



جامعة العربي التبسي- تبسة-الجزائر
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر
تخصص قانون أعمال
بعنوان:

عقد النقل البري للأشخاص

إعداد الطالبين:

قاسمي محمد العيفة .

بوديار جمال .

إشراف الأستاذ:

باوني محمد .

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة في البحث
هلال شعوة	أستاذ مساعد-أ-	رئيسا
محمد باوني	أستاذ محاضر-أ-	مشرفا و مقرا
هدى أوزاينية	أستاذ مساعد-أ-	ممتحنا

السنة الجامعية : 2018/2017

الكلية لا تتحمل أي مسؤولية على
ما يرد في هذه المذكرة من آراء



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿قُلْ هَلْ يَسْتَوِي الَّذِينَ يَعْلَمُونَ وَالَّذِينَ لَا يَعْلَمُونَ إِنَّمَا يَتَذَكَّرُ أُولُو

﴿الْأَبَابِ﴾

سورة الزمر آية رقم 09

شكر و تقدير

أشكر الله العلي القدير الذي أنار لي الطريق إلى دروب العلم والمعرفة
في أداء هذا الواجب؛

أتقدم بخالص التشكرات إلى أستاذي القدير و المشرف على مذكرتي
الأستاذ الدكتور باوني محمد الذي أحيي

فيه سمة التواضع والذي لم يبخل علي بإرشاداته ونصائحه المتواصلة ليثري هذا
العمل المتواضع الذي هو بين أيديكم أدامه الله رمزا و فخرا لطالبي العلمي ؛
كما أشكر كل من:

اللجنة الموقرة لقبولها لمناقشة هذه المذكرة المتواضعة

وأساتذة كلية الحقوق الذين رافقونا في مسيرتنا الدراسية

وكل عمال مكتبة جامعة تبسة

على ما يبذلونه من جهود و ما يقدمونه من تسهيلات لتخرج الدفعات المتتالية

من طلبة الجامعة في شتى فروع القانون المختلفة

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من قدم لي يد المساعدة من بعيد

أو من قريب ولو بالكلمة الطيبة .

إهداء

بسم الله ، اللهم لك الحمد ولك الشكر كما

ينبغي لجلال وجهك وعظيم سلطانتك ، والصلاة والسلام

على خير عباد الله محمد المبعوث رحمة للعالمين أما بعد:

أهدي هذا العمل المتواضع الذي هو ثمرة جهدي:

إلى منبع الحنان ورمز العطاء ، إلى نور طريقي ومنبع طموشي أمي الحبيبة
إلى من علمتني معنى الحياةإلى قبس النورمن قلبي الذي يهواها
عمري فداها....واطلب من الله أن يراها و يحفظها..... أمي الحبيبة.

إلى ضياء حياتي أبي الغالي

إلى من ناضل من أجليوتعب لأرتاح وهياً لي

أسباب النجاحواطلب من الله أن يحفظه ويرعاه أبي العزيز.

إلى كل العيون رفقتي "إخوتي

و أخواتي"

إلى كل زملاء وزميلات الدراسة.

إلى كل من قدم لي يد العون في السراء والضراء.

قائمة المختصرات:

- ج رجريدة الرسمية.
- د س ندون سنة نشر.
- ججزأ.
- طالطبعة.
- د طدون طبعة.
- صالصفحة.

مقدمة

يعد النقل بكافة وسائله ووثيق الصلة بحياة الإنسان وتطورها، فهو يؤدي دوراً هاماً وأساسياً في تنمية الجوانب الاقتصادية والاجتماعية وحتى الثقافية، ويعتبر النقل بمثابة الركيزة الأساسية في تنقل الأفراد و البضائع و السلع، ويلعب دوراً هاماً وفعالاً وحيوياً في حياتهم اليومية، وقد أصبح النقل شريان الحياة في العصر الحديث لما يقدمه من خدمات وتسهيلات في الحياة في العصر الحديث، ولا يقتصر دوره في ميدان التجارة فحسب وإنما امتد ذلك إلى عدة نواحي كالإنتاج والتقدم، وأصبح له انعكاس إيجابي ومباشر على الأفراد في توفير الوقت والجهد للوصول إلى الأماكن المقصودة، حيث أصبح بإمكانهم أن يختصروا المسافات في ساعات قليلة دون جهد وعناء، وقد استغل الإنسان منذ القدم كل الطرق والوسائل من أجل التنقل ابتداءً من العربات التي تجرها الحيوانات وصولاً إلى أحدث الوسائل في التنقل كالسيارات والقطارات والحافلات، وعلى هذا الأساس فإن أول صورة من صور التنقل تمثلت في النقل البري.

ويعد النقل البري من بين مختلف أنواع النقل المعروفة، ومن أجل ذلك قامت معظم الدول بتطوير وسائل النقل البرية لتوفير وتقديم أحسن الخدمات للأفراد، يضاف إلى ذلك أن نقل الأشخاص متعلق بحمايتهم وسلامتهم، لهذا أصبح من الضروري وضع قواعد تنظم عقد نقل الأشخاص وتحتم على القائمين بعملية النقل باتخاذ كافة الإحتياطات للمحافظة على سلامة الركاب وضمان حقوق المتضررين جراء عملية النقل إذا ما تعرضوا للمخاطر.

يحتل عقد النقل في الوقت الحاضر المرتبة الأولى بين العقود التجارية فهو يلعب دوراً هاماً في جميع المجالات والأنشطة المتعلقة بالحياة اليومية، وعقد النقل البري للأشخاص هو عقد ينشأ بين طرفين وهما الناقل والمسافر، ونظراً لأهميته وضع المشرع نصوص وقواعد تنظم هذا العقد، والذي يتضمن مجموعة من الضمانات التي تعمل على تدارك المخاطر بين أطراف هذا العقد، وهذا ما نص عليه المشرع في القانون التجاري، وكذا القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، والقانون المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، أما على الصعيد الدولي فقد نظم النقل البري بموجب إتفاقيات ومعاهدات أبرزها الإتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة عبر السكك الحديدية (CIV) المنعقدة في برن السويسرية عام 1970 والمعدلة في سنة 1980.

