده عن وقوع الموت، ويترتب على ذلك أن للورثة الحق في هذا التعويض، فهو قد انتقل إليهم عبر تركة مورثهم باعتبارهم خلفا عاما له في جميع حقوقه[3].

---

1 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، مرجع سابق، ص 195.

2 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 240.

3 – أنظر: علي أحمد علي شكورفو، المرجع السابق، ص 95. أنظر كذلك: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 241.

ذلك أن حق الإنسان في سلامة حياته يعتبر أول الحقوق وأقدسها والمساس بهذا الحق بإزهاق روح المسافر يعد ضررا يستوجب التعويض، لذلك وجب على كل نظام قانوني أن يجعل واجبه الرئيسي حمايته[1].

فحق الراكب في التعويض ينشأ عندما يؤدي الحادث إلى وفاته سواء كانت هذه الوفاة فروية أم حصلت بعد فترة من الزمن، وهذا التعويض لا يختلف عما يستحقه في حالة الإصابة الجسدية من حيث نوعي الضرر، فهو يشمل التعويض عن الضرر المادي والأدبي، والضرر المادي يتحلل إلى عنصرين، هما ما لحق الراكب من خسارة وما فاته من كسب، أما الضرر الأدبي فيتمثل في الآلام النفسية التي عناها المتوفي بسبب الحادث الذي أصابه، وعندما ينشأ في ذمة الراكب هذا التعويض فإنه ينتقل من بعده إلى ورثته[2].

وعليه فإن الأضرار التي تلحق بالمتوفي حسب هذا الاتجاه هي على ثلاثة أنواع وهي: الأضرار التي تقع حين الإصابة، والأضرار الواقعة قبل الوفاة بلحظات، الأضرار الناجمة عن الوفاة.

فبالنسبة للأضرار التي تقع حين الإصابة فهي الأضرار الواقعة للمتوفي خلال فترة زمنية قبل وفاته، فهنا يكون الحق للمصاب في المطالبة بالتعويض سواء بنفسه أو من ينوب عنه عن كل ما لحق به من أضرار مادية ومعنوية، ويدخل هذا الحق في التعويض ضمن الذمة المالية للمضرور بمجرد الإصابة الجسدية، وينتقل إلى ذوي الحقوق حتى ولو حكم به بعد الوفاة، بل أكثر من ذلك يحق لذوي الحقوق المطالبة بذلك التعويض بعد وفاته ما دام أنه لم يثبت أنه قد تنازل عنه[3].

أما الأضرار التي تسبق الوفاة الفورية فهي الأضرار الواقعة للمتوفي من جراء الحادث والتي تسبق الوفاة الفورية ولو بلحظة، فالإصابة هنا ينتج عنها أضرار للمتوفي، ويثبت له الحق في التعويض عنها قبل وفاته، وينتقل هذا الحق إلى ورثته فيما بعد[4].

---

1 – أنظر: محمد حمزة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 204.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 269.

3 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 194.

4 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 241.

ونميز هنا بين الضرر المادي الذي ينتقل إلى الورثة بعد وفاته المضرور المتوفي، والضرر الأدبي الذي لا يتصور انتقاله إلى الورثة لأن المورث مات في الحال، فلم تتح له الفرصة للاتفاق عليه مع المسؤول ولم يتسع الوقت للمطالبة به قضائيا[1].

والنوع الثالث وهو الأضرار الناجمة عن فقد الحياة، فهي إصابة المضرور المفضي إلى الوفاة وهو إخلال بحقه في سلامة حياته وسلامة جسمه، ويعتبر هذا أبلغ أنواع الضرر بسبب فقد الميت أثمن شيء يملكه وهو الحياة، ومن ثم يكون لذوي حقوقه الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر المادي الذي لحق بمورثهم[2].

ج- الاتجاه التوفيقي الذي يميز بين الوفاة الفورية للإصابة والوفاة اللاحقة لها

ذهب اتجاه في الفقه الفرنسي إلى التمييز بين الحالة التي تكون فيها الوفاة قد حصلت مباشرة إثر الإصابة القاتلة وبصورة فورية، وبين الحالة التي يبقى المسافر على الرغم من تعرضه للإصابة القاتلة على قيد الحياة لفترة قبل أن يموت، ويترتب حسب هذا الاتجاه أثارا مختلفة على مستوى التعويض بحسب ما إذا كانت الوفاة فورية أو غير ذلك.

فبالنسبة لحصول الوفاة بصورة فورية إثر الإصابة لا يمكن أن يستحق المصاب أي تعويض، لأنه لم يتوفر لديه الوقت الكافي للإحساس بالآلام نتيجة الإصابة التي أردته قتيلا على الفور، فحالته لم تستدع بذل نفقات للعلاج، أما تكاليف تجهيزه ودفنه فهي تصرف من تركته، وهي مصاريف متوقعة لا يمكن تجاهلها، ومن ثم فإنه لا يمكن لورثة المتوفي إثر الإصابة مباشرة أن يطالبوا بأي تعويض على أساس دعوى المصاب التي وجدوها في التركة.

أما بالنسبة لحصول الوفاة بعد فترة زمنية من الإصابة القاتلة، فإن أنصار هذا الاتجاه يقرون لورثة المتوفي بالحق في التعويض المادي عن الضرر اللاحق بمورثهم، وهذا طيلة الفترة الزمنية بين الإصابة والوفاة (مصاريف العلاج – وما نتج عن الإصابة من نقص في الدخل نتيجة العجز عن العمل)، وكذلك الأضرار الأدبية اللاحقة بالمصاب طيلة فترة معاناته من آلام قبل أن تنتهي هذه الآلام بالوفاة، وذلك سواء أقيمت الدعوى من قبل أن تنتهي هذه الآلام بالوفاة، أم أقامها ورثته من بعده.

---

1 – أنظر: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 286.

2 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 242.

وهذا الرأي لا وجه له فيها ذهب إليه من التفرقة بين ضرر الموت الناجم فور الإصابة وذلك الذي يفصل بينه وبين الموت فترة زمنية، فضرر الموت واحد سواء وقع مباشرة إثر الإصابة أو كان بينه وبين الإصابة فترة زمنية، والتفرقة على أساس ذلك في حق الورثة في التعويض لا مبرر لها، لأن ذلك يؤدي إلى نتيجة يأباها المنطق القانوني[1].

لذلك فإننا نؤيد التعويض عن ضرر الوفاة سواء تحققت بعد الإصابة مباشرة أو بعدها بفترة من الزمن، وهذا مساواة في مراكز الضحايا وتحقيقا للتوازن الاجتماعي، وحماية الإنسان الذي حرم الله المساس به إلا بالحق.

إذ يعتبر فقد الحياة أقصى الأضرار التي تصيب الشخص وتستوجب التعويض، ومصدر الحق في التعويض هو الفعل الضار الذي أدى إلى وفاته ولو بلحظة، وفي هذه اللحظة يكون المضرور لا يزال على قيد الحياة، ويكون صالحا لتعلق حق التعويض به، ومتى ثبت هذا الحق له وقت وفاته فإنه ينتقل إلى ورثته من بعده.

فالضرر الناجم عن الوفاة ضرر جسدي يبلغ أقصى درجات الجسامة، لأنه يتضمن الحرمان من كل القدرات البدنية والذهبية، وثمارها في عدد غير معين من سنوات الحياة، ومن ثم فإنه يتكون من جانبين يجب الفصل بينهما عند تقدير التعويض، أحدهما موضوعي ثابت يتمثل في الحرمان من القدرات في سنوات الحياة المفقودة، والثاني شخصي متحرك يتمثل في الحرمان من ثمار تلك القدرات في أثناء السنوات المفقودة فبينما.

ويوجد الأول من الناحية الموضوعية بقطع النظر عن التقدير الشخصي للمضرور، ولا يتبدل مضمونه أو نطاقه من المضرور إلى آخر، ويتوقف الثاني في وجوده ومداه على الظروف الشخصية الخاصة بكل مضرور على حدة مثل طبيعة عمله ومدى كسبه من عمله قبل الإصابة[2].

وفي الشريعة الإسلامية تعد الدية ضمانا للجناية على النفس، وبالتالي فهي تعويض عن ضرر فقد الحياة في حد ذاتها، وهذا الضرر هو ضرر قائم ومستقل في ذاته، وهو يستوجب التعويض بغض النظر عن الأضرار الأخرى[3].

---

1 – أنظر: على أحمد علي شكورفو، مرجع سابق، ص 87.

2 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، مرجع سابق، ص 138– 139. أنظر كذلك: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 288.

3 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، مرجع سابق، ص 195.

2- موقف القضاء والقانون من التعويض عن ضرر الوفاة

يرى القضاء أنه عندما تقع الحادثة ويترتب عليها وفاة الراكب، وينشأ الحق في التعويض في مواجهة الناقل لفائدة المسافر وينتقل منه إلى ورثته، وذلك على أساس أن الحادثة ولو كانت قاتلة إلا أن حصول الموت وخروج الروح يتأخر ولو للحظة خاطفة، تشكل فترة فاصلة بين تاريخ وقوع الحادث وتاريخ الوفاة، وخلالها يثبت للمسافر المتوفي الحق في التعويض والذي ينتقل لورثته، الذين يطالبون به الناقل استنادا لقواعد المسؤولية العقدية، أي بالارتكاز على عقد النقل الذي أبرم بين الراكب الضحية وبين الناقل.

وهو ما عبرت عنه محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 13 ماي 1929 الذي جاء فيه:«حيث أن الورثة لا يعتبرون من الغير وأنهم مثل مورثتهم الذي يمثلهم يستمدون حقوقهم من عقد النقل نفسه. وحيث أن الورثة المذكورين عند مطالبتهم الناقل بالتعويض يحل محل المداخيل التي حرموا منها بسبب الموت، فكأنما يتصرفون كما سيتصرف الموروث عندما يقيم الدليل على أن الحادثة قد حرمته من المداخيل اللازمة للإنفاق على أسرته وتربية أطفاله.

وحيث أن الجروح التي أصيب بها الراكب والتي من أجلها طالب بحقوقه أو الموت الذي وقع بعدها، فإن الناقل يلتزم بتعويض الضرر تطبيقا لعقد النقل وفقا للمادة 1147 من التقنين المدني.

وحيث أن الموت ولو كان سريعا ومفاجئا فإن من الممكن تصور فترة فاصلة بين الموت والحادثة التي تسببت فيه.

وحيث أن هذه الفترة الفاصلة، ولو كانت لا تشكل إلا واحدا في الألف من الثانية، فإنها تكفي دون أدنى شك في نشوء دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر يقيمها الورثة باسم الهالك».

وما تجدر الإشارة إليه هنا أن الحق في التعويض الذي نتحدث عنه، هو التعويض الثابت للضحية والذي ينتقل إلى ورثته بعد وفاته، وهذا التعويض تحكمه قواعد المسؤولية العقدية، أما دعوى المطالبة بالتعويض التي يوجهها ورثة المسافر المتوفي في الحادث، فهي لا تختلط بالحق في التعويض المنقول من الراكب المتوفي إلى ورثته[1].

---

1 - أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 85.

Voir aussi: Philippe Delebecque et Michel Germain, op cit, P 741, n° 2741.

وعليه فإنه وفقا للحكم المذكور أعلاه فإن حق تعويض المسافر ينشأ عندما يصاب، فإذا توفي فيما بعد– حتى وإن كانت الوفاة لأسباب خارجة عن الإصابة – فإنه يكون من حق ورثته رفع الدعوى المسؤولية العقدية على الناقل أساسها الاخلال بالالتزام بضمان السلامة[1].

وعليه فإنه بحسب ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في حكمها هذا فإن القضاء سيجد نفسه في مواجهة شخص من ذوي حقوق المسافر المتوفي من جراء حادث تعرض له أثناء تنفيذ عقد النقل، يطالب في آن واحد الحق في التعويض المبني على أساس المسؤولية العقدية، والذي انتقل إليه من مورثه، وبالحق في التعويض عن الضرر الذي أصابه هو بسبب وفاة مورثه المسافر، والقائم على قواعد المسؤولية التقصيرية، وفي مثل هذه الحالة يتعين على القضاء أن يستجيب للطلبين معا، لأن كل واحد منهما يختلف عن الآخر في أساسه وفي سببه[2].

ولقد تبنى القضاء المصري الاتجاه الفقهي المتبني لحق الورثة في التعويض عن ضرر الموت، وهجر ما عداه من اتجاهات، إذ استقر قضاء محكمة النقض المصرية على أن ضرر الموت ضرر مستقل يستحق التعويض وينتقل الحق فيه للورثة منذ 17 فبراير 1966، وهو التاريخ الذي أصدرت فيه الدائرة المدنية الحكم الذي جاء فيه:« إذا تسببت وفاة المجني عليه عن فعل ضار من الغير فإن هذا الفعل لا بد وأن يسبق الموت ولو بلحظة واحدة مهما قصرت كما يسبق كل سبب نتيجته، وفي هذه اللحظة يكون المجني عليه ما زال أهلا لكسب الحقوق، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه، وحسبما يتطور هذا الضرر ويتفاقم، وقد ثبت له هذا الحق قبل وفاته فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته، ويحق لهم بالتالي مطالبة المسؤول بجبر الضرر الذي سببه لمورثهم لا من الجروح التي أحدثها فحسب، وإنما أيضا من الموت الذي أدت إليه هذه الجروح باعتبارها من مضاعفاتها...»[3].

وخلصت المحكمة في قضاءها هذا إلى أن ضرر الموت الناتج عن الاعتداء على الجسم هو ضرر مادي إذ أنه إخلال بحق المجني عليه في سلامة جسمه وهو الضرر الذي ينتقل حق

---

1 -Henri Capitant / François Terre et Yves Lequette, op cit, p 770:

2 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 86.

3 – نقض مدني مصري مؤرخ في 17 فيفري 1966 أورده محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 286. أنظر كذلك: شريف أحمد الطباخ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، مرجع سابق، ص 54. وكذلك: عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 434.

التعويض عنه للغير دون أن يخضع في ذلك للقيد الوارد في المادة 1/222 من القانون المدني المصري[1].

كما قضت محكمة النقض المصرية في الحكم الصادر قي 14 مارس 1967 بأنه:«...وفي اعتداء الجاني على المجني عليه والقضاء على حياته إخلال بحقه في سلامة حياته وسلامة جسمه وهو أبلغ أنواع الضرر المادي الذي يلحق به عند الموت والذي فقد به أثمن شيء مادي يملكه وهو حياته، ولخلفه أن يطالب مكانه بتعويض هذا الضرر المادي باعتباره خلفا عاما له».

وتضيف في حكم محكمة النقض المصرية في آخر بتاريخ 07 مارس 1974 بأنه:«...إذا كان الموت حقا على كل إنسان إلا أن التعجيل به بفعل الغير عمد أو خطأ يلحق بالمضرور ضررا ماديا محققا، إذ يترتب عليه...حرمان المجني عليه من الحياة في فترة كان يمكن أن يعيشها لو لم يعجل المسؤول عن الضرر بوفاته»[2].

كذلك قضت محكمة النقض المصرية بتاريخ 29 أفريل 1981 أنه:«إذا ما أدت الإصابة إلى وفاة الراكب من قبل رفع دعواه فإنه يكون أهلا فيما يسبق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه وحسبما يتطور إليه هذا الضرر ويتفاقم، ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته ويحق لهم المطالبة به تأسيسا على تحقق المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الذي كان المورث طرفا فيه..»[3]، وهي نفس العبارات التي رددتها في حكمها الصادر بتاريخ 19 جوان 1994[4].

وعليه فإنه إذا أدى الحادث إلى وفاة المضرور فورا، فإنه يكون صالحا في الفترة التي تفصل بين الإصابة والوفاة لاكتساب الحقوق، فيكتسب الحق في التعويض عن الضرر الذي

---

1 – أنظر: علي أحمد علي شكورفو، مرجع سابق، ص 97.

2 – أنظر: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 286.

3 – أنظر: شريف أحمد الطباخ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، المرجع السابق، ص 54. سعيد أحمد شعلة، مرجع سابق، ص 33. أنظر كذلك: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 292.

4 – نقض مدني مصري بتاريخ 19 جوان 1994 أورده: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 87. أنظر كذلك: إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية، مرجع سابق، ص 53.

أصابه من جراء إصابته ومضاعفاتها ومنها الموت، وهو ضرر مادي ينتقل الحق في المطالبة به إلى ورثته أيا كانت درجة قرابتهم، وسواء كان هو قد طالب بالتعويض قبل وفاته أو لم يفعل[1].

ولقد أكد المشرع المصري هذا الاتجاه بموجب نص المادة 271 من القانون التجاري[2] والتي عالجت الأضرار التي تصيب الراكب دون الأضرار التي تصيب الورثة أو من يعولهم، فأجازت لورثة الراكب والأشخاص الذين يعولهم تنفيذا لالتزام بالنفقة – ولو لم يصدر حكم قضائي – إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه، فالمشرع المصري بذلك قد قرر انتقال دعوى الراكب العقدية[3].

وبهذا النص حدد المشرع المصري من له حق في رفع دعوى على الناقل للمطالبة بالتعويض بسبب وفاة الراكب، وهم الورثة والذين يحددهم قانون الأحوال الشخصية الخاضع له الراكب المتوفي، وكذلك المستحقين لنفقته وجوبا بحكم القانون أو بموجب حكم واجب النفاذ[4].

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه لم يورد في القانون التجاري مثل هذا النص عند تنظيمه لعقد النقل الأشخاص برا، غير أنه وتطبيقا لأحكام المواد 8 و16 من الأمر رقم 74/15المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/ 88 فإن ذوي حقوق الضحية في حوادث المرور من حقهم الحصول على تعويض بسبب الوفاة[5]، كما أن القضاء درج على منح تعويض لذوي حقوق الضحية بسبب الوفاة في حوادث النقل البري بصفة عامة[6].

---

1 – أنظر: شريف الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية في ضوء القضاء والفقه، مرجع سابق، ص 171.

2 – تنص المادة 271 من القانون التجاري المصري على أنه:« يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذا لالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلتهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه».

3 – أنظر: منير محمد الجنيهي وممدوح محمد الجنيهي، مرجع سابق، ص 272.

4 – أنظر: أحمد محرز، مرجع سابق، ص 238. أنظر كذلك: شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، مرجع سابق، ص 106.

5 – لمزيد من التفصيل حول كيفية حساب التعويض في حالة وفاة الضحية البالغة، أو في حالة الوفاة الضحية القاصرة، أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 243،

6 – أنظر: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 266.

2.2.2.1.4.2. تعويض الغير بسبب وفاة الراكب (الضرر المرتد)

على الرغم من أن الالتزام بضمان سلامة الراكب يقع على الناقل البري، والمسافر هو الذي يتعرض للحادث إذا ما أخل الناقل بالتزامه هذا، وأن المسافر هو الذي يصاب بأضرار أو يتوفى، فإن هناك أشخاص آخرين يتأثرون بما حصل له، وقد يصابون بأضرار إما نتيجة فقد عزيز لديهم أو يفقدون مصدر عيشهم باعتباره كان يعولهم، أو ربما لتحملهم مصاريف العلاج والجنازة والدفن[1].

فيستطيع الغير ممن تضرر بسبب وفاة الراكب أن يطلب من القضاء تعويضه عما لحقه من ضرر شخصي نتيجة تلك الوفاة، والمقصود بالغير هنا الورثة والأشخاص الذين كان المتوفي يعيلهم في حياته بناءً على نفقة واجبة[2].

فالورثة كغيرهم من أقارب الضحية حتى الأجانب عنه يحق لهم الرجوع باسمهم الخاص على المتعاقد الذي أدى إخلاله بالالتزام التعاقدي إلى وفاة مورثهم أو قريبهم، لتعويض الأضرار المادية بسبب فقد عائلهم، أو الأضرار المعنوية المتمثلة في الأحزان التي يحدثها اختفاؤه، والتي أصابتهم شخصيا نتيجة وفاته[3].

ذلك أن الضرر الجسماني الذي يصيب المضرور غالبا ما يكون مصدرا لأضرار أخرى تلحق الأشخاص الذين تربطهم به روابط معينة مادية أو عاطفية، حيث يترتب على إصابة أو وفاة المضرور الأصلي المساس بتلك الروابط، فالضرر الذي يلحق هؤلاء الأشخاص يكون إنعكاسا للضرر الواقع بالضحية، لذلك يطلق على هذا النوع من الأضرار بالضرر المرتد، وإن كانت التشريعات الحديثة تجمع على ضرورة تعويض هذا الضرر، إلا أنها اختلفت في تحديد طبيعته ونطاقه[4]، كما أن أساس دعوى التعويض عن هذا الضرر كان محل خلاف.

1- أساس تعويض الغير عن وفاة الراكب

إن المطالبة التي يوجهها ورثة المسافر للتعويض عن الضرر الذي أصابهم بسبب وفاة مورثهم تعتبر مطالبة شخصية خاصة بهم، ولذلك فهي دعوى تقام على أساس القواعد المتعلقة

---

1 – أنظر: محمد حمزة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 220.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 272.

3 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 188.

4 – أنظر: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 289. أنظر كذلك: محمد إبراهيم الدسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث المرور، مرجع سابق، ص 71. كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، الخطأ، الجزء 02، مرجع سابق، ص 351 ومايليها.

بالمسؤولية التقصيرية، أي أنها لا تستند إلى عقد النقل، فلا تعد مسؤولية عقدية لأن الورثة لم يكونوا طرفا في عقد النقل الذي جمع الناقل بالراكب الهالك.

وبالرغم من التسليم بأن الدعوى التي يقيمها الورثة للمطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي لحق بهم دعوى تعويض مستقلة، إلا أن الخلاف قد وقع بشأن الأساس الذي ترتكز عليه دعوى الورثة في هذا الخصوص[1].

فإلى غاية إصدار محكمة النقض الفرنسية لقرارها المؤرخ في 6 ديسمبر 1932[2]، كان يعتقد أن الورثة لا يمكنهم إثارة مسؤولية الناقل وبالتالي التعويض عن الأضرار اللاحقة بهم إلا بموجب دعوى المسؤولية التقصيرية، لأنه لا يربطهم بالناقل أي عقد نقل فهم يتصرفون باعتبارهم من الغير المضرورين بسبب عدم تنفيذ العقد.

غير أن دعوى المسؤولية التقصيرية التي يعتمد عليهم الورثة قد تواجه مشكل في الإثبات مقارنة بما توفره دعوى المسؤولية العقدية، وبالتالي لا يستفيد الورثة من المزايا التي يقدمها الالتزام بضمان السلامة باعتباره التزام تعاقدي بتحقيق نتيجة.

لذلك قررت محكمة النقض الفرنسية بموجب القرار المذكور أعلاه أن المسافر عندما يتعاقد مع الناقل، فإن عقد النقل يتضمن في الوقت نفسه اتفاقا خاصا ينطوي على اشتراط لمصلحة الورثة، وبذلك يكون لهم الحق في طلب التعويض طبقا لنص المادة 1147 من القانون المدني[3].

وهذا يعني أن عقد النقل يتضمن شرطا لفائدة الورثة مفاده أن الناقل يتعين عليه إيصال المسافر إلى وجهته سليما معافى، فإذا لم يصل المسافر كان ذلك بمثابة قبول من جانب الورثة للإشتراط الذي عقد لصالحهم، عندما يرجعون على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم من جراء وفاة مورثهم، ويرجعون عليه وفقا لقواعد المسؤولية العقدية المنبثقة عن عقد

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، مرجع سابق، ص 88.

2 – نقض مدني فرنسي مؤرخ في 6 ديسمبر 1932 جاء فيه:" حيث أن الشركة الوطنية للسكك الحديدية تضمن بمقتضى عقد النقل توصيل الراكب سليما معافى إلى جهته، وأنه عقد وقوع حادثة قاتلة أثناء تنفيذ عقد النقل ينتقل الحق في التعويض عن الضرر وفقا للمادة 1147 من التقنين المدني إلى الزوجة وأبناء الضحية الذين اشترط هذا الأخير لفائدتهم على الرغم من أنه لم يعبر عن ذلك بصورة صريحة "، وهو ما أكدته في قرار آخر بتاريخ 24 ماي 1933.

3 – Voir: Henri Capitant/ François Terre et Yves Lequette, op cit, p 766- 767. Voir aussi: René Rodière et Bertélémy Mercadal, op cit, P 412, N° 35. Et aussi: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit P 97; n° 319.

الاشتراط الملحق بعقد الناقل، ولذلك تظل المسؤولية قائمة على عاتق الناقل، إذ ما دام لم يصل المسافر فمعنى ذلك أن الناقل لم ينفذ التزامه وبالتالي يكون مسؤولا عن ذلك قبل الورثة[1].

فالقضاء الفرنسي ورغبة منه في تيسير إثبات الخطأ على أقارب الضحية أجاز لهم الرجوع على الناقل بدعوى المسؤولية العقدية، تأسيسا على اشتراط مفترض في عقد النقل أوجبه المسافر لمصلحتهم في حالة وقوعه ضحية إصابة قاتلة أثناء تنفيذ العقد كشأن كل منتفع من اشتراط لمصلحته، فينجح في دعوى التعويض لإخلال الناقل بالتزامه يتوصل قريبهم سليما معافى إلى جهة الوصول، ولو ظل سبب الحادثة مجهولا وتعذر عليهم تبعا لهذا إثبات خطأ في جانبه.

ولقد حددت محكمة النقض الفرنسية المنتفعين في الاشتراط الذي افترضته بالأقارب الذين يلتزم المتوفي إزاءهم بالنفقة بمقتضى صلة قانونية دون غيرهم، ولا يقوم من ثم لمصلحة الأخت أو الأخ، إذ يفترض أن المسافر قد اشترط لصالح زوجته وأولاده وأمه وأبيه، والذين ينفق عليهم تعويضا في حالة وفاته[2] .

إلا أن هذا التصور الذي انتهجته محكمة النقض الفرنسية لم يلقى القبول والمساندة، إذ عيب عليه أنه تفسير تحكمي لا مبرر له، فليست هناك أي إرادة لا للناقل ولا للمسافر، في عقد اشتراط لمصلحة الغير، بل إن كلا منهما يتمنى أن يصل الراكب سليما ومعافى إلى وجهته، ولذلك لا يمكن تصور وجود عقد لم تتجه الإدارة إلى إبرامه[3].

كما أنه وخلافا لأحكام المادة 1122 من القانون المدني الفرنسي والمتعلقة بالاشتراط لمصلحة الغير[4] فإن الورثة قد لا يجدون في تركة المتوفي مثل هذه الدعوى، والتي لم تنشأ بسبب موت مورثهم، لذلك نجد أن الورثة لا يلجؤون إلى أحكام دعوى المسؤولية العقدية، وإنما يستندون إلى دعوى خاصة بهم، والتي تقوم على أساس الضرر المادي والمعنوي اللاحق بهم شخصيا، ومثل هذه الدعوى الخاصة سوف لن يجدوها في تركة المتوفي[5].

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 89.

Voir aussi: Jérôme Huet, op cit, P 1384, n° 32479.

2 – أنظر: محمد جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 1، مرجع سابق، ص 191،

Voir aussi: Philippe Delebécque et Michel Germrain, op cit, P 741, N° 2742.

3 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 89.

4 - Art 1122 du Code civile Français " On est censé avoie stipulé pour soi et pour ses héritiérs et ayants cause, à moins que le contraire ne soit exprimé ou ne résulte de la convention".

5- Voir: Henri Capitant / François Terre et Yves Lequette, op cit, p 770.

إضافة إلى هذا انتقد التصور الذي ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية بأنه قد يتبين فيها بعد أن هذا الاشتراط لمصلحة الورثة يتضمن في الحقيقة هدية مسمومة للورثة، وذلك عندما يتضمن عقد النقل شرط إعفاء أو تخفيف من المسؤولية في الوقت الذي كانت فيه مثل هذه الشروط صحيحة منتجة لأثارها، إذ يمكن للمسافر أن يتعاقد مع الناقل على شروط معينة تقضي إما بالإعفاء أو التخفيف من المسؤولية[1].

ولذلك أجازت محكمة النقض الفرنسية للورثة النزول عن هذا الاشتراط الذي افترضه القضاء لمصلحتهم، والاحتماء بقواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على نص المادة 1384 فقرة 1 من قانون المدني الفرنسي الخاصة بحراسة الأشياء غير الحية وذلك لتفادي أي شرط يمكن أن يكون مدرج في عقد النقل[2].

ولم يرضى الفقه الفرنسي عن هذا القضاء لأن الاشتراط مجرد افتراض أبتكر في الأحكام للوصول بها إلى حل عادل، ولا يرى إذا سلم جدلا بوجوده أساسا لقصره على بعض الأقارب دون سواهم، ولا يجد تبعا لهذا مبررا لتدخل المسؤولية العقدية.

وبذلك فقدت فكرة الاشتراط لمصلحة الغير أهميتها العملية بعد أن أجاز القضاء لأقارب الضحية الحق في التمسك قِبل الناقل بالمادة 1384 فقرة 1 في نطاق المسؤولية التقصيرية، والتي لا يكون عليهم وفقا لها إثبات خطئه بل إنهم في ظلها بمنئ عن بنود رفع أو تخفيف المسؤولية المدرجة في عقد النقل مع قريبهم.

وعليه فإن الهدف الذي سعت إليه محكمة النقض الفرنسية من خلال هذا التصور يكمن في التيسير على ورثة المسافر الهالك وعدم إرهاقهم بعبء إثبات خطأ في جانب الناقل، قد تحقق بعد الاتفاق فقها وقضاءا وتشريعا على أن مسؤولية الناقل في حالة عدم وجود عقد نقل بينه وبين المتضرر تعتبر من صور المسؤولية عن حراسة الأشياء.

وعليه كما هو الشأن بالنسبة لحارس الشيء للتحلل من المسؤولية أن يقيم الدليل على أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي عنه تماما وليس له أي يد في حدوثه، وإلا وجب عليه أداء التعويض لمستحقيه وهم الورثة في حالة وفاة المسافر[3].

---

1 – أنظر: إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 91.

2- Voir: René Rodière et Bartélémy Mercadal, op cit, P 413, N° 352.Voir aussi: Jérôme Huet, op cit, P 1384, n° 32479.

3 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 1، مرجع سابق، ص 192.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية في قرارها المؤرخ في 29 أفريل 1981 بأن التعويض الذي يستحقه الراكب المتوفي والذي ينتقل فيما بعد إلى ورثته يغاير التعويض الذي يسوغ للورثة المطالبة به عن الأضرار المادية والأدبية التي لحقت بأشخاصهم بسبب موت مورثهم، وهو ما يجوز لهم الرجوع به على أمين النقل على أساس من قواعد المسؤولية التقصيرية وليس على سند من المسؤولية العقدية، لأن التزامات عقد النقل إنما انصرفت إلى عاقدية، فالراكب هو الذي يحق له مطالبة الناقل بالتعويض عن الإخلال بالتزامه بضمان سلامته دون ورثته الذين لم يكونوا طرفا في هذا العقد[1].

ونتيجة لما تقدم فالأصل في حوادث النقل أن يكون رجوع المضرور الذي يربطه بالناقل عقد نقل بدعوى المسؤولية العقدية نتيجة إخلال الناقل بالتزام فرضه العقد وبالأخص الالتزام بضمان السلامة، ومن ثم فإن كل من لا يربطه عقد بالمسؤول عليه أن يلجأ إلى دعوى المسؤولية التقصيرية للحصول على تعويض عما أصابه من ضرر مادي أو أدبي من جراء الحادث، ويصدق ذلك على المارة والمشاة وحالة النقل المجاني وحالة اعتداء الناقل على الراكب بعيدا عن الإخلال بالتزاماته العقدية، وكل من وضعته الظروف أو القدر في مواجهة وسيلة النقل إذ احترقت أو انزلقت أو وقعت أثناء نقلها على شخص من الغير[2].

2- الأشخاص الذين يستحقون التعويض عن الضرر المرتد

يحق للورثة المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقهم شخصيا من جراء وفاة مورثهم، وهذا التعويض لا علاقة له بالتعويض الذي نشأ في ذمة مورثهم ثم آل إليهم، لأن أساس هذا التعويض هو الضرر المرتد عليهم بسبب الوفاة، وليس الضرر الأصيل الذي أصاب المورث.

والتعويض الذي يستحقه الورثة عن الضرر الشخصي يتضمن الضرر المادي والأدبي معا، والضرر المادي يتمثل في حرمانهم من المعونة التي كان ينفقها عليهم مورثهم، فإذا كان أحد الورثة مستقلا في حياته ومعتمدا على نفسه في المعيشة فلا يستحق تعويضا في هذه الحالة عن الضرر المادي.

---

1 - أنظر: سعيد أحمد شعلة، مرجع سابق، ص 35. أنظر كذلك: محمود التلتي، مرجع سابق، ص 292.

2 - أنظر: محمد إبراهيم دسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 101.

أما الضرر الأدبي فيتمثل في الألم والحزن الذي عاناه هؤلاء الورثة بسبب وفاة مورثهم، وحق التعويض عن الضرر الأدبي يقضى به للوارث بغض النظر عن كونه معتمدا في نفقته على المتوفي أم لا، لأن هذا التعويض يكون عن الآلام النفسية، وهذه الأخيرة سيعانيها الوارث ولا علاقة لها بالنفقة[1].

والأصل أن لكل مضرور الحق في التعويض، ويشمل ذلك كل من إرتد إليه الضرر المادي أو الأدبي من جراء الضرر الذي لحق بالمضرور الأصلي، ومن يطالب بتعويض الضرر المرتد إنما يطالب به بصفته الشخصية أي بتعويض ما لحقه من ضرر، سواء كان من بين ورثة المضرور الأصلي أو لم يكن.

لذلك فإنه يمكن أن يكون هناك من بين الورثة من لا يرتد إليه الضرر المادي من وفاة المضرور، فمن لم يكن المتوفي يعوله وكان في سعة من الثروة لم يرتد إليه ضرر مادي.

وقد يكون المضرور بالضرر للمرتد من غير الورثة مثل الأخت والأخ الشقيق، وهم المحجوبون من الميراث بأولاده مثلا، أو شخص كان المصاب المتوفي يعوله فعلا وهو من غير أقاربه[2]، فيصاب بضرر مادي نتيجة لفقد من كان يعوله[3].

أ- **الضرر المالي المرتد:** إن وفاة المضرور يترتب عليها المساس بالمصالح المالية المشروعة للغير، ويبدو ذلك واضحا بالنسبة لأقارب المتوفي الذين يعولهم، كما أن المضرور المتوفي قد تربطه ببعض الأشخاص روابط اقتصادية معينة، وهذا يثير التساؤل حول مدى تعويض هؤلاء الأشخاص عن الأضرار التي تلحق بهم.

ولقد انشق الفقه والقضاء إلى فريقين بشأن الإجابة عن هذا التساؤل فذهب فريق منهم إلى وجوب قصر التعويض عن الضرر المالي المرتد على الذين كان المتوفي يعولهم فقط، والعبرة بالإعالة الفعلية، أي الذين كان المتوفي يعولهم من الناحية الواقعية على نحو دائم ومستمر حتى لحظة الإصابة التي أدت إلى الوفاة.

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 272.

2 – كما هو الحال بالنسبة لشخص المكفول حيث تكون إعالته واجبة على المتوفي، وعليه فمن حقه المطالبة بالتعويض.

3 – أنظر: محمد إبراهيم الدسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 76.

والأصل قيام الزوج بالإنفاق على زوجته وأولاده، ومن ثم فإنه يجوز للزوجة أن تطالب بصفتها وصية على أولادها القصر بالتعويض عن الضرر الناجم عن فقد عائلهم، ولكن ذلك مقرون بألا تكون الزوجة هي التي كانت تتولى الإنفاق، كما أنه لا يجوز للزوج المطالبة بالتعويض عن الضرر المادي بسبب وفاة زوجته لأنه هو المكلف شرعا بالنفقة، ما لم يثبت أن الزوجة المتوفاة من جراء الحادث كانت تعمل وتساهم في المصروفات العائلية.

وإلى جانب ذلك يجب أن تكون الإعالة مستندة إلى سبب مشروع، وعلى ذلك لا يجوز للخليلة طلب التعويض عن الضرر المادي الذي نجم عن وفاة خليلها، كما لا يجوز للإبن غير الشرعي طلب التعويض عن الضرر الناجم عن وفاة والده.

أما الفريق الثاني فإنه ذهب إلى تعويض كل من كان المتوفي يعوله أو يعينه، ولو لم يكن قريبا له، وبغض النظر عما إذا كان التزامه اتجاهه التزام مدني أو طبيعي[1].

وفي هذا الصدد كان القضاء الفرنسي يقصر التعويض على الضرر المتمثل في فقد العائل، أي الأمر قاصر على الأقارب الذين كان المتوفي يعولهم فعلا، ولا يمتد ليشمل كل حالات الإعالة، بكل تلك التي تقوم على التزام مدني أو طبيعي بالنفقة.

ثم توسع القضاء الفرنسي بعد ذلك وقرر التعويض لكل من كان المتوفي يعوله أو يعينه، ولو لم يكن قريبا، أو لم يكن ملتزما تجاهه بذلك، ويدخل في ذلك الأقرباء والأصدقاء والأولاد والآباء والخليل (أوالخليلة).

ولم يقتصر الأمر على ذلك بل امتد التعويض ليغطي كل الأضرار المالية الناجمة عن الوفاة، كحق الزوج في التعويض عن الأضرار المالية التي أصابته من جراء وفاة زوجته حيث اضطر إلى الاستعانة بآخرين لتربية الأولاد، وآخر كانت زوجته تساعده في مهنته حيث اضطر بعدها إلى استئجار من يحل محلها في العمل.

ويتحفظ القضاء الفرنسي بصدد تعويض الأشخاص الذين كانت تربطهم بالمتوفي علاقات مالية معينة عن الأضرار التي لحقتهم من جراء الوفاة، كما في حالة وفاة العميل بالنسبة للمورد، أو وفاة العامل بالنسبة لصاحب العمل، أو وفاة المدين بالنسبة للدائن، أو وفاة الشريك بالنسبة لشريكه.

---

1 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، مرجع سابق، ص 140 وما يليها.

ويتجه القضاء الفرنسي إلى تعويض الأشخاص الذين تتسبب الوفاة في إلزامهم بدفع مبالغ معينة، كما في حالة صاحب العمل الذي يلزمه قانون العمل بأداءات محددة للعامل المصاب أو المتوفي، وكذلك الحال بالنسبة للتأمين الاجتماعي[1].

ولقد استقرت محكمة النقض المصرية من جهتها على أن الضرر المالي المرتد الواجب جبره هو ما يسببه الحادث لذوي المتوفي من فقد العائل الذي كان يعولهم فعلا على نحو دائم ومستمر إخلالا بمصلحة مالية مشروعة.

وتصل محكمة النقض المصرية إلى تلك النتيجة من خلال التسلسل في تطبيق المبادئ العامة فهي تستهل الحكم بيان معيار تعويض الضرر المادي بصفة عامة بقولها أنه:«يشترط للحكم بالتعويض عن الضرر المادي الإخلال بمصلحة مالية للمضرور وأن يكون الضرر محققا بأن يكون قد وقع بالفعل أو يكون وقوعه في المستقبل حتميا...فإن أصاب الضرر شخصا بالتبعية عن طريق ضرر أصاب شخصا آخر فلا بد أن يتوافر لهذا الأخير حق أو مصلحة مالية مشروعة يعتبر الإخلال بها ضررا أصابه...والعبرة في تحقق الضرر المادي للشخص الذي يدعيه نتيجة وفاة آخر هي بثبوت أن المتوفي كان يعوله فعلا وقت وفاته على نحو مستمر ودائم وأن فرص الاستمرار على ذلك كانت محققة وعندئذ يقدر القاضي ما ضاع على المضرور من فرصة بفقد عائله ويقضي بالتعويض على هذا الأساس أما مجرد وقوع الضرر في المستقبل فلا يكفي للحكم بالتعويض»[2].