1- أهمية الموضوع:

تبرز أهمية هذه الدراسة في المكانة الكبيرة والدور الهام الذي يلعبه عقد النقل البري للأشخاص ومعرفة أحكامه ومدى علاقته بمختلف القوانين الأخرى، كالقانون التجاري والقانون المدني، وقانون تنظيم وتوجيه النقل البري ومختلف القوانين الأخرى المنظمة لهذا العقد، كما أن هذا الموضوع يعالج جانباً مهماً من جوانب النقل البري الذي هو أساس حركة تنقلات الأفراد، كما يترتب على هذا العقد مسؤوليات وإلتزامات لكلا الطرفين (الناقل والمسافر)، كما تكمن أهمية الموضوع أيضاً في دراسة القوانين المنظمة لعقد النقل البري للأشخاص وتبيان مدى ملائمتها لحماية المسافر والنقائص التي تعترىها وغياب تقنين خاص

بهذا العقد، والمسؤولية الناشئة عن هذا العقد والنتائج المترتبة عليه كما يحدد مسؤولية الناقل تحديداً دقيقاً، وكيفية التعويض عن الأضرار الناتجة جراء النقل البري.

2- أسباب إختيار الموضوع :

تتمثل في أسباب موضوعية وأسباب ذاتية، فالأسباب الموضوعية تتمثل في أن النقل البري للأشخاص من أهم العقود، فهو يختلف في قيمته عن عقود النقل الأخرى ومن جهة أخرى حماية المسافر بإعتباره الطرف الضعيف في العقد، كما يعتبر عقد النقل البري للأشخاص من المواضيع المعاصرة التي يكثر التساؤل حولها، أما الأسباب الذاتية نظراً لقلّة الأبحاث والكتابات من قبل الباحثين الجزائريين، وكذلك غياب تقنين خاص متعلق بعقد النقل البري للأشخاص، وبالنسبة للمشرع الجزائري اكتفى بالنص على بعض قواعده في القانون التجاري، وكذا قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، كما أن هذه القواعد لم تكن كافية لحل المشاكل التي يثيرها هذا العقد على أرض الواقع، وهذا مادفعنا للخوض في هذه الدراسة لإثراء المكتبة القانونية بدراسة متخصصة في هذا المجال.

3-أهداف الموضوع:

وتكمن أهم أهداف هذا البحث في التعريف بعقد النقل البري للأشخاص و تبيان طبيعته وأركانه وآلياته القانونية، والالتزامات التي يتضمنها هذا العقد، والكشف عن المسؤولية الناشئة عن هذا العقد والتي تتمثل في قيام مسؤولية الناقل وحالات إعفائه، وكيفية تعويض المسافر عن الضرر الحاصل له جراء الحادث الناتج عن عملية النقل.

4-الدراسات السابقة:

وتم التطرق لهذا الموضوع في العديد من الدراسات السابقة وأهمها رسائل الماجستير والدكتوراه:

- بن قريش نعيمة، النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص بالسكك الحديدية، جامعة بومرداس، والتي تطرقت إلى الإطار العام للنقل البري للأشخاص والمسؤولية المدنية للناقل الأشخاص بالسكك الحديدية(رسالة ماجستير).
- خليفة مريم، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، جامعة تلمسان، وتم التركيز فيها على النطاق القانوني لمسؤولية الناقل البري للأشخاص وحدوده، وبيان كيفية التعويض عن المسؤولية(رسالة ماجستير).
- محمد الهامل جيرون، الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري في التشريع الجزائري، جامعة الجزائر.
- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، جامعة تلمسان، رغم أن عنوان رسالة الدكتوراه، هو دفع المسؤولية المدنية للناقل، إلا أنه تطرق بصفة كبيرة إلى

المسؤولية الناشئة على عقد النقل البري للأشخاص وكيفية إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية.

- العرابوي نبيل صالح ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة بوبكر بلقايد، تلمسان ، 2009.

5- الصعوبات:

أهم الصعوبات التي إعداد هذا البحث هي الإختلافات الفقهية فيما يتعلق بتحديد الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للأشخاص، مما يصعب تكييفها ووضعها في نطاق قانوني موحد، إضافة إلى تضارب الآراء واختلافاتها حول الإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص، بالإضافة إلى قلة المراجع المتخصصة في موضوع الدراسة.

6- الإشكالية:

وعن إشكالية الدراسة فإن موضوع عقد النقل البري للأشخاص يطرح العديد من الإشكاليات التي تبرز بشكل جدي وواضح في القصور والغموض التشريعي لفكر هذا العقد، وعليه نطرح الإشكالية التالية حول موضوع عقد النقل البري للأشخاص: ما مدى كفاية الأحكام العامة لعقد النقل البري للأشخاص في القانون الجزائري؟

وهذه الإشكالية الرئيسية تدرج تحت إشكاليات فرعية وهي:

- هل نجح النظام القانوني في توفير الحماية الكافية للراكب المتضرر في عقد النقل البري للأشخاص؟

- وهل يستطيع الناقل البري إعفاء نفسه جزئيا إذا عجز عن إعفاء نفسه كليا؟

7- المنهج المتبع :

وللإجابة عن هذه الإشكالية تم اتباع المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، المنهج الوصفي بوصف هذا العقد ووصف أطرافه وإعتمدنا على المنهج التحليلي في تحليل النصوص القانونية، وكذا القرارات وتوضيح معناها والتي تتعلق بموضوع الدراسة، في محاولة للوصول إلى شرح النظام القانوني المتعلق به، وبتابع هذا المنهج اعتمدنا خطة ثنائية تتشكل من فصلين:

الفصل الأول: أحكام عقد النقل البري للأشخاص وتم تقسيمه إلى مبحثين تناولنا في المبحث الأول: ماهية عقد النقل البري للأشخاص. وتطرقنا في المبحث الثاني إلى: الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص، أما الفصل الثاني فقد كان بعنوان المسؤولية الناشئة على عقد النقل البري للأشخاص والنتائج المترتبة وتم تقسيمه إلى مبحثين، تطرقنا في المبحث الأول: مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص وإعفائه، وتناولنا في المبحث الثاني: الدعاوي الناشئة عن المسؤولية.

الفصل الأول:

أحكام عقد النقل
البري للأشخاص

تمهيد وتقسيم:

حتى يمكن معرفة النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص يجب التعرف على ماهيته وتحديد آلياته القانونية وإثباتها من خلال النصوص التنظيمية التي وضعها المشرع والمنظمة لهذا العقد، وإستخلاص الآثار المترتبة عليه ، مستبعدين موضوع نقل البضائع، والإقتصار على موضوع البحث المنصب على عقد نقل الأشخاص دون البضائع، ولدراسة أحكام عقد نقل الأشخاص برّياً ينقسم الفصل إلى مبحثين ويخصص كل مبحث إلى عنصرين كمايلي :

المبحث الأول: ماهية عقد نقل البري للأشخاص.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البري للأشخاص

عقد النقل البري للأشخاص يعد نوعاً من أنواع عقود النقل المختلفة، مما يتطلب دراسة ومعرفة ماهية هذا العقد وحكمه القانوني، وما ينشأ عنه من التزامات وتحديد طبيعته القانونية، وتكييفه طبقاً للنصوص القانونية التي تنظم هذا العقد، ولدراسة مفهوم العقد وتحديد شروطه وكيفية إثباته، يقسم هذا المبحث إلى مطلبين، بحيث يتم تخصيص كل مطلب إلى عنصر كمايلي: مفهوم عقد النقل للأشخاص برياً (مطلب أول)، شروطه وكيفية إثباته (مطلب ثاني).