وعليه يكون لكل شخص حرمته وفاة الضحية من نفقة مستمرة ودائمة من حيث الواقع ولو لم يلزمه القانون بذلك الحق في المطالبة بتعويض عن الضرر المادي اللاحق به، وبذلك يقدر القاضي ما عن ضاع المضرور من فرصة بفقد عائله، ويقضى له بالتعويض على هذا الأساس على أن يكون هذا الانفاق كان في حدود المشروعية.

غير أن تطبيق معيار الواقع الفعلي للإعالة في التعويض عن الضرر المرتد ليس على إطلاقه، دون حصره في القرابة الواجبة النفقة عليهم من المتوفي أثناء حياته، لذلك فإن الأمر في هذا الشأن فيه نظر، لأن الإعالة في مثل هذه الحالات للمطالبة بالتعويض الذي هو في الحقيقة

---

1 – أنظر: محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 295.

Voir aussi: Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 195, n° 680- 681.

2 – أنظر: محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 290– 291. أنظر كذلك: شريف أحمد الطباخ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، مرجع سابق، ص 55. وكذلك: منير قرمان، مرجع سابق، ص 173.

غير مستحق، وبذلك لا نترك الأمر على إطلاقه ويجب حصره فيما بين الأقارب الذين بينهم التزام طبيعي بالنفقة، حيث أن هناك تثبت الإعالة المستمرة والواقعة فيما بينهم والمتحققة وهذا ما نص عليه الملحق بالأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم[1].

ب- الضرر المعنوي المرتد: لا تقتصر أثار موت المصاب على الأضرار المادية التي يتحملها كل من انقطعت إعالته لهم، وإنما تنشأ عنه أضرار أدبية تتمثل في الحزن والآلام على فقد شخص عزيز.

وهذا الضرر الأدبي قد جاء انعكاسا للضرر الأصلي الذي أصاب المضرور المباشر وهو الوفاة، وقد أثار تعويض هذا النوع من الأضرار جدلا كبيرا في الفقه والقضاء، إلا أن مبدأ التعويض عليه أصبح مستقرا في غالبية التشريعات المعاصرة مع وجود اختلاف حول نطاقه ومداه[2].

ومن الصعب حصر الأشخاص الذين يصابون بالضرر الأدبي المرتد، ذلك أن طبيعة هذا الضرر غير محدودة، فهو يتعلق بالعاطفة والمشاعر والوجدان، وهذه الأمور نسبية يتفاوت فيها الأفراد تفاوتا كبيرا ومن الصعب وضع مقياس محدد لها[3].

وفي هذا الصدد تقرر محكمة النقض المصرية بأنه:« من المقرر أنه يكفي في تقدير التعويض عن الضرر الأدبي أن يكون مواسيا للمضرور ويكفل رد اعتباره، وهو ما يتوفر بما يراه القاضي مناسبا في هذا الصدد تبعا لواقع المال والظروف المناسبة وذلك دون غلو في التقدير ولا إسراف، ولو كان هذا التقدير ضئيلا ما دام يرمز إلى الغاية منه، ويحقق النتيجة المستهدفة به... وبأن الضرر ركن من أركان المسؤولية بثبوته موجب التعويض ماديا كان أو أدبيا، الضرر الأدبي

---

1 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 250.

2 – أنظر: محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 297، أنظر كذلك: غازي خالد أبو عرابي، مرجع سابق، ص 207.

Voir aussi: Corinne Renault Brahinsky, op cit, P 150. Voir aussi : Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 195, n° 684- 685.

3 – أنظر: عبوب زهيرة، مرجع سابق، ص 107.

المقصود به كل ضرر يؤذي الإنسان في شرفه أو يصيب عاطفته ومشاعره انتفاء حصر أحوال التعويض عنه...»[1].

ولقد نصت المادة 222 فقرة 2 من القانون المدني المصري أنه:« لا يجوز الحكم بتعويض إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب»، فقد قيد المشرع المصري الأشخاص الذين يحكم لهم بالتعويض عن الضرر الأدبي وقصره على الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية، وبذلك يقتصر الحق في التعويض على كل من الزوج والزوجة والأب والأم والجد والجدة (لأب أو لأم) والأولاد وأولاد الأولاد والإخوة والأخوات[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن القاضي لا يعطي تعويضا لهؤلاء جميعا إذا وجدوا، بل يعطي التعويض لمن أصابه منهم ألم حقيقي بموت المصاب، والمقصود هنا التعويض عن الضرر الأدبي لا عن الضرر المادي، فهذا الضرر الأخير تكون العبرة فيه بمن له حق النفقة على الميت ومن كان الميت يعوله فعلا.

فإذا كانت الأقارب لا تدخل فيمن تقدم ذكرهم، لم يجز الحكم لهم بتعويض عن الضرر الأدبي مهما كانت دعواهم فيما أصابهم من ألم بموت المصاب، فلا يحكم بتعويض عن الضرر الأدبي لأولاد الإخوة والأخوات، ولا للأعمام والأخوال والعمات والخالات ولا أولادهم ولا للخطيب (أوالخطيبة) ولا الأصدقاء مهما كان الميت قريبا في نفوسهم[3].

هذا وقد نص المشرع الجزائري في الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم أن لكل من الزوج في حالة وفاة الزوجة، أو الزوجة في حالة وفاة الزوج، أو الأب في حالة وفاة الإبن، أو الأم كذلك في حالة وفاة إبنها، أو الأبناء في حالة وفاة الأب أو الأم في حادث المرور، إذ أنه يحق لأي واحد من هؤلاء الحق في المطالبة بالتعويض عن الألم الذي أصابه.

---

1 – أنظر: عادل زيد عبد الله المطيري، مرجع سابق، ص 143.

2 – أنظر: محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 298. أنظر كذلك: محمد إبراهيم الدسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 78.

3 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الالتزامات، المجلد 02، مرجع سابق، ص 987.

ولقد ذكر المشرع الجزائري عبارة الألم بصورة مطلقة، وبالتالي فهي تشمل الألم الجسدي والألم النفسي الذي يلحق بهم[1]، كما أنه استثنى الإخوة والأخوات، وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 11 نوفمبر 1997 حيث قضت بنقض القرار المطعون فيه جزئيا بالاقتطاع وبدون إحالة فيما يخص التعويض عن الضرر المعنوي الممنوح لأخوة وأخوات الضحية لأن الفصل 5 التابع للقانون رقم 31/88 لم ينص على تعويض الإخوة والأخوات للضحية من أجل الضرر المعنوي[2].

ولقد حدد المشرع في الفقرة 3 من المقطع الخامس مبلغ التعويض عن الضرر المعنوي الممنوح لكل من الأب والأم والزوج (أو الأزواج) وأولاد الضحية ليكون في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث[3].

أما بالنسبة لحوادث النقل بالسكك الحديدية فإن القضاء يلجأ في بعض الأحيان إلى تطبيق الأمر 15/74 المعدل و المتمم بالقانون رقم 31/88 عند تحديد الأشخاص المستحقين للتعويضات و كذلك قيمة التعويضات المستحقة عن الضرر المعنوي، إلا أنه يفيد الإخوة والأخوات بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية اللاحقة بهم[4].

ج – مصاريف الدفن : مما لاشك فيه أن وفاة المضرور تستوجب القيام بعملية تشييع جنازته ومن ثم دفنها، وهذه تتطلب مصاريف ينفقها ذوي المتوفي، وهم الورثة، والملاحظ أن أغلب القوانين تعطي الحق في المطالبة بمصاريف الدفن[5].

وعليه فإن الخسارة الفعلية التي تلحق بالمتوفي لا تقتصر على نفقات العلاج وانقطاع الدخل، بل تشمل أيضا نفقات نقل الجثة ونفقات دفن المتوفي، ومصاريف جنازته وذلك بالقدر

---

1 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 251. أنظر كذلك: عبوب زهيرة، المرجع السابق، ص 134 وما يليها.

2 – أنظر: نبيل صقر، مرجع سابق، ص 369–370.

3 – أنظر: أحمد طالب، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 303. أنظر كذلك: زرهوني بطاش زوليخة، مرجع سابق، ص 23.

4 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 127.

5 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 273.

Voir aussi: Geneviéve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 23, n° 252.

المتعارف عليه وتندرج هذه النفقات ضمن الأضرار التي تلحق المتوفي، لأنها تحسم من تركته، ولهذا اعتبرها الفقهاء المسلمون من أهم الحقوق المتعلقة بالتركة لأن الميت أحق بماله من غيره[1].

ولقد تناول المشرع الجزائري في الفقرة الأخيرة من المقطع السادس من ملحق القانون رقم 31/88 التعويض الممنوح لقاء مصاريف الجنازة، وحدده بخمسة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدني المضمون عند تاريخ الحادث[2].

2.4.2. الاتفاقات المعدلة للتعويض عن إخلال الناقل البري بالتزامه بضمان السلامة

إن ما قدمناه في المبحث الأول عن التعويض هو حكمه في صورته العادية المألوفة، غير أن هذا الحكم قد يعدل منه الوصف، فيكون للتعويض صورة أخرى معدلة، و يتم ذلك في الحالة الأولى عندما يتفق الطرفان قبل تحقق المسؤولية على تعديل أحكامها، و تكون الحالة الثانية عندما يؤمن المسؤول على مسؤوليته المحتملة قبل تحققها.

لذلك قد يعمد الناقل للتخلص من المسؤولية التي تهدده إزاء الضحايا المحتملين إما بالاتفاق معهم على تحمل الضرر الذي يلحقهم كله أو جزء منه، ويفقدون تبعا لهذا كل أو جزء من حقهم في التعويض، وإما بالاتفاق مع شخص آخر على تحمل عبء المسؤولية بدلا منه بدفع التعويض.

ومن ثم سنقسم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين :

المطلب الأول: الإعفاء الإتفاقي من التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

المطلب الثاني: التأمين من المسؤولية في عقد النقل البري .

1.2.4.2. الإعفاء الإتفاقي من التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

هناك حالة يتمكن بها الناقل من التخلص من دفع التعويض عن إخلاله بالتزامه بضمان السلامة وهي تتم مسبقا عن طريق الاتفاق بين الناقل و الراكب.

---

1 – أنظر: غازي خالد أبو عرابي، مرجع سابق، ص 197.

2 – أنظر: زرهوني بطاش زوليخة، المرجع السابق، ص 23.

ويثير موضوع الإعفاء الاتفاقي من التعويض عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة الذي يقع على عاتق الناقل البري لصالح الراكب موضوعا أكثر إتساعا وشمولا، ألا وهو إتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية المدنية بصفة عامة.

ولبيان مدى حق الناقل البري في إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها بالاتفاق مع الراكب، ونظرا لأهمية هذا الموضوع سنتعرض له بشيء من التفصيل في الفرعيين التاليين :

الفرع الأول: القواعد العامة في إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها.

الفرع الثاني: مدى صحة إتفاقات الإعفاء أو التخفيف عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري.

1.1.2.4.2. القواعد العامة في إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها

سنتناول في هذا الفرع نطاق إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها في النقطة الأولى، ثم سنتناول شروط إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها في النقطة الثانية، وأخيرا سنتطرف لأثار إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها في النقطة الثالثة.

1.1.1.2.4.2. نطاق إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها

إن المسؤولية التعاقدية تقوم على مجرد إخلال المدين بالتزاماته سواء بعدم تحقيق النتيجة التي وعد بها، أو بعدم بذل العناية التي تعهد بها، وذلك دون حاجة إلى البحث في نيته أو دوافعه أو وصف مسلكه، كل ما في الأمر أن المدين أخل بما وعد به فانعقدت مسؤوليته العقدية، فالمسألة تتعلق بإرادة الطرفين وبعلاقتهما التعاقدية التي يمكنهما أن يحددا أحكامها[1].

لذلك يميز القضاء بشأن اتفاقات الإعفاء من المسؤولية بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، فينما يبطل مثل هذه الاتفاقات في المجال التقصيري، يجيزها كقاعدة عامة في المجال التعاقدي[2].

---

1 – أنظر: محمد إبراهيم الدسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية، الاسكندرية، بدون سنة النشر، ص 439.

2 – أنظر: محمد إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 280.

Voir aussi: François Terre/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 606, n° 613.Voir aussi: Jean Carbonnier, op cit, P 313. Et aussi: Henri/ léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 760, n° 673.

ذلك أنه في الغالب تنظم هذه الاتفاقات آثار المسؤولية العقدية، فيدرج في العقد بنود تتعلق بآثار إخلال أحد المتعاقدين فيه بالتزاماته الناشئة عنه، بحيث تعفيه من دفع التعويض عن الضرر الذي نشأ عن هذا الإخلال أو تخففه.

وتتميز اتفاقات الإعفاء من المسؤولية بأنها تعفي المدين كلية من التزامه بالتعويض، وتحرم الدائن من كل حقه فيه، وتعتبر بذلك شديدة الخطورة على مصالح هذا الأخير[1].

في حين أنه يبدو غريبا الكلام في الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية التقصيرية لأن الطرفين لا يعرف أحدهما الآخر من قبل، إذ كيف يقع ذلك ولا يعرف أحد مقدما من هو الشخص الذي سيضره بعمله غير المشروع، فإن كان يتيسر في المسؤولية العقدية إذ العقد يجمع منذ البداية بين المسؤول والمضرور، فهو ليس بميسور في المسؤولية التقصيرية، إذ أن الطرفين لا يعرف أحدهما الآخر إلا عند وقوع الضرر، فلا يتصور الاتفاق بينهم إلا بعد تحقق المسؤولية.

وإذا كان هذا صحيحا في الكثرة الغالبة من الأحوال، فإنه يتصور في بعض أحوال المسؤولية التقصيرية أن يعرف الشخص من يحتمل أن يضر به من الناس بعمل غير مشروع، فقد تجمع أوضاع بين أشخاص يحتمل أن يكون فيهم في المستقبل مسؤول ومضرور، مثال ذلك إتفاق الجيران على تعديل أحكام المسؤولية التقصيرية عند تحققها[2].

وقد جرى القضاء في فرنسا ومصر على بطلان الاتفاقات التي يقصد بها الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية التقصيرية، وجواز مثل هذه الشروط في المسؤولية العقدية، وبالرغم من أهمية اتفاقات رفع المسؤولية من الناحية العملية ودقة المسائل التي يثيرها من الناحية القانونية، فقد أغفل المشرع الفرنسي تنظيمها في التقنين المدني (بنص صريح) عدا الشرط الجزائي الذي بين حكمه بها في نصوص خاصة[3]، في حين أن كل من المشرع الجزائري والمشرع المصري قنن هذا الحكم في القانون المدني.

حيث تنص المادة 178 من القانون المدني الجزائري على أنه:«يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة.

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 212.

– أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 12.

2 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الالتزامات، المجلد 02، مرجع سابق، ص 1105.

3 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية،الجزء 02، المرجع السابق، ص 13.

وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي، إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم، غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه.

ويبطل كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية الناجمة عن الفعل الإجرامي».[1]

وما تجدر الإشارة إليه هنا أن المقصود بعبارة "العمل الإجرامي" هو "العمل غير المشروع"، أي المسؤولية التقصيرية.

ويتضح من هذا النص أن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية التقصيرية غير جائز قانونا سواء كان الخطأ يسيرا أو عمدا وسواء تعلق الأمر بأضرار مادية أو جسمانية.

أما في المسؤولية التعاقدية فشرط الإعفاء جائز من حيث المبدأ، ذلك أن الالتزام العقدي منشأه إرادة المتعاقدين ولذلك يجوز لهم الاتفاق على إعفاء المدين من المسؤولية الناتجة عن الخطأ اليسير، فإذا أنتجت المسؤولية عن الغش أو الخطأ الجسيم فلا يجوز لهم ذلك[2].

فالأصل إذن هو الحرية في تعديل قواعد المسؤولية العقدية بالاتفاق، لأن المسؤولية العقدية منشأها العقد، والعقد وليد إدارة المتعاقدين، فالإدارة الحرة هي إذن أساس المسؤولية العقدية، وإذا كانت الإدارة الحرة هي التي أنشأت قواعد هذه المسؤولية فإن لها أن تعديلها.

فالأصل إذن هو حرية المتعاقدين في تعديل قواعد المسؤولية العقدية، وذلك في حدود القانون والنظام العام والآداب، أما المسؤولية التقصيرية فهي ليست وليدة الإرادة الحرة، بل هي حكم القانون، لذلك لا يجوز تعديل قواعدها بالاتفاق كما هو الحال في المسؤولية العقدية[3].

---

1 – تقابلها المادة 217 من القانون المدني المصري.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 457. أنظر كذلك: محمد وحيد محمد علي، مرجع سابق، ص 20. وكذلك: محمد إبراهيم الدسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 95. وأيضا: منير قرمان، مرجع سابق، ص 82.

Voir aussi : Nour – Eddine Terki, op cit, P 27.

3 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 2، فقرة 439، مرجع سابق، ص 756. أنظر كذلك: عز الدين الدناصور وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 966.

2.1.1.2.4.2. شروط الإعفاء من المسؤولية العقدية أو التخفيف منها

شروط الإعفاء من المسؤولية العقدية هي من حيث المبدأ شروط صحيحة، فالالتزام التعاقدي تم بإرادة المتعاقدين، ولهم في ذلك الحرية الكاملة، باستطاعتهم إنشاءه وباستطاعتهم إغفاله، وبالأولى تنظيمه.

ومن ثم فإنهم أحرار في أن يتفقوا على أن عدم تنفيذ المدين التزامه يستوجب جزاءً محددا، يتمثل في تعويض الأضرار التي تترتب على عدم تنفيذ هذا الالتزام، أو أن يتفقواعلى أن عدم تنفيذ هذا الالتزام لا يؤدي إلى مساءلة المدين، فالالتزام نشأ عن إرادة الأطراف، وعلى إرادتهم أيضا يتوقف مصيره[1].

وتتميز قواعد المسؤولية العقدية عموما بقصر التعويض على الضرر المتوقع وقت التعاقد دون الضرر غير المتوقع، إلا إذا ارتكب المدين غشا أو خطأ جسيما، ويبرر هذه القاعدة أنه من غير المقبول التخفيف من المسؤولية العقدية إلى حد الإعفاء من الفعل العمد أو ما يلحق به كالخطأ الجسيم، لأنه لو جاز ذلك لكان التزام المدين معلقا على شرط إرادي محظ.

وقد أجاز القانون للمدين أن يتفق على إعفاءه من المسؤولية عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه (تابعيه)، لأن عمد الغير لا ينزل منزلة الشرط الإرادي المحض[2].

ولذلك استثنى من صحة شروط واتفاقات الإعفاء من المسؤولية، حالة عدم تنفيذ الالتزام عمدا من المدين، إذ في هذه الحالة يكون الأطراف قد تركوا لمحض مشيئة المدين حرية تنفيذ أو عدم تنفيذ العقد، الأمر الذي لا يجيزه القانون.

ولاعتبارات عملية تتعلق بصعوبة الإثبات، فقد سوى القضاء منذ زمن بعيد، وكذلك المشرع المصري في نص المادة 217 فقرة 2 من القانون المدني[3]، بين الخطأ العمدي أي الغش، والخطأ

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 280.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 135. أنظر كذلك: محمد إبراهيم الدسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 97. وكذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 966.

3 – المقابلة لنص المادة 178 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري.

الجسيم[1]، وألزم المدين في الحالتين بالتعويض الكامل، وحرمه من التمسك باتفاقات الإعفاء من المسؤولية، وبذلك اقتصر أثر شروط الإعفاء من المسؤولية على الخطأ اليسير، دون الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم[2].

وما تجدر الإشارة إليه أن المشرع قد سوى بين الغش والخطأ الجسيم الذي يصدر من المدين رغم اختلافهما في الطبيعة، فالغش عمل إرادي يعمد فيه المدين إلى الإخلال بالالتزام، ويدرك الضرر الذي يترتب على ذلك، في حين أن الخطأ مهما بلغت درجة جسامته فهو غير عمدي.

ويبرر التفرقة في الحكم بين الغش والخطأ الجسيم الذي يصدر من المدين، والغش والخطأ الجسيم الذي يصدر من تابعيه، في أن الالتزام في الحالة الأولى يكون معلقا على شرط إرادي محض، وهو أمر غير جائز، بينما لا ينزل العمد أو الخطأ الجسيم الصادر من الغير منزلة الشرط الإداري المحض، وهو ما يبرر إجازة المشرع الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية عن عمل الغير، حتى لو كان هذا العمل عمدا أو خطأ جسيما[3].

ويلاحظ هنا ما قد تفرضه القواعد من قيود على حرية الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية، كما هو الحال بالنسبة لعقود الإذعان التي يرضخ فيها المتعاقد الضعيف ويسلم بالشروط التي يمليها عليه الطرف الآخر القوي ويعرضها ككل يقبلها أو يرفضها، ففي مثل هذه العقود تبطل شروط الإعفاء[4].

أما اتفاقات تخفيف المسؤولية فهي تلك التي بمقتضاها يخفض التعويض عن قدر الضرر الذي يستوجبه، بحيث تعين قدرا لا يتجاوزه التعويض الذي يلتزم المسؤول بدفعه.

فقد يتحدد في هذه الاتفاقات قدر التعويض بنسبة معينة من الضرر الذي يلحق الدائن كالنصف أو الثلث مثلا، أو بجزء معين منه دون بقيته، وقد يعين مبلغ أقصى، لا يتجاوزه

---

1 – لمزيد من التفصيل أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 2، مرجع سابق، ص 82 ومايليها.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 281. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري، وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 967.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 136. أنظر كذلك: شريف الطباخ، التعويض عن الإخلال بالعقد، مرجع سابق، ص 297.

4 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 284.

التعويض الذي يدفعه المدين مهما كان قدر الضرر الذي نشأ عن خطئه، وقد يتفق على اقتصار التعويض الناجم عن الإخلال بالالتزام على الخسارة اللاحقة دون الكسب الفائت[1].

ولذلك تعتبر شروط تخفيف المسؤولية صحيحة، لأنها لا تستبعد مسؤولية المدين، بل على العكس تعترف بها، لكنها فقط تحد من أثارها بتقييد مقدار التعويض الذي يلتزم به المدين مقدما في حالة مخالفته للالتزام الذي يقع عليه[2].

ويعترف بصحة اتفاقات تخفيف المسؤولية العقدية في ذات الحدود التي اعترف بها بصحة اتفاقات رفع المسؤولية العقدية، فأجازها عن الخطأ اليسير وقرر بطلانها عن الغش وعن الخطأ الجسيم، ولو كان غشا أو خطأ جسيما صادر عن مساعدي المدين، لأن اتفاقات التخفيف باعتبارها إعفاء جزئيا أقل خطورة من اتفاقات رفع المسؤولية[3].

ونتيجة لما تقدم فإنه يمكن رد الأحكام التي قررتها النصوص في جواز تعديل المسؤولية العقدية بالاتفاق إلى مبدأين رئيسيين، يقضي المبدأ الأول بحرية المتعاقدين في تعديل قواعد المسؤولية العقدية، فلهما أن يتفقا على التشديد من هذه المسؤولية بأن يجعل المدين مسؤولا حتى عن السبب الأجنبي، ويكون هذا بمثابة تأمين للدائن، ولهما أن يتفقا على التخفيف منها بأن يجعل المدين مسؤولا حتى عن تقصيره.

أما المبدأ الثاني فيقضي بأن النظام العام يقيد من حرية المتعاقدين، فلا يجوز التخفيف من المسؤولية العقدية إلى حد الإعفاء من الفعل العمد أو الخطأ الجسيم[4].

---

1 – أنظر: محمد جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، المرجع السابق، ص 170.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 285.

3 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، المرجع السابق، ص 175. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 303.
Voir aussi: François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 612, n° 619.

4 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، ص 761 فقرة 441. أنظر كذلك: محمد إبراهيم الدسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مرجع سابق، ص 440.

3.1.1.2.4.2. أثار الإعفاء من المسؤولية العقدية أو التخفيف منها

يأخذ الإعفاء من المسؤولية العقدية في العادة شكل بند في العقد، ومن ثم يثور البحث في أثر بطلانه على العقد الذي يتضمنه، فهل يقتصر البطلان على البند وحده، ويبقى العقد قائما بدونه، أم يمتد البطلان إلى العقد الذي يحتويه؟

استقر القضاء الفرنسي منذ عهد بعيد على أنه إذا كان شرط الإعفاء من المسؤولية صحيحا في شق منه وباطلا في شق آخر، اقتصر البطلان على هذا الشق الأخير وبقي الشق الآخر سليما على بقاء العقد نفسه صحيحا.

ويطبق نفس الحكم في حالة ما إذا كان الشرط كله باطلا غير صحيح، إذ يجري القضاء على إلغاء الشرط الباطل وحده، والإبقاء على الرابطة التعاقدية صحيحه قائمة[1].

وهذا الحكم تمليه المادة 104 من القانون المدني الجزائري[2]، والتي بمقتضاها إذا كان العقد في شق منه باطلا أو قابلا للإبطال، فهذا الشق وحده هو الذي يبطل، استثناءا من ذلك يقضي ببطلان العقد كله إذا تبين أن العقد ما كان ليتم بغير الشق الذي وقع باطلا أو قابلا للإبطال حين يكون هذا الشق الباعث الدافع إلى إبرامه، ومن ثم سببا له[3].

ولا ينطبق على بند الإعفاء من المسؤولية ذلك لأنه لا يلعب دور السبب لالتزام المدين، فسبب التزام العاقد الذي وضع البند لمصلحته هو الحصول على الثقة المقابلة وليس احتمال رفع المسؤولية أو تخفيفها عنه، أما إذا تبين أن المدين ما كان ليبرم العقد حقيقة بغير بند رفع المسؤولية الذي وقع باطلا، فلا مناص إذا للقول ببطلان العقد كله.

---

1 – أنظر: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، المرجع السابق، ص 280.

2 – تنص المادة 104 من القانون المدني الجزائري على أنه: « إذا كان العقد في شق منه باطلا أو قابلا للإبطال، فهذا الشق وحده هو الذي يبطل إلا إذا تبين أن العقد ما كان ليتم بغير الشق الذي وقع باطلا أو قابلا للإبطال فيبطل العقد كله»، و تقابلها المادة 143 من القانون المدني المصري.

3 . لمزيد من التفصل أنظر: محمد حسنين، مرجع سابق، ص 89، أنظر كذلك: علي فيلالي، الالتزامات (النظرية العامة للعقد)، مطبعة الكاهنة،1997، ص 281 ومايليها. وكذلك: علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، ص 79 ومايليها. وأيضا: بن شويخ الرشيد، مرجع سابق، ص 103 ومايليها.

ذلك أن المدين لا مصلحة له في هذه الحالة في التمسك ببطلان العقد، الذي يؤدي إلى وضعه في نطاق المسؤولية التقصيرية، فيلتزم متى ثبت خطأه بتعويض أوفى عن الضرر الذي لحق الدائن منه، على الأقل إذا كان الضرر يمكن وقوعه على فرض عدم قيام العلاقة العقدية.

غير أن الصور التي يدرج فيها بند باطل نادرة، والغالب أن يتفق في البند بعبارات عامة على رفع أو تخفيف مسؤولية المدين إذا ما أخل بالتزاماته حتى يكون البند صحيحا، وإذا انحصرت صحته في حدود الخطأ البسيط فإذا اقترف المدين غشا أو خطأ جسيما، أهمل بند رفع المسؤولية وبقي العقد قائما دونه[1].

وعليه فإن شرط الإعفاء عن المسؤولية العقدية إذا كان صحيحا فإنه يعفى المدين من المسؤولية بالقدر الذي يتسع له الشرط ويبقى المدين مسؤولا فيما وراء ذلك، غير أن القضاء الفرنسي يضيق من أثر شرط الإعفاء، فعنده أن المسؤولية التقصيرية تجتمع مع المسؤولية العقدية، وللدائن الخيرة بين هاتين المسؤوليتين.

فإذا كان هناك شرط يعفى من المسؤولية العقدية بقيت المسؤولية التقصيرية، وعلى الدائن أن يثبت خطأ في جانب المدين حتى يطالبه بالتعويض، لا على أساس المسؤولية العقدية وقد أعفى المدين منها، بل على أساس المسؤولية التقصيرية، وشرط الإعفاء لا يتناولها ولا يجوز أن يتناولها لأن الإعفاء من المسؤولية التقصيرية يتعارض مع النظام العام[2].

فكأن شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية لم يفعل إلا أن نقل عبء الإثبات من المدين إلى الدائن، أي نقل المسؤولية إلى المجال التقصيري بدلا من المجال التعاقدي، بمعنى أنه خفف الالتزام المحدد الذي يقع على المدين، وجعله مجرد التزام عام بوسيلة بدلا من التزام نتيجة.

فبدون شرط الإعفاء كان مجرد عدم تنفيذ المدين لالتزامه يكفي لقيام مسؤوليته، ما لم يثبت السبب الأجنبي، أما شرط الإعفاء فإن أثره يتوقف عند المسؤولية التعاقدية التي تستند إلى إرادة

---

1 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، مرجع سابق، ص 125.

2 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد 02، مرجع سابق، ص 761 فقرة 41. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، المرجع السابق، ص 271 ومايليها.

Voir aussi: François Terre/ Phillpe Simler et Yves Lequette, op cit, P 607, n° 614.

الأطراف، ولا يمتد إلى المسؤولية التقصيرية التي تجد مصدرها في القانون مباشرة، وتتعلق بالنظام العام، فلا يمكن استبعادها ولو باتفاق الأطراف[1].

وهذه النتيجة تلزم من يقول بالخيرة بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، أما من يقول بعدم الخيرة بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية فإنه يرى أن شرط الإعفاء إذا كان صحيحا أعفى المدين من المسؤولية العقدية، ولا محل للمسؤولية التقصيرية إذ أن هذه لا تجتمع مع تلك[2].

وعلى المدين الذي يتمسك بشرط الإعفاء أن يثبت وجوده، ويصعب في كثير من الأحوال على المدين إثبات أن الدائن قبِل شرط الإعفاء، لاسيما إذا كان هذا الشرط منزويا في ورقة مطبوعة كتذكرة السفر أو بوليصة الشحن، أو في ورقة موضوعة في مكان غير ظاهر في فندق أو مطعم.

وتقوم صعوبات في مثل هذه الحالات لقبول شرط الإعفاء، إذ تتمثل الصعوبة الأولى في احتمال أن يكون الدائن لم يرى هذا الشرط فلا يعتبر قابلا له وفقا لنظرية الإرادة الباطنة، وتتمثل الصعوبة الثانية في أن الشرط وبفرض أن الدائن قد رآه ولم يعترض عليه، قد يعتبر شرط إذعان تعسفي للقاضي أن يبطله[3].

ويقتصر أثر اتفاق الإعفاء على طرفيه وفقا للمبادئ العامة في نسبية أثر القوة الملزمة للعقد، فلا يجوز لغير العاقد الذي اقتضاه أن يحتج به، وليس لتابعه ولا لأجنبي عنه، أن يدفع به دعوى المطالبة بالتعويض لخطأ يستوجب مسؤوليته إزاء العاقد الآخر[4].

ويلاحظ أن اتفاقات الإعفاء من المسؤولية يحتج بها على ورثة المدعي في دعواهم باعتبارهم ورثة، فإذا ما طالب الورثة أو الأقارب بتعويض الأضرار التي لحقت بهم شخصيا من الوفاة، تسري في حقهم شروط الإعفاء من المسؤولية التي قبلها المتوفي[5].

وقد رتب القضاء الفرنسي منذ البداية على اتفاقات تخفيف المسؤولية العقدية أثرا نهائيا، فلا يلتزم المدين إلا في حدود التعويض المتفق عليه، ولو أثبت الدائن أن عدم تنفيذ الالتزام يرجع

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 283.

2 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، المجلد 02، المرجع السابق، ص 761، فقرة 441..

3 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق نفسه، ص 762، فقرة 441.

4 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، المرجع السابق، ص 145.

5 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 283.

إلى خطأ يسير من المدين ومن مساعد له، وجرى القضاء المصري كذلك على ذات القاعدة في ظل التقنين المدني المصري القديم، ورتب على اتفاقات تخفيف المسؤولية أثرا نهائيا.

أما في ظل التقنين المدني المصري الجديد، فإنه يترتب على اتفاقات التخفيف أثر مطلق، كما كان مسلما به في ظل التقنين القديم، إلا إذا كان الإخلال بالالتزام العقدي مكونا لجريمة جنائية، حين تقوم إلى جانب المسؤولية العقدية التي تخضع لاتفاق التخفيف من مسؤولية تقصيرية، فلا يستطيع المدين الإفلات من التزامه وفقا لقواعدها، بتعويض الدائن كاملا عن الضرر الذي أصابه رغم بند التخفيف، ولو كان الخطأ الذي أقام الجريمة خطأ بسيطا، ويكفي على هذا الوجه إثبات خطأ يسير في جانب المدين أو في جانب مساعد له ليكون البند باطلا ويلتزم المدين بتعويض الضرر كاملا[1].

2.1.2.4.2. مدى صحة إتفاقات الإعفاء أوالتخفيف عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري

لقد أثير التساؤل حول مدى صحة شروط الإعفاء أو التخفيف عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري، و الاجابة على هذا التساؤل كانت محل خلاف باعتبار أن هذا الالتزام يهدف إلى الحماية من الضرر الجسدي.

ولذلك سنتطرق إلى موقف الفقه في النقطة الأولى، ثم القضاء في النقطة الثانية، و أخيرا القانون في النقطة الثالثة.

1.2.1.2.4.2. موقف الفقه

لقد انقسم الفقه بشأن صحة شروط الإعفاء أو التخفيف عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري بين مؤيد ومعارض.

1- الاتجاه المؤيد

يذهب أصحاب هذا الرأي إلى إجازة الشروط التي يضعها الناقل بالاتفاق مع الراكب والتي يكون القصد منها إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها، وهذا سواء كانت الأضرار الناشئة عنها تلك المسؤولية ناتجة عن إصابة جسم المسافر، أو نتيجة التأخير أو تلف الأمتعة، إلا أنهم قصروا هذا الإعفاء على الأخطاء اليسيرة الناتجة عن فعل الناقل دون الأخطاء الجسيمة أو الغش، ولكن

1 - أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، المرجع السابق، ص 182- 183.

إذا تضمن الإعفاء من المسؤولية أفعال التابعين، فهذا الإعفاء يشمل خطأهم الجسيم والغش الصادر عنهم[1].

ويستند أصحاب الاتجاه القائل بصحة شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية ولو تعلق الأمر بأضرار جسدية إلى مبادئ حرية التعاقد وإلى أن العقد شريعة المتعاقدين[2].

ذلك أنه يهيمن على القواعد التي تحكم العقد في تكوينه وفي إنتاج أثاره وفي انقضاءه مبدأ تقليدي، وهو مبدأ سلطان الإدارة صاحبة السلطات في إنشاء العقود، وفي تحديد ما يترتب عليها من أثار، وأخيرا في إنهاءها بعد إبرامها، ولا يحد من سلطانها ذلك كله إلا اعتبارات النظام العام[3].

وبما أن الحجة القائمة على مبدأ حرية التعاقد لا تصمد أمام مقتضيات النظام العام، يذهب بعض الفقه في محاولة لتفادي الاصطدام مع مقتضيات النظام العام إلى القول بأن شروط الإعفاء المتعلقة بجسم الإنسان لا تخالف النظام العام، لأن هذا الإعفاء لا يسمح بالمساس بحياة الغير أو بصحته، وإنما يقتصر أثره على إلغاء الحق في التعويض الناشئ عن هذا الضرر، فمحل اتفاق الإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة ليس جسم الإنسان أو الحقوق اللصيقة بالشخص وإنما هو الحق في التعويض عن المساس بهذه الحقوق[4].

كما يرى أصحاب هذا الاتجاه بإطلاق صحة شروط الإعفاء استنادا إلى الالتزام العام باليقظة والتبصر الذي يقع على الناقل اتجاه الراكب، ولكون الالتزام بضمان السلامة يتعلق بجسم الإنسان وسلامته فإن القضاء سيقبل معه بسهولة وجود الخطأ الجسيم اتجاه الناقل، وبالتالي يمكنه إبطال شروط الإعفاء في العديد من الحالات.

ويوضح أنصار هذا الرأي عدم اقتناعهم بالحجج التي ساقها أنصار عدم صحة شروط الإعفاء، فبالنسبة لما قيل من أن جسم الإنسان لا يكون قابلا للتعامل التجاري مما يستدعي بطلان الاتفاقات التي ترد عليه، فإنهم يرون أن ما يجب إبطاله هنا هو عقد النقل نفسه لأن محله الجسم الإنساني.

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع السابق، ص 216.

2 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع السابق، ص 458.

3 – أنظر: صوت ناحي عبد القادر البهنساوي، مرجع سابق، ص 288.

4 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 458.

Voir aussi: François Terré/ Philippe Simler/ Yves Lequette, op cit, P 609.

وبالتالي فإن نفس هذا المنطق يجب أن يؤدي إلى إبطال كافة العقود التي تتعلق بجسم الإنسان، كعقد التأمين على الحياة مثلا، فحسبهم إنه من الخطأ القول أن شخص الإنسان يكون محلا للعقد، فالمقصود هنا هو مبلغ من المال، وما إذا كان يلزم به الناقل أم لا.

وأما بالنسبة لقول أصحاب الاتجاه الرافض لشروط الإعفاء أو التخفيف بأن القضاء لم يكن ليقيم الالتزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص إذا كان عليه أن يقبل شروط الإعفاء من المسؤولية، فإن أنصار صحة شروط الإعفاء يردون بالقول بأن في ذلك الإدعاء خلط بين الشروط التي تحدد الالتزام الذي يقع على المدين، وشروط عدم المسؤولية بمعنى الكلمة.

فالناقل لا يمكنه رفض تحمل التزام نقل المسافر، لأن هذا هو روح وجوهر عقد النقل، لكن يمكنه بالإتفاق مع الراكب تحديد مدى ومضمون هذا الالتزام وشروط إعماله، كتحديد مدى مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسمانية التي لحقت بالراكب من جراء النقل، وما إذا كان يتعين إثبات خطأ الناقل أو لا، وذلك لا يؤثر بطبيعة الحال في وجود الالتزام بضمان السلامة[1].

ولقد قيل أيضا في تبرير هذا الرأي أن الراكب عندما ارتضى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدي، فلا بد أن شروط العقد قد منحته مزايا مقابل هذا الإعفاء كتخفيف أجرة النقل مثلا.

ومع ذلك فإن أصحاب هذا الرأي عندما سمحوا للناقل باشتراطه في العقد الإعفاء من المسؤولية العقدية، فإنهم من جانب آخر منحوا للراكب الحق في الرجوع على هذا الناقل بالمسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي[2] والتي توجب على المضار إثبات خطأ الشخص المسؤول، أو بمقتضى المسؤولية عن حارس الأشياء[3].

وقد اعتمدوا في منحهم هذا الحق للراكب على مبدأ الخيرة بين المسؤوليتين، وهذا المبدأ يعني أن للراكب في حالة إخلال الناقل بتنفيذ التزامه التعاقدي، الحق في التمسك إذا شاء أن يسأل مدينه إما بقواعد المسؤولية التعاقدية وإما بقواعد المسؤولية التقصيرية، فهو له الخيار بين المسؤوليتين أيهما أفضل وأنتج بالنسبة له[4].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص288– 289.

2 – المادة 124 من القانون المدني الجزائري، والتي تقابلها المادة 163 من القانون المدني المصري.

3 – لمادة 138 من القانون المدني الجزائري، والتي تقابلها المادة 178 من القانون المدني المصري.

4 – أنظر:عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 217.

ومعنى هذا أن للمصاب في عقد النقل المشتمل على شرط إعفاء من المسؤولية أن يمارس حقه في أن يسأل مدينه الناقل، لا على أساس المسؤولية التعاقدية التي استبعدت باتفاق أو بشرط، بل على أساس المسؤولية التقصيرية التي تظل قائمة لم يمسسها الإعفاء.

ولما كان الإثبات في المسؤولية التقصيرية يقع على عاتق الدائن في حين أنه في المسؤولية التعاقدية (في عقد النقل) يقع على عاتق المدين، فإن هذا هو ما قصده القائلون بهذه النظرية من أن إعمالها يقلب عبء الإثبات وينقله من عاتق إلى عاتق[1].

2- الاتجاه الرافض

يذهب فقهاء هذا الاتجاه إلى أن الشروط التي يدرجها الناقل بقصد إعفاءه من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافر في جسمه تكون باطلة بطلانا مطلقا لأن سلامة الإنسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن يكونا موضوعا لاتفاقات خاصة.

فقواعد نقل الأشخاص وخصوصا ما تعلق منها بسلامة الإنسان يجب أن تكون أكثر صرامة، فلا يباح الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية حتى لا يفلت المخطئ بخطئه وحتى يجبر كل ضرر[2].

لذلك يرى أصحاب هذا الاتجاه أن جسم الإنسان خارج عن دائرة التعامل لا يصح أن يكون محلا للتعاقد، إذ أنه ليس لأي شخص أن يتصرف في جسده ويقع باطلا كل شرط يجيز الاعتداء على سلامته، ذلك أن سلامة جسد الإنسان تتعلق بالنظام العام.

وإذا كانت هذه الشروط لا يترتب عليها مباشرة اعتداء على سلامة الإنسان، إلا أنها تفيد أنه لن يحصل على تعويض كامل عما يصيبه من ضرر، وذلك ما يتنافى مع الالتزام بضمان السلامة الذي أوجده القضاء بهدف حماية الأشخاص[3].

وفي هذا الصدد يرى الدكتور محمود جمال الدين زكي أن القانون أو القضاء تفسيرا له قد يفرض على أحد المتعاقدين التزامات آمرة، أو في عبارة مساوية تتعلق بالنظام العام كالالتزام

---

1 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 193. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 234.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 218.

3 – أنظر: عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 458، أنظر كذلك: صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، مرجع سابق، ص 291. وكذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 275.

بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، وأن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية عن الإخلال بالالتزامات الآمرة يقع باطلا، لأن معنى تعلقها بالنظام العام أن الحرص على تنفيذها كاملة يهم مصلحة الجماعة، بحيث يكون الإخلال بها بخطأ العاقد ولو كان يسيرا مخالفا للنظام العام[1].

ويعتبر هذا الاتجاه من الفقه هو الغالب، بحيث يرى بطلان مثل هذه الشروط وعدم صحتها استنادا إلى أن الجسم الإنساني خارج عن دائرة التعامل، كما أن إجازة مثل هذه الشروط يقضي على كل فاعلية للالتزام بضمان السلامة، والذي جهد القضاء في إقراراه حماية للركاب ولا يعقل أن يقرر القضاء حماية معينة للراكب ثم يحرمه منها في نفس الوقت[2].

كما أن إباحة مثل هذا الشرط سيؤدي إلى الإهمال والتهاون في حياة الإنسان، وإذا أدرج في العقد فيعتبر هذا الشرط باطلا وكأنه غير موجود، وفي ذلك يقول ديموج:« يعتبر باطلا كل اتفاق يتعارض وسلامة الإنسان وحياته، وهذه القاعدة في إبطال الشروط المعفية من المسؤولية، تعتبر من النظام العام، وأن كل ضرر يقع على جسم المسافر بنتيجة خطأ الناقل يجب تعويضه»[3].

وعليه فإن كثيرا من الفقهاء يقصر صحة اتفاقات الإعفاء على الأضرار التي تلحق الأموال، ويرى بطلان الاتفاق على رفع المسؤولية العقدية حتى عن الخطأ البسيط في نطاق الأضرار التي تلحق الأشخاص، سواء كانت تمس سلامتهم المادية كالإصابات البدنية، أو سلامتهم المعنوية كالمساس بالشرف والاعتبار لأنه ليس لأي شخص أن يتصرف في نفسه أو حياته أو في جسمه أوشرفه أو عواطفه، ويقع باطلا كل تصرف يجيز الاعتداء على سلامته ولو كان طرفا فيه.

ولذلك فإن القول بأن اتفاق رفع المسؤولية ليس تصرفا في شخص المدين، ولا يعطي هذا الأخير بمقتضاه للمتعاقد الآخر حق الاعتداء على سلامته المادية أو المعنوية، ولكنه يرضى فقط بعدم المطالبة بالتعويض إذا أصابه ضرر مادي أو معنوي دون قصد إحداثه، إلا أنه مع ذلك

---

1 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، مرجع سابق، ص 62.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 287. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، المرجع السابق، ص 247.

Voir aussi: René Rodière et Barthélémy Mercadal, op cit, P 426, 427, N° 366.

Et aussi : Enri/ Léon/ Jeand Mazeaud et François Chabas, op cit, P 367, n° 636..

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 219.

يشجع على التراخي في تنفيذ الالتزامات، وعدم الحرص على احترام حقوق الغير، حين تقضي المصلحة العامة ببذل أقصى قدر من اليقظة والانتباه إزاء الإنسان وجميع الحقوق اللصيقة به.

ومن ثم لا يجوز أن يظل أي مساس بشخصيه أو أدنى اعتداء على حق منها بغير جزاء، مهما كان الخطأ الذي أدى إليه، فيقع باطلا كل اتفاق يعفي أو حتى يخفف من المسؤولية عن المساس بسلامته المادية أو المعنوية إذ تحول اعتبارات النظام العام دون السماح لشخص بتهديد حياة أو صحة شخص آخر أو إيذائه معنويا، مهما كانت ضالة خطئه بغير أن يتحمل النتائج الكاملة لفعلته، فالإنسان مع كل الحقوق اللصيقة بشخصيته وضع في كل زمان خارج نطاق الأموال، وفوقها في مكان أسمى بعيدا عن دائرة التعامل[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن ما قيل على بطلان الإعفاء عن المسؤولية عن الأضرار الجسدية ينطبق على شروط التخفيف من المسؤولية، لأن الشروط التي تخفف مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق المسافر هي طريق من طرق الإعفاء من المسؤولية، فخطأ الناقل ثابت وإنما قد اشترط على أن لا يكون مسؤولا إلا في حدود مبلغ معين، فهناك إذن إعفاء من المسؤولية عن التعويض الكامل، كما أن إصابة جسم الإنسان لا يمكن تقديرها مقدما بعكس تلف الأشياء، لأن ثمن الشيء معروف، وأما الإنسان فإن حياته وسلامة جسمه لا تقدران بثمن[2].

وبذلك فإن الناقل يلتزم بضمان سلامة المسافر، وهذا يعني إيصاله سليما ومعافى إلى جهة الوصول، وإذا لم تتحقق هذه النتيجة كان مخلا بالتزامه، وللمسافر أن يطالبه بالتعويض، وعلى الناقل أن يعوض هذا المضرور عن كل الضرر المتوقع وقت إبرام العقد، ولا يستطيع هذا الناقل التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر، ولا يجوز له أيضا تطبيقا لالتزامه بضمان سلامة المسافر أن يعفى نفسه من المسؤولية حتى ولو كان ذلك عن خطئه اليسير، ولا أن يعفى نفسه من المسؤولية الناجمة عن أخطاء تابعيه.

فالمدين الذي يلتزم بضمان السلامة يجب عليه أن يعوض الدائن المضرور تعويضا كاملا، وتبطل تبعا لذلك شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها لما تتضمنه هذه الشروط

---

1 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، المرجع السابق، ص 58– 59.
Voir aussi: Christian Larroumet, op cit, P 669, n° 640.

2 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 219.

من مساس ولو بطريق غير مباشر بالسلامة الجسدية للإنسان، ولا يمكن أن تكون هذه السلامة محلا لمثل هذا الاتفاق[1].

وعليه فإنه في المسؤولية العقدية حيث يجيز القانون والقضاء شروط تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها في حالة الخطأ اليسير، نجد أن مثل هذه الشروط لا تسري في حالة الأضرار الجسمانية، فسواء وقع الضرر على حياة الإنسان أو على جسمه أو كيانه الأدبي، فإنه لا يجوز للمدين ولو كان خطؤه يسيرا أو اشترط عدم مسؤوليته، أن يتمسك بهذا الشرط للتنصل من التعويض.

فلا يجوز للفرد من غير سبب مشروع أن يعرض شخصه للخطر، ولا أن يتنازل عن حياته أو سلامة بدنه أو شرفه أو شعوره العاطفي، ولا يجوز السماح بأي ضرر ولو يسير يلحق بجسم الإنسان أو كيانه لأن في ذلك إلغاء لحقوقه التي لا تقبل الإخلال بها[2].

ونتيجة لما تقدم وبعد استعراض كلا الاتجاهين، فإنه لا يمكن السماح للناقل إدراج الشروط المعفية أو المخففة من المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تصيب جسم الراكب نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة، وهذا للأسباب التالية:

السبب الأول: أن سلامة وحياة الإنسان هما فوق كل شيء، فلا يجوز الاتفاق على تحمل الراكب الأضرار التي تصيب جسمه، لأن مثل هذه المساومة التي تقع على حياة الإنسان تخالف النظام العام.

السبب الثاني: أن المقابل البسيط الذي يتمثل في الأجر المنخفض الذي سيدفعه الراكب عند النقل، والذي يغريه بالتنازل عن حقه في التعويض، لا يوازي الضرر الذي يلحق به عندما يتعرض للحادث، ولما كان هدف المسؤولية هو جبر الضرر فإنه يجب إبطال مثل هذه الشروط والاتفاقات.

السبب الثالث: أن القول بإعطاء الحق للراكب بالرجوع على الناقل بموجب المسؤولية التقصيرية استنادا لمبدأ الخيرة بين المسؤوليتين، فإن هذا الحق ولو أنه يبطل شروط الإعفاء، إلا أنه لا يخلو من صعوبات، فقد لا يتمكن الراكب من إثبات خطأ الناقل فيما لو رجع عليه بموجب المسؤولية التقصيرية التي تتطلب إثبات الخطأ، كما أن الرجوع استنادا إلى المسؤولية المفترضة والتي أساسها

---

1 – أنظر: محمد علي عمران، مرجع سابق، ص 216. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، المرجع السابق، ص 238.

2 – أنظر: محمد إبراهيم الدسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مرجع سابق، ص 272.
Voir aussi: Christian Larroumet, op cit, P 668, n° 640.

الخطأ في الحراسة، فإن حق الراكب فيها يقتصر على الأضرار التي تنجم عن تدخل الشيء في إحداث الضرر، وهناك حالات لا يكون فيها الحادث بسبب وسيلة النقل، وبالتالي فإنه سوف لن يحصل على حقه في التعويض[1].

2.2.1.2.4.2. موقف القضاء

إن القضاء الفرنسي كان يميل إلى إجازة شرط الإعفاء من المسؤولية قبل التدخل التشريعي والتنظيم الدولي في مجال نقل الأشخاص، فقد اتجهت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 11 فيفري 1965 – في النقل البحري – إلى قبول إباحة شروط الإعفاء من المسؤولية، ولم يعترف فقط بصحة مثل هذه الشروط، بل رتب عليها كل أثرها المعفى من المسؤولية باستثناء حالة إثبات الخطأ الجسيم للمدعي عليه.

ولقد كان القضاء الفرنسي يعترف لهذه الشروط – في وقت سابق – بأثر محدود، وهو قلب عبء الإثبات ونقله من المدعى عليه إلى المدعي فإذا استطاع هذا الأخير إثبات هذا الخطأ أيا كانت درجته تحققت المسؤولية[2].

فالمحاكم الفرنسية رتبت على صحة هذه الاتفاقات أن ينتقل عبء الإثبات من على عاتق الناقل، الذي كان عليه وفقا لقواعد المسؤولية العقدية أن يثبت أنه وفى بالتزامه كاملا، إلى عاتق المتعاقد معه الذي أصبح عليه أن يثبت وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية أن الناقل أخطأ في تنفيذ التزامه أو لم يقم بتنفيذ التزامه بحسب المتفق عليه.

ويرجع هذا القضاء إلى نظرية الخيرة بين المسؤوليتين ومقتضاها أنه إذا اتفق المتعاقدان في عقد النقل على الإعفاء من المسؤولية العقدية فإنها تزول، ولكن تبقى محلها قواعد المسؤولية التقصيرية تلك القواعد التي تنبع من النظام العام، والتي لا يجوز استبعادها[3].

أما بالنسبة لتحديد مسؤولية الناقل فإن القضاء الفرنسي كان يجيزه سواء بالنسبة للأضرار الجسدية أو الأضرار المادية، وتشترط المحاكم بأن لا يكون المبلغ عند التحديد قليلا جدا، ويرى القضاء بضرورة عدم التوسع في تفسير ما يشترط في تحديد المسؤولية، لأنه استثناءا من القواعد

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 220.

2 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 289. أنظر كذلك: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في القانون المدني الجديد، الالتزامات، المجلد 02، مرجع سابق، ص 758، هامش 2.

3 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 187.

Voir aussi: Christian Larroumet, op cit, P 606, n° 639.

العامة يجب الرجوع إلى قصد المتعاقدين وقت التعاقد فيما تتضمنه العقود المطبوعة من شروط الحد من المسؤولية، وهل كان يهدفان إليها فعلا أم لا؟

ومع ذلك فإن هناك أحكاما صدرت من المحاكم الفرنسية قضت بإبطال الشروط التي تعفي الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية سواء تعلقت على الأضرار المادية أو الأضرار الجسمانية[1].

وعليه فإن شرط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في فرنسا بدأ باطلا لمخالفته للنظام العام، إذ كانت الشركات التي تتولى عمليات النقل شركات قوية محتكرة، ولم يكن في وسع المتعاقد معها إلا أن يذعن لمثل هذا الشرط، وكان هذا يشجعها على التهاون مما دفع القضاء إلى إبطال هذا الشرط.

وفي 5 فيفري 1874 انتقل حكم اتفاقات وشروط الإعفاء إلى مرحلة ثانية إذ قضت محكمة النقض الفرنسية بصحة هذه الاتفاقات والشروط، غير أن محكمة النقض الفرنسية عادت في 31 مارس 1874 وقضت بعدم مشروعية هذه الشروط بالنسبة للأخطاء الخاصة أي تلك التي يرتكبها الناقل، ولكن لم يلبث القضاء أن ألغى التفرقة بين الأخطاء الخاصة وأخطاء التابعين، فقضت محكمة النقض في 6 جوان 1882 بصحة الشرط سواء عن الخطأ الشخصي أو عن خطأ التابعين[2].

وبعد أن كان القضاء الفرنسي يحكم بصحة هذه الشروط عاد فتحول عن ذلك، معتبرا أنه لا يجوز للناقل الذي يترتب عليه التزام بضمان سلامة المسافر، أن يعفى نفسه من هذا الالتزام بسهولة كلية بمجرد إدراجه شرطا ضمن شروط عقد النقل ينفي عنه التبعة أو تحديدها[3].

وعليه فقد استقر القضاء الفرنسي على أن التزام الناقل بتعويض الأضرار التي تلحق بالأفراد على أساس التزامه بضمان السلامة لا يجوز الإعفاء منه باتفاق الطرفين، ولا يجوز للناقل التنصل من مسؤوليته عن هذا الالتزام باشتراط عدم المسؤولية أو الإعفاء منها، فجميع الأضرار البدنية التي تلحق المسافر أثناء النقل يلزم الناقل بالتعويض عنها[4].

---

1 – أنظر: عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 222.

2 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 186.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 222. أنظر كذلك: محمد إبراهيم الدسوقي، تعويض الوفاة والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 96.

4 – أنظر: محمد إبراهيم الدسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مرجع سابق، ص 273.

أما القضاء المصري فبعد أن كان يتجه إلى إجازة شروط الإعفاء من المسؤولية عن خطأ الناقل اليسير دون غشه أو خطئه الجسيم، نجده عدل عن اتجاهه، وقضى بإبطال هذه الشروط، ولا يترتب عليها حتى مجرد نقل عبء الإثبات[1].

فقد قضت محكمة الاستئناف المختلط في مصر بتاريخ 8 ديسمبر 1921: « بأن شرط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل غير جائز حتى عن الخطأ اليسير، بل ليس من شأن هذا الشرط أن ينقل عبء الإثبات إلى الدائن»[2].

فالقضاء المصري ما لبث أن عدل عن اتجاهه فيما يتعلق بالخطأ اليسير، فقضى بأن شرط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل غير جائز حتى عن الخطأ اليسير، ولا حتى أن ينقل عبء الإثبات إلى الراكب، وهذا التحول من جانب القضاء المصري كان نتيجة الحوادث، لأن مثل هذا الشرط كان يؤدي إلى حرمان المتضرر من التعويض، وإما تحميله عبء إثبات خطأ الناقل، وهو عبء من الصعب عليه أن يقوم به[3].

3.2.1.2.4.2. موقف القانون

يتبين من استقراء أحكام القضاء في مجال عقود النقل أن القضاء الفرنسي والقضاء المصري في أول الأمر قد حرم الإعفاء من المسؤولية عن الخطأ العمد والخطأ الجسيم، وكان من شأن الإعفاء من المسؤولية عن الخطأ اليسير أن ينقل عبء الإثبات فيجعله على عاتق الدائن[4].

ولما كان نقل عبء الإثبات على عاتق المضرور عسيرا، لأنه لا يرافق الناقل في نقل الأشياء أثناء النقل عادة حتى يثبت خطأه، وكان قلب عبء الإثبات بمثابة تعجيز له وبالتالي إفلات الناقل من المسؤولية، فقد شكا التجار في فرنسا من هذا الوضع، ولقد لاقت شكواهم صداها عند النائب رابييه الذي تقدم بإقتراح قانون ببطلان هذه الاتفاقات، ولم يلبث أن صدر فعلا في 17 مارس 1905 قانون سمي "بقانون رابييه" نسبة إلى مقدمه ومقترحه[5].

---

1 – أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 293.

2 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 137. أنظر كذلك: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الالتزامات، المجلد 02، مرجع سابق، ص 757، هامش 1.

3 – أنظر: عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 223.

4 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 137.

5 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص188. أنظر كذلك: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 93.

وبذلك تقضي المادة 133- 1 من القانون التجاري الفرنسي[1] ببطلان كل شرط بإعفاء الناقل من المسؤولية سواء ورد هذا الشرط في تذكرة النقل أو في التعريفة أو في أي اتفاق آخر[2].

ففي فرنسا وتطبيقا لقانون رابييه يحضر في عقد النقل شرط عدم المسؤولية، ورغم أن هذا القانون لا يتجه سوى إلى عقد نقل البضائع، إلا أن تطبيقه على الأشخاص يجب بالأحرى أن يكون مقبولا[3].

وعليه فإنه يمكن إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية في العقد بسبب عدم تنفيذ المدين لالتزاماته العقدية ويستثنى من ذلك حالة الغش أو الخطأ الجسيم، ويفهم من ذلك أن الأمر هنا يتعلق فقط بالخطأ اليسير، غير أن شرط الإعفاء يعتبر باطلا قانونا في عقد النقل[4].

واستنادا إلى فكرة النظام العام لإبطال شروط الإعفاء من المسؤولية في حالات معينة، إذ وجد أن الالتزام بضمان السلامة الذي كشف عنه في بعض العقود، وبالنظر لأهميته البالغة، لا يمكن الإعفاء من المسؤولية الناجمة عن الإخلال به.

و أوسع قيد تقرر في فرنسا على نطاق صحة اتفاقات الإعفاء من المسؤولية العقدية جاء بموجب قانون المستهلك، والذي قصد به حماية المستهلكين للسلع أو الخدمات، إذ تنص المادة ل 132/ 1 من هذا القانون[5] على بطلان الشروط التعسفية، والتي جاء فيها أنه:« في العقود المبرمة بين المهنيين وغير المهنيين أو المستهلكين تعتبر تعسفية الشروط التي تفرض على غير المهنيين أو المستهلكين، والتي يكون القصد منها وضع شروط تعسفية تخلف عدم توازن بين الحقوق والالتزامات للأطراف المتعاقدة.... وتطبق هذه الأحكام مهما كان شكل أو دعامة العقد، فهو كذلك في الطلبات، الفواتير، وصولات الضمان، جدول إرسال، ووصولات التسليم، والتذاكر، والقسائم،

---

1 - Article L 133- 1 du code commerce Français :«… Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture tarif ou entre piéce quel conque est nulle».

2 - Voir: François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 610, n° 616.

3 – أنظر: محمد سليمان فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 137.

4 - Voir : H- Ecoffet, op cit, P 135. Voir aussi : Jean Carbonnier, op cit, P 314. Et aussi: Henri/ Léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 756. Aussi : Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, op cit, P 156, n° 532.

5 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، مرجع سابق، ص 64.

Voir aussi: Henri/ Léon/ Jean Mazeaud et François Chabas, op cit, P 762, n° 634- 1.Voir aussi: François Terré/ Philippe Simles et Yves Lequette, op cit, P 609, n° 615.

والمتضمنة لشروط تم مناقشتها بكل حرية أو لا أو تم وضعها بصفة عامة مسبقا... فهذه البنود التعسفية تعتبر غير مكتوبة...»[1].

ورغم وضوح المبدأ العام القاضي بأن سلامة الإنسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن يكون موضوعا لاتفاقات خاصة، فإن المشرع المصري حرص مع ذلك على تأكيده على نحو يقيني وقاطع[2].

ولذلك اتخذ المشرع المصري بموجب القانون التجاري الجديد موقفا صريحا بشأن اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية، إذ أبطل بمقتضى المادة 267 منه الشروط التي يدرجها الناقل إذا كانت منصبة على الإعفاء من المسؤولية الناتجة عن الأضرار البدنية[3]، حيث تنص المادة 267 من قانون التجارة المصري على أنه:«1- يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية. 2- ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، وكل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل».

ويتضح من نص هذه المادة أن المشرع المصري قرر بطلان كل شرط من شأنه إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية، ولم يقف المشرع عند هذا الحد وإنما اعتبر كذلك أنه في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، وكذلك كل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل من حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل.

1- Article L 132–1 du Code de consommation Français :«Dans les contrats conclus entre professionnels et nom professionnels ou consommateurs, sont abusives les clauses qui ont pour objet ou pour effet de créer, du non professionnel ou du consommateur, un déséquilibre significatif entre les droit et obligation du parties au contrat… ces dispositions sont applicables quels que soient la forme ou le support du contrat, il en est ainsi notamment des bons de commande, facture, bons de garantie, bordereaux ou bon de livraison, billets ou tickets, contentent des stipulations négociées librement ou non ou des références à des conditions générales préétablies… Les clauses abusives sont réputées non écrite…».

2 - أنظر : عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 413.

3 – وهو نفس الموقف الذي اتخذه المشرع العراقي في المادة 302 من القانون التجاري، ونصت عليه المادة 466 من القانون التجاري الكويتي، والمادة 656 من القانون التجاري التونسي، والمادة 162 من القانون التجاري الليبي، والمادة 139 من قانون الموجبات والعقود اللبناني.

وبذلك يكون المشرع المصري قد راعى مصلحة الراكب في حقه عن التعويض عن الأضرار البدنية النى يمكن أن تحدث له أثناء عملية الناقل[1]، ذلك أن الإنسان وأعضاءه لا يقدرون بالمال، فالإنسان بنيان الله وخليفته في أرضه، والمساس به بجرح أو بتر يعتبر اعتداء على حق من حقوق الله، فالإنسان لا يملك التصرف في أعضاءه، ولا يملك إزهاق روحه، وجميعها أمور تخالف النظام العام، لذلك يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية[2].

ومن هنا يتبين حرص المشرع المصري على تقنين الالتزام بضمان سلامة الراكب، وتحقيق أكبر قدر من الحماية للضحايا من الركاب والمسافرين فيما يلحق بهم من أضرار بدينة[3]، وهو ما تأكده المادة 264 من القانون التجاري إذ جاء يها أن:« الناقل يضمن سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد الناقل ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان».

كما تنص المادة 213 من القانون المصري فقرة 3 على أنه:«3- يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه». ويتضح من هذا النص أن المشرع المصري قد أبطل كذلك كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل عن المسؤولية عن أفعال تابعيه عن الأضرار البدنية.

وعليه فإن المشرع المصري قد حرم على الناقل إدراج شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية التي تنصب على الأضرار البدنية للراكب نتيجة إخلاله بالتزامه بضمان السلامة، إذ تعتبر هذه الشروط باطلة سواء كانت ورادة على أفعال الناقل أو أفعال تابعيه، ومهما كانت تلك الأفعال يسيرة أو ناتجة عن غش أوخطأ جسيم، وهو ما يتماشى مع ما قرره غالبية الفقهاء عندما ذهبوا إلى تحريم الاتفاقات الواردة على الأضرار الجسمانية.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد قرر في المادة 65 من القانون التجاري أنه:« يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين».

---

1 – أنظر: منير محمد الجنيهي وممدوح محمد الجنيهي، مرجع سابق، ص 270. أنظر كذلك: عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص111. وكذلك: عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 225.

2 – أنظر: أحمد محمد محرز، مرجع سابق، ص 240.

3 – أنظر: وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 139.

وبهذا يكون المشرع الجزائري هو الآخر اتخذ موقفا صريحا إذ قضى ببطلان كل إتفاق يقضي بالإعفاء أو التخفيف من المسؤولية المترتبة عن الأضرار الجسمانية، وذلك حفاظا على سلامة المسافرين وكيانهم لأنهم عرضة دوما للخطر.

كما أن اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية (CIV. Votif) تقضي في المادة 32 ببطلان شرط إعفاء الناقل بالسكك الحديدية من المسؤولية في حالة إصابة الراكب أو موته[1].

ونتيجة لما سبق فإن الالتزام بضمان السلامة يمثل في نطاق المسؤولية العقدية فكرة النظام العام، وإن مخالفة هذا النظام العام بإدراج شرط عدم المسؤولية يعد باطلا بطلانا مطلقا.

2.2.4.2. التأمين من المسؤولية في عقد النقل البري

إن حماية الراكب المضرور لن تكتمل عناصرها إلا إذا قام الناقل بابرام عقد تأمين، فتأمين يستهدف في الواقع إلى تقديم الضمان والأمان للأشخاص ضد المخاطر التي لا يمكن توقعها، ولا معرفة درجة خطورتها والأضرار المترتبة على ذلك.

ولقد عرف التأمين تطبيقات في العديد من الدول وخاصة بعد ظهور استخدام الآلات والمعدات التي هي في الواقع تشكل خطرا جسيما على الإنسان، إذ شمل في بداية القرن الحالي العديد من المجالات التي لم تكن عروفة من قبل، كالتأمين على المسؤولية المدنية وحوادث المرور والنقل بمختلف أنواعه البري والبحري والجوي.

وبما أن النقل البري لا يقتصر على السيارات والحافلات فقط والتي ألزم المشرع الجزائري بالتأمين إجباريا عليها، و إنما يشمل كذلك وخاصة النقل بعربات القطارات وعربات المترو وعربات التراموي، فإننا سنقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين :

الفرع الأول: التأمين الإجباري عن حوادث السيارات.

الفرع الثاني: مدى قابلية وسائل النقل البري الأخرى للتأمين بصفة عامة والإجباري بصفة خاصة.

1.2.2.4.2. التأمين الإجباري عن حوادث السيارات

إن التأمين الإجباري من المسؤولية يحقق مصلحة الناقل من ناحية، ومصلحة المضرور من ناحية أخرى، فهو يحقق مصلحة الناقل لأنه سيزيح عنه عبء التعويض، إذ أنه بالنسبة له وسيلة حيطة وحذر للمستقبل، ثم يحقق مصلحة المضرور لأنه سيجد فيه ضمانا إضافيا كافيا.

1 - Philippe le Tourmeau et Loïc Cadiet, op cit, P 156, n° 533.

وهو ما جسد المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الأخرى عن طريق فرض التأمين الإجباري في حوادث السير بموجب الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار[1].

وهو ما سنحاول توضيحة من خلال تبيان مفهوم التأمين، ثم نطاق التأمين الاجباري على حوادث السيارات، ثم الدعوى المباشرة للمضرورعلى شركة التأمين، و أخيرا الصندوق الخاص بالتعويضات .

1.1.2.2.4.2. مفهوم التأمين

سنحاول في هذه النقطة التعريف بالتأمين وتوضيح خصائصه وعناصره وأنواعه.

1- تعريف التأمين: عرف المشرع الجزائري عقد التأمين في نص المادة 619 من القانون المدني الجزائري بأنه:« التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي أشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن»[2].

ويبدو أن هذا التعريف جاء شاملا لجميع العناصر القانونية للتأمين، إلا أنه يؤخذ عليه اقتصاره على الجانب القانوني وإغفاله للجانب الفني، ذلك أن نص المادة 619 من القانون المدني الجزائري قد عرف التأمين بأنه عقد، وهذا التعريف لا يتناول من التأمين إلى الجانب القانوني المتمثل في العلاقة القانونية بين المؤمن والمؤمن له[3].

---

1 – قرر المشرع الفرنسي التأمين الإلزامي في حوادث السير بموجب القانون رقم 85 –677 المؤرخ في 05 جويلية 1985 (الملقب بقانون بادينتر Loi badinter)، كما قرر المشرع المصري ذلك بالقانون رقم 72 لسنة 2007 والمتضمن قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية عن حوادث مركبات النقل السريع والذي ألغي القانون رقم 652 لسنة 1955 والمتعلق بالتأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

2 – وهو نفس التعريف الذي أورده المشرع الجزائري في نص المادة 02 من القانون رقم 07/95 المؤرخ في 1995/01/25 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06/04 المؤرخ في 2006/02/20 والمتعلق بالتأمينات.

3 – أنظر: جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص11. أنظر كذلك: بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2002، ص 24.

وفي الحقيقة إن أغلب التشريعات العربية قد أخذت بهذا التعريف ومنها التشريع المصري، حيث تحدد المادة 747 من القانون المدني المصري بشكل مطابق التعريف الوارد بمقتضى المادة 619 من القانون المدني الجزائري[1].

وعقد التأمين في الجزائر تحكمه القواعد الموجودة في قانون التأمينات (القانون رقم 07/95 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06/04) ومجموعة من القواعد الواردة بالقانون المدني، سواء كانت القواعد الخاصة وهي تلك الواردة في المواد 619 إلى 643، أم كانت قواعد عامة تتعلق بالعقود والالتزامات.

ولذلك فإن عقد التأمين نجده كغيره من العقود الأخرى، فهو اتفاق يتم بين شخصين فأكثر بهدف إنشاء علاقة قانونية، وينصب على موضوع محتمل الوقوع (الخطر) يلتزم بمقتضاه المؤمن له بدفع قسط أو اشتراك مقابل التزام المؤمن بأداء مبلغ من المال وقت وقوع الخطر المؤمن منه.

ومن ذلك يتبين أن عقد التأمين يتميز عن غيره من العقود بخصائص معينة ويشتمل على عناصر خاصة، ويتطلب الأمر لانعقاده توافر أركان موضوعية وشروط شكلية، ويتولد على ذلك التزامات متبادلة تقع على عاتق كل من المؤمن والمؤمن له، وينقضي لأسباب مختلفة[2].

2- خصائص عقد التأمين

عقد التأمين هو من العقود المسماة[3]، ويتميز بأنه عقد رضائي أي يتم بتطابق القبول والإيجاب دون حاجة إلى إفراغ هذا الرضا في شكل خاص أو تعليقه على إجراء معين، أي أن الكتابة ليست ركنا لوجود العقد، فهو ليس عقدا شكليا، كما أن دفع القسط الأول ليس ركنا لا يتم

---

1 – تنص المادة 747 من القانون المدني المصري على أنه:« التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه، مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن».

2 – أنظر: جديدي معراج، المرجع السابق، ص 33.

3 -Voir : Yvonne Lambert- Faivre ,Droit des assurances, 10e édition, Dalloz, Delta, 1998, P 168, n° 208.

العقد إلا به، غير أنه ولما كان عقد التأمين من المسؤولية من العقود المليئة بالشروط والبيانات الدقيقة فقد أوجب القانون الكتابة لإثبات العقد، وهذا هو الرأي الراجح فقها وقضاءً[1].

كما يتميز عقد التأمين بأنه عقد إحتمالي، بمعنى أنه ينصب على موضوع أو محل ما لم يكن موجودا وقت إبرام العقد، إذ لا يستطيع فيه كل من المتعاقدين أن يحددوا وقت التعاقد المقدار الذي أخذ والمقدار الذي أعطى بحكم أن الأمر متوقف على وقوع المخاطر المؤمن منها[2].

ويتميز عقد التأمين كذلك بأنه عقد إذعان، فبالرغم من أن عقد التأمين هو عقد رضائي، إلا أن شركات التأمين درجت على أن تفرغ هذه العقود في قالب كتابي، وذلك عن طريق طبع نماذج تمثل إرادة الطرفين، وما على المؤمن له إن أراد التأمين إلا أن يوقع عليه[3].

فدور المؤمن له يقتصر على قبول الشروط التي تستقل شركات التأمين بإعدادها مسبقا في شكل نماذج مختلفة حسب نوع وطبيعة كل عملية، ولذلك حرص المشرع على وضع قواعد خاصة وأخرى عامة لتوفير الحماية الضرورية للطرف الضعيف (المؤمن له)[4].

وعقد التأمين من العقود الملزمة لجانبين فهو ينشئ التزامات متبادلة على عاتق الطرفين، إذ يلتزم كل متعاقد اتجاه الآخر بأداءات معينة تحدد بمقتضى العقد، فالمؤمن له يدفع الأقساط وفي المقابل يهيئ له المؤمن الأمان ويدفع التعويض إذا تحددت مسؤولية المؤمن له.

وبذلك فإن عقد التأمين عقد معاوضة بمعنى أنه يتلقى بمقتضاه كل من المتعاقدين عوض لما قدمه، حيث يدفع المؤمن له الأقساط أو الإشتراك، ويأخذ مقابلا لذلك مبلغ التأمين عند وقوع الخطر، وفي حالة عدم وقوع الخطر المؤمن منه تصبح الأقساط التي دفعها المؤمن له مقابلة

---

1 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 235. أنظر كذلك: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء 07، المجلد 02، عقود الضرر، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة الجديدة، 2009، ص 1139، فقرة 559.

2 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 34.

3 – أنظر: سعد واصف المحامي، المرجع السابق، ص 236. أنظر كذلك: بن عبيدة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص26.

Voir aussi : André favre Rochex et Guy Courtieu, Le droit du Contrat d'assurance Terrstre, L. G. D. J, Delta 1998, P 75, n° 1 – 156.

4 – من بين القواعد العامة لحماية المضرور ما نصت عليه المادة 110 من القانون المدني الجزائري المتعلقة بسلطة القاضي في إبطال الشروط التعسفية والمادة 112 من القانون المدني الجزائري في مجال تفسير الشك.

لتحمل المخاطر التي يكون المؤمن قد أخذها على عاتقه، ومقابلة لما يوفره من ضمانات وحماية للمؤمن له.

ويعتبر عقد التأمين عقدا مستمرا، ذلك أن تنفيذ التزامات عقد التأمين لا تتم دفعة واحدة، فالتزامات المؤمن له بدفع القسط أو الإشتراك قد تستمر من بداية سريان أو نفاذ العقد إلى غاية وقوع الخطر أو إلى غاية انتهاء مدة التأمين سواء كان أداء الأقساط دفعة واحدة أو على دفعات، ويكون المؤمن ملزم بتنفيذ العقد بصورة مستمرة طول مدة سريان هذا العقد، بحيث يبقى ضامنا لتغطية المخاطر ما دام العقد لم ينته بشكل أو بآخر[1].

3- عناصر عقد التأمين: يقوم عقد التأمين على ثلاثة عناصر أساسية وهي الخطر والقسط ومبلغ التأمين.

ويعتبر الخطر من أهم عناصر هذا العقد، ويعرف بأنه حادث مستقبلي محتمل الوقوع لا دخل لإرادة أحد الأطراف في حدوثه وأن يكون محله مشروعا، وتختلف مواصفات الخطر باختلاف طبيعته وأنواع التأمين، ويشترط فيه أن يكون حادث مستقبلي ومحتمل الوقوع ومستقل عن إرادة الطرفين وأن يكون محله مشروعا.

أما القسط فهو ذلك المبلغ من المال الذي يدفعه المؤمن لمقابل تعهد المؤمن بتغطية المخاطر، وقد يكون القسط ثابتا كما قد يكون متغيرا، فالقسط هو السبب فيما يلزم به المؤمن له من ضمان الخطر، كما أن هذا الضمان هو السبب في إلزام المؤمن بالقسط، ويجوز اتفاق المؤمن له والمؤمن على تأدية القسط دفعة واحدة، وذلك كما هو الشأن في حالة التأمين على النقل[2].

أما مبلغ التأمين فهو ذلك المبلغ من المال الذي يلتزم المؤمن بأداءه عند تحقق الخطر المؤمن منه للمؤمن له أو المستفيد، ويختلف مبلغ التأمين باختلاف نوع وطبيعة التأمين ذاته، ففي التأمين على الأشخاص يكون للمؤمن له أو المستفيد الحق في الحصول على المبلغ المتفق عليه في العقد كاملا دون انتقاص ودون النظر إلى درجة جسامة الضرر، في حين أنه في التأمين من الأضرار يتوقف تقدير مبلغ التعويض على عدة عوامل، فقد يحدد على أساس المبلغ المحدد في

---

1 - أنظر: جديدي معراج، المرجع السابق، ص 35- 36. أنظر كذلك: حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، مرجع سابق، ص 328. وكذلك: بن عبيدة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص 28.

Voir aussi; Yvonne Lambert- Faivre, op cit, P 169- 170, n° 210- 213.

2 - أنظر: عز الدين الدناصروي وعبد الحميد الشورابي، مرجع سابق، ص 652.

العقد أو على أساس جسامة الضرر الذي لحق بالمؤمن له أو المستفيد، أو على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه، أو قد يحدد المشرع مقدار التعويض[1].

4- أنواع التأمين: لقد قام المشرع الجزائري بضم المجالات الكبرى للتأمين والمتمثلة في التأمين البري والتأمين البحري والتأمين الجوي في تقنين واحد، ويتضمن التأمين البري كل من التأمين على الأشخاص والتأمين من الأضرار.

ويشمل التأمين على الأشخاص أنواع وصور مختلفة كون الضمان فيها متعلقا بشخص المؤمن له، وندرج في هذا الإطار تأمين الزواج والأولاد، والتأمين الاجتماعي، والتأمينات من الحوادث الجسمانية أو البدنية المتعلقة بالنشاطات المهنية والرياضية، وكذلك التأمين من المرض، ويندرج أيضا في نطاق التأمين على الأشخاص الضمانات الاجتماعية وإصابات العمل والشيخوخة، ومن أهم فروع التأمين على الأشخاص التأمين على الحياة[2].

أما التأمين من الأضرار فيكون فيه الخطر المؤمن منه أمرا يتعلق بمال المؤمن له، وهو يشمل نوعين من التأمين، التأمين على الأشياء والتأمين على المسؤولية، وفي التأمين على المسؤولية قد يكون مصدر هذا الضرر المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية[3].

والتأمين من المسؤولية عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية، فالتأمين من المسؤولية لا يغطي فحسب الأضرار التي تلحق المؤمن له من جراء تحقق مسؤوليته نحو الغير، بل هو يغطي أيضا الأضرار التي تلحقه من جراء مطالبة الغير له بالمسؤولية.

ويتنوع التأمين من المسؤولية بتنوع النشاط وما تنطوي عليه من مسؤوليات مختلفة، وقد انتشر هذا النوع من التأمين بسبب تطور الآلات الميكانيكية والاختراعات المدنية، وأول ما ظهر من أنواعه كان التأمين من المسؤولية عن الحريق، ثم تلى ذلك التأمين من المسؤولية عن حوادث العمل، وجاء بعد ذلك التأمين من المسؤولية عن حوادث النقل، وبرز التأمين من المسؤولية عن

---

1 – أنظر: جديدي معراج، المرجع السابق، ص 39 ومايليها. لمزيد من التفصيل أنظر كذلك: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الضرر، الجزء 07، مرجع سابق، ص 1143 ومايليها، فقرة 560.