المطلب الأول: مفهوم عقد نقل الأشخاص برياً

لتعريف عقد النقل البري للأشخاص ومعرفة خصائصه وأركانه وطبيعته القانونية، لابد من الرجوع إلى النصوص القانونية، التي وضعها المشرع الجزائري وتحديد القواعد العامة من خلال هذه النصوص المتعلقة بعقود نقل الأشخاص عبر السكك الحديدية وعبر الطرقات، ولدراسة تعريف عقد نقل الأشخاص، وخصائصه، وأركانه وطبيعته القانونية، تم تقسيم هذا المطلب إلى أربعة فروع كالاتي: تعريف عقد النقل البري للأشخاص (فرع أول) أركانه (الفرع الثاني) خصائصه (الفرع الثالث) طبيعته القانونية (الفرع الرابع).

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للأشخاص.

هناك عدة تعاريف لعقد النقل، فهناك تعريف قانوني وآخر فقهي مما يتطلب إستعراض هاذين التعريفين :

أولاً- **التعريف التشريعي:** هناك عدة تعاريف تشريعية لعقد النقل تمثل قواعد تنظيمية بشكل مفصل فيما يخص نقل الأشخاص، ولقد عرفه المشرع في المادة 36 من القانون التجاري حيث نصت على أنّ: «عقد النقل هو اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأنه يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين¹، وهذا ما أكدته المادة

¹ -المادة 36 من الامر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون التجاري، المعدل المتمم بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير سنة 2005.

1/2 من القانون المتضمن توجيه النقل وتنظيمه حيث عرفت عقد النقل البري بأنه : كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطرقات أو السكك الحديدية على متن مركبة ملائمة¹

يتضح من خلال نص المادتين أن عقد النقل هو اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء من مكان إلى مكان سواء عبر الطرقات أو السكك الحديدية على متن وسيلة نقل ملائمة، لكننا نلاحظ أن المشرع الجزائري وقع في تناقض، حيث أنه عرّف عقد النقل في نص المادة 36، بأنه (إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل يتولى بنفسه، نقل شخص أو شيء ما إلى مكان معيّن) فعبارة يتولى بنفسه، يفهم من خلالها أن عملية النقل يقوم بها الناقل فقط في حين نجد بعض المواد التي خصصها المشرع وتتعلق بقيام الوكيل أو نائب الناقل أحيانا بعملية النقل، وهذا ما نص عليه المشرع صراحة في القانون التجاري،² وهذا ما أسماه بعقود الوكالة لنقل الأشخاص والمشرع الجزائري لم يعرف عقد الوكالة في القانون التجاري، وإنما تطرق إليه في الفصل الرابع من الباب الرابع الخاص بالعقود كـ بعض تطبيقات هذا العقد في مجال نقل الأشياء، ونقل الأشخاص حيث قد لا يتعاقد الراكب أو المسافر أحيانا مباشرة مع الناقل وإنما يلجأ إلى وكيله المكلف بالنقل، فيقوم هذا الأخير بالتعاقد مع المسافر باسمه ولحساب موكله، وقد يكون هذا الوكيل فردا أو شركة تحتترف أعمال الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص، والتي تسمى وكالة السياحة والسفر كأن تقوم هذه الوكالة بالتعاقد باسمها، مع مؤسسة خاصة بالنقل، وذلك من أجل القيام بنقل المسافرين والبضائع إلى أماكن معينة³.

ثانيا - التعريف الفقهي: يعرف العديد من الفقهاء النقل أنه "ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بضائع أو أشخاص من مكان إلى آخر وذلك مقابل أجر معلوم"⁴ أو أنه

¹ -المادة 02 من القانون رقم 01- 13، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 السنة 2001، المتضمن النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم بالقانون رقم 11- 09 المؤرخ في 05 جوان 2011، ج ر، العدد 32.

² -أنظر : نصوص المواد 69 إلى 73 من الأمر 75-59، السابق ذكره.

³ -عمار عمورة، (العقود والمحل التجاري في القانون التجاري)، دار الخلدونية، الجزائر د. س. ن، ص: 71.

⁴ -فوزي محمد سامي، (شرح القانون التجاري)، ج1، ط1، مكتبة التربية للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1997، ص:

"عقد يلتزم بمقتضاه شخص يطلق عليه أمين النقل، بنقل أشياء أو أشخاص من جهة مقصودة بواسطة وسيلة نقل بمقابل أجر معلوم ومتفق عليه مسبقا وفق الشروط القانونية"¹.

ويعرف أيضا على أنه "عقد رضائي ينشأ بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين الناقل والمسافر" أي بمجرد الاتفاق بين الطرفين على شروطه وكل عناصره² إضافة إلى أنه "عقد ثنائي يتم بين طرفين وهما الناقل والراكب، ولا يظهر فيه شخص ثالث وعلى هذا فإن الالتزامات المترتبة على عقد النقل تكون في ذمة طرفي العقد وهذا حسب الاتفاق بينهما"³.

ومن خلال هذه التعاريف الفقهية المتعددة لعقد النقل نستطيع القول أن عقد النقل البري للأشخاص هو عقد ثنائي يتم بين الناقل والراكب بصفة رضائية وهذا حسب الاتفاق وذلك بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بينهما بحيث يترتب التزامات لكل من الطرفين وأنه يصب في قالب رسمي وشكلي وفق القانون .

ويمكن أن تتم عملية النقل داخل تراب الدولة الواحدة و يكون النقل خاضعا لأحكام وقواعد منظمة لعمليات النقل الخاصة بهذه الدولة كما هو الشأن بالنسبة لنقل الأشخاص في الجزائر، الذي يخضع إلى قوانين خاصة بهذه العملية ويمكن أن يتعدى النقل سواء أكان على متن سيارة أو قطار حدود الدولة، وذلك نظرا لوجود معاهدات دولية نظمت عملية النقل البري على المستوى الدولي وفق شروط معينة تحدد حقوق وواجبات الناقل و المسافرين و المسؤولية الناشئة عن النقل بين الدول⁴ .

¹ - بسام حمد الطراونة وباسم محمد ملحم،(مبادئ القانون التجاري) ، ط1،دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة،2010،ص252.

² - عزيز العكيلي،(شرح القانون التجاري)، ط 1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع،عمان، 2000، ص: 114.

³ - عزيز العكيلي، (الوسيط في شرح القانون التجاري)، ج 1، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع،عمان،2000، ص:331.

⁴ - محمد مختار رحمانى، (المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية دراسة مقارنة)، ط1، دار هومة للنشر والتوزيع ، الجزائر 2003، ص: 18- 19.

الفرع الثاني: أركان عقد النقل البري للأشخاص

بما أن عقد نقل الأشخاص كغيره من العقود الملزمة للطرفين والقائمة على الرضا فإنه ينعقد بمجرد توافر الشروط العامة، لانعقاده ومتى انعدمت كان العقد باطلا بطلانا مطلقا، وأركان عقد النقل هي الرضا والمحلّ والسبب، مما يتطلب تفصيلا كمايلي:

أولا: الرضا (وجود تراضي) :

يعتبر التراضي ركنا من أركان العقد وهو ركن جوهري في العقد، يفرض وجود متعاقدين ثم رضا كل منهما بالتعاقد¹، ويتحقق باقتران إدارتين متطابقتين تتجه إلى إحداث أثر قانوني يتم بإيجاب وقبول متطابقين لإنشاء التزامات تنبثق عن اتفاقهما، وعلى هذا فالتراضي يتم بالإيجاب والقبول لكلا الطرفين وهما الناقل والمسافر، حيث تتجه إرادتهما لإنشاء الأثر القانوني في عقد النقل².

1-الإيجاب:

يكون الإيجاب من طرف الناقل في شكل دائم وعام، أي بصور الإيجاب الموجه للكافة والقبول من طرف المسافر، أي باتفاق الطرفين في عقد النقل³.

وعلى الرغم من أنّ إيجاب الناقل يكون دائما موجه للعامة إلا أنّه في بعض الحالات يحق للناقل رفض صعود أيّ مسافر إلى وسيلة النقل (سيارات أجرة حافلات أو قطارات) إذا كان في حالة سكر، أو مشاغبا لايلتزم بقواعد الانضباط وسلامة المركبة والركاب، حيث يكون مشاغبا ومزعجا ومصدر قلق واضطراب فيمنع من التواجد في المركبة أو حتى المحطة المخصصة للركاب.

¹- عبد الرزاق السنهوري، (النظرية العامة للالتزامات)، الجزء ط 2، منشورات الحلبي الحقوقية، 1998، ص: 114.

²- إدريس فاضلي، (الوجيز في النظرية العامة للالتزامات)، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر سنة 2009، ص: 56.

³- أنظر: المادة 38 من الامر 75-59، السابق الذكر.

2- القبول:

هو التعبير عن إرادة الطرف الذي وجه إليه الإيجاب بإرضائه الذي تقدم به الموجب ونستطيع القول أن القبول يكون في شكل ضمني أو صريح، فبمجرد دخول المسافر إلى وسيلة النقل، يعتبر قابلاً لإيجاب الناقل وعندئذ ينعقد العقد بين المسافر والناقل، ويكفي أن يعلن الراكب عن رغبته في السفر بالشروط التي أعلنها الناقل للجمهور فيتم العقد بينهما، وحيازته تذكرة السفر في الإتجاه المحدد وقبوله شروط وسعر النقل وصعوده للمركبة أو دخوله لمحطة المسافرين¹.

3- صحة الرضا:

صحة الرضا في عقد النقل البري للأشخاص، يطبق عليه القواعد العامة المتعلقة بأهلية للمتعاقدين، والمعمول بها في كافة العقود المختلفة وعلى هذا يجب أن نبين أهلية المسافر وأهلية الناقل في هذا العقد.

أ- أهلية المسافر:

لا يتشترط في المسافر الأهلية الكاملة ويجوز نقل المسافر المميز وبما أن العقود تعرف على أنها إلتزامات إرادية تقسم إلى ثلاث أنواع حسب ما ينشأ عنها من ضرر ونفع، منها العقود التي تكون ضارة ضرراً محضاً، وهناك العقود التي تكون نافعة محضاً ومنها العقود التي تكون دائرة بين النفع والضرر، فلا شك من أن عقد النقل البري للأشخاص ينطبق عليه نوع من هذه الأنواع، لهذا فإن عقد النقل بالنسبة للقاصر المميز ينعقد إلا إذا حصل مسبقاً على إذن والده أو وليه الشرعي².

¹ محمد الصبري السعدي، (شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للإلتزام)، ج 1، ط 1 الجزائر، 2004، ص: 114.

² جميل سمير حسين الفتلاوي، (العقود التجارية الجزائرية)، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2001، ص: 301.

ب- أهلية الناقل:

إذا كان الناقل شخصا معنويا، فإنه يكون خاضعا لأحكام و قواعد القانون التجاري باعتبار أنّ الناقل في هذه الحالة يتمتع بصفة التاجر، وهذا طبقا لما جاء في نص المادة الأولى من القانون التجاري: "يعدّ تاجرا كل شخص طبيعي أو معنوي يباشر عملا تجاريا ويتخذ مهنة معتادة، ما لم يقضي القانون بخلاف ذلك"¹، أما بالنسبة لأهلية الناقل في عقد نقل للأشخاص بالسكك الحديدية فهي منبثقة عن الشخصية القانونية، التي منحها القانون لهيئة النقل الحديدية طبقا للمادة 01 من المرسوم التنفيذي المتعلق بالنقل بالسكك الحديدية² التي تنص على أن على أن " شركة السكك الحديدية تعدّ مؤسسة عمومية صناعية وتجارية ذات شخصية معنوية في القانون العام ". أما إذا كان الناقل شخصا طبيعيا، فيجب أن يكون متمتعا بالأهلية الكاملة أي 19 سنة وهذا نصت عليه المادة 40 من القانون المدني³.

وقد نص المشرع الجزائري على موانع الأهلية التي تجعل الشخص عديم الأهلية كالعته والجنون وصغر السنّ عوارض الأهلية وكعدم الحصول على الإذن من الولي حيث لايجوز لشركات النقل أن تقوم بنقل الصغار أو عديمي الأهلية إلا بإذن الأولياء، وإلا كانت مسؤولة.

4- عيوب الرضا:

يشترط لصحة ولزوم العقد جودة إرادة سلمية بين أطراف العقد خالية من عيوب الإرادة: الإكراه- الغلط - التدليس والاستغلال⁴، وإذا شاب عيب من هذه العيوب العقد فيعد العقد باطلا أو قابلا للإبطال وذلك طبقا للأحكام العامة المتعلقة بالعقود التي تجعل

¹ المادة 01 من الأمر 75-59، السابق ذكره.