2 – أنظر: عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول: التأمينات البرية، مطبعة حيدرة، 1998، ص 187.

3 – أنظر:جديدي معراج، المرجع السابق، ص 112 ومايليها.

حوادث السيارات في هذا الميدان بروزا واضحا، وانتشر انتشارا واسعا، وما لبث أن جعله التشريع إجباريا[1].

وبذلك فإن التأمين الناقل على مسؤوليته في حالة إخلاله بضمان السلامة يدخل في إطار التأمين من المسؤولية العقدية، وذلك لأن الإخلال بضمان السلامة يترتب عليه قيام المسؤولية العقدية للناقل.

ومن ثم يعتبر التأمين من المسؤولية في عقد النقل البري عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة بأنه ذلك العقد الذي يضمن بموجبه المؤمن الأضرار التي تعود على المؤمن له (الناقل) من دعاوى الغير عليه بالمسؤولية والغير هنا معناه الغير بالنسبة للمؤمن، أما بالنسبة للمؤمن له فهو المتعاقد معه أي الراكب أو ذوي حقوقه.

ولقد نظم المشرع الجزائري التأمينات الإلزامية في الكتاب الثاني من الأمر رقم 07/95 المعدل و المتمم بالقانون 04/06 المتعلق بالتأمينات، وخصص الفصل الأول من هذا الكتاب للتأمينات البرية الإلزامية، وقسمه إلى ستة أقسام، خصص القسم الأول لتأمينات المسؤولية المدنية، والقسم الثاني للتأمين من الحريق، والقسم الثالث للتأمين الإلزامي في مجال البناء، والقسم الرابع للرقابة على إلزامية التأمين وعقوباتها والقسم الخامس للمسؤولية المدنية عن الصيد، والسادس للمسؤولية المدنية المتعلقة بالسيارات.

وتتميز التأمينات الإلزامية أو الإجبارية عن التأمينات غير الإلزامية في وجوب الامتثال لإلزاميتها وإخضاع عدم الامتثال لها لعقوبة خاصة ينص عليها القانون،[2] كذلك لا يستطيع المؤمن أن يرفض تغطية أي خطر يخضع لإلزامية التأمين بالنسبة لعمليات التأمين الذي أعتمد من أجلها[3].

---

1 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الضرر، الجزء 07، المرجع السابق، ص 1641 ومايليها،.

Voir aussi: André Favre Rochex et Guy Courtieu, op cit, P 304, n° 2 – 186.

2 – تنص المادة 190 فقرة 01 من الأمر 07/95 أن:« كل شخص خاضع لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 والمذكور أعلاه، يعاقب بالحبس من ثمانية (08) أيام إلى ثلاثة (03) أشهر وبغرامة من 500 دج إلى 4000 دج أو بإحداهما فقط، إن لم يتمثل لهذه الإلزامية».

3 – تنص المادة 201 فقرة 1 من الأمر 74/95 أنه:« لا يجب على شركات التأمين تغطية أي خطر يخضع بموجب هذا الأمر لإلزامية التأمين بالنسبة لعمليات التأمين التي اعتمد من أجلها».

وتعتبر التأمينات الإلزامية بمثابة حماية إجتماعية حقيقية، فهي تضمن للضحية تعويضا عن الأضرار التي تلحقها بسبب مسؤولية المؤمن له، مما جعل التشريعات الحديثة توليها اهتماما بالغا وتقرها في مختلف المجالات من بينها مجال حوادث المرور[1].

وعليه فإن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السير عبارة عن عقد يتعهد بمقتضاه المؤمن بأن يعوض المؤمن له عن الأضرار التي لحقت به من جراء رجوع الغير عليه، وفقا لقواعد المسؤولية المدنية، وذلك نظير أقساط يدفعها المؤمن[2].

2.1.2.2.4.2. نطاق تطبيق التأمين الإجباري عن حوادث السيارات

نظم المشرع الجزائري التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات وجعله إجباريا بموجب القانون رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88/31 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار[3].

ويعد التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وغيره من صور التأمين من المسؤولية الوسيلة الأولى والأساسية التي تهدف إلى حماية المضرور، وذلك من خلال وجود شخص لديه الكفاءة واليسار المالي بشكل دائم يمكن من خلاله تعويض ذلك المضرور على أقل تقدير في حالة الوفاة والإصابة البدنية، إن لم يمتد إلى أكثر من ذلك بحسب ما يتم النص عليه من جانب المشرع، أو قبوله اختيارا من جانب شركات التأمين من خلال الوثائق محل تغطية الخطر المؤمن منه[4].

وإلى جانب الأهداف الاجتماعية المتمثلة في التعويضات التي تدفع للمصابين أو لذوي حقوقهم، فإن تأمين السيارات إجباريا يحقق أهداف اقتصادية، حيث تستثمر احتياطات التأمين في إقامة المشروعات الاقتصادية المختلفة ودعم خزينة الدولة عن طريق المساهمة في الإدخار الوطني[5].

---

1 – أنظر: عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 219.

2 – أنظر: فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن، مجلة الحقوق، مجلة فصلية أكاديمية محكمة تصدر عن جامعة الكويت، السنة 18، العدد 3، سبتمبر 1994، ص 701.

3 – أنظر: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 43.

4 – أنظر: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 383. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 661.

5 – أنظر: بن عبيدة عبد الحفيظ، مرجع سابق، ص 17.

وبذلك انتشر التأمين على المسؤولية بعد أن أصبح التأمين عن المسؤولية على حوادث السيارات إجباريا، وأصبحت شركات التأمين طرفا ذا مصلحة كبرى في المسؤولية عن حوادث السيارات، لأنها هي التي ستتحمل في النهاية عبء التعويض الذي يلتزم به حارس السيارة عند حدوث ضرر بفعل السيارة[1].

ويذكر المشرع الجزائري في الأمر 07/95 والمتعلق بالتأمينات في مادته الأولى[2]، بأن هذا الأمر يعد قانونا خاصا وذلك في مفهوم المادة 620 من القانون المدني[3]، كما تنص المادة الأولى في فقرتها الأولى من الأمر 15/74 أن:«كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد التأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير...»[4].

ويتضح من ذلك أن نظام التأمين عن حوادث السيارات هو نظام لا خيار فيه للمؤمن له على سيارته عن الأضرار التي تنجم عنها، ومن ثم فإنه مجبر على إبرام عقد التأمين مع المؤمن، فهي قواعد آمرة متعلقة بالنظام العام، ولا يمكن التنصل منها مهما كانت الأسباب في جميع الأحوال، ولا الاتفاق على ما يخالف ذلك، كما أنه لا يمكن الإعفاء منها مهما كانت ملاءة ويسار صاحب السيارة، كما لا يغني عنها أي ضمانات أخرى[5].

كما تنص المادة 02 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 على أن سيارات الدولة مستثناة من ذلك التأمين، إلا أنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها.

وما تجدر الإشارة إليه أن المادة 03 من الأمر 15/74 تنص صراحة على أن إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر لا تسيري على النقل بالسكك الحديدية. غير أن التساؤل

---

1 – أنظر: يحي أحمد الوافي، مرجع سابق، ص 101.

2 – تنص المادة 01 الفقرة 01 من الأمر 07/95 على أنه:" مع مراعاة أحكام المواد 619 إلى 625 من القانون المدني، ينظم هذا الأمر الذي يعد قانونا خاصا في مفهوم المادة 620 من القانون المدني نظام التأمينات...".

3 – تنص المادة 620 من القانون المدني الجزائري على أنه: "تنظم القوانين الخاصة عقد التأمين، بالإضافة إلى الأحكام التي يتضمنها هذا القانون".

4 – وهو ما تنص عليه المادة لـ 211– فقرة 01 من قانون التأمين الفرنسي.

5 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 192. أنظر كذلك: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 672.

الذي يطرح هنا هو ما مدى استفادة الراكب الذي يربطه مع الناقل عقد نقل من هذا التأمين الإجباري؟

بالرجوع إلى نص المادة 8 فقرة 1 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 88/ 31 نجدها تنص أنه:«كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث».

ويستفاد من نص هذه المادة أن الركاب يستفيدون من التأمين الإلزامي، ويعتبر الشخص من الركاب سواء كان داخل المركبة أو صاعدا إليها أو نازلا منها، مهما كان نوع المركبة، ويستوي في ذلك أن يكون نقل الراكب قد تم بمقابل أو مجانا، وبالتالي فإن التأمين الإلزامي يشملهم جميعا، ويكون لهم الحق في تلقي التعويض عن الأضرار التي أصابتهم من حوادث السيارات أو ذويهم من بعدهم[1].

وبذلك فإن إخضاع الضحية الراكب لنظام التعويض المقرر بموجب التأمين الإجباري نجده يوحد قواعد المسؤولية العقدية والتقصيرية، وذلك لتفادي مشكلة ازدواج المسؤولية العقدية والتقصيرية، إذ أن النظم الخاصة بالمسؤولية تتجاوز في مجال تطبيقها هذه التفرقة بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، وتعمل على توحيد الحلول.

ذلك أنه ولتفادي بعض الشكوك حول ضرورة إلزامية التأمين فإنه عند مناقشة القانون الصادر في 05 جويلية 1985 في فرنسا أمام المجلس الوطني قرروا أنه من الضروري إضافة إلى نصوص المشروع تحديد في هذا المعنى:« أن أحكام هذا الفصل تطبق حتى على ضحايا حوادث المرور الذين تم نقلهم بموجب عقد»[2].

ويعتبر عقد النقل هو الغالب المقصود في هذا المعنى[3].

---

1 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 210. أنظر كذلك: بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 02، مرجع سابق، ص 381.

Voir aussi: Nour - Eddine Terki, op cit, P 73.

2 – تنص المادة 01 من قانون 05 جويلية 1985 الفرنسي على أنه:

« Les Dispositions du présent chapitre s'appliquent, même lorsqu' elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est implique un véhicule terrestre a moteur, ainsi, que ses remorques ou semi- remorques, a l'exception du chemin de fer et tramways circulant sur des voies qui leur sont propre».

3 -Voi : François Térre/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 925 N° 951. Voir aussi : Barthélémy Mercadal, op cit, P 393, n° 673. Et aussi: Genevieve Viney et Patrice Jourdain, op cit, P 1139, n° 1008.

غير أن ما تجدر الإشارة إليه أن المشرع الجزائري قد اعتبر كشرط لقيام المسؤولية وتلقي التعويض تلقائيا هو تدخل السيارة في الحادث بأي صفة كانت متحركة أو ساكنة، منفصلة أو متصلة أو متصادمة، ويعتبر تدخل السيارة سببا لالتزام المؤمن بالتعويض، بصرف النظر عن قيام علاقة سببية بين السيارة والضرر.

وإذا كان التأمين الإجباري يشمل الراكب بالمجان فمن باب أولى أيضا أن يشمل الراكب بأجرة، وبالتالي فإن أحكام الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 88/ 31 تطبق على مثل هذا النوع من الركاب وهم كالغير تماما، فإذا ما أصيب الراكب في حادث مرور حتى ولو كان منقولا في السيارة بمقتضى عقد.

وعليه فإن التأمين الإلزامي يغطي هذا الحادث بمجرد تدخل السيارة فيه ولا أهمية لنوع المسؤولية هنا سواء كانت عقدية تقوم على الالتزام بضمان سلامة الراكب، أو تقصيرية وهو عدم الإضرار بالغير باعتباره التزاما قانونيا مسبقا.

وهكذا فإن التأمين الإلزامي في الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 88/ 31 يشمل الكل دون تميز أو تحفظ إلا في الحالات المنصوص عليها في المواد 13، 14، 15 من هذا الأمر[1]، كما يغطي حتى المسؤولية المدنية للراكب التي يتسبب فيها هذا الأخير جراء فتح باب السيارة بصورة مفاجئة أثناء تحركها فيترتب عن ذلك تصادم مع سيارة أخرى مجاورة أو كانت تسير بجانب من السيارة المفتوح بابها، ويترتب عن ذلك إصابة الغير بأضرار[2].

وبذلك فإنه من أجل الحصول على تعويض يكفي أن يثبت الضحية أو ذوي حقوقه في حالة الوفاة، أنه أصيب بأضرار جسمانية بسبب حادث مرور مركبة ذات محرك، وهذا بقطع النظر عن تصرف السائق أثناء الحادث سواء كان مخطئا أو غير مخطئ[3].

وطبقا للمادة 01 فقرة 02 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 فإنه يقصد بكلمة مركبة، كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطورتها أو نصف مقطورتها وحمولاتها، ويفهم بمقطورات ونصف مقطورات المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون

---

1 – تحدد المواد 13، 14، 15 الحالات المستثناة من مبدأ تعويض الأضرار الجسمانية.

2 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 210– 211.

3 – أنظر: أحمد طالب،الجزء الأول، مرجع سابق، ص 236.

تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء، وكل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك، وكل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة لمقطورات أو نصف المقطورات.

وما يجب التأكيد عليه أنه يستخلص من كلمة "كل" المنصوص عليها في المادة 08 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 أن حق التعويض بالنسبة لحوادث السير هو حق عام شامل تستفيد به كل ضحية تعرضت إلى حادث مرور وسبب لها أضرار جسمانية

وتلك هي الشروط الوحيدة الواجب توفرها لاكتساب الحق في التعويض وهو ما يجعل الأساس القانوني للحق في التعويض في الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 هو عدم الخطأ، إذ تستفيد ضحية حادث مرور من التعويض مخطئة كانت أو غير مخطئة، ولا داعي لمناقشة المسؤولية المدنية لأنها لا تلعب أي دور في الحصول على حق التعويض، كما أنه لا داعي لتدخل القاضي في تقرير الحق في التعويض، لأنه مضمون مسبقا بحكم القانون، ولا داعي لتدخل القاضي في تقدير قيمة التعويض ما دام أن القانون ولاسيما الملحق والجدول التابعين للأمر 15/74 والقانون 31/88 يحددان بدقة كيفية حساب مبالغ التعويض[1].

فالشرط الهام هنا هو وقوع حادث تسببت فيه مركبة برية، دون الحاجة إلى التمييز بين نوعي المسؤولية، إذ أن المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد نقل تنطبق عليها مثلها مثل المسؤولية التقصيرية أحكام هذا القانون، وبصفة عامة فإن كل فرد أصابه ضرر جسماني في حادث مرور يعتبر ضحية تستحق التعويض في مفهوم هذا القانون[2].

فالتأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات يغطي نوعين من المسؤولية، المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، فبالنسبة للسيارة الخاصة يغطي التأمين الإجباري المسؤولية التقصيرية أي الأضرار التي تحدث للغير دون الركاب.

---

1 – أنظر: بوزيد محمد، المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور، القضائية العدد 02، 1992، ص 238، 239. أنظر كذلك: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 362 ومايليها.

2 - Voir : Jean Carbonnier, op cit, P 472, N° 110 bis.Voir aussi: Pierre Voirin et Gilles Goubeaux, op cit, P 522, n° 1109.

= أنظر: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشورابي، مرجع سابق، ص 680.

أما بالنسبة لباقي أنواع السيارات فإن التأمين الإجباري يغطي المسؤولية التقصيرية إذا حدث ضرر للغير، ويغطي المسؤولية العقدية إذا حدث الضرر بالنسبة إلى الركاب الذين يربطهم بالناقل عقد نقل[1].

وما يجب ملاحظته أن هناك اختلاف في تكييف وتحديد مفهوم منضبط لحادث السير، وذلك بالنظر إلى أهمية ما قد يترتب على تحديده من أثار قد يكون أهمها تطبيق أحكام التعويض المباشر.

وفي ضوء تحديد مفهوم منضبط لحادث السير يتجه البعض إلى تضيق ذلك المفهوم المتعين معه تطبيق أحكام القانون المتعلق بالتأمين الإجباري ضد حوادث السيارات، والاستفادة تبعا لذلك من الآثار الخاصة والمتمثلة في التعويض المباشر، واتجاه آخر يوسع منها، وترتيبا على ذلك يرى أنصار الاتجاه الضيق أن الحادث المرتكب من جانب سيارة لا يعد حادث سير بالمعنى المقصود إلا إذا وقع على طرق السير العامة، ولا يسيري على الحوادث التي تقع في طرق السير الخاصة.

وبالمقابل وتماشيا مع مبدأ الوقوف بجانب المضرور في سبيل الحصول على حقه في التعويض بكل يسر وسهولة وبشكل سريع، فإن الاتجاه الموسع يرى أن العبرة بمصدر الحادث وليس بمكان وقوعه، أي أن السيارة أو المركبة سبب الحادث تسير بمحرك ونتج عنها حادث ألحق بالغير أضرارا معينة[2].

ولذلك فإنه يستوي أن يقع الضرر من السيارة ذاتها أو ملحقاتها أو من المواد المستخدمة في استعمالها أو من الأشياء أو المواد التي تحملها، أو يقع نتيجة سقوط هذه المواد أو الأشياء، ويقوم في كل أولئك ضمان المؤمن لأن الضرر يعتبر من حادثة السيارة.

إذ تقوم مسؤولية المؤمن إذا سقط شيء من السيارة على رجل فأصابه أو قتله، أو انفجر شيء من حمولة السيارة كان قابلا للاشتعال بطبيعته فأصاب بعض المارة في الطريق، أو اشتعلت أية مادة كانت موضوعة في سيارة أجرة فألحقت حروقا براكب فيها، لأن كل هذه الأضرار قد نشأت عن حادثة السيارة[3].

---

1 – أنظر: شريف الطباخ، التعويض في حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 31. أنظر كذلك: يحي أحمد موافى، المرجع السابق، ص 102.

2 – أنظر: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 342.

Voir aussi: Geneviéve Viney et Patrice Jourdain, Op cit, P 1108, n° 981.

3 – أنظر محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، مرجع سابق، ص 400.

وعليه فإنه لا يتصور فعل السيارة أو تدخلها في الحادث الضار في الغالب إلا عن طريق حركتها وتصادمها مع سيارة أخرى بها أشخاص، أو احتكاكها مع المضرور، غير أنه يمكن للسيارة أن تسبب في ذلك بالرغم من انفصالها عن المضرور، هذا في حالة السيارة المتحركة، كما أن السيارة الواقفة يمكنها إحداث الضرر عن طريق احتكاكها بالمضرور، أو إلحاقها بالغير ضررا بالرغم من انفصالها عنه[1].

ولقد تبنت محكمة النقض الفرنسية في العديد من أحكامها الاتجاه الموسع بمفهوم حادث السير، إذ نجدها أقرت تطبيق قانون 05 جويلية 1985 على حادث سير وقع من سيارة بغض النظر عما إذا كانت في حالة حركة أو حالة توقف وسكون وهذا في حكمها المؤرخ في 25 جوان 1986[2]، وكذلك الأمر في حكمها الصادر بتاريخ 10 مارس 1988 بالنسبة لحادث وقع من سيارة أثناء تواجدها في موقف للسيارات، وأيضا في حكم لها بتاريخ 28 أكتوبر 1991 بالنسبة للحوادث التي تقع من سيارة أثناء تواجدها داخل سور إحدى الشركات وغيرها من الأحكام[3].

ونتيجة لما سبق فإنه يمكن القول أن المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88، وكذلك المشرع الفرنسي في القانون الصادر في 5 جويلية 1985 قد أخذ بالمفهوم الواسع لتدخل المركبة في الحادث، أي وجود ارتباط بين السيارة والحادث لحظة وقوعه، بحيث يفترض تورط المركبة فيه، ولا يمكن نفي هذا التورط ولو بواسطة السبب الأجنبي[4].

وبذلك فإن الناقل (المؤمن له) لا يمكنه التمسك بأسباب الإعفاء، لاسيما خطأ الضحية للتخلص من دفع التعويض، إذ أن شركة التأمين ملزمة بدفع التعويض لكل ضحية حادث سير، وهو ما يجعل التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات واسع النطاق، إذ يحيط بالمسؤولية الناجمة عن الوفاة أو الإصابات الجسمانية التي تقع نتيجة حادث السيارة المؤمن من

=Voir aussi: Yvonne Lambert- faivre, op cit, P 524, n° 739.

1 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 160.

2 - Voir : François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P 920, n° 947.

3 – أنظر: سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 343. ولمزيد من التفصيل أنظر:

Philippe le Tourneau et Loïc cadiet, Op cit, p 484. Voir aussi: Pierre voirin et Gilles Goubeaux, op cit, p 522, n° 1110.

4 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 166 هامش 326.

المسؤولية عنها، وهذا أيا كانت جسامة الخطأ المرتكب من قائدها، وأيا كان قائدها المؤمن له أو شخص آخر تابع أو غير تابع، قادها بإذنه أو بغير إذنه أو رغما عنه[1].

ودون الخوض في تفصيل موقف كل من الفقه والقضاء الجزائري حول أساس المسؤولية عن حوادث السيارات، وتأرجحه بين النظرية الشخصية والنظرية الموضوعية[2].

تقوم المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس نظرية الضمان وأساس ذلك أن المشرع الجزائري قد جعل بموجب المادة 08 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 الحق في التعويض للمضرور تلقائيا وإلزاميا وثابتا ولا مجال للسلطة التقديرية فيه لقاضي.

ولذلك فإن هذا النظام القانوني المتعلق بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات أصبح لا يعتمد على العناصر الأساسية والتقليدية التي يقوم عليها التعويض في المسؤولية المدنية وفقا للخطأ والضرر والعلاقة السببية.

كما أن المادة 01 في فقرتها الأولى من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 تؤكد ذلك إذ تلزم كل مالك مركبة أن يخضع قبل السير بمركبته إلى الاكتتاب في عقد التأمين، حتى يضمن مع غيره من مالكي المركبات المؤمنين عليها الأضرار التي تسببها مركبته أو أي مركبة أخرى مؤمن عليها وسببت الحادث، ولو بقي المسؤول عن الأضرار مجهولا، أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث، أو كان ضمانه غير كاف، أو كان غير مؤمن عليه، أو ظهر بأنه غير مقتدر كليا أو جزئيا، بل حتى خطأ الضحية نفسه يعطيه الحق في التعويض، ولا يهم معرفة مسؤوليته أثناء الفصل في الدعوى إلا في حالات استثنائية نصت عليها المواد 13، 14، 15 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88.

وعليه فإن مسؤولية الناقل تقوم بمجرد تعرض الراكب لحادث نقل حتى ولو كان ذلك بسبب خطأ الراكب، كما أن الراكب المجاني سيحصل بدوره على تعويض عن الأضرار اللاحقة به، كما أن الأضرار التي تصيب الراكب خارج نطاق الالتزام بضمان السلامة وفقا لنص المادة 64 من

---

1 – أنظر: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، المرجع السابق، ص 409.

2 – تقوم المسؤولية المدنية طبقا للنظرية الشخصية على أساس الخطأ كقاعدة عامة (الخطأ الواجب الإثبات، والخطأ المفترض للقابل إثبات العكس أو غير قابل الإثبات العكس إلا بواسطة السبب الأجنبي)، وتقوم المسؤولية المدنية طبقا للنظرية الموضوعية بمجرد أن يتدخل الشيء غير الحي في إحداث الضرر، فهي تقوم على أساس الضرر.

القانون التجاري، سيتم تعويضه عنها تلقائيا وبقوة القانون متى توافرت شروط تطبيق الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88[1].

ومن هنا يمكن القول أن الالتزام التعاقدي بضمان السلامة في النقل البري، وبموجب التأمين الإجباري عن حوادث السير، قد أصبح التزام قانوني عام، وهذا بالنظر إلى السبب الذي وجد من أجله هذا الالتزام سواء بالنسبة لعبء الإثبات أو للتعويض الذي سيحصل عليه المضرور.

إذ أن التأمين الإجباري قد كان له أثر هام على أساس المسؤولية المدنية، فقد قلب قواعد المسؤولية المدنية وأثر فيها تأثيرا واضحا، وبه تحولت هذه المسؤولية إلى قاعدة ضمان للمضرور بعد أن كانت قاعدة جزاء على المخطئ، ففي كل مرة يوجد هذا التأمين فإنه يدفع القضاء إلى التوسع في المسؤولية وإغفال أهمية الخطأ والارتكاز على الضرر وحده[2].

3.1.2.2.4.2. الدعوى المباشرة للمضرور قبل شركة التأمين

إن التأمين من المسؤولية عقد بين المؤمن والمؤمن له، وليس ثمة علاقة بين المؤمن والمضرور، فالمضرور (الراكب أو ذوي حقوقه) ليس طرف في هذا العقد ولا هو ممثل فيه، غير أنه أصبح مقبولا ومستقرا عليه اليوم أن يستفيد الغير من عقد لم يكن طرفا فيه.

والمضرور في التأمين من المسؤولية يستفيد من العقد بين المؤمن والمؤمن له، وله حق مباشر على التعويض الذي يلتزم بدفعه المؤمن للمؤمن له، وهذا الحق يخوله دعوى مباشرة قبل المؤمن، وهذه الدعوى هي أساس العلاقة بين المؤمن والمضرور، وهي جوهر التأمين من المسؤولية[3].

فقد يعمد المشرع في بعض الحالات إلى منح الدائن حماية خاصة، فيعطيه الحق في الدعوى المباشرة التي تسمح له بأن يتتبع مباشرة باسمه ولحسابه الخاص مدين مدنيه.

وعبارة "دعوى مباشرة" لا تظهر صراحة في القانون المدني، وإنما نص عليها المشرع بنصوص خاصة، فقد نص المشرع الفرنسي على الدعوى المباشرة لتعويض الضحايا ضد المؤمن

---

1 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 93 وما يليها.

2 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 286.

3 – أنظر: سعد واصف المحامي، مرجع سابق، ص 399.

من المسؤولية بموجب المادة لـ 3/124 فقرة 01 من قانون التأمين[1]، ذلك أن الدعوى المباشرة لا تثبت إلى بنص تشريعي خاص[2].

والدعوى المباشرة في مجال حوادث المرور هي الدعوى التي يملكها المضرور من حادث السير في مواجهة مدين مدينه (شركة التأمين) للمطالبة بتعويضه مباشرة وعدم سداد التعويض للغير أو مزاحمة الغير له فيه، وهذه الدعوى شأنها شأن كافة الدعاوى القضائية يجب أن تتوافر فيها مقومات قبولها الشكلية والموضوعية، إذ يتعين أن تقام الدعوى من صاحب الصفة والمصلحة فيها بالنسبة للمضرور كمدعي، وبالنسبة للمؤمن والمؤمن له كمدعي عليها، وعليه أن يثبت باقي عناصر دعواه الموضوعية خاصة ما يتعلق منها بتقارير تثبت الأضرار، وأخيرا ألا تكون هذه الدعوى قد سقط الحق فيها بالتقادم[3].

فالدعوى المباشرة للمضرور ضد شركة التأمين هي دعوى مدنية عادية أنشأها المشرع للمضرور قبل المؤمن (شركة التأمين)، ويشترط لإقامة هذه الدعوى أن يتم التأمين إجباريا على السيارة وقت الحادث بموجب وثيقة تأمين صادرة من إحدى شركات التأمين، لأن هذا الوقت هو الذي يحدد نطاق التزام شركة التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو الإصابة التي تلحق بالمضرور من حوادث السيارات.

أما إذا كانت السيارة أداة الحادث غير مؤمن عليها أصلا طبقا لنص القانون، أو كان مؤمنا عليها في وقت سابق وانتهت مدة التأمين قبل تاريخ وقوع الحادث، ففي هذه الحالة ينتفي التزام شركة التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو الإصابة التي تلحق بالمضرور من حوادث السيارات[4].

وما تجدر الإشارة إليه أن الأستاذ الدكتور عبد الرزاق أحمد السنهوري قد كان من أوائل وأشد المؤيدين والمطالبين بوجوب إعطاء المضرور دعوى مباشرة ضد شركات التأمين، إذ يرى أنه في المنطق القانوني المحض لا توجد علاقة مباشرة بين المضرور والمؤمن، والعلاقة المباشرة إنما

---

1 - Art L 124 /3 alénia 1du Code des assurance Français :« le tiers lésé dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable».

2 -Voir: François Terré/ Philippe Simler et Yves Lequette, op cit, P131, N° 1187.Voir aussi: Christian Larroumet, op cit, P 939, n° 824. Et aussi : André Favre Rochex et Guy Courtieu, op cit, P 325, n° 2- 230.

3 – أنظر: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 397.

4 – أنظر: سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 339.

توجد أولا بين المضرور والمؤمن له والتي تحكمها دعوى المسؤولية، وتوجد ثانيا بين المؤمن له والمؤمن والتي يحكمها عقد التأمين، والمضرور ليس طرفا في عقد التأمين حتى يستمد منه حقا مباشرا قبل المؤمن بموجب هذا العقد، كما أن المؤمن ليس شريكا للمؤمن له في العمل الذي أوجب مسؤوليته حتى يرجع عليه المضرور مباشرة بدعوى المسؤولية.

فالعلاقة بين المضرور والمؤمن علاقة غير مباشرة، ولا يعرف المضرور المؤمن إلا عن طريق مدينه المؤمن له، ولا يستطيع المضرور أن يرجع بالدعوى غير المباشرة على المؤمن، ويستعمل في ذلك حق مدينه المؤمن له قبل مدين مدينه المؤمن.

وفي ضوء الانتقادات ومخاطر الدعوى غير المباشرة بالنسبة للمضرور يجب أن يكون لهذا الأخير دعوى مباشرة يرجع بها على شركة التأمين بالتعويض المستحق في ذمة المؤمن له، فبفضل هذه الدعوى المباشرة يأمن المضرور مزاحمة دائني المؤمن له وينال التعويض المستحق له كاملا من المؤمن الذي هو غالبا على جانب كبير من اليسار[1].

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية في حكم لها بتاريخ 15 فيفري 1977 بأن نص المادة 05 فقرة 01 من القانون رقم 652 لسنة 1955 في شأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات يدل على أن المشرع ورغبة منه في حماية المضرور رتب له حقا مباشرا في مطالبة المؤمن بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له، مما مقتضاه أن مسؤولية المؤمن قبل المضرور على أساس الدعوى المباشرة لا تقوم إلا إذا تحققت مسؤولية المؤمن له، بحيث إذا حكم بعدم مسؤولية هذا الأخير مدنيا انتفت بالتالي مسؤولية المؤمن ولا يستطيع بعد ذلك أن يرجع بالدعوى المباشرة[2].

كما أن المشرع الجزائري أعطى للمضرور من حوادث السيارات أو ذوي حقوقه الحق في المطالبة بالتعويض من المؤمن دون مطالبة المؤمن له أولا، إذ قد لا تفي الدعوى غير المباشرة بالحماية الكافية للمضرور، حيث يزاحمه الدائنون الآخرون للمؤمن له في مبلغ التعويض، وهذه

---

1 – أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، عقود الغرر، مرجع سابق، ص 1671، فقرة 854..

2 – أنظر: إبراهيم سيد أحمد، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 1505.

الميزة أسداها المشرع في المواد 17[1] والمادة 17 مكرر[2] و 17 مكرر 02[3] من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88، حيث تضمن ذلك المفهوم.

فالمضرور وفقا للقواعد العامة يعد من الغير بالنسبة لعقد التأمين المبرم بين المؤمن والمؤمن له، ومن ثم فإن المضرور في هذه الحالة لا يملك سوى أن اللجوء إلى الطرق المعتادة للتنفيذ، والتي تكون لأي دائن إزاء مدينه وهي حجز ما للمدين لدى الغير، والحصول على حوالة الحق من المؤمن له، وهذه طريقة عادية لا تحقق للمضرور الحماية الكافية، ولذلك أقر المشرع الحق للمضرور في الدعوى ضد المؤمن مباشرة دون أن يحتاج إلى تدخل أو توسط المؤمن له[4]، وهو ما يتبين من نص المادة 619 من القانون المدني[5] وكذلك المادة 12 من قانون التأمينات رقم 07/95.[6]

إذ أن المضرور عندما يرجع على المؤمن بالدعوى غير المباشرة باعتبار هذا الأخيرة مدين مدينه طبقا للمادة 189 من القانون المدني[7]، فإنه يكون مزاحما في هذه الدعوى من طرف دائني المؤمن له الآخرين، الذين من حقهم أيضا استعمال هذه الدعوى للرجوع على المؤمن، وقد يكون

---

1 – تنص المادة 17 على أنه:« يجوز للضحية أو ذوي حقوقها مطالبة المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات، إذا كان له محل، بأن يدفع لهم، زيادة عن التعويضات المنصوص عليها في المادة 16 أعلاه مايلي...».

2 – تنص المادة 17 مكرر أنه:« تحدد بصفة انتقالية كيفيات التسديد الجزافي من طرف المؤمنين أو الصندوق الخاص بالتعويضات...».

3 – نص المادة 17 مكرر 02 على أنه:« يمكن للضحايا الذي يثبتون عجز تقاضي أجر أو دخل وقت الحادث المطالبة بأن يدفع لهم المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة..».

4 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 114.

5 – تنص المادة 619 من القانون المدني الجزائري على أنه:" التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد..".

6 – تنص المادة 12 من قانون التأمينات الجزائري على أنه:" يلتزم المؤمن:1– تعويض الخسائر والأضرار: أ– الناتجة عن الحالات الطارئة، ب– الناتجة عن خطأ غير معتمد من المؤمن له، ج – التي تحدثها أشخاص يكون المؤمن له مسؤولا مجنيا عنهم طبقا للمواد من 134 إلى 136 من القانون المدني، كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته...".

7 – تنص المادة 189 من القانون المدني الجزائري على أنه:" لكل دائن ولو لم يحل أجل دينه أن يستعمل باسم مدينه جميع حقوق هذا المدين، إلا ما كان منها خاصا بشخصه أو غير قابل للحجز...".

مبلغ التأمين كافيا للوفاء بكل هذه الديون فيقتسمه الدائنون فيما بينهم قسمة غرماء، وقد لا يستوفي المضرور من التعويض المحكوم به إلا مبلغا ضئيلا.

ومن أجل ذلك وحماية للمضرور قرر المشرع أن يترتب له حقا مباشرا قبل المؤمن أكدته المادة 59 من الأمر رقم 07/95 المعدل والمتمم بالقانون 04/06 والمتعلق بالتأمينات[1]، فبموجب هذه الدعوى يمكن للمضرور أن يتقي مزاحمة دائني المؤمن له في مبلغ التأمين، ويستطيع أن يحصل على التعويض المستحق له في حدود القيمة المؤمن عليها وفي حدود مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد.

وتجد الدعوى المباشرة المقررة للمضرور على مبلغ التأمين أساسها في تعويض الضرر الذي لحقه، لذلك فإن هذه الدعوى لا يمكن أن ترفعها إلا الضحية نفسها أو ذوي حقوقها، ويجوز أن يخلف المضرور في هذه الدعوى المباشرة من يحل محله كمؤمنه الشخصي طبقا لمبدأ الحلول، فإذا كان المضرور قد أمن على نفسه من الضرر الذي يلحقه، فيحل مؤمنه محله في الرجوع على المسؤول بدعوى المسؤولية، وفي الرجوع على مؤمن المسؤول بالدعوى المباشرة.

وقد يتعدد المضرورون في حادث واحد كما هو الأمر مثلا في حوادث المرور، وفي هذه الحالة يكون لكل واحد منهم الحق في رفع الدعوى المباشرة، وإذا لم يكن مبلغ التأمين كافيا لتعويضهم جميعا اقتسموه بينهم قسمة غرماء[2].

وفي هذا الصدد يرى الدكتور فيصل ذكي عبد الواحد أن التأمين من المسؤولية عن حوادث المركبات هو مركز قانوني تولى المشرع تنظيمه، عن طريق تحديد التزامات المؤمن والمؤمن له، وتخويل المتضرر حقا مباشرا تجاه المؤمن، وقد هدف المشرع من ذلك إلى محاولة توفير حماية فعالة لضحايا حوادث السيارات.

وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 03 جوان 1980 بأن:«التأمين الذي يعقده مالك السيارة ليس تأمينا اختياريا يعقده المالك بقصد تأمين نفسه من

---

1 – تنص المادة 59 من قانون التأمينات على أنه:" لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه، إلا الغير المتضرر أو ذوو حقوقه، ما دام هذا الغير لم يستوفي حقه في حدود المبلغ المذكورة في النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له".

2 – أنظر: عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق، ص 24– 25. أنظر كذلك: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 02، مرجع اسابق، ص 429.

Voir aussi: André Favre Rochex et Gruy Courtieu, op cit, P 328, n° 2- 235. Et aussi: Yvonne Lambert- Faivre, op cit, P 480, n° 684.

المسؤولية عن حوادث سيارته الناشئة عن خطئه، أو خطأ من يسأل عن عملهم، ولكنه تأمين إجباري فرضه المشرع على كل من يطلب ترخيصا لسيارته، واستهدف به حماية المضرور وضمان حصوله على حقه في التعويض الجابر للضرر الذي وقع عليه، مهما بلغت قيمة هذا التعويض»[1].

وتجدر الإشارة إلى أن الدعوى المباشرة للمضرور تكون عن الأضرار التي يغطيها التأمين الإلزامي على حوادث السيارات، وهي وفقا للمادة 01 والمادة 08 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 الأضرار الجسمانية التي تشمل الوفاة أو الإصابة البدنية، والتي يتم احتسابها وفقا لقواعد وكيفيات حددها المشرع، لاسيما الملحق والجدول التابعين للأمر 15/74 والقانون 31/88، وهو ما تأكده المادة 16 والتي تنص على إلزامية تحديد التعويضات طبقا لجدول التعويض المرفق بالملحق، ويطبق الطابع الإلزامي لهذا الجدول على المؤمن عند تقديمه لعرضه إلى الضحية، ذلك أن التعويضات تمنح للضحية إما بالتراضي أو قضائيا.

وتجدر الإشارة إلى أن نص المادة 10 مكرر من القانون رقم 31/88 تقضي بأن المؤمن لا يلتزم إزاء الضحايا أو هيئات الضمان الاجتماعي إلا بتسديد التعويضات التي وضعها الجدول على عاتقه[2].

وتعتبر التعويضات الممنوحة للضحية في إطار حوادث المرور الجسمانية والمحددة بالجدول من النظام العام، وعدم مراعاة قواعد حسابها يترتب عليه البطلان، ويمكن إثارة مخالفتها في أية مرحلة كانت عليها الدعوى[3]، ذلك أن المشرع الجزائري لم يترك أية حرية للقاضي في تقدير التعويضات لصالح مستحقيها، إذ أنه ذكر فئات الأفراد الذين يستطعون المطالبة بالتعويض ونوع الأضرار التي يتم إصلاحها[4].

وبالرغم مما يحققه تحديد المشرع الجزائري للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور من مزايا إلا أنه وجه له انتقادات، من بينها أنه إذا كانت هذه الطرق والكيفيات صالحة للتقدير وقت صدور النص، فهي غير صالحة اليوم وبالأحرى غدا، فالجداول وما تحتويه من أرقام تتعلق بالدخل السنوي لا يمكن أن تساير التغيرات الاقتصادية وتأثيرها على القوة الشرائية.

---

1 – أنظر: فيصل ذكي عبد الواحد، مرجع سابق، ص 708.

2 – أنظر: أحمد طالب، الجزء 02، مرجع سابق، ص 295. أنظر كذلك: بوزدي محمد، مرجع سابق، ص239، وكذلك: مراد بن طباق، مرجع سابق، ص 34.

3 – أنظر: زرهوني بطاش زوليخة، مرجع سابق، ص 25.

4 – أنظر: أحمد طالب، الجزء 02، مرجع سابق، ص 237.