² المرسوم التنفيذي 90-391 المؤرخ في 14 جمادى الأولى 1411 الموافق ل 1 ديسمبر 1990، المتضمن تغيير (الطبعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي)، ج ر، العدد 54، الصادر في 12 ديسمبر 1990 .

³ المادة 40 من الأمر 75-58، السابق ذكره.

⁴ أنظر: المواد 42،43،44،45 من الأمر 75-58، نفسه، والمواد 5-6-7-8 من الأمر 75-59، نفسه .

العقود المختلفة أركانها باطلة أما إذا تعلق الاختلال بعيوب الإرادة تكون قابلة للإبطال لمصلحة الطرف المتعيب إرادته¹.

والتدليس في عقد النقل البري للأشخاص قد يكون أحيانا من طرف الناقل حيث يضع لافتة معلقة على الحافلة أو سيارة الأجرة بأنها مكيفة وذلك لجلب عدد من المسافرين، يظهر بعد ذلك أنها لا تحوي على مكيف هوائي من الأساس، أو أن يدلس عليهم في ثمن التذكرة أو الوقت وسرعة الوصول ثم يظهر عدم صحة الإدعاء.

ولا يكفي مجرد توافر التراضي كي ينعقد العقد صحيحا، بل يلزم أن تكون إرادة كل من المتعاقدين سليمة خالية مما يعيبها، ويتحقق ذلك إذا كان المتعاقد وقت إبرام العقد على بينة من أمره، ويتمتع بحرية كاملة في الإقدام على العقد. لا بد أن تكون الإرادة مطابقة لكل ظروف التصرف الذي تشارك في إتمامه، غير مدفوعة إلى ذلك بضغط غير مشروع، وعلى هذا الأساس يتقرر بأن الإرادة المعيبة في عقد النقل البري للأشخاص تجعل العقد رغم انعقاده يكون قابلا للإبطال، فالإرادة التي تكون غير سليمة هي إرادة موجودة إلا أنها يمكن أن يشوبها عيب من عيوب الإرادة، فإن كانت العيوب جسيمة فهي تبطل العقد وإن كانت غير جوهرية تجعله قابلا للإبطال فقط، حسب ظروف إبرام العقد.²

ثانياً - ركن المحل:

إن محل العقد هو مجموع الالتزامات الناشئة عن العقد، ولهذا فإن الشروط التي يجب أن تتوافر في محل العقد، تعد هي ذات الشروط الواجب توافرها في محل الالتزامات الناشئة عن هذا العقد .

ومع ذلك فهناك من يرى أنه يجب أن نفصل بين محل العقد ومحل الالتزام وأن نعتبر محل العقد هو العملية القانونية المقصودة تحقيقها بواسطة العقد ففي بعض الأحيان قد يكون محل الالتزامات الناشئة عن العقد أي الأدوات التي يلتزم بها المتعاقدان هي في

¹ - أنظر: نصوص المواد 83-86-88-90 من الأمر 75-58، السابق ذكره.

² - محمد حسين منصور، (مصادر الالتزام -العقد والإرادة المنفردة-)، دط، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 2000، ص:142.

ذاتها مشروعة، وتوافرت فيها كل الشروط التي يتطلبها القانون في حين أن العملية القانونية ذاتها تعد عملية محرمة قانونا ، فعندئذ يبطل العقد لسبب عدم مشروعية محل الالتزام بل بسبب عدم مشروعية محل العقد وعلى هذا الأساس فالمحل هو العملية القانونية التي ينبغي تحقيقها من وراء العقد، وهذا طبقا للأحكام العامة المتعارف عليها، وعقد النقل البري للأشخاص محله الإلتزام القائم بين الناقل و المسافر، ونقل المسافر مع أمتعته يقابله دفع ثمن النقل حيث أن نقل الأشخاص بالمركبة يكون المحل هو العملية القانونية التي يلتزم بها الناقل، ويشترط في هذا المحل أن لا يكون مخالفا للنظام العام والآداب العامة وأن يكون مما يجوز قانونا.¹

ثالثا - ركن السبب:

سبب العقد هو الباعث الدافع إلى التعاقد، أي الغرض الذي حمل المتعاقد على إبرام التصرف، وهو أمر شخصي يختلف من شخص إلى آخر²، وكلمة سبب قد يقصد بها معاني عديدة ، أول هذه المعاني المصدر المنشئ للإلتزام، أو واقعة الفعل الضار كمصدر غير إرادي للإلتزام، أما ثاني هذه المعاني فهو الغرض المباشر الذي يستهدفه الملتزم من وراء التزامه وثالث هذه المعاني هو الغرض غير المباشر الذي يستهدفه الملتزم ،من خلال إبرام العقد وقد يصرح بهذا السبب،وقد يستنتج من خلال القرائن والشواهد الكثيرة المحيطة بظروف العقد وقصد المتعاقدين وطبيعة الإلتزام وأهدافه ونتائجه³.

ولا ريب أن اشتراط كون السبب موجودا لكي يصح العقد، ويحقق فائدة للمتعاقد ويعصمه من أن يلتزم دون سبب لهذا الإلتزام فإذا حدث ذلك ولم يكن هناك سبب للإلتزام وقع العقد باطلا بطلانا مطلقا ، ووجود السبب قد يؤخذ بمعنى الغرض المباشر القريب للمدين من وراء التزامه، وليس الهدف البعيد غير المباشر "الباعث الدافع" ذلك أن الإرادة

¹ - رمضان أبو السعود، (مصادر الإلتزام)، ط 1، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص: 143.

² - محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص: 213.

³ - زكريا سرايش،(الوجيز في مصادر الإلتزام العقد والإرادة المنفردة)، الطبعة الثانية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2014، ص: 99 - 100.

لا يمكن أن تلتزم دون "باعث" من وراء إلتزامها، والسبب في عقد النقل هو الغرض والدافع للتعاقد لا يختلف هذا الركن عن السبب الواجب توفره في العقود الأخرى، فيجب أن يكون صحيحا ومشروعا غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، والسبب المطلوب كركن في العقد عامة يشترط فيه الوجود والتحقق والمشروعية وفي عقد النقل يجب أن يتم النقل بطريقة صحيحة غير مخالفة للقانون، فيما يخص حمل الأشخاص أو البضائع أو السلع حيث تنقل بطرق معروفة وصحيحة حسب عدد الركاب المقرر في وثيقة النقل أو حجم السلع دون زيادة أو تكديس البضائع أو حشر الأشخاص وجمعهم وازدحامهم في المركبة بطريقة قد تعرضهم للمخاطر و الهلاك وكذا يجب احترام السرعة القانونية، أثناء السير لضمان سلامة الركاب وعدم مخالفة لوائح المرور وإشاراته.¹

وخلاصة القول أن عقد النقل البري للأشخاص ينشأ بمجرد التعبير عن إرادتي طرفي العقد، أي بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، فلا يحتاج توافق الإرادتين لأي إجراء شكلي آخر، بل ينعقد إذا توافرت شروط الانعقاد من رضا ومحل وسبب مشروع في الظاهر.