ولذلك يرى البعض من الأفضل الرجوع إلى الأصل بإعطاء سلطة تقدير التعويض للقاضي، والذي سيراعي في ذلك مجموعة من المعطيات والاعتبارات لكل حالة، وسيأخذ في الحسبان ظروف وملابسات كل حادث يوم صدور الحكم[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن مشكل عدم موازنة التعويضات مع مستوى المعيشة، الذي أصبح يرتفع بشكل مدهش من سنة إلى أخرى، سوف يستمر عبر الزمن عندما تقوم المحاكم بتطبيق الجدول الذي تضمنه القانون رقم 31/88، لاسيما عندما يفوق الأجر أو الدخل السنوي للضحية مبلغ سبعة وسبعين ألف دينار (77.000 دج)، باعتبار أن التعويض يقدر حسب أجر الضحية، فهنا سيكون القاضي ملزم بتطبيق التخفيض النسبي.

وفي هذا الصدد يقترح الأستاذ أحمد طالب حلا لمشكل تحديد التعويض اللاحق بالضحية أو ذوي حقوقه، باعتبار أنه لا يمكن للقاضي أن يحمل شركات التأمين دفع تعويضات مدنية تفوق تلك المحددة، فإنه ينبغي على القاضي أن يجزأ التعويض إلى جزئين.

الجزء الأول يتم تحديده على أساس الجدول ويحمله على عاتق شركة التأمين، أما الجزء الثاني فيحدده بعد خصم مقدار الأجر المحدد في الجدول، ويضعه القاضي على عاتق المسؤول عن الحادث شخصيا دون أن يحمل ضمانه على شركة التأمين[2].

4.1.2.2.4.2. صندوق ضمان السيارات

إن صندوق التعويضات يلعب دور جد هام في مجال حماية المضرور بوجه عام، لذلك نجد أن التشريعات التي تتبنى نظام التأمين الإجباري، قد تبنت فكرة إنشاء صندوق للتعويض يكون تدخله في حالات محدودة، كما في حالة عدم معرفة المسؤول عن الحادث أو وجود المسؤول ولكنه لم يبرم عقد تأمين، أو حتى في حالة وجود عقد تأمين قد تكون هناك إحدى حالات استبعاد التغطية التأمينية، أو قد تفاجأ بوجود إعسار من جانب شركة التأمين ذاتها سواء كان ذلك الإعسار بشكل كامل أو جزئي[3].

---

1 – أنظر: جديدي معراج، مرجع سابق، ص 155. أنظر كذلك: بن عبيدة عبد الحفيظ، مرجع سابق، ص 97.

2 – أنظر: أحمد طالب، المرجع السابق، الجزء 02، ص 327 وما يليها.

3 – أنظر: سعيد السيد فنديل، مرجع سابق، ص 422.

ذلك أن المسؤول عن الحادث يلتزم عادة بدفع التعويضات اللازمة للمضرور وفقا لأحكام المسؤولية المدنية، وقد تكون مسؤولية المتسبب في الضرر مضمونة من طرف شركة التأمين فتتحمل كليا أو جزئيا التعويضات المقررة للمتضررين.

غير أن هناك حالات لا يمكن الحصول فيها على التعويض من المسؤول المدني أو من شركة التأمين، إما بسبب بقاء المسؤول عن الأضرار مجهولا أو سقوط حق المسؤول عن الضرر في الضمان أثناء الحادث، أو انعدام التأمين على السيارة المتسببة في إحداث الضرر، أو عدم قدرة المتسبب في الضرر على دفع التعويضات الواجبة للمضرور.

ونظرا لهذه الحالات وأثرها في حرمان المتضررين من الحصول على التعويضات قرر المشرع الجزائري كغيره من التشريعات التي تبنت التأمين الاجباري في حوادث السير في المادة 24 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88[1] أن يتحمل الصندوق الخاص بالتعويضات دفع كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم[2].

ويعتبر الهدف الرئيسي الباعث على إنشاء صندوق خاص بالتعويضات هو السعي إلى حصول المضرور على التعويض المستحق أيا كانت الظروف المالية لكل من المسؤول عن الضرر أو شركات التأمين التي تغطي تلك المسؤولية إن كان لها محل.

ويكون تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات في حوادث المرور لتعويض المضرور احتياطيا، بحيث أن هناك ملتزم أساسي توجه إليه مطالبة المضرور، وفي حالة عدم وجوده أو في حالات أخرى يحددها المشرع يكون للمضرور مطالبة الصندوق، إذ لا يستطيع المضرور اللجوء

---

1 – تنص المادة 24 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 88/ 31 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 التعويض مسببة من مركبات 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 له أو ظهر بأنه غير مقتدر كليا أو جزئيا».

2 – أنظر: بن عبيدة عبد الحفيظ، مرجع سابق، ص 58. أنظر كذلك: يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، الطبعة الثانية، 2000، ص 15. وكذلك: علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، مرجع سابق، ص 353.

مباشرة إلى الصندوق قبل أن يثبت أنه لم يستطيع الحصول على تعويض من المسؤول أو عدم وجود مسؤول أو معرفته[1].

ولقد نص المشرع الجزائري على الصندوق الخاص بالتعويضات في الباب الثالث والمتضمن الصندوق الخاص بالتعويضات من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88، كما تم إنشاء هذا الأخير بموجب المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 5 أفريل 2004 [2]، وسماه المشرع "صندوق ضمان السيارات".

وبالرجوع إلى نص المادة 24 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 والتي تؤكد مضمونها المادة 01 من المرسوم الوزاري رقم 37/80[3]، فإن الصندوق الخاص بالتعويضات يكلف بدفع التعويضات إلى المصابين جسمانيا من حوادث المرور أو ذوي حقوقهم في الحالات المنصوص عليها في المادة 24 ومايليها، ولاسيما الشروط الواردة في المادة 30 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88.

وبذلك يتحمل الصندوق الخاص بالتعويضات كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، والتزامه يكون مقتصرا على تعويض الأضرار الجسمانية دون الأضرار المادية التي تصيب السيارة، والأضرار الجسمانية التي يمكن التعويض عنها من طرف الصندوق الخاص بالتعويضات هي نفس الأضرار التي يتولاها الجدول المحدد للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم[4].

ويتحتم على ضحايا الحوادث أو ذوي حقوقهم الذين يريدون المطالبة من الصندوق الخاص بالتعويضات أن يتحمل إصلاح الأضرار أن يبرروا حسب ما ورد في المادة 30 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 مايلي:

1- إما أنهم جزائريين أو أن موطنهم يوجد بالجزائر أو أنهم رعايا دولة قد أبرمت مع الجزائر اتفاقية مماثلة.

---

1 – أنظر: سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 434.

2 – المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 15 أفريل 2004 المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانونه الأساسي، الجريدة الرسمية رقم 21 مؤرخة في 2004/04/07، ص 5.

3 – المرسوم الوزاري رقم 37/80 المؤرخ في 16 فيفري 1980 والمتضمن شروط تطبيق المادتين 32 هـ، و34 من الأمر 15/74، الجريدة الرسمية مؤرخة في 1980/02/19 العدد 08، سنة 1980، ص 256.

4 – أنظر: بعجي محمد، مرجع سابق، ص 301- 302.

2- أن الحادث يخول لهم الحق في التعويض حسب الشروط المحددة بموجب الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88، ولا يسوغ لهم أن يستفيدون بتعويض كامل من جهة أخرى.

وفي حالة ما إذا كان يجوز لهؤلاء الضحايا أو ذوي حقوقهم أن يطالبوا بتعويض جزئي عن الحادث فإن الصندوق الخاص بالتعويضات يكون دوره تكميلي، أي أنه يتحمل التعويض التكميلي.

3- بأن المتسبب في الحادث بقي مجهولا، أو إذا كان معروفا وغير مؤمن له، أو أن حقه في الضمان قد سقط، أو أنه تبين فيما بعد أنه في إعسار كلي أو جزئي بعد إجراء مصالحة أو صدور حكم قضائي قضي عليه بتسديد التعويض.

وتثبت حالة إعسار المدين بالنسبة للصندوق الخاص بالتعويضات برفض المدين القيام بتسديد المبلغ المترتب عليه بعد إخطاره أو إذا بقي الإخطار بدون جدوى خلال مهلة شهر من تاريخ التبليغ[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن المشرع الجزائري عند إنشاءه لصندوق ضمان السيارات بموجب المرسوم التنفيذي رقم 103/04 قد أوكل له بموجب المادة الأولى نفس مهام الصندوق الخاص بالتعويضات والممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم.

حيث يلاحظ أن المرسوم التنفيذي رقم 103/04 قد أدخل على الصندوق الخاص بالتعويضات تعديلا الهدف منه تنظيم هذا الصندوق وجعله أكثر تدقيقا وتحكما وتخصصا في مسائل التعويض عن الحالات المذكورة في المادة 24 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 عدا حالة سقوط الحق في الضمان، وذلك بسبب تزايد الأضرار الناجمة عن حوادث المرور الجسمانية، لذلك خصص لها المشرع صندوقا قائما بذاته ويتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي،فالمسألة تنظيمية وتحكمية لهذه المؤسسة المكلفة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات لا غير.

---

1 - أنظر: أحمد طالب، الجزء 01، مرجع سابق، ص 257. أنظر كذلك: يوسف دلاندة، مرجع سابق، ص 15. وكذلك: بن عبيدة عبد الحفيظ، مرجع سابق، ص 79.

لذلك أبقى المرسوم التنفيذي رقم 103/04 في هذا المجال على نفس الأحكام الواردة فيما يخص الالتزامات ما بين الصندوق الخاص بضمان التعويضات وغيره، إذ تحيلنا المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي رقم 103/04[1] إلى نفس الحكام الواردة في المادة 24 بالنص عليها ضمنيا[2].

والملاحظ أنه فيما يخص تقادم دعوى الضحية ضد صندوق ضمان السيارات ينبغي بالرجوع إلى المادة 17 من المرسوم الوزاري رقم 37/80 المذكور سابقا والتي تميز بين حالتين، إذ تبين الحالة الأولى التقادم عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا، ففي هذه الحالة يتعين على المصابين أو ذوي حقوقهم أن يوجهوا طلب التعويض الرامي إلى إصلاح الأضرار المسببة لهم إلى الصندوق الخاص بالتعويضات خلال مهلة خمسة سنوات ابتداء من تاريخ الحادث.

أما الحالة الثانية فتبين التقادم عندما يكون المسؤول عن الأضرار معروفا، وهنا وجب توجيه طلب التعويض إلى الصندوق الخاص بالتعويضات خلال مهلة خمسة سنوات، وذلك ابتداء من تاريخ الحادث أو إما من تاريخ صدور الحكم القضائي الذي اكتسب قوة الشيء المقضي فيه.

ومع ذلك لا تسري المهل المنصوص عليها أعلاه إلا من يوم علم المعنيين بالضرر الحاصل من جراء الحادث.

وبالرغم من تقادم دعوى الضحية فإن المادة 18 من المرسوم الوزاري رقم 37/80 المذكور سابقا تسمح للمصابين أو ذوي حقوقهم أن يرفعوا طعنا استثنائيا أمام وزير المالية يوضحون فيه كافة الظروف التي منعتهم من مطالبة الصندوق الخاص بالتعويضات خلال المهل المذكورة في المادة 17 ويفصل وزير المالية في هذا الطعن[3].

وبناء على ما سبق فإذا أصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل واتضح أن وسيلة النقل التي أقلته لم يكن مؤمنا عليها بحسب ما يفرضه القانون فإن دعوى الراكب المضرور أو ورثته ضد

---

1 – تنص المادة 04 من المرسوم التنفيذي 103/04 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 مسؤولا عن الأضرار مجهولا، أو مسقوطا عنه الضمان، أو كانت تغطيته غير كافية، أو غير مؤمن وتبين أنه غير قادر على الوفاء جزئيا أو كليا».

2 – أنظر: بعجي محمد، المرجع السابق، ص 313.

3 – أنظر: أحمد طالب، الجزء 01، المرجع السابق، ص 362. أنظر كذلك: بن عبيدة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص 64.

صندوق ضمان السيارات سوف لن تخضع للتقادم المنصوص عليه في المادة 74 من القانون التجاري.

2.2.2.4.2. مدى قابلية وسائل النقل البري الأخرى للتأمين

جاء في المادة 03 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات أن إلزامية التأمين الواردة في هذا الأمر لا تنطبق على النقل بالسكك الحديدية[1]، وبالرغم من أن المشرع الجزائري قد حسم الأمر قانونا إلا أننا نجد أن هناك بعض القضاة عند فصلهم في قضايا حوادث النقل بالسكك الحديدية يستندون في تقرير التعويض إلى أحكام هذا الأمر، مما أدى إلى وجود تناقض في الاجتهاد القضائي.

لذلك يثور التساؤل حول مدى إمكانية تطبيق هذا الأمر على حوادث وسائل النقل البري الأخرى، وماهو الوضع الحالي للتأمين عن حوادث النقل البري ؟، وما مدى الحاجة إلى نظام خاص بالتأمين الإجباري ونظام خاص بالتعويضات؟

1.2.2.2.4.2. مدى تطبيق الأمر 15/74 المعدل والمتمم على وسائل النقل البري الأخرى

سبق الإشارة أن النقل البري لا يقتصر على السيارات والحافلات، بل يشمل كذلك النقل بالسكك الحديدية وعربات المترو والتراموي، إلا أنه يلاحظ أن بعض القضاة يستندون في تقرير التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية إلى الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88، إذ تعتمد في تحديد التعويض الواجب دفعه إلى العناصر الواردة في هذا الأمر سواء ما يتعلق بجدول التعويض والأضرار الواجب التعويض عنها وكذا المستحقين للتعويض.

ذلك أنه يستشف من خلال العمل القضائي ومن تصفح بعض الأحكام والقرارات أن هناك أحكام تستند في تقرير التعويض عن حوادث النقل البري إلى القواعد العامة مستعينة في ذلك بما ورد في القانون المدني مع مراعاة ظروف المضرور وحالته الصحية والاجتماعية والمهنية وغيرها، وهناك أحكام تستند إلى ما ورد في الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 ويتوصل القاضي في تحديد مبلغ التعويض بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار المادية و المعنوية اللاحقة بالمضرور.

---

1 – و هو ما تنص عليه المادة 03 من قانون المرور المصري.

إلا أن القاضي قد يبالغ في تحديد مبلغ التعويض المحكوم به للضحية، وهو ما يؤدي إلى الطعن أمام المحكمة العليا، إما بسبب اعتماده على الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88، أو بالعكس نجده يلزم القاضي بتطبيق هذا الأمر[1].

إذ قضت المحكمة العليا بنقض القرارات التي لم تتقيد بنصوص الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 عند تقديرها التعويض، ففي حكم لها بتاريخ 29 ديسمبر 1987 تحت رقم 49715 الغرفة الجنائية قضت أنه:«لكنه حيث ينبغي التذكير أنه منذ إصدار الأمر 15/74 والمراسيم التطبيقية له فإن خطأ الضحية لا يلعب أي دور لتعويضها من جراء الأضرار الجسمانية لحوادث المرور، وحيث من جهة أخرى إذا كانت إلزامية التأمين غير مطبقة على حوادث النقل بالسكك الحديدية فإن الإشارة إلى المادة 183 من القانون المدني غير مؤسس باعتبار أن القانون الخاص 15/74 يعد تطبيقا لقانون العام»[2]، وهو ما قضت به محكمة بوفاريك أيضا في حكمها الصادر في 2012/06/20 في قضية تتعلق باصابة شخص على مستوى العين عندما كان في القطار، وطبقت في هذه القضية التعويضات حسب الجدول و الملحق بالامر 15/74 المعدل و المتمم بالقانون 31/88[3].

إلا أن المحكمة العليا عادت وأصدرت قرارا أكدت فيها أن قضاة الموضوع قد أخطأوا عندما تمسكوا بمقتضيات الأمر 15/74 في تقديرهم التعويض المخصص إلى ذوي الحقوق، بل كان يتعين عليهم أن يلتزموا تطبيق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني المتعلقة بالتعويض باعتبار أن أحكام الأمر 15/74 لا تنطبق على الحوادث التي تقع بسبب استعمال القطارات، باعتباره يتعلق بالمركبات التي تسير على الطرق العمومية، وهذا بخلاف القطارات التي تسير فوق السكك الحديدية[4].

كما أضافت المحكمة العليا في قرار آخر أنه عملا بالمادة 03 من الأمر 14/74 المتعلق بإلزامية التأمين وبنظام التعويض عن الأضرار لا تسري على النقل بالسكك الحديدية، وأن شركة

---

1 – أنظر: دمانة محمد، مرجع سابق، ص 339 ومايليها.

2 – أنظر: مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 125. أنظر كذلك: دمانة محمد، المرجع السابق، ص 340.

3 – ملحق رقم 1 : أحكام قضائية (حكم لمحكمة بوفاريك القسم المدني في 2012/06/20 تحت رقم 12/1091).

4 – قرار بتاريخ 1990/11/26 الغرفة المدنية القسم الثاني ملف رقم 74459 أشار إليه: أحمد طالب، الجزء 2،المرجع السابق، ص 310.

النقل بالسكك الحديدية كما هو الحال بالنسبة للدولة معفية من إلزامية التأمين مما يجعلها مؤمنة وضامنة لنفسها بالنسبة لما ينجر عن حوادث تكون مسؤولة عنها مسؤولية مدنية[1].

وفي قرار آخر أكدت المحكمة العليا أيضا أن المادة 03 من الأمر 15/74 تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية، ومتى كان ذلك فإن المادة 08 من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 التي تنص على أن كل حادث سير سيارة سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها لا تنطبق على قضية الحال[2]،

ويستنتج مما سبق أن ثمة تناقض في الاجتهاد القضائي فيما يتعلق بالمقاييس والعناصر المعتمدة في تقدير التعويض في حوادث النقل بالسكك الحديدية، فأحكام وقرارات تستند على ما ورد في الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88، وأخرى تطبق القواعد العامة في التعويض المنصوص عليه في القانون المدني.

بل أكثر من ذلك نجد أن بعض الأحكام القضائية التي تلجأ إلى تطبيق الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 على حوادث السكك الحديدية تحصر الأشخاص المستحقين للتعويض في الوالدين الذين في كفالته والزوجة والأولاد القصر وتستثني الإخوة والأخوات، في حين أن الأحكام القضائية الأخرى التي تطبق القواعد العامة في التعويض نجدها تفيد الإخوة والأخوات بالتعويض المناسب عن الأضرار المادية والمعنوية اللاحقة بهم[3].

إذ أنه يترتب على تطبيق الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 على قضايا النقل بالسكك الحديدية، حصر ذوي حقوق الراكب المتوفي في حادث النقل بالسكك الحديدية في الأشخاص الذين نص عليهم هذا الأمر وهم الزوج أو الزوجة والوالدين والأبناء القصر ومن هم تحت كفالته فقط، مما يعني معه استبعاد الإخوة والأخوات والأبناء البالغين، وكذلك الاعتماد على الأجر أو الدخل المهني للمضرور كأساس لحساب التعويض المستحق، تطبيقا لما جاء به الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم[4].

---

1 – قرار بتاريخ 12 مارس 1999، ملف رقم 18950 أشار إليه: نبيل صقر، مرجع سابق، ص 373.

2 – قرار بتاريخ 1999/06/01 تحت رقم 208621 غرفة الجنح والمخالفات (القسم الرابع)، أشار إليه: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 126. وأشار إليه كذلك: دمانة محمد، المرجع السابق، ص 339.

3 – أنظر: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 127.

4 – أنظر: دمانة محمد، المرجع السابق، ص 364.

وما تجد الإشارة إليه أن سبب هذا التناقض في الأحكام والقرارات القضائية يرجع إلى عدم وجود قواعد ومعايير محددة تبين كيفية تقدير التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية، وخاصة عدم وجود قانون خاص بالتأمين الإجباري وبنظام التعويض عن هذه الحوادث، كما هو الشأن بالنسبة لحوادث السير.

فالقضاة وأمام هذا النقص حاولوا إيجاد معايير مناسبة لمنح المضرورين التعويض المناسب لجبر الضرر اللاحق بهم، والوسيلة الوحيدة التي ساعدتهم هي الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88، فلو أن المشرع الجزائري وضع معايير وقواعد تبين كيفية حساب التعويض وحدد الأضرار الواجب التعويض عنها والأشخاص المستحقين للتعويض لما كان هناك هذا التناقض[1].

ويبدو أن القضاة ليسوا وحدهم من قرر تطبيق أحكام الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 على حوادث النقل البري، فقد جاء في نص المادة 6 فقرة أ من عقد التأمين الخاص بالمسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالغير والمستعملين المبرم بين شركة استغلال التراموای والشركة الوطنية للتأمين SAA [2]، أن تعويض الأضرار الجسمانية عن حوادث التراموای سيتم حسابه وفقا للجدول المحدد في الأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بالقانون 31/88 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارت و بنظام التعويض عن الأضرار.

وهكذا يبدو مرة أخرى أنه وأمام عدم وجود نص قانوني يحدد بدقة أنواع الأضرار القابلة للتعويض وطريقة حسابها في عقد النقل البري للأشخاص، أن شركة التأمين هذه لم تجد معيار يعتمد عليه إلا الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارت وبنظام التعويض عن الأضرار، والذي أصبح يفرض نفسه كحل وحيد بالرغم من أن المشرع الجزائري خصصه للسيارات فقط.

لذلك يتعين على المشرع الجزائري تدارك هذا النقص فيما يتعلق بتقدير التعويض وأنواع الأضرار المستحقة للتعويض والأشخاص الذين يستفيدون منه، ذلك أنه قد آن الأوان لإعادة النظر

---

1 – أنظر: زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 46.

2 – ملحق رقم 2: نماذج لعقود التأمين (نسخة من عقد التأمين المبرم بين شركة إستغلال التراموای والشركة الوطنية للتأمين مؤرخ في 2013/05/07).

في النصوص القانونية المنظمة لعقد نقل الأشخاص برا في القانون التجاري و القوانين المنظمة للنقل الأشخاص براً.

ومقارنة بالمشرع المصري نجد أنه على الأقل عند تنظيمه لعقد نقل الأشخاص برا في قانونه التجاري قد منح في نص المادة 271 منه لورثة الراكب والأشخاص الذين يعولهم الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بمورثهم أو عائلتهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد إنقضاء فترة زمنية معينة، وهو ما لم يقم به المشرع الجزائري.

كما أنه من الضروري وضع قانون خاص بالتأمين الإجباري يشمل كل وسائل النقل البري بمفهوم المادة 02 من القانون رقم 13/01 المعدل والمتمم بالقانون 09/11، وهو ليس بالأمر الصعب ما دام أن لا يوجد أية صعوبة في تطبيق الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 الخاص بإلزامية التأمين على حوادث السيارات.

2.2.2.2.4.2. الوضع الحالي للتأمين من حوادث النقل البري

لقد أضاف القانون 07/95 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم إلى جانب العقود الإلزامية في التأمين العقود الإختيارية كعقد ضمان الأشخاص المنقولة[1]، وبالرغم من أن هذه العقود اختيارية إلا أن المديريات الولائية للنقل تلزم طالب الحصول على رخصة استغلال وممارسة نشاط النقل (سيارة أجرة، حافلة) أن يتضمن ملفه على هذه العقود الاختيارية وإلا رفض طلبه. وهو ما يجعلها بمفهوم المخالفة إجبارية وملزمة، كما أنه يحق للمسافر أن لا يتعاقد مع ناقل غير مؤمن، كما أن عدم التأمين يعتبر خرقا للقانون.

وتظهر أهمية التأمين على المركبة وعن الأشخاص المنقولين في حساب التعويض في حالة وقوع حادث يمس بسلامة المسافر، خاصة وأن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر، وهو التزام بتحقيق نتيجة[2].

هذا فيما يخص المركبات ذات محرك كالسيارات والحافلات، أما بالنسبة للسكك الحديدية، فنجد أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وإلى عهد قريب لم تكن مؤمنة، فقد كانت تدفع التعويضات المحكوم بها عليها من ميزانيتها الخاصة، باعتبارها شخص معنوي يتمتع بذمة مالية

---

1 – تنص المادة 166 فقرة 01 من القانون 07/95 المعدل والمتمم والمتعلق بالتأمينات أنه:« يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأمينا يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الأشخاص المنقولين».

2 – أنظر: زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 43– 44.

مستقلة[1]، وهو ما كان يجعلها تستأنف الأحكام القضائية الملزمة لها بالتعويض، بل وحتى الطعن فيها بالنقض لما ترى فيها من مبالغة[2].

ولقد كان عدم تأمين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن الحوادث يجد تبريره في عدم وجود نص صريح يلزمها بالتأمين، كما هو الحال بالنسبة للأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 الذي أوجب التأمين عن حوادث السيارات هذا من جهة.

ومن جهة أخرى صعوبة إيجاد شركة تأمين على مستوى الوطني تقبل إبرام عقد تأمين مع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، وذلك لعدة أسباب أهمها عدم الاتفاق على مبلغ قسط التأمين الذي مهما كان مرتفعا فإنه لا يغطي الأضرار التي يسببها أبسط حادث[3].

غير أنه بتفحص الأمر 07/95 المعدل والمتمم والمتعلق بالتأمينات ولاسيما المادة 166 المذكورة أعلاه، وكذلك المادة 163 فقرة 01[4] منه والتي تلزم الشركات والمؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية بالتأمين على مسؤوليتها اتجاه الغير، وأيضا المادة 164[5] منه والتي تفرض على كل شخص (طبيعي أو معنوي) يستغل محلا أو قاعة أو مكانا مخصصا لاستقبال الجمهور أن يكتب تأمينا لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه المستعملين والغير[6].

---

1 – أنشئت الشركة الوطنية للسكك الحديدية بموجب المرسوم رقم 183/63 المؤرخ في 1963/05/16، ثم وقع حلها بموجب الأمر رقم 28/76 المؤرخ في 1976/03/25 وحلت محلها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، وجاء في المادة 02 من هذا الأمر بأنه تحدث مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي، وهي تعد تاجرة في علاقاتها مع الغير، واستمر عمل الشركة على هذا المنوال وفقا للمنهج الاشتراكي إلى غاية 1990، حيث تم تغيير طبيعتها القانونية من مؤسسة اشتراكية إلى مؤسسة ذات طابع تجاري وصناعي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 1990/12/01، جريدة رسمية رقم 54 مؤرخة في 12 ديسمبر 1990.

2 – أنظر/ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 339.

3 – أنظر/ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 364 ومايليها.

4 – تنص المادة 163 فقرة من الأمر 07/95 المعدل والمتمم والمتعلق بالتأمينات بأنه:" يجب على الشركات والمؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية التأمين على مسؤوليتها تجاه الغير"

5 – تنص المادة 164 من الأمر 07/95 المعدل والمتمم والمتعلق بالتأمينات بأنه:" يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي يشغل محلا أو قاعدة أو مكانا مخصصا لاستقبال الجمهور أو يكون هذا الاستغلال خاص بالنشاطات التجارية أو الثقافية أو الرياضية أن يكتب تأمينا لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه المستعملين والغير".

6– أنظر/ زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 46.

وبالرجوع إلى المادة 02 من الأمر 13/01 المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/11 والمتضمن توجيه النقل البري و تنظيمة[1]نجدها تعرف النقل البري بأنه كل نشاط يتم عبر الطريق أو السكك الحديدية أو السكك على متن مركبة ملائمة، كما تعرف النقل العمومي بأنه نقل يتم بمقابل ولحساب الغير يقوم به مستغلون مرخص لهم لهذا الغرض.

ويبدو أن الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية باعتبارها الشركة الوحيدة التي تقوم باستغلال النقل بالسكك الحديدية في الجزائر أصبحت تؤمن مسؤوليتها المدنية ضد الأضرار اللاحقة بالغير[2] وكذلك بالنسبة للأضرار البدنية اللاحقة بالمسافرين داخل القطارعلى الخصوص [3].

ولقد جاء في المادة 01 من عقد التأمين المؤرخ في 10 جوان 2008 المبرم الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية و الجزائرية للتأمينات 2A و المحددة مدته بسنة واحدة غير قابلة للتجديد، أن الهدف منه هو تغطية الحوادث الجسمانية للمؤمن عليهم المحددين في المادة 02 أدناه ضد الحوادث الجسمانية، عندما يكونون ضحايا حادث جسماني داخل عربة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

ولقد بينت المادة 02 من عقد التأمين هذا أن المقصود بالمؤمن عليه هو مجموع زبائن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والذين يسافرون بعرباتها، وكذلك عمالها الذين يسافرون في غير أوقات الخدمة وليسوا في مهمة داخل القطار عندما يسير.

ولقد حددت المادة 04 من عقد التأمين هذا الأضرار محل الضمان وهي:

- الوفاة نتيجة حادث جسماني محل الضمان
- العجز الدائم الكلي أو الجزئي نتيجة حادث جسماني محل الضمان
- المصاريف الطبية ومصاريف الأدوية نتيجة حادث.

---

1 – الأمر 13/01 المؤرخ في 2001/08/07، جريدة رسمية عدد 44 المؤرخة في 2001/08/08، المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/11 المؤرخ في 2011/06/05، جريدة رسمية عدد 32 المؤرخة في 2011/06/08 و المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمة.

2 – ملحق رقم 2: نماذج لعقود التأمين (نسخة من عقد التأمين بين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والشركة الجزائرية للتأمينات مؤرخ في 2009/06/01).

3 – ملحق رقم 2: نماذج لعقود التأمين (نسخة من عقد التأمين بين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والشركة الجزائرية للتأمينات مؤرخ في 2008/06/10).

ولقد حددت المادة 05 مبالغ التعويض المستحقة للضحايا أو ذوي حقوقهم إذ أنه في حالة الوفاة فإن الشركة الجزائرية للتأمين تدفع لذوي حقوق ضحية مبلغ واحد قدر بمليون دينار جزائري (1000.000 دج) عن كل ضحية مؤمن عليه.

وهذا يعني أن ذوي حقوق الضحية المتوفاة سيتحصلون على مبلغ إجمالي يتم إقتسامه فيما بينهم ويكون قدره مليون دينار جزائري مهما بلغ عدد هؤلاء.

وفي اعتقادنا أن سبب تحديد المبلغ بمليون دينار جزائري يرجع أساسا إلى طبيعة حوادث النقل بالسكك الحديدية، لاسيما عندما يتعلق الأمر بالحوادث الجماعية (حالة التصادم بين قطارين – انحراف القطار عن سكته) والتي يكون عدد الضحايا فيها كبيرا جدا، إذ أن شركة التأمين قد تفلس إذا كان مبلغ التعويض مرتفعا وعدد الضحايا كبيرا.

أما في حالة العجز الكلي الدائم فإن المتضرر سيحصل على مبلغ إجمالي يقدر بمليون دينار جزائري (1.000.000 دج)، وفي حالة العجز الجزئي الدائم سيحصل المتضرر على تعويض وفقا للجدول الملحق بعقد التأمين.

ومن الناحية العملية نجد أن شركة التأمين لا يتم دائما إدخالها في الخصام بل تتصدى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وحدها للضحية أو ذوي حقوقهم، وهي تعرض عادة عليهم التسوية الودية وتحيلهم إلى شركة التأمين لتدفع لهم التعويض حسب الاتفاق.

وإذا عرض النزاع أمام القضاء فإنها تنظر إلى غاية الفصل في الدعوى ثم عند إلزامها بالمبالغ تحيل الضحية أو ذوي حقوقهم إلى شركة التأمين، وهذا خلافا لما يجري عليه الحال بالنسبة لحوادث السير.

أما بالنسبة لشركة مترو الجزائر فقد أنشئت سنة 1984 بموجب المرسوم الوزاري رقم 348/84 المؤرخ في 24 نوفمبر 1984، و التي تم تحويلها سنة 1989 إلى مؤسسة عمومية إقتصادية شركة ذات أسهم[1]، و أسندت لها مهمة إنجاز و إستغلال شبكة النقل الحضري بالسكك الحديدية على السطح (الترامواي) وعبر الأنفاق (المترو).

---

1 - تطبيقا لقوانين المؤرخة في 1988/01/12 رقم: 01/88 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، و03/88 المتعلق بصناديق المساهمة، و 04/88 المعدل و المتمم للقانون التجاري و يحدد القواعد الخاصة المطبقة على المؤسسات العمومية الاقتصادية، وكذلك المرسوم التنظيمي رقم 101/88 المؤرخ في 1988/05/16 يحدد كيفيات تطبيق القانون رقم 01/88.

و تقوم مؤسسة مترو الجزائر باستغلال مترو الجزائر العاصمة بالشراكة مع الوكالة المستقلة للنقل بباريس (RATP Dévloppmen) لمدة 8 سنوات، و لقد كان أول إنطلاق الاستغلال التجاري للمسافرين لمترو الجزائر العاصمة الرابط بين محطة البريد المركزي بالعاصمة و حي البدر بالقبة في 1 نوفمبر 2011.

وتقوم مؤسسة مترو الجزائر كذلك باستغلال الترامواي مع مؤسسة النقل الحضري للعاصمة (ETUSA) والوكالة المستقلة للنقل بباريس (RATP Dévloppment)، ولأجل ذلك تم إنشاء شركة جزائرية مكلفة بصيانة واستغلال خطوط الترامواي بالجزائر(SETRAM)، وهي التي تقوم حاليا باستغلال وتسير شبكة الترامواي في كل من الجزائر العاصمة و وهران وقسنطينة.

ولقد أبرمت شركة إستغلال الترامواي STRAM عن طريق مناقصة عقد تأمين مع الشركة الوطنية للتأمين SAA عن المسؤولية المدنية العامة بتاريخ 07 ماي 2013 عن الخط الربط بين برج الكيفان و رويسو لمدة 12 شهرا غير قابلة للتجديد[1].

والملاحظ في نص المادة 6 فقرة أ من عقد التأمين هذا أن المسؤولية المؤمن منها هي المسؤوية التقصيرية طبقا نص المادة 124 من القانون المدني و مايليها، بالرغم من أن هذا العقد يشمل الأضرار اللاحقة بالغير و المستعملين .

ولقد إتفق الطرفان في عقد التأمين هذا أن تعويض الأضرار الجسمانية عن حوادث الترامواي سيتم حسابه وفقا للجدول المحدد في الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارت و بنظام التعويض عن الأضرار.

وما تجدر الإشارة إليه هنا أن عقد التأمين من المسؤولية المدنية (التقصيرية و العقدية) التي تبرمه وسائل النقل البري في الجزائر (السكك الحديدية والمترو و الترامواي) عن الأضرار البدنية وغيرها واللاحقة بالمسافرين و الغير هو عقد محدد بسنة واحدة غير قابلة للتجديد.

وعند نهاية العقد يتم إبرام عقد آخر عن طريق مناقصة، وهو ماسيجعل بدون شك مبالغ التعويض الممنوحة للضحايا تختلف في كل سنة عن التي تليها بحسب العروض المقدمة من طرف شركات التأمين، إذ أن كل شركة للتأمين ستقدم عروض تختلف عن سابقتها من حيث أقساط

---

2 – الملحق رقم 2 : نماذج لعقود التأمين (نسخة من عقد التأمين بين شركة إستغلال الترامواي والشركة الوطنية للتأمين مؤرخ في 2013/05/07).

التأمين والأخطار المؤمن منها والمبلغ الذي سيدفع للمضرورين و كذا الأضرارالتي سيتم التعويض عنها خاصة أنه لا يوجد معيار محدد أو نص قانوني ينظم ذلك.

كما أن مبالغ التعويض المتفق على منحها للمضرورين من طرف شركة التأمين هي غير ملزمة للقاضي، ذلك أنه بما يملك من سلطة تقديرية قد يقدر أن الضرر اللاحق بالمضرور يفوق أو يقل عن ما هو متفق عليه بين المؤمن و المؤمن له، و من ثم قد يمنح المضرور تعويضا يفوق أو يقل عن ما كانت ستمنحه شركة التأمين.

و في حالة ما كان إذا التعويض الممنوح للمضروريقل عن ما هو متفق عليه في عقد التأمين فإن شركة التأمين لن تجد صعوبة في دفعه، أما إذا كان المبلغ يفوق ما هو متفق عليه في عقد التأمين فإن المؤمن له سيجد نفسه مضطرا لدفع الفارق بنفسه، و هو ما سيجعله و كأن لا ضمان له.

أما في مصر فنجد أنه وإثر وقوع حادث إحتراق قطار في فيفري 2002، والذي ترتب عليه موت 350 راكبا ظهرت الحاجة إلى وجود مظلة تأمينية لتعويض المضرورين، مما أدى برئيس الدولة المصرية إلى إصدار توجيهات بشأن ذلك.

وفي 17 مارس 2002 تم إبرام وثيقة تأمين من أخطار حوادث قطارات السكك الحديدية ومترو الأنفاق بين كل من الهيئة القومية لسكك حديد مصر والهيئة القومية لتشغيل مترو الأنفاق كطرف أول وبين الاتحاد المصري للتأمين كطرف ثاني لمدة سنة قابلة لتجديد[1].

و الملاحظ أن الضمان في عقد التأمين هذا لا تتحمله شركة تأمين واحدة و إنما تتحملة عدة شركات للتأمين(إحدى عشرة شركة تأمين)، و هذا طبعا بالنظر إلى سعة المخاطر التي يغطيها هذا التأمين، فهو يشمل النقل بالسكك الحديدية و مترو الأنفاق.

وما تجدر الإشارة إليه أن هذا التأمين هو تأمين اختياري، ذلك أن الهيئة القومية لسكك حديد مصر غير مجبرة قانونا بإبرام هذا العقد، وإنما تم بمحض إرادتها وهي تملك بموجب البند العاشر من هذا الاتفاق الحق في إنهاء مدة العقد.

ولقد تبنت وثيقة التأمين هذه مفهوما واسعا للمؤمن عليه فهو لا يقتصر على الراكب فقط بل يشمل المتواجدين بالمحطات أو المزلقات أو الأرصفة أو في نطاق منطقة الحادث بما في ذلك

---

1 – ملحق رقم 2: نماذج لعقود التأمين (نسخة لبنود عقد التأمين عن حوادث القطارات في مصر مؤرخ في 2002/03/17).

العاملين لدى المتعاقد بشرط أن تكون الوفاة أو الإصابة بسبب ذلك الحادث، ومن ثم فإنه يدخل في مفهوم المؤمن عليه شخص المودع المتواجد بالمحطة أو أي شخص يتواجد في منطقة الحادث، ويدخل أيضا العاملين لدى المتعاقد[1].

وما تجدر الإشارة إليه أن هذا التأمين الاختياري لا يعطي الحق للمضرور في رفع دعوى مباشرة ضد شركة التأمين، فقد قضت محكمة النقض المصرية في حكم لها بتاريخ 2001/05/29 أنه:«...ليس للمضرورين من الحادث الذي يقع من مركبة التزام مؤمن عليها أن يرجع على شركة التأمين بدعوى مباشرة لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه من جراء ذلك الحادث، إلا حيث يتضمن عقد التأمين على المركبة اشتراطا لمصلحة الغير يخول المضرور حقا مباشرا في منافع العقد طبقا للقواعد العامة في القانون»[2].

ولقد انتقد الدكتور صابر إبراهيم محمد الرماحة هذا النظام لعدم فعاليته إذ تتعمد مجمعة التأمين المنصوص عليها في وثيقة التأمين إقامة المعوقات الإجرائية أمام ضحايا القطارات وعدم صرف حقوقهم رغم التقدم بالمستندات، كما أن صرف التعويض المنصوص عليه بالوثيقة رهين بإرادة الطرف الأول المتعاقد ولا يتم صرفه إلا بإخطار من الهيئة.

وإضافة إلى ذلك فإن مبلغ التأمين لا يجبر الضرر كفاية فهو مبلغ ضئيل فعشرون ألف جنية مصري[3] لا يجبر الضرر في حالتي الوفاة والعجز الكلي، بالرغم من أن الهيئة تحمل الركاب حوالي خمسة أضعاف القسط[4]، ومن هذا المنطلق نلاحظ أن نظام التأمين الحالي من حوادث النقل البري غير فعال في جبر الضرر.