الفرع الثالث: خصائص عقد النقل البري للأشخاص

من خلال النصوص القانونية التي نظمت عقد النقل البري للأشخاص، فإن هذا العقد يتميز بعدة خصائص من أهمها أنه عقد رضائي، عقد إذعان، عقد معاوضة، عقد ملزم لجانبين، مما يتطلب التعرف على هذه الخصائص مفصلة كمايلي :

أولا - عقد رضائي:

عقد نقل الأشخاص من العقود الرضائية فهو يتكون بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، ولا يخضع لأي إجراء شكلي فهو ينعقد إذا حصل الاتفاق بين إرادة كل من الناقل والراكب في عقد الناقل للأشخاص، و الناقل يكون عادة في حالة إيجاب عام ودائم، بحيث يكفي

¹ - أمجد محمد منصور، (النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، عمان 2009، ص:138.

أن يوافق الراكب على هذا الإيجاب ويعبر عن رغبته في السفر، حتّى ينشأ العقد ويصح بين الطرفين وتنشأ عنه كل الالتزامات القانونية وفق تشريعات النقل بالشروط المحددة من قبل الناقل وبناءً على ذلك ينشأ العقد من الوقت الذي يلتقي فيه إيجاب الناقل بقبول الراكب وصعوده الحافلة أو المحطة المخصصة للسفر وشراء التذكرة ودفع قيمتها المالية.¹

ثانياً - عقد إذعان:

يعتبر عقد النقل البري للأشخاص من عقود الإذعان، وكثيراً ما يحتكر الناقل عمليات النقل سواء أكان من شركات القطاع الخاص التي تحصل من الدولة على امتياز باحتكار عمليات النقل في منطقة معينة أو مؤسسة عامة وفي الحالتين توضع شروط من قبل الدولة دون أن يكون للمواطنين حق مناقشتها وإنما يقتصر حقهم بقبولها أو رفضها فيصبح عقد النقل عندئذ من عقود الإذعان ويرى جانب من الفقه أن القيود التي تجعل هذا العقد من عقود الإذعان لا ينبغي أن تلغي رضائية هذا العقد، لأن محتكر النقل هنا في حالة إيجاب عام ومستمر فليس له أي يرفض التعاقد مع من يطلب خدمة²، وتتوافر فيه شروط النقل، حيث يجب أن يقوم بعملية النقل و يقبل عروض الركابين و إلا كان مسؤولاً عن إمتناعه ، عن أداء خدمة عامة كلف بها وأعطى حق الإمتياز.

وعلى سبيل المثال فالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تضع شروط للمسافر وتجعل هذا العقد يقترب أكثر من عقود الإذعان الناتجة عن التطور الاقتصادي والتجاري، إذ يقوم الجانب الأقوى بفرض شروطه على الطرف الآخر وهو الطرف الضعيف الذي لا يستطيع أن يناقش تلك الشروط أو يعدلها وإنما عليه القبول أو الرفض، بحيث تعلن الشركة المعنية بالنقل سواء الخاصة أو العامة، عن الشروط التي تقبل التعاقد بمقتضاه وتحدّد ثمن النقل ولا يملك المسافر إلا الإذعان لهذه الشروط، وهنا تكون الشركة هي الطرف المحتكر حيث تضع مقدماً شروط التعاقد، وتعرضها على المسافر الذي يكون

¹ عادل علي المقدادي، (القانون التجاري)، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007، ص: 289.

² عزيز العكيلي، (الوسيط في شرح القانون التجاري)، المرجع السابق، ص: 295.

له الخيار في قبولها أو رفضها كلّها بحيث لا يجوز للمسافر إلغاء أي شرط من هذه الشروط أو تعديلها أو إنقاصها أو التفاوض حولها، إنما عليه القبول مطلقاً أو الرفض فقط.¹

وعقد الإذعان نص عليه المشرع في المادة 70 من القانون المدني التي تنص على مايلي: "يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقرّرة يضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها" وهذه القاعدة تنطبق على عقد نقل الأشخاص وطنياً ودولياً.²

ثالثاً - عقد معاوضة:

يعتبر عقد نقل الأشخاص أيضاً من عقود المعاوضة إذ أن كل طرف فيه يتلقى مقابلاً لما يقدمه فالناقل في هذا العقد يحصل على أجره مقابل الخدمة التي يقدمها وهي نقل المسافر من مكان السفر إلى مكان الوصول أو الجهة المقصودة، ويحصل على خدمة بمقابل، أي دفع أجره النقل للناقل.³

حيث أن التزام الناقل لا يكون على وجه التبّع وإنما يعد تبرعاً، ويشترط في الأجرة أن تكون ذات قيمة فلا يجب أن تكون صوريّة أو تافهة، إذ تعتبر في هذه الحالة تبرعاً أي في حالة عدم تقديم الأجرة، ويكون النقل كما لو كان مجاناً وتبرعاً ويخضع لأحكام التبّع المقررة قانوناً.⁴

¹ - نعيمة بن قريش، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية -دراسة مقارنة -، مذكرة لنيل شهادة

الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، محمد بوقرة، بومرداس، 2014، ص: 16.

² - المادة 70 من الأمر 75 - 58، المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07 - 05 المؤرخ في 13 ماي 2007.

³ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص: 29.

⁴ - فوزي محمد سامي و محمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري (مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية)، الجزء الأول، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 2006، ص: 237.

رابعاً - ملزم لجانبين:

يلتزم الناقل بالقيام بعملية النقل المتفق عليها في المواعيد المحددة، يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل، وهذا ما أكده المشرع صراحة في تعريفه، وطبقاً للقواعد العامة إذا أخل أحد المتعاقدين بتنفيذ التزامه جاز للمتعاقد الآخر أن يطلب المسافر من الطرف المخل بتعويضه عن الأضرار التي تلحقه نتيجة عدم سفره أو تأخيره عملاً بالقواعد الخاصة بمسؤولية الناقل كما أن الناقل يطالب المرسل أو المسافر بالأجرة تنفيذاً لعقد النقل¹.

الفرع الرابع: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للأشخاص.

أصبح عقد النقل البري للأشخاص يطرح جدلاً كبيراً حول طبيعة قانونية لهذا فإن الطبيعة القانونية التي يبني عليها هذا العقد كانت محل نقاش فقهي، إلا أن النصوص القانونية حسمت الخلاف واعتبرت عقد النقل البري للأشخاص عملاً تجارياً بالنسبة للناقل، حسب أحكام نص المادة 08/02. قانون تجاري "تعد عملاً تجارياً" بحسب موضوعه "كل مقولة لإستغلال النقل والانتقال"²

ويتضح من نص هذه المادة أن كل إتفاق أو تعهد يلتزم من خلاله أحد المتعاقدين بإستغلال النقل يعد عملاً تجارياً، وعلى العكس يعد عملاً مدنياً إذا كان المسافر غير تاجراً، وفي حالة نقل المسافرين لا يمكن إعتبار العقد بالنسبة للمسافر عقداً تجارياً، وقد جاء في نص المادة 549. " أن للمقولة عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يضع شيئاً أو يؤدي عملاً مقابل أجره يتعهد بها المتعاقد الآخر"³.

إن نشاط النقل إذ تمّ في شكل مقولة أي قائم على الاحتراف والتنظيم المسبق، بما يتطلبه من وسائل مادية وبشرية بعد عملاً تجارياً لأنه ينطوي على استهداف الربح، كما يعد الناقل بواسطة الحافلة أو أكثر صاحب مقولة تجارية، وأن عمله عمل تجاري لتوفر

¹ - خالد أمير عدلي، (قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، د ط، دار الجامعة الجديدة)، الإسكندرية، مصر 2006، ص: 12.

² - المادة 08/02 من الأمر 75-59، السابق ذكره.

³ - المادة 549 من الأمر 75-58، السابق ذكره.

كل من عنصرى الإحتراف المعتاد، مما يجعل نشاطه مقاولة تقوم على المضاربة بين أكثر من عنصر بما فى ذلك عمل الغير، وإستهداف الربح بل أضف إلى ذلك أن صاحب السيارة لا يختلف فى شىء عن صاحب الحافلة والباخرة والطائرة فهى كلها عمل منظم ومادى بأجر قصد الربح ويخضع لإشراف الدولة¹.

ويعتبر عقد النقل من الأعمال التجارية سواء أشرف عليها شخص معنوى، أو شخص طبيعى أو بالأحرى شركة عامّة أو خاصّة، كما أنّ فى هذا العقد يعد الناقل الذى يمتحن مهنة المقاوله فى نقل المسافرين تاجرا و عمله هذا يعدّ عملا تجاريا للناقل وحده، أمّا بالنسبة للمسافر فتحدد طبيعة عمله وفقا لصفة المسافر تجاريا كان أو مدنيا، وذلك وفق نظرية التبعية التجارية وهذا طبقا لما جاء فى المادة (01/04)². من القانون التجارى التى تنص على أنه يعد عملا تجاريا بالتبعية الأعمال التى يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارية أو حاجات متجره أمّا إذا كان المسافر ليس تاجرا ، أو أنه تاجرا ولكن تعاقدا لقضاء حاجات لا علاقة لها بنشاطه التجارى اعتبر عقد النقل عقدا مدنيا وفى هذه الحالة يكون عقد النقل مختلطا فيكون مدنيا بالنسبة للمسافر وتجاريا بالنسبة للناقل³. أما إن كانت المركبة أو وسيلة النقل لنقل بضائع أو مواد مختلفة لأعمال التجارة أو توسيع النشاط التجارى يعد العقد فى هذه الحالة عملا تجاريا للطرفين .

المطلب الثالث: شروط عقد النقل البرى للأشخاص وإثباته.

الإثبات بمعناه القانونى هو إقامة الدليل أمام القضاء بالطرق التى حددها القانون على وجود واقعة قانونية، والإثبات بمعناه القانونى هو غير الإثبات بمعناه العام فالإثبات بالمعنى العام لا يتخصص بأن يكون أمام القضاء ولا بأن يكون بطرق محددة بل هو طليق من هذه القيود ويختلف الإثبات القضائى عن الإثبات غير القضائى من عدة

¹ - علي بن غانم، (الوجيز فى شرح القانون التجارى وقانون الأعمال)، دط، ج 1، موفم للنشر والتوزيع،الرباط،الجزائر،2005، ص: 121.

² - المادة 2/04 من الأمر 75-59 نفسه.

³ - هانى دويدار، (النظام القانونى للتجارة)، د ط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان،1997، ص: 202.

نواحي فالإثبات القضائي مقيد في طرفه وفي قيمة كل طريقة منها، أما الإثبات الغير قضائي فلا قيد عليه¹.

ومن خلال هذا التعريف الوجيز عن الإثبات، فعقد النقل البري للأشخاص يمكن إثباته كغيره من العقود الأخرى بكل الطرق و الوسائل القانونية، أما فيما يتعلق بشروطه فيخضع لشروط خاصة تحكمه، ولدراسة شروط وإثبات عقد النقل يقسم هذا المطلب إلى فرعين: شروطه(الفرع الأول)، إثباته(الفرع الثاني).

الفرع الأول - شروط عقد النقل البري للأشخاص.

عقد النقل البري للأشخاص يخضع لشروط تنظمه في محطات النقل البري سواء كان النقل عن طريق السكك الحديدية أو بواسطة سيارات الأجرة أو غيرها ومن خلال هذا الفرع سنتطرق لشروط عقد النقل البري للأشخاص ونفصلها كمايلي:

1- أن يكون الشخص المنقول موجودا:

يشترط في هذا العقد أن يكون الشخص المنقول موجودا وعلى هذا الأساس يتم العقد، أما بالنسبة لنقل الموتى فيخضع لأحكام خاصة مستقلة بذاتها،نظمتها التشريعات المختلفة ووضعت لها قواعد وشروط معينة و إجراءات إدارية ووثائق ومستندات عديدة.

2- أن يكون الناقل محترفا:

النقل من مكان إلى آخر بمقابل لا يكفي لقيام عقد النقل فلا بد أن يتكفل بالنقل مهني محترف وهذا الشرط يجب أن يتوفر في كل الأحوال ،وهو شرط إداري وتشريعي.

3- أن يكون التنقل من مكان إلى آخر:

لا يشترط أن يختلف مكان الركوب عن مكان الوصول، بحيث يتفق المسافر مع الناقل على أن ينقله بمقابل ثم يرجعه إلى مكان الانطلاق، ولا يشترط أن تكون المسافة بعيدة أو

¹ عبد الرزاق السنهوري، (الوسيط في الشرح القانون المدني الجديد نظرية الالتزام بوجه عام) د ط، ج 2، دار النهضة العربية، القاهرة، ص: 12.