3.2.2.2.4.2. مدى الحاجة إلى التأمين الإجباري عن حوادث النقل البري ونظام خاص بالتعويضات

بما أن التأمين من المسؤولية ليس محل نزاع أو خلاف، بل إن كثيرا من الدول تلزم الأفراد وبعض الأشخاص المعنوية بالتأمين الإلزامي أو الإجباري، فإنه ومن أجل تحقيق أكبر قدر من

---

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، مرجع سابق، ص 278 ما يليها.

2 – أنظر: شريف الطباخ، التعويض في حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 20.

3 – بما يعادل تقريبا ثلاثة مائة ألف ينار جزائري (300.000 دج)، في حين أنه في الجزائر يمنح تعويض يقدر بـ 1.000.000 دج.

4 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 284.

الحماية للمضرورين من حوادث النقل البري للأشخاص يجب أن يكون أساس مسؤولية ناقل البري هو ضرر وحده.

فبناء المسؤولية على عنصر الضرر تنتفي معه الصفة التعاقدية للالتزام بضمان السلامة، ويصبح التزام قانوني عام قوامه عدم إلحاق أي ضرر بالراكب في مجال النقل البري، وبذلك نحمي المضرور بنفس القدر الذي لا نؤدي به المسؤول حتى لو لم يخطئ أو حتى ولو أخطأ المضرور أو وجد سبب أجنبي آخر.

فمن ناحية الناقل المؤمن له لن يدفع تعويضا للمضرور لأن المؤمن سيتولى هذا عنه نهائيا، بحيث يعوض المضرور عما لحقه من ضرر، كما أن للمضرور قبل المؤمن دعوى مباشرة يستطيع بموجبها أن يطالبه بالتعويض، فالمضرور سيضمن في جميع الأحوال جبر الضرر بحصوله على التعويض.

وما تجدر الإشارة إليه أن الناقل من الناحية العملية سوف لن يتحمل عبء الأقساط التي يدفعها إلى المؤمن، وإنما سيلقي بعبء هذه الأقساط على المسافر في صورة إضافة إلى أجر النقل، وهذه الإضافة سوف يتحملها الراكب بلا اعتراض لأنها عادة ما تكون طفيفة، كما أن الدولة غالبا ما تتحمل فرق التكلفة نيابة عن المستهلك.

غير أنه بالنظر إلى بعض حوادث النقل التي قد تصل إلى حد الكارثة نظر لزيادة عدد المضرورين، كما هو الحال في الحوادث الجماعية للقطارات (تصادم قطارين – انحراف قطار عن سكته) فإن التأمين الإجباري لن يكفي بسبب سعة الخطر المؤمن منه، مما يهدد شركات التأمين بالإفلاس[1].

ونتيجة لما سبق فإن الالتزام التعاقدي بضمان السلامة الذي أقره المشرع الجزائري في نص المادة 63 من القانون التجاري غير كافي لجبر كل الأضرار اللاحقة بالركاب، خاصة خارج حالات التنفيذ الفعلي لعقد النقل وفي حالة النقل المجاني.

ولذلك يتعين على المشرع الجزائري التدخل بسن قانون يجعل التأمين إجباريا على وسائل النقل البري للأشخاص (أي المركبة بمفهوم المادة 02 من الأمر رقم 13/01 المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/11)، كما يتعين عليه أن يحد نطاق تطبيق هذا القانون ليس فقط بما يتلاءم مع نطاق الالتزام بضمان السلامة، والمحدد بموجب المادة 64 من القانون التجاري والذي يشمل مدة

1 – أنظر: صابر إبراهيم محمد الرماحة، المرجع السابق، ص 287.

تنفيذ عقد النقل، وإنما يوسع من نطاقه ليشمل الحوادث التي تكون داخل منشآت النقل وكذلك النقل المجاني.

ومن الضروري كذلك على المشرع الجزائري إنشاء صندوق خاص بالتعويضات كما هو الحال في حوادث السيارات، بحيث يضمن التعويض في حالة حوادث النقل الجسيمة والتي تصل إلى حد الكارثة، ولا يعد هذا الصندوق الخاص بالتعويضات بديلا عن التأمين وإنما سيكون له دور تكميلي.

ومن ثم فإنه يلوح في الأفق نظام جديد للمسؤولية المدنية لناقل الأشخاص برًا يقوم على ركن الضرر وحده قومه الالتزام بضمان سلامة الراكب، إذ يكفي للمضرور أن يثبت أنه قد لحقه ضرر بسبب عملية النقل لتقوم مسؤولية الناقل، كما يبدو من الضروري إعداد نظام جديد لجبر الضرر عن حوادث النقل البري يجعل التأمين إجباريا ونظام لتعويض الأضرار، وإنشاء كذلك صندوق خاص بالتعويضات كما هو احال بانسبة للسيارات، مما يكفل أفضل حماية للمضرورين.

الخاتمة

تناولنا في هذه الدراسة الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري باعتباره التزام يقع على عاتق ناقل الأشخاص، ولقد تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن الالتزام بضمان السلامة في النقل البري هو من خلق القضاء الفرنسي والمصري وبدعم من الفقه.

ولقد كان مجال النقل مناخا ملائما ومرتعا خصبا لنمو وإزدهار الالتزام بضمان السلامة الذي يتحمله الناقل لصالح ركابه، وذلك بسبب عدم كافية القواعد العامة في المسؤولية المدنية التقصيرية التي كانت تطبق على حوادث النقل.

مما أدى بالقضاء إلى البحث عن وسيلة لحماية حقوق الركاب، ووجد الحل في قواعد المسؤولية العقدية، التي تعفي المضرور من إثبات خطأ الناقل، وبذلك إستخلص القضاء التزام الناقل بتوصيل الراكب سالما معافى إلى وجهته.

ولقد ساير المشرع الجزائري ومن بعد المشرع المصري ما استقر عليه القضاء والفقه الفرنسي من شمولية عقد النقل البري للأشخاص على التزام الناقل بضمان سلامة الراكب في المادة 63 من القانون التجاري الجزائري (تقابلها المادة 264 فقرة 01 من القانون التجاري المصري).

ولا وجود لالتزام الناقل البري بضمان سلامة الراكب دون وجود عقد نقل صحيح بين الراكب والناقل وبمقابل، فإذا تم النقل مجانيا فلا التزام بضمان السلامة، وبالتالي فإنه لا يمكن ترتيب المسؤولية عن إصابة الراكب على أساس إخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة.

وما تجدر الإشارة إليه أن إشتراط المقابل في عقد النقل قد ميز بين نوعين من النقل، الأول يتم بمقابل ويتوفر معه الالتزام بضمان السلامة، والثاني لا يتوافر فيه المقابل ولا وجود للالتزام بضمان السلامة بالنسبة له، وتطبق عليه قواعد المسؤولية التقصيرية، ولقد أدت هذه التفرقة بين أحكام النقل بمقابل والنقل بدون مقابل إلى قبول القضاء الفرنسي تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء على بعض حالات النقل التي لا يحميها الالتزام بضمان السلامة.

وبذلك ظهر تطبيق جديد للالتزام بضمان السلامة بمضمون ونطاق مختلفين ليفيد الراكب في غير الحالات التعاقدية أي في مجال المسؤولية التقصيرية، إذ أصبح النقل مجالا حيويا

للمسؤولية عن الأشياء التي تفرض على الحارس التزاما مشددا مشابها للالتزام بضمان السلامة، بل هو التزام بضمان السلامة في ثوب آخر.

غير أن هذه الصورة الجديدة للالتزام بضمان السلامة لا تتحقق إلا بتوافر شروط تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء، وهي ضرورة تدخل الشيء في إحداث الضرر، وأن لا يكون الراكب المضرور قد ساهم في استعمال الشيء.

فالقضاء الجزائري وتطبيقا لنص المادة 138 من القانون المدني مكن الراكب مجانا بالرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل، وأن الإعفاء من هذه المسؤولية لا يكون إلا بثبوت الاستثناءات المنصوص عليها بالمادة 138 من القانون المدني، دون التميز بين النقل بالمجان أو بالمقابل، وبذلك فقد ألغى القضاء الجزائري التمييز بين النقل بمقابل والنقل المجاني من حيث نوع المسؤولية الواجبة التطبيق.

ويدعم وجهة النظر هذه القانون رقم 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على حوادث السيارات ونظام التعويض عنها، فقد أقر بموجب المادة 08 منه الحماية لكل راكب سواء كان النقل بمقابل أو مجانا، وهذا دون التمييز حتى بين النقل المجاني البحت والنقل المصلحي.

ولذلك نأمل أن يكون هذا خطوة نحو قبول وجود التزام بضمان السلامة في كل نقل يلتزم به الناقل، دون النظر إلى فكرة المقابل لأن حياة الإنسان وسلامة جسده أقدس وأثمن ما في الوجود، وذلك بأن يصبح الالتزام بضمان السلامة هو التزام قانوني عام، وهو ما جسده المشرع الفرنسي فعلا في نص المادة ل – 221 من قانون الاستهلاك.

وبالرغم من ذلك فالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري ما زال ينظر إليه على أنه التزام عقدي، بحيث يترتب على الإخلال به قيام المسؤولية العقدية، وهو ما أدى إلى اتساع نطاق تطبيق المسؤولية العقدية على حساب المسؤولية التقصيرية، إذ لم تعد المسؤولية العقدية تقتصر على تعويض الدائن عن ما لحقه من ضرر وما فاته من كسب نتيجة غياب المنفعة التي كان ينتظرها من العقد، واتسعت هذه الوظيفة لتشمل تعويض الأضرار الجسدية التي تعد بحسب الأصل من اختصاص المسؤولية التقصيرية.

وبالمقابل انحسر نطاق المسؤولية التقصيرية، وذلك بأن فقدت مجالا أصيلا لها وهو تعويض الأضرار الجسدية، وما هو أدى إلى النزاع في الحدود الفاصلة بين المسؤولية التعاقدية

والمسؤولية التقصيرية، وفقدان مبدأ عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين التعاقدية والتقصيرية لمبرر وجوده.

ونتيجة لذلك ظهر اتجاه في الفقه ينادي بإيجاد نظام قانوني مستقل للمسؤولية العقدية عن فعل الأشياء، يقوم على وجود التزام عقدي بضمان السلامة، غير أن هذا الرأي انتقد لأنه في كثير من الأحيان يستطيع المضرور الاستفادة من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء، والتي تمنحه مزايا مماثلة لتلك التي يحصل عليها بالالتزام بضمان السلامة.

وبالتالي لا بد من تجريد الالتزام بضمان السلامة من الطبيعة التعاقدية والعزوف عن إقحام المسؤولية العقدية في هذا النطاق، ولا بد من إخضاع الأضرار الجسدية التي تصيب أحد المتعاقدين لقواعد المسؤولية التقصيرية.

وبذلك خلصنا إلى أن الالتزام بضمان السلامة هو التزام قانوني، ولا بد من إلغاء الصفة التعاقدية عنه، غير أن هذا لا يعني بالضرورة إدراجه في نطاق المسؤولية التقصيرية، بل لا بد من وضعه في إطار نظام قانوني خاص بالنقل البري، كما هو الحال في قانون إلزامية التأمين على حوادث السير ونظام التعويض عنها.

ولقد رأينا في هذه الدراسة أن الناقل لا يستطيع درء المسؤولية الملقاة على عاتقه نتيجة إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الراكب إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه من قوة قاهرة أو خطأ المسافر نفسه أو فعل الغير، وفي هذا الصدد يتشدد القضاء الفرنسي إلى أقصى درجة في تفسير العبارات التي تعد صورا للسبب الأجنبي.

وإن كانت القواعد العامة في المسؤولية المدنية تقضي بضرورة توفر القوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو خطأ الضحية أو فعل الغير لإعفاء المدين من المسؤولية، فإن المشرع الجزائري في نص المادة 63 من القانون التجاري ومن بعده المشرع المصري في نص المادة 266 من القانون التجاري، قد استبعد فعل الغير كسبب أجنبي لإعفاء الناقل من المسؤولية نتيجة إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الراكب، وقصرها على القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

في حين أن القضاء الفرنسي يأخذ بفعل الغير كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية لكن بشرط توفر صفتي القوة القاهرة فيه، وهي عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع وأن يكون هو السبب الوحيد للحادث وهو ما قضت به المحكمة العليا في الجزائر إذ أكدت على أنه يتوجب على الناقل لإعفاء من المسؤولية إثبات وجود اسبب الأجنبي المستحيل توقعه أو منع نتائجه.

وعند ثبوت مسؤولية الناقل عن إخلاله بالتزامه بضمان السلامة وجب عليه التعويض، وفي هذا الصدد ميزنا بين حوادث السيارات والتي تكفل المشرع بتحديد التعويض المستحق للضحية أو ذوي حقوقها بموجب الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 في حين أن حوادث وسائل النقل البري الأخرى تخضع للسلطة التقديرية للقاضي بحسب ما نصت عليه المادة 182 و المادة 182 مكرر و المادة 131 من القانون المدني.

وميزنا في هذه الدراسة بين التعويض المستحق للراكب عند وفاته، و مدى إمكانية التعويض عن ضرر فقد الحياة في حد ذاتها، وتناولنا مختلف الآراء حول هذا الموضوع من موافقة على تعويضه ورافضة له، ولقد حسم المشرع المصري مواقفه صراحة بصدد هذا التعويض في نص المادة 271 من القانون التجاري.

أما المشرع الجزائري فإنه لم يورد مثل هذا النص في القانون التجاري عند تنظيمه لعقد النقل البري، إلا أنه وبالرجوع إلى المادة 8 و16 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 فإن ذوي حقوق الضحية في حوادث السيارات يحق لهم الحصول على تعويض بسبب الوفاة، كما أن القضاء الجزائري قد درج على منح مثل هذا التعويض لذوي حقوق الضحية في حوادث النقل البري، لذلك نرى من الضروري أن يتخذ المشرع هنا موقفا صريحا وواضحا.

ولقد رأينا في هذه الدراسة أن الناقل قد يعمد للتخلص من المسؤولية الملقاة على عاتقه إلى إدراج شروط في عقد النقل تعفيه كليا من المسؤولية أو التخفيف منها، ولقد اختلف الفقه إلى مؤيد ومعارض في شأن جواز إدراج الناقل لشروط إعفاءه من المسؤولية أو التخفيف منها نتيجة إخلاله بالتزامه بضمان السلامة في عقد النقل البري أما القضاء فقد استقر صراحة على عدم جواز إدراج مثل هذه الشروط.

ولقد اتخذ كل من المشرع والمصري والجزائري موقفا صريح مفاده بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافر، ذلك أن الالتزام بضمان السلامة أصبح يمثل في نطاق المسؤولية العقدية فكرة النظام العام، وأن مخالفة هذا النظام العام بإدراج شرط عدم المسؤولية يعد باطلا بطلانا مطلقا.

ولقد ختمنا هذه الدراسة بتناول التأمين من المسؤولية في عقد النقل البري باعتباره من الآليات التي تمكن المضرور أو ذوي حقه من الحصول على تعويض في جميع حالات الحوادث وأيا كانت الأضرار اللاحقة به.

ونظرا لأن المشرع الجزائري قد فرض التأمين الإجباري على حوادث السيارات، فقد ميزنا هنا بين مختلف وسائل النقل البري، فبالنسبة لحوادث السيارات أخضعها المشرع للأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 والذي يفرض التأمين الإجباري على السيارات ويحدد نظام التعويض عن الأضرار، وطبقا لنص المادة 08 من هذا الأمر فإن الراكب المرتبط مع الناقل بعقد نقل يستفيد من التأمين الإلزامي، كما أن الراكب المجاني يستفيد هو الأخر من مزايا هذا التأمين الإلزامي.

وبذلك نجد أن هذا النظام يوحد بين قواعد المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، إذ أنه يتجاوز في مجال تطبيقه التفرقة بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، إذ أن مسؤولية الناقل تقوم بمجرد تعرض الراكب لحادث نقل، كما أن مختلف الأضرار التي يتعرض لها الراكب خارج نطاق الالتزام بضمان السلامة سيتم تعويضه عنها تلقائيا بموجب هذا الأمر متى توفرت شروط تطبيقه.

كما أن التأمين الإجباري قد منح للمضرور الحق في رفع دعوى مباشرة قبل شركة التأمين، وذلك ما يعد رغبة من المشرع في توفير حماية فعالة لضحايا حوادث السيارات، كما دعم المشرع الجزائري هذه الحماية بإنشاءه لصندوق خاص بالتعويضات، والذي يكون تدخله في حالة عدم معرفة المسؤول عن الحادث أو وجود المسؤول لكنه لم يبرم التأمين أو إحدى حالات استبعاد التغطية التأمينية، أو في حالة إعسار شركة التأمين.

غير أن ما تجدر الإشارة إليه أن التعويض الممنوح بموجب الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 تم تحديده قانونا ولا يملك القاضي أية حرية في تقديره باعتبار أن الجدول المحدد للتعويضات هو من النظام العام خاصة أن هذه التعويضات مرتبطة بالدخل الشهري للمضرور، والذي أصبح مرتفع مقارنة بما تم تحديده في الجدول.

أما بالنسبة لوسائل النقل البري الأخرى (السكك الحديدية والمترو والتراموي) والتي لا تخضع للتأمين الإجباري، فقد رأينا أن بعض القضاة يستندون في تقرير التعويض إلى القواعد العامة مستعينين في ذلك بما ورد في القانون المدني، غير أن البعض الآخر من القضاة يستند إلى أحكام الأمر 15/74 بحسب الجدول المحدد للتعويضات، وهذا بالرغم من أن المادة 03 من الأمر المذكور تقضي بأن إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر لا تسري على النقل بالسكك الحديدية، ويرجع السبب في هذا التناقض إلى عدم وجود قواعد ومعايير محددة لتقدير التعويض عن حوادث النقل البري.

كما أن نظام التأمين الحالي من حوادث النقل البري غير فعال في جبر الضرر، بالنظر إلى أن هذا التأمين غالبا ما يتم عن طريق مناقصة و لمدة سنة واحدة غير قابلة للتجديد. وهو ما سيجعل بدون شك مبالغ التعويض الممنوحة للضحايا تختلف في كل سنة عن التي تليها بحسب العروض المقدمة من طرف شركات التأمين، إذ أن كل شركة للتأمين ستقدم عروض تختلف عن سابقتها من حيث أقساط التأمين والأخطار المؤمن منها والمبلغ الذي سيدفع للمضرورين و كذا الأضرارالتي سيتم التعويض عنها خاصة أنه لا يوجد معيار محدد أو نص قانوني ينظم ذلك.

ولذلك فإن الالتزام التعاقدي بضمان السلامة الذي أقره المشرع الجزائري بموجب المادة 63 من القانون التجاري غير كافي لجبر كل الأضرار اللاحقة بالراكب أو المسافر ولا يحقق حماية كافية من حوادث النقل البري.

ومن هنا نقترح أن يقوم المشرع الجزائري بعدة خطوات من أجل جعل الالتزام بضمان السلامة في النقل البري يحقق أكبر فعالية في حماية المضرورين وتفعيل آليات التعويض لجبر الضرر، وهذا بالنظر إلى ما تشهده الجزائر من تطور في مجال النقل الأشخاص براً، وتتمثل هذه الخطوات في مايلي:

1- إعادة النظر في المواد المنظمة لعقد النقل في القانون التجاري. ومراجعة النصوص القانونية الخاصة به لاسيما المادتين 63 و64 فيما يخص نطاق الالتزام بضمان السلامة، بحيث يجب توسيع نطاقه ليشمل الحوادث التي يتعرض لها الراكب داخل منشآت الناقل وكذلك الأرصفة.

2- جعل من الالتزام بضمان السلامة التزام قانوني عام أساسه عدم إلحاق أي ضرر بالراكب في مجال النقل البري للأشخاص، سواء كان النقل بمقابل أو مجانا.

3- إخراج الالتزام بضمان السلامة من إطار قواعد المسؤولية العقدية، لكن هذا لا يعني بالضرورة أن نجعله في إطار المسؤولية التقصيرية، وإنما جعله يقوم على مبدأ أساسي وهو عدم الإضرار بالراكب، أي وضع نظام جديد للمسؤولية المدنية لناقل الأشخاص برا يقوم على ركن الضرر وحده.

4- وضع أسس خاصة بتعويض الأضرار في حوادث النقل البري، و ذلك بوضع قواعد ومعايير تحدد كيفية تقدير التعويض، ونوع الأضرار التي يمكن التعويض عنها، وكذلك الأشخاص الذين يستفيدون منه.

5- تكريس التأمين الإجباري على كل وسائل النقل البري بمفهوم المادة 02 من الأمر رقم 13/01 المعدل والمتمم بالقانون 09/11 المتعق بالتأمينات، كما هو الحال بالنسبة للتأمين الإجباري من

حوادث السيارات المقرر بموجب الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 والسماح للمضرور أو ذوي حقوقه بممارسة الدعوى المباشرة.

6- إنشاء صندوق خاص بالتعويضات بالنسبة لحوادث النقل البري يكون تدخله في حالة حوادث النقل البري الجسيمة والتي قد تصل إلى حد الكارثة، بحيث يكون له دور تكميلي للتأمين.

7- تحديد حالات السبب الأجنبي التي تعفى الناقل من المسؤولية، خاصة الحالات التي لا ينطبق عليها وصف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، وجعل فعل الغير سبب لإعفاء الناقل من المسؤولية لكن بشرط أن تتوفر فيه شروط القوة القاهرة.

8 . مراجعة جدول التعويضات عن حوادث السيارت وجعله يتماشى مع مستوى المعيشة.

قائمـة المراجـع

أولا : المراجع باللغة العربية

1 . الكتب

- **<u>الكتب العامة</u>**

1. **إبراهيم سيد أحمد** : العقود و الشركات التجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 1999 .

2 . **إبراهيم سيد أحمد** : المسؤولية المدنية (التعويض في المسؤوليتين التقصيرية والعقدية)، دارالكتب القانونية، مصر، 2006.

3 . **أحمد محمد محرز** : العقود التجارية (وفقا لأحكام قانون التجارة الجديد)، يسري حسن إسماعيل للطباعة، القاهرة، 2001 .

4 . **السيد عبد الوهاب عرفة:** الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية، دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية، .2005

5 . **بلحاج العربي** : النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 2005 .

6 . **بلحاج العربي** : النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 2001 .

7 . **بن شويخ الرشيد** : دروس في النظرية العامة للالتزام، دار الخلدونية، 2011 .

8 . **جديدي معراج** : مدخل لدراسة قانون التأمين، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000 .

9 . **حسن علي الذنون:** المبسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، الجزء 1، دار وائل للنشر، الأردن، الطبعة الأولى، .2006

10 . **حسن علي الذنون:** المبسوط في شرح القانون المدني، المسؤولية عن فعل الأشياء، دار وائل للنشر، الأردن، الطبعة 01، .2006

11 . **حسن علي الذنون:** المبسوط في المسؤولية المدنية، رابطة السببية، الجزء 03، دار وائل للنشر، المطبعة الأولى، 2006.

12 . **زكي زكي الشعرواي** : العقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994 .

13 . **سوزان علي حسن:** التشريعات السياحية والفندقية، دار الجامعة الجديدة للنشر، .2001

14 . **شريف أحمد الطباخ** : المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الجزء الثالث، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، الطبعة 1، 2009 .

15 . **شريف الطباخ** : التعويض عن الإخلال بالعقد، التطبيق العملي للمسؤولية المدنية في ضوء القضاء والفقه، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة 01، .2005

16 . **عبد الحكيم فوده** : التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.

17 . **عبد الحميد الشواربي:** الالتزامات والعقود التجارية، الجزء 02، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2001

18 . **عبد الرزاق أحمد السنهوري** :الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة الجديدة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2009 .

19 . **عبد الرزاق أحمد السنهوري** :الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر، عقود المقامرة و الرهان و المرتب مدى الحياة و عقد التأمين، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة الجديدة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2009 .

20 . **عبد الرزاق بن خروف** : التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء 1، التأمينات البرية، مطبعة حيرد، 1998 .

21 . **عبد الفضيل محمد أحمد** : العقود التجارية و عمليات البنوك طبقا لأحكام القانون رقم 17 لسنة 99، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، 1999 .

22 . **عبد المنعم موسى إبراهيم:** حماية المستهلك، منشورات الحلبي الحقوقية، .2007

23 . **عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي:** المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة 05، 1996.

24 . **علي علي سليمان** : النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990 .

25 . **علي علي سليمان:** دراسات في المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة 02، 1989.

26 . **علي فيلالي:** الإلتزامات (النظرية العامة للعقد)، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 1997 .

27 . **علي فيلالي** : الإلتزامات (الفعل المستحق للتعويض)، موفم للنشر، الجزائر، الطبعة الثانية، 2010 .

28 . **محمد إبراهيم الدسوقي:** تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، دون سنة نشر.

29 . **محمد أحمد عابدين:** التعويض بين الضرر المادي و الادبي و الموروث، منشأة المعارف بالاسكندرية، 1995 .

30 . **محمد بهجت عبد الله قايد:** العقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة 1، سنة 1995.

32 . **محمد حسنين** : الوجيز في نظرية الإلتزام، الشركة الوطنية للنشر و التوزيع، الجزائر،1983.

32 . **محمد صبري السعدي**، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء 2، دار الهدى، الطبعة الأولى، 1991/ 1992.

33 . **محمد عبد الظاهر حسين:** التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية المهنية، دار النهضة العربية بالقاهرة، 1994.

34 . **مصطفى كمال طه**، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة 01، 2006.

35 . **مقدم السعيد** : نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1992 .

36 . **محمود جمال الدين زكي** : مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، في إزدواج أو وحدة المسؤولية المدنية و مسألة الخيرة، مطبعة جامعة القاهرة، .1978

37 . **محمود جمال الدين زكي** : مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، في الإتفاقات المتعلقة بالمسؤولية، مطبعة جامعة القاهرة، 1990 .

38 . **منير محمد الجنبيهي و ممدوح محمد الجنبيهي** : العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2000.

39 . **منير قزمان**، التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2006.

40 . **يحي أحمد موافي**، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف بالإسكندرية .1992

41 . **يوسف أحمد حسن نعمة** : دفع المسؤولية المدنية بخطأ المضرور (دراسة مقارنة)، مطبعة دار التأليف، القاهرة، 1991 .

<u>الكتب المتخصصة</u>

1 . **إبراهيم الدسوقي أبو الليل** : مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي و القانون الدولي (دراسة للإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري و الجوي و البحري)، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1980 .

2 . **إدريس فتاحي** : المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص المترتبة على عقد النقل، مطبعة الأمنية، الرباط، 2002 .

3 . **بن عبيدة عبد الحفيظ** : إلزامية تأمين السيارات و نظام الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2002

4 . **ثروت أنيس الأسيوطي** : مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، 1966 .

5 . **سعيد أحمد شعلة** : قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1993.

6 . **سمير عبد السميع سليمان الأودن** : المسؤولية عن حوادث وسائل النقل السريع (من الناحيتين الجنائية و المدنية)، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2008 .

7 . **سوزان علي حسن** : التشريعات السياحية و الفندقية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2001.

8 . **شريف أحمد الطباخ**: التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

9 . **شريف الطباخ:** التعويض عن حوادث السيارات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.

10 . **طلبة وهبة خطاب** : المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان (دراسة قضائية مقارنة)، دار الفكر العربي، 1980 .

11 . **عابد فايد عبد الفتاح فايد** : الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية (في ضوء قواعد حماية المستهلك . دراسة مقارنة)، دار الكتب القانونية، مصر، 2010 .

12 . **عادل علي المقدادي:** مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 1997 .

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

14 . **عدلي أمير خالد:** عقد النقل البري (قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد و المستحدث من أحكام محكمة النقض و الدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.

15 . **محمد إبراهيم الدسوقي:** تعويض الوفاة و الإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، دار النهضة العربية، مصر، 2006 .

16 . **محمد المنجي** : دعوى تعويض حوادث السيارات، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة 1، 1993 .

17 . **محمد حسين منصور** : المسؤولية عن حوادث السيارات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003.

18 . **محمد علي عمران** : الالتزام بضمان السلامة و تطبيقاته في بعض العقود (دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980 .

19 . **محمد وحيد محمد علي** : الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة العربية بالقاهرة، 2001 .

20 . **مختار رحماني محمد** : المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء)، دار هومة، الجزائر، 2003 .

21 . **مدحت عباس خلوصي:** قانون النقل الدولي، مطابع السنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية 2000.

22 . **نبيل صقر** : قضاء المحكمة العليا في قانون العقوبات و حوادث المرور، الجزء الثاني، دار الهدى، الجزائر، 2009 .

22 . **وجدي عبد الواحد على** : التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب و المسافر، شركة ناس للطباعة، الطبعة الأولى، 2004 .

23 . **يوسف دلاندة** : نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، الطبعة الثانية، 2009 .

2 . الرسائل

رسائل الدكتوراه

1 . **إبراهيم الدسوقي** : الإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات (دراسة تحليلية لنظرية السبب الأجنبي في الفقه والقضاء المصري والفرنسي)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1975 .

2 . **بعجي محمد** : المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008 .

3 . **دمانة محمد:** دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2010/.2011

4 . **سعد واصف المحامي** : التأمين من المسؤولية (دراسة في قد النقل البري)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1958 .

5 . **صابر إبراهيم محمد الرماحة**، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالقطارات و آليات التعويض (دراسة مقارنة بين القانون المصري و الفرنسي)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة طنطا، 2008 .

6 . **صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي** : النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1960 .

7 . **عادل زيد عبد الله المطيري** : الحماية القانونية للمضرور من حوادث المركبات الآلية (وفقا لأحكام قانون التأمين الإجباري المصري . الفرنسي . الكويتي)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2007 .

8 . **علي أحمد علي شكورفو** : ضمان تعويض المضرورين في حوادث المرور في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2007 .

9 . **محمد جمال حنفي طه** : التعويض عن الضرر الجسدي في المسؤولية التقصيرية (النظرية والتطبيق)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2011 .

10 . **محمد سليمان فلاح الرشيدي** : نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1998 .

11 . **محمود التلتي** : النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1988 .

12 . **يحي أحمد البنا** : أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1992 .

رسائل الماجيستير

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

2 . **عبوب زهيرة** : التعويض عن الضرر المعنوي في ضوء أحكام المسؤولية المدنية، مذكرة ماجيستير، كلية الحقوق، جامعة البليدة، ديسمبر 2012 .

3 . **كالم حبيبة** : حماية المستهلك، رسالة ماجيستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2005 .

دبلوم الدراسات العليا

1 . **علية معلمي** : المسؤولية المدنية في حوادث السير (دراسة مقارنة بين القانون المغربي والقانون الفرنسي)، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المتخصصة في القانون الخاص، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة الحسن الثاني، الدارالبيضاء، 1991/1990 .

2 . **محمد حمزة عبد الرحمان** : إلتزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين وفقا لأحكام إتفاقية فارسوفيا والتشريعين الليبي و المغربي، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المتخصصة في القانون الخاص، كلية العلوم القانونية و الاقتصادية و الاجتماعية، جامعة محمد الخامس، الرباط، 1993/1992 .

3 . المقالات

1 . **أحمد طالب** : نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور،

الجزء الأول، المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1991 .

الجزء الثاني، المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1991 .

2 . **أسامة أحمد بدر** : الالتزام ببذل عناية و الالتزام بتحقيق نتيجة بين المسؤوليتين الشخصية والموضوعية (دراسة تحليلية قضائية في القانونين الفرنسي و المصري)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد 2، سنة 2009 .

3 . **أشرف جابر السيد:** المسؤولية عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة حلوان، العددان 5 و 6، 2001 .

4 . **البكاي المعزوز** : الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص، المجلة المغربية للأنظمة القانونية و السياسية، الرباط، المغرب، العدد 7، 2007 .

5 . **بوزيدي مراد:** المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد2، سنة 1992 .

6 . **حفيظ عاشور:** تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القاضي الجزائي، المجلة القضائية، العدد 2، سنة .1995

7 . **زرهوني بطاش زوليخة** : نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناجمة عن حوادث المرور، مجلة المحكمة العليا، العدد 1، سنة 2011 .

8 . **سعيد السيد قنديل** : مشكلات تعويض حوادث السير بين إستهداف التغطية الشاملة و عدم كفاية التعويض المباشر المحدود (دراسة مقارنة)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد 2، سنة 2012 .

9 . **عادل المقدادي:** ملاحظات حول أحكام نقل الأشخاص في قانتون التجارة الأردني، مجلة إربد للبحوث والدراسات، المجلد السادس، العدد الأول، 2003، ص 06.

10 . **غازي خالد أبو عرابي** : مدى تغطية التأمين الإجباري للأضرار الجسدية الناشئة عن حوادث السيارات في القانونين الأردني و الإماراتي (دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي)، مجلة الشريعة والقانون، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية المتحدة، السنة 22، العدد 36، أكتوبر 2008 .

11 . **فيصل ذكي عبد الواحد** : النظام القانوني لدعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، عدد خاص، السنة 18، العدد 3، سبتمبر 1994 .

12 . **مراد بن طباق** : تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد 4، سنة 1991 .

4 . القوانين و المراسيم

القوانين و الأوامر

1 . قانون رقم 157/62 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 يتعلق بتمديد العمل بالتشريعات القائمة، جريدة رسمية عدد 6، مؤرخة في 10 جانفي 1963 .

2 . الأمر رقم 74 /15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية عدد 15 مؤرخة في 19 فيفري 1974. المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988، جريدة رسمية عدد 29 مؤرخة في 20 جويلية 1988 .

3 . الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر يتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 .

4 . الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

5 . القانون رقم 35/90 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية، جريدة رسمية عدد 56 مؤرخة في 14 ديسمبر 1990.

6 . القوانين المؤرخة في 1988/01/12 رقم: 01/88 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، و03/88 المتعلق بصناديق المساهمة، و 04/88 المعدل و المتمم للقانون التجاري و يحدد القواعد الخاصة المطبقة على المؤسسات العمومية الاقتصادية، (جريدة رسمية عدد 2 المؤرخة في 1988/01/13).

7 . الأمر رقم95 / 07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد1 ، مؤرخة في 8 مارس 1995. المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 200 ، جريدة رسمية عدد15 ، مؤرخة في 12 مارس 2006 .

8 . القانون رقم 06/99 المؤرخ في 19 أفريل 1999 الذي يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار، جريدة رسمية رقم24 مؤرخة في 1999/04/07.

9 . القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 أوت 2001 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، جريدة رسمية عدد 44 مؤرخة في 8 أوت 2001 . المعدل و المتمم بالقانون رقم 09/11 المؤرخ في 5 جوان 2011، جريدة رسمية عدد 32 المؤرخة في 8 جوان 2011 .

10 . قانون رقم 09/08 المؤرخ 25 فيفري 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، جريدة رسمية عدد 21 المؤرخة في 2008/04/23

11 . القانون رقم 03/09 المؤرخ في 25 فيفري 2009 يتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش، جريدة رسمية عدد 15 مؤرخة في 8 مارس 2009.

المراسيم

1. المراسيم الرئاسية

1 . المرسوم الرئاسي رقم 348/84 المؤرخ في 24 نوفمبر 1984 المتضمن إنشاء مؤسسة لانجاز السكة الحديدية الحضرية واستغلالها في منطقة الجزائر العاصمة تسمى "مترو الجزائر"، جريدة رسمية عدد 60 مؤرخة في 25 نوفمبر 1984.

2 . المرسوم الرئاسي رقم 264/91 المؤرخ في 10 أوت 1991 يتضمن المصادقة مع التحفظ على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) و المبرمة في برن يوم 9 ماي 1980 و كذا البروتوكول و الملحقين بما في ذلك مرفقاتهما، جريدة رسمية عدد 38 مؤرخة في 14 أوت 1991 .

3 . المرسوم الرئاسي رقم 462/92 المؤرخ في 19 ديسمبر 1992 يتضمن الانضمام إلى برتوكول سنة 1990 المتضمن تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) المؤرخة 9 ماي 1980، جريدة رسمية عدد 90 مؤرخة في 20 ديسمبر 1992 .

2. المراسيم التنفيذية

1 . المرسوم التنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 1 ديسمبر 1990 يتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، جريدة رسمية عدد 54 مؤرخة في 12 ديسمبر 1990.

2 . المرسوم التنفيذي رقم 348/93 المؤرخ في 1993/12/28 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية وإستغلاله، جريدة رسمية عدد 87 مؤرخة في 29 ديسمبر 1993.

3 . مرسوم تنفيذي رقم 359/11 المؤرخ في 19 أكتوبر 2011 يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه، جريدة رسمية عدد 58 مؤرخة في 23 أكتوبر 2011.

4 . المرسوم التنظيمي رقم 101/88 المؤرخ في 1988/05/16 يحدد كيفيات تطبيق القانون رقم 01/88 (جريدة رسمية عدد 20 المؤرخة في 1988/05/18).

1 . **القوانين المصرية**

1 . القانون المدني المصري، قانون رقم 131 سنة 1948، الصادر بتاريخ 16 جويلية 1948

2 . القانون التجاري المصري، قانون رقم 99/17 .

3 . قانون التأمين المصري.

4 . القانون رقم 72 لسنة 2007 والمتضمن قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية عن حوادث مركبات النقل السريع.

5 . القرارات و الأحكام القضائية

1 . نشرة القضاة، العدد 2، سنة 1985 .

2 . المجلة القضائية،العدد 1، سنة 1989.

3 . المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1992.

4 . المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995 .

5 . المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1999.

6 . المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2003 .

7 . مجلة المحكمة العليا، العدد 1، سنة 2012 .

المراجع باللغة الفرنسية

1. OUVRAGES GENERAUX

1- **Alfred Jauffret :** Droit commercial, 22 édition, L. G. D. J, Dalta, 1995 .

2 - **André favre Rochex et Guy Courtieu** : Le droit du Contrat d'assurance Terrstre, L. G. D. J, Delta 1998.

3 - **Corine Renault Brahinsky** : Droit des obligations , 4 e édition , Gualiano édition , 2006 .

4 - **Cristiain Larroumet** : Les Obligations , le contrat , tome 3 , 3 édition , Economica Delta , 1996 .

5 - **François Terré / Philippe Simler / Yves Lequette** : Droit Civil , Les Obligations , Dalloz , 9 édition , 2005 .

6 - **Geneviéve viney et Patrice Jourdain** : Traite de droit civil(les conditions de la responsabilité), 2 édition, L. G. D. J, Delta, 1998,

7 - **Henri Capitant / François Terré e/ Yves Lequette** : Les grands arrêts de la jurisprudence civile , tome 2 , obligation – contrats spéciaux – suretés , 12 édition , Dalloz , 2008 .

8 - **Henri / Léon / Jean Mazeaud et François Chabas** : Leçons de droit civil, Tome II, premier volume; Obligations, 9 édition, Montchrestion, Delta , 1996 .

9 – **H . Ecoffet :** Droit Civil , Massonet Cie édition, Paris , 1969 .

10 - **Jacque Flour/ Jean luc Aubert et Eric Savaux** : Droit civil, les obligation, l'acle Juridique, 10 édition, Delta 2002.

11 - **Jean Carbonnier** : Droit Civil , 4 / Les Obligations , Presses Universitaire de France , 12 Edition , 1985 .

12 - **Jérôme Huet** : Traité de droit civil (Les principaux contrats spéciaux) , Delta , L . D . G . J , 1996.

13 - **Nouer Eddine Terki** : Les obligations, (Responabilité civile et regime), OPU, 1982.

14 - **Patrice Jourdain** : les principes de la responsabilité civile, Dalloz, 7 édition, 2007.

15 - **Philippe Delebecque et Michel Germain** : Traité de droit commerciale , L . G .D . J , Delta , tome 2 , 16 édition ,2003.

16 - **Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet** : Droit de la responsabilité , Dalloz , delta, 1996 .

17 - **Pierre Voirin et Gilles Goubeaux** : Droit civil, Tome 1, 31 édition, L. G. D. J, 2007..

18 **- Yves –Marie Laithier** : Etude comparative des sanctions de l'inexécution du contrat, L. G. D. J, Delta 2004.
19 – **Yvonne Lambert- Faivre** : Droit des assurances, 10e édition, Dalloz, Delta, 1998

2. OUVRAGES SPECIAUX-

1- **Barthélémy Mercadal** : Droit des transports terrestres et aériens , Dalloz , delta , 1996 .
2 - **Christophe Paulin** : Droit des transports , Litec , 2005 .
3 - **René Rodière et Barthélémy Mercadal :** Droit des transports : terrestres et aériens , Dalloz , 5 édition , 1990 .
4 - **René Rodière et Emmanuel du Pantavice** : Droit maritime , Dalloz , 12 edition , Paris , 1997 .

3. ARTICLES ET CHRONIQUES:

1 – Arrêt du 02/04/1996 de la 1RE Chambre civil de la Cour de Cassation Français , Revue Trimestrielle de Droit Commerciale et Droit Economique (R T D . COM) : N° 1 , Janv - Mars , 1997 .
2 – Arret du 21/10/1997 de la 1RE Chambre civil de la Cour de Cassation Français , R T D . COM : N° 2 , Avril - Juin 1998.
3 - Arret du 12 /12/2000 de la 1RE Chambre civil de la Cour de Cassation Français, R T D . COM : N° 2 , Avril - Juin , 2001 .
4 - Arret du 15/03/2001 de la 2RE Chambre civil de la Cour de Cassation Français , R T D . COM : N° 3 , Juill - Sept , 2001 .
5 - Arret du 03/07/2002 de la 1RE Chambre civil de la Cour de Cassation Français , R T D . COM : N° 2 , Avril - Juin , 2003 .
6 - Arret du 21/11/2006 de la 1RE Chambre civil de la Cour de Cassation Français , R T D . COM : N° 2 , Avril - Juin , 2007 .
7 - Arret du 13/03/2008 de la 1RE Chambre civil de la Cour de Cassation Français , R T D . COM : N° 4 , Octobre - Décembre , 2008 .
8 - Arret du 28/11/2008 de la Chambre Mixte de la Cour de Cassation Français , R T D . COM : N° 2 , Avril - Juin , 2009 .
9 - Arret du 28/04/2011 de la 1RE Chambre civil de la Cour de Cassation Français , R T D . COM : N°3 , Juillet - Septembre, 2011.

4. CODES FRANÇAIS:

1 – Code Assurance , vertion consolidée du code au 13/03/2013 , edtion : 17/03/2013 , traitement realisé par Stéphane Habett Roux pour le conpte de droit org .

2 – Code Civil, vertion consolidée du code au 01/01/2013 , edtion : 06/01/2013 , traitement realisé par Stéphane Habett Roux pour le conpte de droit org .

3 – Code Commerce, vertion consolidée du code au 01/02/2013, edtion : 10/02/2013, traitement realisé par Stéphane Habett Roux pour le conpte de droit org .

4 – code Consommation, vertion consolidée du code au 17/04/2013, edtion : 21/04/2013, traitement realisé par Stéphane Habett Roux pour le conpte de droit org .

الملاحق

الملحق رقم 1 : أحكام قضائية

. حكم صادر عن محكمة سيدي امحمد القسم المدني بتاريخ 2008/01/16 تحت رقم 07/4730.

. حكم صادر عن محكمة بوفاريك القسم المدني في 2012/06/20 تحت رقم 12/1091.

الملحق رقم 2 : نماذج لعقود التأمين

. نسخة من عقد التأمين المبرم بين شركة إستغلال التراموي الجزائر (SETRAM) والشركة الوطنية للتأمين (SAA) مؤرخ في 2013/05/07.

. نسخة من عقد التأمين بين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) والشركة الجزائرية للتأمينات(2A) مؤرخ في 2009/06/01.

. نسخة من عقد التأمين بين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) والشركة الجزائرية للتأمينات (2A) مؤرخ في 2008/06/10.

. نسخة لبنود عقد التأمين عن حوادث القطارات في مصرالمؤرخ في 2002/03/17 .

الملحق رقم 1

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

ملحق 1

حـــكـــم

مجلس قضاء: الجزائر
محكمـــة: سيدي محمد
القســـم: المدني

بالجلســـة العلنـــية المنعقـــدة بمقـــر محكمـــة سيدي محمد

قم الجدول: 07/4730
قم الفهرس: 08/0473
تاريخ الحكم: 08/01/16

بتاريـــخ: السادس عشر من شهـــر جـــانفـــي سنـــة ألفيـــن و ثمانيـــة

برئـاسـة السيد (ة): غلاب نجاة قـــاضـــي
و بمساعدة السيد (ة): بوكشورة زهيدة أمـــيـــن ضـبـــط

صـــدر الحكـــم الآتـــي بيـــانـــه

بين :

سيد (ة)

رثة بن سعيد فريد وهم : بن سعيد محمد ، بن بعزيز نجية، بن سعيد عبد الكريم ، بن سعيد رهيم ، بن سعيد فطيمة.

1):ورثة بن سعيد فريد وهم : بن سعيد محمد ، بن بعزيز نجية، بن سعيد عبد الكريم ، بن سعيد ابرهيم ، بن سعيد فطيمة. مدعي

الساكن : الساكنين/ حي البرتقال مج ب رقم 68 الحميز الدار البيضاء الجزائر .

المباشر للخصام بواسطة الأستاذ (ة): زويتة علي

ضـــد /

سـد /

مؤسسة الوطنية للسكة حديدية المسماة ش-و-ن-س-ح ممثلة في شخص مديرها العام

1):المؤسسة الوطنية للسكة الحديدية المسماة ش-و-ن-س-ح الممثلة في شخص مديرها العام مدعي عليه

الساكن : 23.21.شارع محمد الخامس الجزائر .

المباشر للخصومة بواسطة الأستاذ (ة): دليلة امغار

بيـــان وقـــائـــع الدعـــوى

- بموجب عريضة افتتاح دعوى أودعت وسجلت بكتابة ضبط المحكمة في 2007/08/05 تحت رقم 4730 أقام المدعون ورثة الهالك بن سعيد فريد وهم ، والده بن سعيد محمد والدته بن بعزيز نجية ، إخوته ، بن سعيد عبد الكريم ، بن سعيد إبراهيم بن سعيد فطيمة وبواسطة محاميهم دعوى مدنية ضد المدعي عليها المؤسسة الوطنية للسكة الحديدية المسماة [illegible] . س. ج الممثلة في الشخص مديرها العام جاء فيها أنه بتاريخ 2005/06/06 وقع حادث مرور جسماني في محطة القطار الكائنة بين محطة حسين داي ومحطة الخروبة لنقل المسافرين بفعل إرتكاب جريمة قتل في حق مورثهم الذي لفظ أنفاسه الأخيرة بعد غيبوبة تامة وتبين من التقرير الإخباري المعد من طرف الضبطية القضائية في 2005/06/06 أنه وبتاريخ الوقائع استقل الضحية من محطة آغا متوجها إلى منزله بمنطقة الحميز اين استقر به الأمر أمام باب القاطرة الذي كان مفتوحا وعند وصول القطار إلى محكمة حسين داي صعد المتهم عوام حسين القطار متوجها ناحية الضحية وأن آثار التخلف العقلي كانت تبدو على المتهم وبملامسته الضحية نشب بينهما شجار إلا أن المتهم قام بركل الضحية اين اسقصه ارضا ورماه خارج القطار ، وعند وصول االشرطة إلى عين المكان وجدت جثته في حالة يرثى لها ، وعليه فإن المدعى عليها مسؤولة على سلامة المسافر والذي يعد شرط ضمن مسؤولية الإلتزام بضمان، ذلك انها تركت أبواب القطار مفتوحة في غير المحطات وطبقا للمادة 16/01 من المرسوم 348/93 المؤرخ في 1993/12/28 وكقاعدة عامة فإنه يجب على أعوان الشركة تنبيه المسافرين بإشارة انطلاق

قم الجدول: 07/4730
قم الفهرس: 08/0473

القطار وغلق الأبواب كما يجب على الأعوان السهر على أمن وسلامة المسافرين والتأكد من غلق أبواب كل قاطرة ولأنهم تضرروا ماديا ومعنويا جراء الفعل الإجرامي وتقصير المدعى عليها في حماية مورثهم فإنهم يطالبون الحكم بإلزام المدعى عليها بتعويض كل واحد من الأبوين بمبلغ (1.500.000 دج) ومبلغ (200.000.0 دج) لكل واحد من الإخوة عن الضرر المادي والمعنوي وكذلك إلزامها بتسديد للأبوين مبلغ (30.000.0 دج) مصاريف الجنازة والدفن

- بعد أن جدولت القضية لجلسة 2007/10/10 وتأجيلها لجلسات متتالية قدمت المدعى عليها وبواسطة محاميها بجلسة 2007/11/28 ردا جاء فيه أن الحادث وقع ببلدية حسين داي وطبقا لقواعد الإختصاص المحلي فإن محكمة الحال غير مختصة ، وتضيف أن الحادث لم يتم اتخاذ فيه أي اجراء جزائي سيما قرار الحفظ مما يسمح للمدعيين باللجوء إلى القضاء المدني واحتياطيا في الموضوع فإن الملف لا يوجد ما ثبيت مسؤولية المدعوعوام حسين ومن ثمة اثبات مسؤوليها وحتي تكون العارضة ضامنة للحادث يجب ان يكون هناك علاقة تامين بينها والضحية والمتمثلة في تذكرة السفر وبطاقة الإ نضمام وهو الشيء المفتقد ثم أنه وطبقا لأحكام المادتين 127 و 138 من القانون المدني فإنها غير مسؤولية عن الضرر الذي تسبب فيه الغير وتطالب اصلا برفض الدعوى شكلا واحتاطيا برفض الدعوى لعدم التأسيس .

- وبعد أن صارت القضية مهيأة للفصل فيها ، قررت المحكمة وضع القضية في المداولة لجلسة 2008/01/16 .

وعليـــــــــــه فإن المحكـــــــمة

- بعد الإطلاع على ملف القضية والوثائق المرفقة به .
- بعد الإطلاع على المواد: 8 . 9 . 12 . 13 . 22 . 26 . 38 . 48 . 225 . 459 من قانون الإجراءات المدنية.
- بعد دراسة القضية قانونا .
- حيث وعن الدفع المتعلق بعدم اختصاص محكمة الحال محليا بإعتبار أن الحادث وقع ببلدية حسين داي فهو مردود عليه بإعتبار أن المشرع بالمادة09 من قانون الإجراءات المدنية خير المدعي بين رفع دعواه أمام محكمة موطن المدعى عليه او مكان وقوع الفعل الضار والحال ان المدعيين اختاروا محكمة الحال وهي محكمة موطن المدعى عليها ، مختصة الفصل في النزاع .
- حيث وبخصوص الدفع كون الدعوى سابق لأوانها بإعتبار أن هناك إجراءات جزائية متخذة بخصوص الحادث التي تعر ض له مورث المدعيين ، ولم يثبيت مآل الدعوى الجزائية ، فقد ثبت للمحكمة وأن هناك محضراستجواب للمسمى عوان حسين الذي قام بإسقاط الضحية مورث المدعيين من على القطار وكذلك بالنسبة لمحضر سماع للشاهد مسلول سيد احمد، وأن المدعيين لم يقدموامايثبت مآل هذه الإجراءات وعما إذا كانت هناك متابعة جزائية سواء بالحفظ امام وكيل الجمهورية المختص او بالحكم أما القاضي الجزائي .
- حيث أن ودون تقديم اثبات على ذلك فإن لا يمكن للقاض المدني من تحديد مسؤولية كل طرف بإعتبار ان الحادث الذي تعرض له الضحية تتداخل فيها مسؤوليتن مسؤولية المسمى عوان حسين وكذلك المدعى عليها بإعتبارها مؤسسة للنقل بالسكك الحديدية والتي كان على متنها الضحية.
- حيث ولحسن سير العدالة ، واحقاقا للحق بقدرمسؤولية كل طرف، وحفاظا على حقوق المدعين وكذلك المدعى عليها ، فإن دعوى المدعيين فعلا سابقا لأوانها ويتعين وقفا الفصل إلى حين تقديم ما يثبت مآل الإجراءات الجزائية المتبعة في خصوص الحادث .
- حيث أن المصاريف القضائية تبقي محفوظة إلى حين الفصل في الموضوع .

ولهـــــــــذه الأســـــــــباب

- قضت المحكمة حال فصلها في القضايا المدنية علنيا ابتدائيا حضوريا بوقف الفصل في دعوى الحال إلى حين تقديم ما يثبت مآل الإجراءات الجزائية المتخذة بخصوص الحادث الذي تعرض له الضحية بن سعيد فريد مورث المدعيين .
- وإبقاء المصاريف القضائية محفوظة إلى غاية الفصل في الموضوع .

- بذا أفصح وأصدر بالجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكورة اعلاه وبصحته وامضاه كل من الرئيس وكاتب الضبط

الرئيس (ة) أمين الضبط

ضريبة الدمغة
10 دج

نسخة عادية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري ملحق 9

حكم

جلس قضاء: البليدة
حكمة: بوفاريك
قسم: المدني

رقم الجدول: 12/01091
رقم الفهرس: 12/02993
تاريخ الحكم: 12/06/20
مبلغ الرسم/ 500 دج

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة **بوفاريك**

بتاريخ: **العشرون من شهر جوان سنة ألفين و إثنى عشر**
برئاسة السيد (ة): **زمولي سامية** قاضي
و بمساعدة السيد (ة): **لبطاحي حسيبة** أمين ضبط

صدر الحكم الأتي بيانه

بين /
بومعقودة رضا
و بين /
الشركة الوطنية لنقل السكك الحديدية الممثلة في شخص مديرها

بين السيد (ة):

1) **بومعقودة رضا** — **مدعي** — **حاضر**
العنوان : **حي 6 ماي بوخضرة تبسة**
المباشر للخصام بواسطة الأستاذ (ة): بوبكر يوسف

ضد /

1) **الشركة الوطنية لنقل السكك الحديدية الممثلة في شخص مديرها** — **مدعي عليه** — **حاضر**
العنوان : **21 و 23 شارع محمد الخامس الجزائر**
المباشر للخصومة بواسطة الأستاذ (ة): **أمغار دليلة**

بيان وقائع الدعوى

بموجب عريضة رجوع الدعوى بعد الخبرة المودعة لدى أمانة ضبط المحكمة بتاريخ 05 / 03 / 2012 تحت رقم 1091 / 12 أعاد المرجع بومعقودة رضا المباشر للخصام بواسطة الأستاذ بوبكر يوسف السير في الدعوى ضد المرجع ضدها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ممثلة بواسطة مديرها جاء فيها أنه على إثر قيام المرجع الحالي برفع دعوى أمام القسم المدني صدر بتاريخ 02 / 10 / 2011 حكم قبل الفصل في الموضوع يقضي بتعيين الخبير مخالدي أحمد لفحص المدعي و تحديد نسب الأضرار اللاحقة به و أن الخبير قام بالمهام المسند إليه و أودع تقرير خبرته لدى أمانة ضبط المحكمة و توصل في نتائجها إلى تحديد نسبة العجز الكلي المؤقت عن العمل بأربعة أشهر و نسبة العجز الجزئي الدائم ب 30 بالمائة و ضرر التألم بالمتوسط و عليه فالمرجع يلتمس إلزام المرجع ضدها بأن تدفع له مبلغ 271158,84 دج عن العجز الكلي المؤقت عن العمل و مبلغ 540300 دج عن العجز الجزئي الدائم و مبلغ 100000 دج عن الضرر الجمالي و مبلغ 30000 دج عن الضرر الجسماني و مبلغ 500000 دج عن الضرر المعنوي و كذا تمكينه من المصاريف القضائية.
و بعد التبليغ أجابت المرجع ضدها بواسطة الأستاذ أمغار دليلة بأن الأضرار التي أصابت المرجع كانت على مستوى العين بينما الخبير المعين في الحكم من الترجيع مختص في جراح العظام و عليه التمست استبعاد الخبرة محل الترجيع و تعيين خبير مختص في طب العيون لتحديد حالة عين المرجع و نسبة إبصارها.
تبادل الطرفان العرائض و تمسكا بسابق طلباتهما.

عند هذا الحد وضعت القضية في النظر للفصل فيها وفقا للقانون .

وعليـه فـإن المحكـمة

بعد الإطلاع على ملف القضية و الوثائق المرفقة و عريضة الترجيع و العرائض الجوابية .
بعد الإطلاع على المواد 7 ، 8 ، 13 ، 14 ، 15 ، 16 ، 18 ، 19 ، 21 ، 32 ، 33 من 36 إلى 40 من 195 إلى 206 ، 272 ، 288 ، 292 ، 293 من 418 إلى 421 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .
بعد الاطلاع على القانون المدني وكذا أحكام الأمر رقم 74 / 15 المؤرخ في 30 / 01 / 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار والقانون رقم 88 / 31 المؤرخ في 19 / 07 / 1988 المعدل والمتمم للأمر المذكور أعلاه.

بعد النظر قانونا.

من حيث الشكل: حيث أن الترجيع جاء مستوفيا لجميع الأشكال و الإجراءات المنصوص عليها قانونا مما يتعين الحكم بقبوله شكلا.
من حيث الموضوع : حيث أن المرجع يلتمس إلزام المرجع ضدها بأن تدفع له مبلغ 271158,84 دج عن العجز الكلي المؤقت عن العمل و مبلغ 540300 دج عن العجز الجزئي الدائم و مبلغ 100000 دج عن الضرر الجمالي و مبلغ 30000 دج عن الضرر الجسماني و مبلغ 500000 دج عن الضرر المعنوي و كذا تمكينه من المصاريف القضائية.

حيث أجابت المرجع ضدها بواسطة الأستاذ أمغار دليلة بأن الأضرار التي أصابت المرجع كانت على مستوى العين بينما الخبير المعين في الحكم محل الترجيع مختص في جراحة العظام و عليه التمست استبعاد الخبرة محل الترجيع و تعيين خبير مختص في طب العيون لتحديد حالة عين المرجع و نسبة إبصارها.

حيث أن موضوع النزاع يتعلق بالتعويض عن حادث مرور.
حيث ثبت للمحكمة أنه بتاريخ 02 / 10 / 2011 صدر حكم قبل الفصل في الموضوع يقضي بتعيين الخبير مخالدي أحمد لفحص المدعي و تحديد نسب الأضرار اللاحقة به من جراء الحادث الذي تعرض له بتاريخ 04 / 07 / 2006 على مستوى عينه اليمنى لما كان على متن القطار التابع للمرجع ضدها و أن الخبير قام بالمهام المسندة إليه و أودع تقرير خبرته لدى أمانة ضبط المحكمة و توصل في نتائجها إلى تحديد نسبة العجز الكلي المؤقت عن العمل بأربعة أشهر و نسبة العجز الجزئي الدائم ب 30 بالمائة و ضرر التألم بالمتوسط.

حيث أن الخبير قام بالمهام المسندة إليه و أودع تقرير خبرته أمانة ضبط المحكمة.
حيث ثبت للمحكمة أن الخبرة جاءت جدية و موضوعية و أجابت على جميع النقاط القانونية المحددة في الحكم الصادر قبل الفصل في الموضوع مما يتعين الحكم بالمصادقة عليها و إفراغ الحكم الصادر قبل الفصل في الموضوع المذكور أعلاه.
حساب التعويض المستحق للمرجع :
حيث أن حساب التعويض المستحق للضحايا نتيجة الأضرار الناجمة عن حوادث المرور يتم وفقا للقانون 88/31 المعدل و المتمم للأمر رقم 74/15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و نظام تعويض ضحايا حوادث المرور.

حيث أن حساب التعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل و العجز الجزئي الدائم يكون على أساس الأجر أو الدخل المهني للضحية بتاريخ وقوع الحادث و ذلك طبقا للقانون 88/31

المذكور أعلاه و هو محدد وفقا لكشف الراتب المرفق في الملف ب 67789,71 دج شهريا و منه فإن حساب التعويض المستحق للمرجع عن الضرر اللاحق به من جراء الحادث يكون كالتالي :

1- حساب التعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل :

حيث أنه طبقا لملحق القانون 88/31 المذكور أعلاه فإن التعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل يكون على أساس 100 بالمئة من أجر المنصب .

حيث أن الخبير حدد مدة العجز عن العمل بأربعة أشهر و منه فإن التعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل يساوي مبلغ 67789,71 دج×4= 271159 دج.

2-حساب التعويض عن العجز الجزئي الدائم :

حيث أنه طبقا لملحق القانون 88/31 المذكور أعلاه فإن التعويض عن العجز الجزئي الدائم يكون بضرب النقطة الاستدلالية المطابقة لشطر الراتب أو الدخل المهني للضحية في نسبة العجز الجزئي الدائم.

أ- حساب النقطة الاستدلالية:

67789,71 دج شهريا × 12 شهرا = مبلغ 813477 دج سنويا تقابله نقطة استدلالية تقدر ب 18010 لأن 77000 دج تقابل 3280 و بالتالي813477 - 77000 دج يساوي 736477 دج يضرب هذا العدد الأخير في 10 و الناتج يقسم على 500 و الناتج 14730 نقطة إضافية و بالتالي ف 14730 + 3280 يساوي 18010 .

ب- حساب التعويض:

حيث أن الخبير حدد نسبة العجز الجزئي الدائم ب 30 بالمائة و منه فإن التعويض عن العجز الجزئي الدائم يساوي 18010× 30 = 540300 دج.

3-حساب التعويض عن ضرر التألم :

حيث أن الخبير حدد ضرر التألم بالمتوسط.

حيث أنه طبقا لملحق القانون 88/31 المذكور أعلاه فإن التعويض عن ضرر التألم المتوسط يساوي مرتين الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون بتاريخ الحادث و الذي كان محددا ب 10000 دج حسب المرسوم الرئاسي رقم 03 / 463 المؤرخ في 01 / 01 / 2004 و منه فإن التعويض عن ضرر التألم المستحق للمدعي يساوي 10000 دج × 2 = 20000 دج

4- حيث أن المدعي التمس 100000 دج تعويضا عن الضرر الجمالي .

حيث أنه طبقا لملحق القانون88/31 فإن التعويض عن الضرر الجمالي يتم بتقديم الوثائق التي تثبت قيام الضحية فعلا بإجراء العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي المحدد في الخبرة و باعتبار أن المدعي لم يقدم هذه الوثائق الثبوتية فإنه يتعين رفض الطلب لعدم التأسيس.

5 - حيث أن المدعي التمس 500000 دج تعويضا عن الضرر المعنوي ، غير أنه لا يوجد ما يبرر هذا الطلب لاسيما أن التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور قد وردت على سبيل التحديد بالقانون المنوه عنه أعلاه مما يتعين رفض الطلب لعدم التأسيس.

حيث أن المصاريف القضائية المقدرة بمبلغ 5500 دج بما فيها ، صاريف الخبرة محل الترجيح و المحددة حسب الوصل المرفق ب 5000 دج تتحملها المرجع ضدهاعملا بأحكام المواد من 419 إلى 421 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

ولـهـذه الأسـباب

حكمت المحكمة علنيا ابتدائيا حضوريا بإلزام المرجع ضدها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ممثلة بواسطة مديرها بأن تدفع للمرجع بومعقودة رضا المبالغ التالية :
مبلغ مائتان وواحد و سبعون ألف و مائة و تسعة و خمسون دينار (271159 دج) تعويضا عن العجز الكلي المؤقت عن العمل و مبلغ خمسمائة و أربعون ألف و ثلاثمائة دينار (40300 دج) تعويضا عن العجز الجزئي الدائم و مبلغ عشرون ألف دينار (20000 دج) تعويضا عن ضرر التألم.
برفض باقي الطلبات لعدم التأسيس .
بتحميل المرجع ضدها المصاريف القضائية مقدرة بمبلغ خمسة آلاف وخمسمائة دينار(5500 دج).
لذا صدر الحكم هذا في اليوم والشهر والسنة المذكورين أعلاه وافصح به جهارا أمام ملأ من الناس وأمضي الأصل من طرف الرئيس وأمين الضبط

الرئـيـس (ة) أمـيـن الضبـط

قم الجدول: 12/01091
قم الفهرس: 12/02993

الملحق رقم 2

SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE

Société par Actions au capital social de 16milliards de DA
Siège Social : 5, Bd Ernesto Che Guevara- ALGER
Direction Régionale Alger I
Adresse : Rue des Freres Bouadou Bir Mourd RAIS
– ALGER-
Agence ALLOUCHE, Code : 1504
Adresse : 05 Rue Mustapha Allouche Bab El Oued
– ALGER -
Tel : 021.96.89.55 **Fax : 021.96.83.31**

POLICE D'ASSURANCE

RESPONSABILITE CIVILE GENERALE

N° 1504/1411000003

ASSURE : LA SOCIETE D'EXPOITATION DES TRAMWAYS-ALGERIE-

PARTIES CONTRACTANTES

Entre:

Société d'exploitation des tramways (setram),
Sis à Chemin de wilaya n°13 quatre chemin kouba- alger-

Ci-après désigné "l'Assuré"

D'une part,

Et,

La Société Nationale d'Assurance (SAA), sise à Alger ,05 Boulevard Ernesto Ché Guévara,

Ci-après désignée"l'Assureur",

D'autre part.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

L'Assureur s'engage à garantir l'Assuré contre les conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile Générale,selon les termes des Conditions Particulières ci-après et des Conditions Générales annexées :

CONDITIONS PARTICULIERES

ARTICLE I : DESIGNATION DE L'ASSURE

La garantie de la présente police est accordée à la société d'exploitation des tramways.

ARTICLE II : DESCRIPTION DE L'ACTIVITE

L'assuré déclare exercer l'activité de Transport par Tramway liant Bordj El Kiffan/RUISSEAU– Alger, dans un rayon de 16.3 KM.

ARTICLE III : IDENTIFICATION DES ASSURES

Sont considérés comme assurés au titre de ce contrat :

- La société d'exploitation des tramways (setram) alger.

ARTICLE IV : OBJET DE LA GARANTIE

La présente police couvre la Responsabilité Civile Générale liée aux activités de l'assuré liées au transport par Tramway à travers le tronçon liant Bordj El Kiffan /RUISSEAU – Alger, dans un rayon de 16.3 KM..

ARTICLE V : ETENDUE DE LA GARANTIE

La garantie est étendue à la couverture des conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile que peut encourir l'assuré chaque fois que celle-ci est recherchée dans le cadre de son activité définie à l'article II ci - dessus.

ARTICLE VI : GARANTIES ACCORDEES

A. GARANTIE PRINCIPALE

La SAA garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile délictuelle ou quasi - délictuelle que l'assuré peut encourir en raison des dommages corporels, matériels et pécuniaires indirects, subis par les tiers et les usagers, à la suite d'un accident, en vertu de l'article 124 et suivants du code civil Algérien, chaque fois que cette responsabilité civile est recherchée, directement ou indirectement, pour quelque cause que ce soit, du fait de son activité.

B. GARANTIES ANNEXES

B.1 GARDIENNAGE ET SECURISATION

La société garantit à l'assuré les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qu'il peut encourir à la suite de dommages causés aux tiers ou aux usagers, par imprudence ou maladresse, du fait du gardiennage et sécurisation dûment autorisés.

B.2. ASSISTANCE JURIDIQUE

En cas de sinistre garanti, par la présente police, l'assureur s'engage, aux lieu et place de l'assuré, de traiter avec les victimes ou leurs ayants droits et de les indemniser, s'il y'a lieu.
L'assureur a seul le droit de transiger avec les tiers.

Par ailleurs, si les victimes ou leurs ayants- droits engagent une action en justice mettant en cause la responsabilité de l'assuré, l'assureur dispose, dans le cas de la défense de ses intérêts (de l'assuré), des pouvoirs suivants :

3. Devant les juridictions civiles, commerciales, ou administratives, la défense de l'assuré, la direction du procès et le libre exercice des voies de recours.

4. Devant les juridictions pénales, si la ou les victimes n'ont pas été désintéressés, la faculté de diriger la défense ou de s'y associer et, au nom de l'assuré civilement responsable, d'exercer les voies de recours. Si l'assuré a été cité comme prévenu, la société ne pourra, toutefois, exercer lesdites voies de recours qu'avec son accord, sauf si l'intérêt pénal de l'assuré n'est plus en jeu.

ARTICLE VII : EXCLUSIONS

Outre les exclusions prévues aux conditions générales, sont exclus du champ d'application du contrat :

- **les fautes antérieures à la souscription du présent contrat ;**
- **la Responsabilité Civile Automobile ;**
- **les Actes de Terrorisme et de sabotage ;**
- **les Dommages aux biens Acquis ou en gérance ;**
- **les fautes intentionnelles, dolosives ou frauduleuses, les avantages illicites;**
- **Les pénalités, amendes et astreintes dont sont redevables les dirigeants, que ce soit au titre du droit pénal, fiscal ou social ;**

- **Les pénalités, amendes et astreintes dont sont redevables les dirigeants, que ce soit au titre du droit pénal, fiscal ou social ;**
- **Les actions exercées par des membres de la famille du dirigeant dont la responsabilité est recherchée (conjoint, ascendant ou descendant) ;**
- **Les garanties de performance;**
- **La Responsabilité Civile contractuelle de l'assuré du fait des produits livrés et/ou prestations réalisées ;**
- **Les actions relatives à des détournements d'actifs, à des abus de biens sociaux et tous actes en rapport avec ceux-ci ou assimilés ;**
- **Les dommages consécutifs à une violation délibérée par l'assuré des lois, règlements et usages auxquels il doit se conformer dans l'exercice des activités garanties ;**
- **Les actions des assurés entre eux ;**
- **Les actions découlant de conflits sociaux ;**
- **Toutes conséquences d'un engagement de caution et de porte-fort.**

ARTICLE VIII : FAIT GENERATEUR DU SINISTRE

La date de l'événement est celle de la date de survenance du sinistre.

ARTICLE IX : LIMITES DES GARANTIE

A. GARANTIE PRINCIPALE

Si la responsabilité Civile de l'assuré est engagée, la garantie de la société est accordée à concurrence de **2.155.500.000 DA**, tous dommages confondus, par événement et par année d'assurance et ce, quel que soit le nombre de victimes.

Il est convenu entre les parties que l'indemnité des Dommages Corporels s'effectue sur la base du Barème des indemnisations des victimes des accidents corporels ou de leurs ayants droit, annexé à la loi N° 88- 31 du 19 Juillet 1988,modifiant et complétant l'ordonnance N° 74- 15 du 30 Janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des victimes automobiles et au régime d'indemnisation des dommages.

B. INDEMNITES CONTRACTUELLES

Lorsque les accidents survenus ne donnent lieu à aucune action en Responsabilité Civile contre l'assuré, la société garantira aux usagers des indemnités forfaitaires ci- après :

- **En cas de décès :**

  - Victime ayant moins de 16 ans d'age : un capital forfaitaire de 50.000 DA (Cinquante Mille Dinars), représentant les frais funéraires, sera versé aux ayants droits

  - Victime ayant plus de 16 ans d'age : un capital forfaitaire de 250.000 DA (Deux Cent Cinquante Mille Dinars), sera versé aux ayants droits

- **En d'Incapacité Permanente et Partielle (IPP) :**

  - Quel que soit l'age de la victime, un capital de 250.000 DA (Deux Cent Cinquante Mille Dinars), servira comme base de calcul de l'IPP en fonction du taux fixé par l'expertise médicale et du Barème d'Invalidité annexe à la présente police.

ARTICLE X : DISPOSITIONS DIVERSES

Il reste entendu que les Frais et soins médicaux viennent en complément des prestations de la Sécurité Sociale pour les victimes salariées.

ARTICLE XI : FRANCHISES

En cas de sinistre, l'assuré supportera une franchise de **2500 USD** de l'indemnité sur les dommages matériels uniquement.

ARTICLE XII : DUREE DE LA GARANTIE

Le présent contrat est conclu pour une durée ferme de douze mois.

Il prend effet le **08 Mai 2013 à zéro heure** et expire de plein droit le **07 Mai 2014 à Minuit.**

ARTICLE XIII : PRIME D'ASSURANCE

b) Prime

La prime totale à payer, droits et taxes compris, qui s'élève à [illegible]), est payable au comptant à la signature du présent contrat par l'assuré.

b) Détail de la prime

Exercice	Prime Nette	Coût de Police	T.V.A 17 %	Droit de Timbre	Prime totale
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Fait à Alger, le 07 mai 2013

P/ SETRAM

Le Président Directeur Général

Pierre SCHBATH

Société d'Exploitation des Tramways SETRAM

P/ La SAA

SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE

Société Nationale d'Assurance S.A.A

Directeur Général Adjoint Technique

M. OUAKH

Conditions Particulières

CONTRAT INDIVIDUELLE ACCIDENTS COLLECTIVES — 2a/ SNTF

Police n° 2a1616/4212/08/003

Le présent contrat est conclu entre :

La Société Nationale du Transport Ferroviaire
S.N.T.F

Dont le siège est sis à Alger

Agissant tant pour son compte que pour celui de qui il appartiendra

ci-après dénommée « la Contractante »

Et,

L'ALGERIENNE DES ASSURANCES

-2a-

dont le siège est sis au 01 RUE DE TRIPOLI– HUSSEIN DEY- ALGER–

ci-après dénommé « L'assureur »

CONTRAT INDIVIDUELLE ACCIDENTS COLLECTIVES



ARTICLE 1 / OBJET DU CONTRAT

Par dérogation aux dispositions de l'article 2 des conditions générales, il est précisé que le présent contrat a pour objet de couvrir les assurés définis à l'article 2 ci-dessous, contre les accidents corporels, lorsqu'ils sont victime d'accident corporel à l'intérieur des voitures de la contractante.

ARTICLE 2 / DEFINITIONS

1. Contractante : la Société Nationale de Transport Ferroviaire (SNTF).
2. Assuré : On entend par assuré, l'ensemble des clients du souscripteur qui voyagent par le biais des voitures de la contractante , ainsi que les employés de la S.N.T.F voyageant pour **non raison de service** et n'ayant pas **de mission dans le train en marche**
3. Accident : On entend par accidents, toute atteinte corporelle non intentionnelle de la part de l'assuré et provenant de l'action soudaine d'une cause extérieure.
4. Titre de voyage : On entend par titre de voyage, le billet délivré par les guichets de la contractante ou la carte d'abonnement, carte de circulation et carte de gratuité.
5. Voiture : On entend par voiture dans le présent contrat, les wagons de la contractante utilisés pour le transport des personnes par voie ferrée.

ARTICLE 3 / CHAMP D'APPLICATION

Par dérogation à l'article 4 des conditions générales, les garanties du présent contrat ne joueront qu'à la condition expresse que les accidents corporels, soient survenus à l'intérieur des voitures de la contractante, ou au moment de la montée ou de la descente des voitures.

ARTICLE 4 / NATURE DES GARANTIES SOUSCRITES

Les garanties souscrites dans le cadre de ce contrat sont :

Mort consécutive à un accident corporel garanti ,
Incapacité permanente totale ou partielle, consécutive à un accident corporel garanti.
Frais médicaux et pharmaceutiques suite à un accident

ARTICLE 5 / MONTANT DES GARANTIES

La (2a) garantit les assurés visés à l'article 2 des conditions particulières, les indemnités contractuelles suivantes :

CAPITAL GARANTI « EN CAS DE DECES »

Si l'accident corporel entraîne la mort de l'assuré, la (2a) versera aux ayants droit du défunt, un capital uniforme égal, à Un Million de dinars (1.000.000 DA) par tête assurée.

CONTRAT INDIVIDUELLE ACCIDENTS COLLECTIVES

2a/ SNTF

CAPITAL GARANTI « EN CAS D'INCAPACITE PERMANENTE TOTALE (I.P.T) OU PARTIELLE (I.P.P) »

Par dérogation à l'article II paragraphe « b » des conditions générales, il est précisé ce qui suit :

si l'accident corporel entraîne une incapacité permanente totale, telle qu'elle est déterminée à l'article 8 des conditions générales, la (2a) versera à l'assuré ou à son représentant un capital uniforme égal à Un Million de dinars (1.000.000 DA)
Si le taux d'incapacité permanente est partielle ; le capital précité est réduit proportionnellement au degré d'invalidité résultant du barème annexé aux présentes conditions particulières et des dispositions qui le complètent.

FRAIS MEDICAUX ET PHARMACEUTIQUES : la 2 A s'engage à prendre en charge , jusqu'a concurrence de 10.000 DA les frais médicaux et pharmaceutiques engagés par les assurés au titre de l'Individuelle accidents , dans le cas ou les dits frais sont suites à un accident garanti

ARTICLE 6 / EXCLUSIONS

Outre les exclusions déjà énumérées à l'article 5 des conditions générales, sont également exclus de la couverture de ce contrat, tous les accidents corporels survenus en dehors des voitures même si la victime a la qualité de voyageur.

L'incapacité temporaire de travail (ITT), prévue à l'article 8 , est exclue de la garantie du présent contrat.

ARTICLE 7 / PAIEMENT DE LA PRIME

7.2. Paiement de la prime : la contractante s'engage à payer la prime selon l'échéancier suivant :

1er règlement : 30% A la signature du contrat,
2ème règlement : 30 % Deux (02) mois après la signature du contrat
3ème règlement : 20 % Quatre mois après la signature du contrat
4ème règlement : 20 % sept mois après la signature du contrat,

ARTICLE 8 / PARTICIPATION BENEFICIAIRE ET REAJUSTEMENT DE LA PRIME :

Quelque soit le taux sinistre à prime(s/p) durant l'exercice en cours, l'assureur supportera seul toutes les conséquences pécuniaires résultant d'accidents corporels.

La SNTF ne sera pas tenue de payer ou de réajuster la prime par des compléments de primes. Cette disposition exclura la SNTF de toute participation bénéficiaire.

ARTICLE 9 / PAIEMENT DES PRESTATIONS

Les prestations garanties seront réglées selon les modalité pratiques énoncées a l'articles 14 des conditions générales du contrat.

ARTICLE 10 / PIECES A PRODUIRE EN CAS DE SINISTRE

En cas de sinistre, le souscripteur doit aviser l'assureur dans les **sept (07) jours** qui suivent l'accident, transmettre la déclaration du sinistre et faire suivre les documents suivants :

- P.V d'enquête établi par la police ou la gendarmerie
- Titre de voyage délivré par les guichets de la contractante ou l'originale de la carte d'abonnement. Carte de circulation et /ou carte de gratuité pour les employés de LA S.N.T.F concernés
- Extrait d'acte de décès
- Certificat médical retraçant les causes du décès, ou l'infirmité.
- Pour les employés SNTF, titre de congé et touts autres documents complémentaires, laissés à l'appréciation à l'assureur.

Outre les pièces énumérées ci-dessus, l'assureur se réserve le droit de demander tout document qu'il jugera utile pour le règlement du sinistre.

ARTCLE 11/ PRIME D'ASSURANCE :

La garantie accordée moyennant une prime nette de **31.500.000,00 DA** équivalent à **3.5%** du chiffre d'affaires communiqué par l'assuré soit **900.000.000,00 DA**

Décompte de prime :

Prime nette	:	**31.500.000,00 DA**
Coût de police	:	**50,00 DA**
Droits de timbres	:	**200,00 DA**
Prime totale	:	**31.500.250,00 DA**

ARTICLE 12 / PRISE D'EFFET

Le présent contrat prend effet, le 10/06/2008 pour une durée ferme d'une année.

Fait en 04 exemplaires à Alger 10/06/2008.

P/ANNUREUR

P/L'ASSURE

L'Algérienne des Assurances « 2a »
Société par Actions au Capital de 1 014 955 000,00 DA)
Siège Social : 1, Rue de Tripoli – Hussein Dey – Alger
RC 98 B 5374

ASSURANCE
Responsabilité Civile Exploitation

ASSURE :

Société Nationale des transports Ferroviaires

Police N° 1616 2009 1411 001

L'ALGERIENNE DES ASSURANCES

SPA au Capital Social de 1 014 955 000,00 DA

CONTRAT D'ASSURANCE

RESPONSABILITE CIVILE

- **Conditions Générales**
- **Conditions Particulières**

Régi par les dispositions de l'ordonnance 95-07 du 25/01/95 modifiée et complétée par la loi 06 04 du 20 février 2006 relative aux Assurances

CODE : 1- 4



CONTRAT D'ASSURANCE : RESPONSABILITE CIVILE
Code N° : 1 - 4

PREAMBULE

Ce contrat est une convention d'assurance passée entre l'assuré et la société. Il se matérialise par :

- Les conditions générales : Ce sont les textes qui définissent l es garanties, leurs limites, leurs exclusions, les engagements réciproques des parties, en tenant compte des dispositions légales et réglementaires en vigueur.
- Les conditions particulières : C'est le document qui précise notamment :
  - Les nom et adresse de la personne physique ou morale qui souscrit ;
  - La situation où s'exerce la garantie ;
  - Les caractéristiques du risque ;
  - Les garanties souscrites et le montant des capitaux ;
  - La durée du contrat et sa date d'effet ;
  - La prime à payer, le montant de(s) franchise(s) et éventuellement les surprimes et majorations.
- Eventuellement les clauses annexes.

Il repose sur les déclarations de l'assuré et celles éventuellement du souscripteur, s'il s'agit d'une tierce personne. Le contrat n'a d'effet qu'après sa signature par les parties et qu'après paiement de la première prime.

SOMMAIRE

CONDITIONS GENERALES

Base juridique

I - Définition - objet – étendue de l'assurance

II - Formation et durée du contrat

III - Obligations de l'assuré

IV – Sinistres

CONDITIONS PARTICULIERES

CONDITIONS GENERALES

ARTICLE 1 : BASE JURIDIQUE

Ce contrat est régi par l'ordonnance N° 95/07 du 25 Janvier 1995 relative aux Assurances ainsi que par le code civil. Il est codifié sous le N° 1-4, conformément aux dispositions du décret exécutif N° 338/95 du 30 Octobre 1995 relatif à l'établissement et à la codification des opérations d'assurance.

I - DEFINITION - OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE 2 : DEFINITION

a) Accident :

Tout événement soudain, imprévu et extérieur à la victime et/ou à la chose endommagée, constituant la cause de dommages corporels, matériels et immatériels.

b) Sinistre :

Toutes les conséquences dommageables d'un même événement, d'une même cause ou d'un même fait générateur, de nature à entraîner la mise en oeuvre de la garantie, quels que soient le nombre des victimes et la nature ou l'importance des dommages.

c) Dommages corporels :

Toute atteinte corporelle subie par une personne physique.

d) Dommages matériels :

Toute détérioration ou destruction d'une chose ou substance, toute atteinte physique à des animaux.

e) Dommages immatériels :

Tous préjudices pécuniaires tels que :

- Privation de jouissance d'un droit ;
- Perte d'un bénéfice ;
- Interruption d'un service rendu par une personne, un bien meuble ou immeuble, et consécutif à des dommages corporels ou matériels garantis.

f) Franchise :
Somme restant à la charge de l'assuré quel que soit le montant du sinistre.

g) Assuré :

Le souscripteur du contrat ou toute autre personne désignée en cette qualité aux conditions particulières.

h) Tiers :

Toute personne autre que :

- L'assuré et son conjoint ;
- Les ascendants et descendants de l'assuré et leurs conjoints vivant habituellement sous son toit ;
- Les préposés et salariés de l'assuré dans l'exercice de leurs fonctions.

De plus, lorsque le contrat a pour objet de garantir la responsabilité civile encourue par l'assuré en raison des dommages causés au cours ou à l'occasion d'une activité professionnelle, ne seront pas non plus considérés comme tiers :

- Les frères et sœurs de l'assuré et leurs conjoints à l'occasion de leur participation à cette activité professionnelle ;
- Si l'assurance est souscrite au profit d'une société : Les personnes physiques appartenant à cette société en qualité de dirigeants statutaires, administrateurs, gérants ou associés, au cas où ils seraient victimes d'un accident à l'occasion de leurs activités au sein de la société.

ARTICLE 3 : OBJET DE LA GARANTIE

Le présent contrat a pour objet de garantir l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qui peut lui incomber par application de article 124 et suivants du code civil, en raison des dommages corporels, matériels et immatériels causés aux tiers par un accident résultant de l'exploitation de son entreprise, telle que définie aux conditions particulières.

ARTICLE 4 : ETENDUE TERRITORIALE

Sauf stipulation contraire aux conditions particulières, la garantie du présent contrat s'exerce exclusivement sur le territoire de la République Algérienne Démocratique et Populaire.

Toutefois, lorsque la garantie est étendue à l'étranger moyennant stipulation expresse aux conditions particulières, l'indemnité pouvant être mise à la charge de l'assuré lui sera remboursée par l'assureur en Algérie et à concurrence de sa contre-valeur en dinars Algériens, au cours officiel au jour du remboursement.

ARTICLE 5 : EXCLUSIONS

Sont toujours exclus de la garantie :

1) Les sinistres :

a) Causés intentionnellement par l'assuré lui-même ou avec sa complicité.

b) Survenant du fait de véhicules à moteur dont l'assuré ou toute personne dont il est civilement responsable, a la propriété, la conduite ou la garde.

c) Causés par les aéronefs dont l'assuré ou toute personne dont il est civilement responsable, a la propriété, la conduite ou la garde.

d) Occasionnés, soit par la guerre étrangère, soit par la guerre civile, soit par des actes de terrorisme ou des sabotages, commis dans le cadre d'actions concertées de terrorisme ou de sabotage, soit par des émeutes ou par des mouvements populaires.

e) Dus, soit aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, soit aux effets de radiation provoquée par l'accélération artificielle de particules.

2) Les dommages, les inconvénients et les troubles de voisinage résultant de façon prévisible et inévitable, de la nature même de l'activité définie aux conditions particulières.

3) Les dommages matériels et les dommages immatériels causés :

a) Par l'eau de pluie, ou par l'eau provenant d'installations hydrauliques, lorsque la responsabilité de l'assuré du fait de ces dommages, est encourue à titre de locataire , d'occupant ou de propriétaire.

b) Par l'incendie ou une explosion survenu dans les biens dont l'assuré est locataire, occupant ou propriétaire.

4) Les dommages causés par la pollution ou la contamination de l'atmosphère, du sol, des eaux et toutes atteintes à l'environnement.

5) Les amendes pénales et autres pénalités infligées à titre personnel à l'assuré.

6) Les conséquences de tout sinistre corporel ou matériel ayant frappé :

- l'assuré ;
- son conjoint, ses ascendants et descendants ;
- ses associés s'ils ont été lésés au cours de l'activité professionnelle commune ;
- ses préposés, ouvriers et domestiques s'ils ont été lésés pendant l'exercice de leurs fonctions.

Sauf dérogation expresse mentionnée aux conditions particulières, sont exclus de la garantie :

a) Tous les cas de responsabilité contractuelle .

b) Tous les cas où la responsabilité de l'assuré est recherchée pour un préjudice survenant du fait de travaux, produits ou marchandises fournis par lui, si les réclamations ayant pour objet des demandes en réparation de ce préjudice, sont motivées par des erreurs ou des vices cachés qui se révèlent seulement après réception expresse ou tacite desdits travaux, produits ou marchandises.

c) Les dommages immatériels lorsqu'ils ne sont pas la conséquence de dommages corporels ou matériels.

d) Les dommages résultant de toute participation de l'assuré ou de toute personne dont il est civilement responsable, à des paris-matchs, courses ou compétitions sportives ou aux épreuves préliminaires à ces manifestations.

ARTICLE 6 : MONTANT DE LA GARANTIE

Le montant de la garantie, par sinistre et par année d'assurance, est fixé aux conditions particulières.

Les dommages immatériels sont compris dans la garantie à concurrence de 20 % du total des sommes assurées pour l'ensemble des dommages matériels et immatériels consécutifs à un même sinistre.

En cas de sinistre concernant à la fois des dommages corporels, matériels et immatériels, l'indemnité due par l'assureur ne pourra excéder par sinistre et pour l'ensemble de ces dommages, la somme fixée aux conditions particulières pour la garantie des dommages corporels.

Lorsque la garantie est fixée pour certains risques par année d'assurance, la somme indiquée aux conditions particulières forme la limite des engagements de l'assureur pour une même année d'assurance.

Par année d'assurance, il faut entendre la période de douze mois consécutifs décomptés à partir de la prise d'effet de la garantie ou de la date anniversaire de cette prise d'effet.

En conséquence, le montant des indemnités versées s'imputera au fur et à mesure des déclarations de sinistre, et dans l'ordre chronologique de leur survenance, sur le montant du capital garanti.

La garantie se reconstituera automatiquement et entièrement le premier jour de chaque année d'assurance.

II - FORMATION ET DUREE DU CONTRAT

ARTICLE 7 : DATE D'EFFET

Le contrat est parfait dès sa signature par les parties, l'assureur pourra en poursuivre dès ce moment l'exécution, mais le contrat ne produira ses effets que le lendemain à midi du jour du paiement de la première prime, et au plus tôt aux dates et heures indiquées aux conditions particulières. Les mêmes dispositions s'appliquent à tout avenant au contrat.

ARTICLE 8 : DUREE DU CONTRAT

Le contrat est conclu pour la durée prévue aux conditions particulières.

A défaut, le contrat est conclu pour une période d'une année renouvelable par tacite reconduction. Le contrat est résiliable à la fin de chaque année d'assurance à charge par la partie qui en prend l'initiative d'en aviser l'autre, un (01) mois au moins avant l'échéance contractuelle.

La notification de résiliation se fait par lettre recommandée avec accusé de réception soit par tout autre moyen indiqué au contrat. La résiliation peut être notifiée à l'assureur au moyen d'une déclaration faite à ses bureaux contre récépissé

ARTICLE 9 : RESILIATION

Outre les cas prévus à l'article précédent et visant l'expiration normale du contrat, celui-ci peut être résilié dans les conditions ci-après :

1) Par l'assureur :

a) Si l'assuré ne paie pas la prime dans les conditions de délai et de forme prévues par l'ordonnance N° 95/07 du 25 Janvier 1995.

b) En cas d'aggravation du risque en cours de contrat, si l'assuré n'accepte pas l'augmentation de prime qui lui est proposée par l'assureur dans les conditions de délai et de forme prévues par l'ordonnance N° 95/07 du 25 Janvier 1995.

c) En cas d'aggravation du risque en cours de contrat, telle que si les circonstances avaient existé à la souscription ou au renouvellement, l'assureur n'aurait pas envisagé de contracter.

d) En cas de réticence ou de fausse déclaration du risque, sauf si l'assuré accepte une majoration de la prime d'assurance en rapport avec la réalité du risque assuré.

2) Par l'assuré :

En cas de diminution des risques en cours de contrat, si l'assureur ne consent pas la diminution de prime correspondante.

3) De plein droit :

a) En cas de perte totale des biens sur lesquels porte l'assurance, résultant d'un événement non garanti par le présent contrat.

b) En cas de réquisition des biens sur lesquels porte l'assurance, les dispositions légales en vigueur étant alors applicables.

Dans tous les cas de résiliation au cours d'une période d'assurance, la portion de prime afférente à la fraction de cette période postérieure à la résiliation, n'est pas acquise à l'assureur, elle doit être remboursée à l'assuré si elle a été perçue d'avance.

Lorsque l'assuré a la faculté de demander la résiliation du contrat, il peut le faire à son choix, soit par une déclaration faite contre récépissé au siège social ou chez le représentant de l'assureur, dont l'adresse est indiquée aux conditions particulières. La résiliation par l'assureur doit être notifiée par lettre adressée à l'assuré, à son dernier domicile connu.

III - OBLIGATIONS DE L'ASSURE

ARTICLE 10 : DECLARATIONS A FAIRE PAR L'ASSURE A LA SOUSCRIPTION DU CONTRAT ET EN COURS D'ASSURANCE

Le contrat est rédigé et la prime est fixée d'après les déclarations de l'assuré.

En conséquence :

1) A la souscription du contrat :

L'assuré doit répondre loyalement et avec précision à toutes les questions de l'assureur. Ce dernier l'interroge sur les circonstances qui sont de nature à faire apprécier les risques qu'il prend à sa charge.

2) En cours de contrat :

L'assuré doit déclarer à l'assureur les circonstances nouvelles intervenues en cours de contrat et rendant inexactes les réponses données à la souscription.

Une telle déclaration doit être faite préalablement à la modification si celle-ci résulte du fait de l'assuré, et dans les autres cas, dans un délai de sept jours à partir du moment où l'assuré en a eu connaissance.

Lorsque cette modification constitue une aggravation, la déclaration doit être faite sous peine des conséquences prévues ci-après et l'assureur peut augmenter la prime d'assurance en cours du contrat. Si l'assuré n'accepte pas l'augmentation qui lui a été proposé, l'assureur a le droit de résilier le contrat dans les trente jours à compter de la date de notification de la demande d'augmentation faite à l'assuré par lettre recommandée avec accusé de réception.

Constituent des aggravations du risque :

- le changement de la nature de l'activité ;
- l'utilisation de nouveaux procédés de fabrication ;
- l'exécution de travaux à l'extérieur et chez des tiers ;
- le changement, le transport, la distribution ou le magasinage de produits chimiques explosifs, inflammables, corrosifs ou biologiques dangereux
- la fabrication, le traitement, le transport, la distribution et le magasinage des combustibles gazeux et liquides ;
- la construction, la transformation, la réparation et l'entretien d'aérodromes, de tunnels, de métros, de barrages ;
- les travaux sous l'eau avec usage d'explosifs.

Toute réticence, fausse déclaration, dans la déclaration des circonstances ou des aggravations visées au présent article est sanctionnée, même si elle a été sans influence sur le sinistre, dans les conditions prévues par les dispositions de l'ordonnance N°95/07 :

- En cas de mauvaise foi de l'assuré, par la nullité du contrat ;

- Lorsque la constatation de la réticence ou de la fausse déclaration a lieu après sinistre, l'assureur est en droit de réduire l'indemnité en proportion du taux de prime payée rapporté au taux de la prime qui aurait été due s'il n'y aurait pas eu réticence ou fausse déclaration.

ARTICLE 11 : AUTRES ASSURANCES

Si les risques garantis par le présent contrat sont ou viennent à être couverts par une autre assurance, l'assuré doit dans les formes et délais prévus ci-dessus, le déclarer à l'assureur.

S'il existe d'autres assurances couvrant tout ou partie des risques garantis par le présent contrat, souscrits auprès d'un autre assureur, antérieurement à la date d'effet de celui-ci, la garantie de l'assureur n'entrera en application qu'après épuisement des assurances précédentes, même si celles-ci ont fait l'objet d'une modification postérieure à la date de prise d'effet du présent contrat.

ARTICLE 12 : DECES DE L'ASSURE ET ALIENATION DE LA CHOSE ASSURE

En cas de décès de l'assuré ou d'aliénation de la chose assurée, l'assurance continue de plein droit au profit de l'héritier ou de l'acquéreur ou de qui il appartiendra, à charge pour ceux-ci d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu vis-à-vis de l'assureur en vertu du contrat.

En cas d'aliénation, l'assuré est tenu d'en aviser l'assureur dans un délai de sept jours à compter de l'aliénation par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 13 : PRIME

Les primes ou, dans le cas de fractionnement de celles-ci, les fractions de prime et les accessoires de prime dont le montant est stipulé au contrat, ainsi que les taxes sur les contrats d'assurances, dont la récupération n'est pas interdite, sont payables d'avance au siège de l'assureur ou à tout autre lieu convenu dans les conditions particulières.

A défaut de paiement de prime (ou d'une fraction de prime), l'assureur peut suspendre le contrat d'assurance. La suspension ne prend effet que trente jours après l'envoi à l'assuré à son dernier domicile connu de l'assureur et par lettre recommandée avec accusé de réception, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

L'assureur a le droit dix jours à partir de l'expiration du délai fixé ci-avant de résilier le contrat ou d'en poursuivre l'exécution en justice. Le contrat suspendu ne reprend ses effets que le lendemain du jour où les primes arriérées auront été payées.

ARTICLE 14 : MODE DE CALCUL DES PRIMES

Les primes sont déterminées selon l'une des modalités ci-après précisées aux conditions particulières, qui fixent en outre leur échéance et, s'il y a lieu, la nature de l'élément variable sur lequel sont calculées (montant des rémunérations versées au personnel employé par l'assuré ou montant du chiffre d'affaires) ainsi que la tarification applicable à cet élément.

1 - Prime forfaitaire :

La prime est constituée par une somme fixe payable d'avance, dont le montant est indiqué aux conditions particulières.

2 - Prime révisable :

a) Prime à provision

La prime est payable à terme échu au plus tard le quinzième jour qui suit l'expiration de la période d'assurance considérée.

Cependant, dès la signature du contrat, l'assuré doit verser à l'assureur une somme dite « provision » d'un montant égal à une prime calculée - pour une durée égale à celle de la période d'assurance choisie - d'après les salaires ou tout autre critère permettant l'évaluation du risque garanti, mentionné aux conditions particulières.

Cette provision sera affectée, à due concurrence au paiement de la dernière prime et s'il y a un excédent, celui-ci sera remboursé à l'assuré.

b) Prime à minimum révisable

Au début de chaque période d'assurance, l'assuré doit verser à l'assureur une somme dite « minimum révisable » d'un montant égal à une prime calculée - pour une période d'une durée égale à la période d'assurance choisie - d'après les salaires ou tout autre critère permettant l'évaluation du risque garanti, mentionné aux conditions particulières.

A la fin de la période d'assurance considérée, il sera procédé au calcul de la prime d'après les déclarations faites par l'assuré, comme il est dit à l'article précédent et l'assuré devra verser à l'assureur le supplément éventuellement dû.

Dans le cas d'un contrat à prime révisable, l'assuré doit adresser à l'assureur, à la fin de chaque période d'assurance, le relevé des rémunérations de toute nature payées au cours de cette période à chacune des personnes travaillant pour le compte de l'activité assurée, ou si pour la détermination de la prime, un autre critère a été mentionné aux conditions particulières, la déclaration des éléments permettant de constater les variations de ce critère.

Les rémunérations comprennent :

- Les salaires en espèces, c'est-à-dire toutes les sommes versées par l'assuré à ses employés et ouvriers, y compris les indemnités, les primes, les gratifications de toute nature, ces sommes étant prises en considération avant déduction de la cotisation de sécurité sociale et de l'IRG(impôt sur le revenu global).

- Les salaires en nature tels que logement, nourriture, chauffage.

2

ARTICLE 15 : DETERMINATION DES PRIMES REVISABLES

Le calcul de la prime sera effectué pour chaque période en appliquant aux éléments variables convenus comme bases de calcul, les taux fixés aux conditions particulières. Dans le cas particulier d'un contrat révisable aux salaires, le calcul de la prime sera effectué, pour ladite période, d'après le montant total des rémunérations versées par l'assuré au cours de cette période.

Si à la fin de chaque année d'assurance, l'importance des éléments indiqués dans la déclaration dépassé de 25 % le montant des prévisions qui ont servi de base au calcul de la provision ou de minimum révisable, il sera appliqué à cette provision ou à ce minimum révisable un supplément correspondant à l'augmentation, calculé pour la période d'assurance.

A défaut d'envoi de la déclaration prévue ci-dessus, l'assureur peut adresser à l'assuré une lettre recommandée pour le mettre en demeure de satisfaire à cette obligation dans les dix jours de la réception de la lettre.

L'assuré s'oblige à tenir régulièrement la comptabilité des éléments devant faire l'objet de la déclaration ci-dessus prévue.

En particulier, si le contrat est révisable aux salaires, l'assuré devra tenir une comptabilité régulière avec des livres ou feuilles de paie et il s'oblige à inscrire régulièrement sur ces derniers, les nom, prénom, âge, profession, date d'entrée, salaires et rémunérations de toute nature, de toute personne sans exception, faisant partie de son personnel.

L'assureur a toujours le droit de faire contrôler par les agents ou inspecteurs de son choix, à n'importe quel moment de la durée du présent contrat et pendant les deux années qui suivent son expiration ou sa résiliation, les pièces justificatives des déclarations de l'assuré et dans le cas particulier où le contrat est révisable aux salaires, les livres de paie ainsi que la comptabilité de l'assuré. En conséquence, l'assuré s'oblige à communiquer ces documents à toute réquisition des agents ou inspecteurs de l'assureur.

IV – SINISTRES

ARTICLE 16 : DECLARATIONS A FAIRE PAR L'ASSURE EN CAS DE SINISTRE

Sous peine de déchéance, sauf cas fortuit ou de force majeure, l'assuré doit déclarer chaque sinistre, soit par écrit, soit verbalement contre récépissé, au siège de l'assureur ou à l'agence indiquée aux conditions particulières, dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard, dans les sept jours ouvrés.

L'assuré doit en outre, indiquer à l'assureur les noms et adresses du ou des lésés et si possible ceux des témoins et lui en fournir tous renseignements sur les circonstances dans lesquelles le sinistre s'est produit.

L'assuré qui, sciemment, emploie des documents inexacts ou use de moyens frauduleux ou fait des déclarations inexactes ou réticentes, est déchu de tout droit a indemnité pour le sinistre dont il s'agit.

ARTICLE 17 : SAUVEGARDE DES DROITS DE L'ASSUREUR

Aucune reconnaissance de responsabilité, aucune transaction qui interviendrait en dehors de l'assureur ne lui seraient opposables. Toutefois, n'est pas considéré comme une reconnaissance de responsabilité, l'aveu d'un fait matériel, non plus que le seul fait d'avoir procuré à une victime un secours urgent lorsqu'il s'agit d'un acte d'assistance que toute personne a le devoir moral d'accomplir.

L'assuré doit, dans les quarante huit heures de leur réception, transmettre à l'assureur tous avis, lettres, convocations, assignations, actes extrajudiciaires et pièces de procédure, qui lui seraient signifiés, à quelque que ce soit, pour que l'assureur puisse y répondre en temps utile.

ARTICLE 18 : PAIEMENT DE L'INDEMNITE

Le paiement de l'indemnité sera effectué dans le délai d'un (01) mois à compter de la date de l'accord des parties ou de la décision judiciaire devenue exécutoire. Ce délai ne court en cas d'opposition à paiement que du jour de la mainlevée.

ARTICLE 19 : FRANCHISE

Lorsqu'une franchise est prévue aux conditions particulières, l'assuré conserve à sa charge :

1) Toutes les indemnités dues par lui pour un même sinistre et dont le total n'excède pas celui de la franchise ;

2) Le montant de la franchise sur le total des indemnités dues par lui pour un même sinistre, lorsque ce total est supérieur à la franchise.

ARTICLE 20 : SUBROGATION

L'assureur est subrogé, jusqu'à concurrence de l'indemnité payée par lui, dans les droits et actions de l'assuré contre tout responsable d'un dommage.

L'assureur est déchargé de tout ou partie de ses obligations envers l'assuré, quand la subrogation ne peut plus, par le fait de l'assuré, s'opérer en faveur de l'assureur.

ARTICLE 21 : NON OPPOSABILITE DE DECHEANCES

Ne sont pas opposables aux personnes lésées et à leurs ayant droit, les déchéances motivées par un manquement de l'assuré à ses obligations, commis postérieurement au sinistre.

Dans ce cas, l'assureur procède au paiement de l'indemnité pour le compte de l'assuré responsable.

Il peut exercer contre ce dernier une action en remboursement pour toutes les sommes qu'il a ainsi payées à sa place.

ARTICLE 22 : PRESCRIPTION

Conformément aux dispositions de l'article 27 de l'ordonnance N° 95/07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances, toutes les actions dérivant du présent contrat d'assurance sont prescrites par trois ans à compter de l'événement qui lui donne naissance.

Police N° 2a 1616 2009 1411 001 **Assuré : SNTF**
Assurance RC EXPLOITATION

CONDITIONS PARTICULIERES

Le présent contrat est conclu:

Entre :

L'ALGERIENNE DES ASSURANCES "2a", dont le Siège Social est sis au 01, Rue de Tripoli Hussein-dey – Alger.

Représentée par sa délégation d'Alger et son agence générale code 1616 sise à RIAD EL FETH.

"Ci-après dénommée l'Assureur"

d'une part,

LA SOCIETE NATIONALE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES « SNTF » , dont le Siège Social est sis au 21 et 23, Boulevard Mohamed V – Alger

"Ci-après dénommée l'Assuré"

d'autre part

Il a été convenu et arrêté ce qui suit:

Aux conditions générales qui précèdent et à celles particulières qui suivent, les dernières prévaudront toujours dans l'interprétation à donner aux termes et clauses du présent contrat dans la mesure où elles sont favorables à l'Assuré.

Police N° 2a 1616 2009 1411 001 **Assuré : SNTF**
Assurance RC EXPLOITATION

Article 1 : Description de l'activité

L'activité de l'Assuré consiste au transport ferroviaire des voyageurs et de marchandises sur toute l'étendue du territoire national et sur le territoire tunisien, notamment jusqu'à GHARDIMAOU.

Article 2 : Objet et étendue de la garantie

- Conformément à l'article 3 des Conditions Générales, la présente police a pour objet de garantir la Société Nationale des Transports Ferroviaires contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qui peut lui incomber en vertu de l'article 124 et suivants du Code Civil, en raison des dommages corporels, matériels et immatériels causés aux tiers, par un accident résultant du fait **de son activité de transporteur de voyageurs et de marchandises, dans les emprises ferroviaires (gares, voie ferrée, bâtiments administratifs et techniques ...).**

:

Article 3 : Extension de garantie

Nonobstant les exclusions prévues à l'article 05 des conditions générales de la présente police, l'assureur garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir à la suite de dommages causés aux tiers, par imprudence ou maladresse, du fait :

- gardiennage de ses biens avec armes à feu et/ou avec chiens, à la condition expresse, que ce type de gardiennage soit dûment autorisé par les autorités publiques habilitées.

- Des lignes électrifiées : **Alger - Thénia**
  El Harrach - El Affroun
  Annaba - Tébessa
  Souk Ahras - Ghardimaou

Article 4 : Exclusions

Sont exclus de la garantie, les dommages corporels matériels ou immatériels causés :

- **Aux voyageurs (passagers) se trouvant à l'intérieur des voitures ;**
- **Aux employés de la SNTF**

Police N° 2a 1616 2009 1411 001 **Assuré : SNTF**
Assurance RC EXPLOITATION

Article 5: Situation des risques

Les garanties du présent contrat s'exercent sur le territoire National et sur le territoire voisin Tunisien (de la frontière Algéro - tunisienne jusqu'à GHARDIMAOU).

Article 6: Limite de la garantie

La présente assurance s'exerce à concurrence de **30 000 000,00 DA par sinistre** et **400 000 000,00 DA** par année d'assurance (dommages corporels, matériels et immatériels confondus).

L'extension de garantie « gardiennage avec chiens et/ou armes à feu » est accordée à concurrence de **10 000 000,00 DA** par sinistre.

Article 7: Prime d'assurance

Il sera perçu, à la signature du présent contrat, une prime de **23 400 588,00 DA** (frais, taxes inclus).

Décompte de la prime

- **Prime nette**	**20 000 000,00 DA**
- **Coût de police**	**400,00 DA**
- **TVA (17%)**	**3 400 068,00 DA**
- **Droits de timbre**	**120,00 DA**
- **Prime totale**	**23 400 588,00 DA**

Article 8: Durée et effet du contrat

Le présent contrat est souscrit pour une durée d'une année. Il prend effet le **10 juin 2009** et arrive à échéance le **09 juin 2010.**

Article 9: Divers

Toute modification dans les termes et conditions de la présente assurance sera constatée par avenant qui sera annexé à la présente police pour en faire partie intégrante.

Le présent contrat est conclu par les parties pour être exécuté de bonne foi.

Fait à Alger, le 01 Juin 2009

L'ASSURE **L'ASSUREUR**

Le Directeur Général

T. BALA

وثيقة التأمين السارية حاليا عى حوادث القطارات

المؤرخة في 2002/03/17

الاتحاد المصري للتأمين

مكتب رئيس الاتحاد

وثيقة تأمين من أخطار حوادث قطارات السكك الحديدية و مترو الأنفاق

المتعاقد : 1 . الهيئة القومية لسكك حديد مصر و مقرها ...

2 . الهيئة اقومية لتشغيل مترو الانفاق ومقرها ...

مقدمة

بناء على توجيهات السيد الرئيس محمد حسني مبارك بشأن توفير مظلة تأمينية لتعويض المتضررين من حوادث قطارات السكك الحديدية ومترو الانفاق فقد تم تحت رعاية الأستاذ الدكتور/عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء و بحضور الأستاذ عثمان محمد عثمان وزير التخطيط التوقيع على برتوكول بين الهيئة القومية لسكك حديد مصر بتاريخ 2002/03/05 .

يحدد إطار مشروع للتأمين على الركاب والمصابين في الحوادث التي تقع من قطارات السكك الحديدية ومترو الأنفاق داخل جمهورية مصر العربية وإذ أعدت شركات التأمين الواردة أسماؤها في هذه الوثيقة نطاق التغطية المطلوب والتزامات كل من المؤمن و المؤمن له فقد ارتضى الطرفان تحديد الشروط و الأسعار التي تحكم هذه الوثيقة بعد اعتمادها من الهيئة المصرية للرقابة على التأمين اعمالا لنصوص القانون 1981/10 و تعديلاته وفقا للبنود التالية :

بند(1)

تتولى شركات التأمين المبينة فيما يلي سداد الالتزامات المنصوص عليها في هذه الوثيقة :

1 . شركة مصر للتأمين
2 . الشرق للتأمين
3 . شركة التأمين الأهلية
4 . شركة قناة السويس للتأمين
5 . شركة المهندس للتأمين
6 . شركة الدلتا للتأمين
7 . الشركة افرعونية للتأمين
8 . الشركة العربية المصرية للتأمين
9 . المجموعة العربية المصرية للتأمين
10 . شركة آيس لتأمين
11 . شركة رويال سن اللايرن – ايجيبت للتأمين

ويمثل هذه الشركات في التوقيع على الوثيقة السيد / فتحي محمد يوسف – رئيس الإتحاد المصري للتأمين – بناء على التفويض الصادر له من السادة الرؤساء والأعضاء المنتدبين لتلك الشركات.
وسوف تتولى إدارة العملية التأمينية وإمساك حساباتها وسداد التعويضات المستحقة لأصحابها جمعية تأمينية تنشئها شركات التأمين لهذا الغرض ومقرها الإتحاد المصري للتأمين وعنوانه – شارع إيران– الدقي– الجيزة – جمهورية مصر العربية.

بند (2)

يقصد بالمؤمن عليه أي شخص يتوفى أو يصاب بعجز نتيجة وقوع حادث خارجي فجائي وعارض داخل جمهورية مصر العربية لأحد قطارات السكك الحديدية أو لإحدى وحدات مترو الأنفاق سواء كان هذا الشخص من الركاب أو المتواجدين بالمحطات أو المزلقانات أو الأرصفة أو في نطاق منطقة الحادث بما في ذلك العاملين لدى المتعاقد بشرط أن تكون الوفاة أو الإصابة بسبب ذلك الحادث.

بند (3)

تتعهد شركات التأمين – مقابل قيام المتعاقد بسداد قسط التأمين– بأن تؤدي للمؤمن عليه أو ورثته الشرعيين مبلغ التأمين المبين فيما بعد وفقا للشروط والإستثناءات الواردة في هذه الوثيقة متى تحقق أي من الأخطار التالية نتيجة وقوع حادث فجائي وعارض لأحد قطارات السكك الحديدية أو لأحد وحدات مترو الأنفاق.

1– الوفاة: إذا ترتب على وقوع الحادث وفاة المؤمن عليه في احال أو خلال سنة من تاريخ وقوع الحادث – وكان ذلك بسبب الحادث – يصرف للورثة الشرعيين مبلغ 20.000 ج (عشرون ألف جنيه مصري).

2– العجز الكلي المستديم: إذا ترتب على وقوع الحادث إصابة المؤمن عليه بعجز كلي مستديم يصرف له مبلغ 20.000 ج (عشرون ألف جنيه مصري).

بشرط أن يثبت هذا العجز خلال سنة من وقوع الحادث، ويقصد بالعجز الكلي المستديم، العجز المترتب على مايلي:

أ . فقد أبصار العينين نهائيا
ب . فقد ذراع و قدم
ج . فقد الساقين و القدمين
د . فقد يد و ساق
هـ . فقد الذراعين و اليدين
و . فقد يد و قدم

ز . فقد ذراع و ساق س . الشلل التام

3 . العجز الجزئي المستديم : إذا ترتب على وقوع الحادث إصابة المؤمن عليه بعجز جزئي مستديم تصرف له نسبة من مبلغ تأمين العجز الكلي المستديم معادلة لنسبة العجز الجزئي الذي لحق به بشرط أن يثبت العجز خلال سنة من تاريخ وقوع الحادث.

بند (4) شروط تغطية العجز :

أ . يتحدد العجز الكلي أو نسبة العجز الجزئي بناء على تقارير الجهات الطبية الحكومية.

ب . يعتبر عجز العضو . كله أو بعضه . عجزا مطلقا نهائيا عن أداء وظيفته في حكم العضو المفقود.

ج . لا يستحق المؤمن عليه أي تعويض قبل ثبوت العجز بصفة نهائية.

د . لا يجوز الجمع بين مبالغ التعويض المستحقة عن العجز الكلي و العجز الجزئي المستديم و الوفاة و في جميع الأحوال يكون الحد الأقصى للمبلغ الذي تلتزم شركات التأمين بدفعه هو مبلغ تأمين الوفاة.

بند (5) : قسط التأمين و كيفية السداد :

أ . احتسب قسط التأمين من واقع الاحصائيات التي قدمها المتعاقد عن عدد الركاب عن السنة المالية 2001/2000 وقد بلغ 800 مليون راكب سنويا و ذلك بواقع خمسة قروش لراكب الواحد ليصبح القسط المطلوب 40 مليون جنيه (أربعون مليون جنيه) يسدد على أربع أقساط متساوية كل ثلاثة أشهر اعتبارا من بداية سريان التأمين و ذلك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ استحقاق القسط.

ب . تتم مراجعة نتائج التغطية التأمينية في نهاية كل سنة و في حالة تجديد التأمين لفترات تالية وتحقق عجز في نتائج التغطية ترحل الخسارة إلى السنوات التالية. أما إذا تحقق فائض يتم الاتفاق مع المتعاقد على تخصيص جزء من هذا الفائض لتحسين خدمة الركاب فضلا عن زيادة المزايا التأمينية.

بند (6) : التزامات المتعاقد

. يلتزم المتعاقد بما يلي :

1 . الادلاء ببيانات صحيحة وعدم اخفاء أي من البيانات الجوهرية المتعلقة بالخطر موضوع التأمين.

2 . اتخاذ كافة الاحتياطيات اللازمة لمنع وقوع أي اهمال أو خطأ من قبل مستخدميه.

3 . اتخاذ كافة اجراءات الصيانة اللازمة للمحافظة على قطارات و عربات السكك الحديدية أو مترو الانفاق بحالة صالحة للاستعمال.

4 . الالتزام بكافة قواعد الأمن و السلامة و الحمولة المقررة قانوناً.

بند (7) : الاستثناءات

لا تغطي هذه الوثيقة الأضرار الناجمة عن :

1 . وقوع حرب أو حدوث غزو أو عمل عدواني من جهة أجنبية أو العمليات الحربية (سواء أعلنت الحرب أم لم تعلن) أو العصيان أو الثورة ضد نظام الحكم أو الحرب الأهلية.

2 . الشغب أو الاضطرابات الأهلية و الاضرابات العمالية.

3 . الإرهاب و التخريب.

4 . الأخطار الذرية أو التفاعلات النووية أيا كان سببها أو مصدرها وقت السلم أو الحرب.

5 . الفيضانات أو الأعاصير أو الزوابع أو العواصف أو البراكين أو الزلازل أو الهزات الأرضية أو أي ظواهر طبيعية أخرى.

6 . الانتحار أو تعمد المؤمن عليه اصابة نفسه.

7 . الأضرار المادية التي تلحق ممتلكات المتعاقد أو المؤمن عليه أو الغير أيا كانت قيمتها أو نوعها.

بند (8) : الإخطار عن الحادث

في حالة وقوع حادث تغطيه الوثيقة يجب على المتعاقد أو من ينوب عنه القيام بما يلي :

1 . تحرير محضر عن الحادث في أقرب مركز شرطة أو لدى الشرطة المختصة (شرطة السكك الحديدية أو شرطة مترو الأنفاق).

2 . اخطار الجهة المختصة بإدارة المشروع كتابة خلال 48 ساعة من تاريخ وقوع الحادث بالبيانات والمعلومات الأولية المتعلقة به و أسباب وقوعه و موافاتها باسماء المتوفين أو المصابين وعناوينهم وكذلك بصورة رسمية من محضر الشرطة و كافة المستندات المؤيدة للحادث.

3 . تحويل أي مطالبة أو اعلان بصلة مما يكون متعلقا بالحادث إلى الجهة المختصة بإدارة المشروع ولا يحتج بأي تسوية يجريها المتعاقد مع المضرور أو ورثته ما لم توافق عليها كتابة الجهة المختصة بإدارة المشروع.

بند (9) : لجنة المتابعة

تشكل لجنة من ممثلي الهيئة القومية لسكك حديد مصر و شركات التأمين لمتابعة تقيد شروط هذه الوثيقة و حل ما قد يعترضه من عقبات.

بند (10) : مدة العقد

يسري مفعول هذه الوثيقة لمدة سنة تبدأ من يوم الخميس الموافق 14 مارس 2002 و تجدد تلقائيا ما لم يطلب أحد الطرفين تعديل على أي من شروطها، وفي حالة رغبة أحد طرفي هذه الوثيقة اجراء تعديل على شروطها فعليه اخطار الطرف الآخر بالتعديل المطلوب قبل انتهاء مدتها بثلاثة شهور على الأقل للاتفاق على التعديل.

بند (11) : المحاكم المختصة

اتفق الطرفان على أن جميع المنازعات التي تنشأ عن تنفيذ أو تفسير أحكام هذه الوثيقة تكون من اختصاص المحاكم المصرية الوقع في دائرتها المركز الرئيسي للجهة المختصة بإدارة المشروع.

حررت هذه الوثيقة بتاريخ 2002/03/17.

رئيس الاتحاد

(فتحي محمد يوسف)

Résumé

Le thème de recherche du mémoire de doctorat « l'Obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre » , portant sur l'étude de l'obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre de personnes , sur la base que le contrat du transport conclu entre le voyageur et le transporteur contient une obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination .

En vertu de cet obligation contractuelle le transporteur est tenu d'indemnise le voyageur en cas d'accident corporel sans qu'il est nécessaire de prouver la faute du transporteur, et il ne peut se libérer de sa responsabilité que par établir la preuve de la faute étrangère .

Pour traité se sujet le problème saie poser sur l'efficacité de l'obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre dans sa forme actuelle en matière de protection des voyageurs, en vertu de l'évolution des règles de la responsabilité délictuelle (la responsabilité du fait des choses), et de l'évolution qui connue l'Algérie dans le domaine du transport terrestre de personnes (chemin de fer- métro-tramways).

Cette étude est divisée en deux partie, la première partie été consacré aux dispositions de l'obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre, qui contient deux chapitre, le premier traite la notion de l'obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre, et le deuxième traite la contenu de l'obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre et sa portée.

Dans la deuxième partie été consacré aux effets de l'obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre, qui contient aussi deux chapitre, le premier traite la responsabilité pour violation de l'obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre, et le deuxième traite l'indemnisation en cas de violation de l'obligation de sécurité dans le contrat du transport terrestre.