قريبة إنما ترجع إلى الشروط والرخص القانونية المخولة للنقل بين الأماكن المتعددة المتقاربة أو المتباعدة وفق الأعراف والنظم التشريعية في أي دولة¹.

الفرع الثاني: إثبات عقد النقل البري للأشخاص

بما أن عقد النقل البري للأشخاص كغيره من العقود الأخرى ينشأ بشروط معينة ويخضع في إثباته للقواعد العامة ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات كالبينة والقرائن في مواجهة الناقل، لهذا تختلف كيفية إثباته بالنسبة للمسافر والناقل حسب طريقة العقد، وهذا كما جاء في نص المادة (333)² من القانون المدني وبما أن عقد نقل الأشخاص عن طريق البرّ يخضع للقواعد العامّة في إثباته، ألا أنه يشترط في هذا العقد أن تسلّم للمسافر تذكرة نقل تخوّله السفر في وسائل النقل المختلفة، ولهذا فإن هذا العقد في إثباته يتوقف على طبيعة العقد نفسها ويمكن أن يتم إثبات هذا العقد عن طريق التذكرة أو إثباته وبطرق أخرى كالشهادة و الإقرار ومستندات النقل ووثائقه الرسمية.

أولاً - مبدأ حرّية أثبات عقد النقل البري للأشخاص:

يجوز لعقد النقل إثباته بكافة طرق الإثبات بما فيها البينة والقرائن حتّى في الحالات التي تتجاوز قيمة العقد مبلغاً معيناً وذلك مواجهة الناقل أمّا الناقل إذا كان العقد مدنياً بالنسبة للراكب أو الشاحن تسري أو تطبق عليه أحكام القانون المدني في طرق إثباته القانونية، ونصت المادة 30³ من القانون التجاري على أنه يثبت كلّ عقد تجاري :

1- سندات رسميّة

2- سندات عرفية

3- فاتورة مقبولة

4- بالرسائل

5- دفاتر الطرفين

¹ - نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص: 10.

² - أنظر: المادة 333 من الأمر 75- 58، السابق ذكره.

³ - أنظر: المادة 30 من الأمر 75 - 59، السابق ذكره.

6- الإثبات بالبينة أو بأي وسيلة أخرى إذا أرادت المحكمة وجوب قبولها¹.

وقد نصت بعض التشريعات العربية على هذا المبدأ من بينها قانون التجارة الأردني في نصّ المادة 51 التي تنص على: "لا يخضع إثبات العقود التجارية مبدئياً للقواعد الحصرية الموضوعة للعقود المدنية، فيجوز إثبات العقود المشار إليها بجميع طرق الإثبات مع الاحتفاظ بالاستثناءات الواردة في الأحكام القانونية الخاصة". ومن خلال نص المادة المذكورة نستخلص بأن المشرع الأردني في قانون التجارة ذهب إلى ما ذهب إليه المشرع الجزائري وعليه حيث أجاز إثبات العقود التجارية وفق القواعد العامة في الإثبات، حيث يمكن إثبات هذا العقد التجاري بكل طرق الإثبات²، وهذا بين حرص المشرع على بيان هذه الطرق في مواضيع مختلفة في المواد المدنية³.

وطبقاً لقانون التجارة يمكن إثبات جميع عقود النقل بكافة طرق الإثبات، بالرغم من أنه لا يلزم إثبات العقد بالكتابة إلا أن أموراً عديدة لنقل الأشخاص تشهد إصدار مستند يكون دالاً على إبرام العقد، مثل إصدار التذاكر في وسائل النقل العام أو في النقل بواسطة السكك الحديدية ويشير إصدار هذه التذاكر إلى نشوء عرف يملئ إثبات العقد بالكتابة أو ما قوم مقامها من إقرار أو يمين⁴.

ثانياً: قيمة التذكرة في إثبات عقد النقل البري للأشخاص

إن تذكرة النقل مقررة لمصلحة المسافر لأن الناقل لا يستطيع الإحتجاج بأحكام القانون في حالة عدم وجود تذكرة النقل، فالطرف القوي في الإثبات هو المسافر وليس الناقل لأن القانون ألزمه بتسليم تذكرة النقل⁵.

¹ - حرية الإثبات حق للخصوم فقط ولهذا يجب على القاضي أن يسمح بتقديم الدلائل التي قدمها الخصوم ويحق له بأخذها لأن السلطة التقديرية ترجع له في الحكم.

² - كناوي أمينة، (مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص)، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أكلي محند أو لحاج، البويرة، 2013، ص: 19.

³ - خالد أمير عدلي، المرجع السابق، ص: 31.

⁴ - هاني ديويدار، (قانون النقل)، دار الجامعة الجديدة للنشر، د ط، الأزاريطة، الإسكندرية 2014، ص: 84.

⁵ - سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص: 311.

كما أن عقد النقل البري للأشخاص يثبت دائما بتذكرة يعطيها الناقل للمسافر عند قبض الأجرة وقيمتها لا تنحصر في الإثبات أمام القضاء، إنما تمتد إلى الإثبات أثناء عملية النقل ذاتها فالتذكرة هي التي تخول حاملها حق دخول المكان الذي تبدأ منه عملية النقل، كرصيف السكك الحديدية ومحطات النقل، وحق الصعود إلى وسيلة النقل وهي التي تحدد مكان السفر في الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة وعدم احتفاظ المسافر بالتذكرة طيلة السفر وتسليمها عند نهايته، قد يعرض المسافر لجزاءات إدارية لا صلة لها بمسألة الإثبات، كما هو الحال في السفر بالسكك الحديدية¹، والخطوط البرية والجوية ومن المشاكل التي تقع بشأن وجود عقد النقل وإثباته تلك الحالة التي يتنازل في المسافر عن تذكرته لشخص آخر، وهنا يمكن القول هل للناقل الاحتجاج بعدم وجود عقد نقل، باعتبار أن التذكرة قد سلمت له وليس للمتنازل له الذي قد يتعرض للضرر؟ وهل يحل محل المسافر الأصلي إن كانت التذكرة إسمية أو أنها لحاملها فقط دون تحديد وعلى هذا الأساس ولمعرفة ذلك يجب التمييز بين نوعين من التذاكر، تذاكر شخصية و تذاكر عادية أو إسمية ولحاملها.

- التذاكر الشخصية:

هي التذاكر التي تمنح لحاملها على أساس إعتبرات شخصية، كالتى تعطى للطلاب² بحيث أن الناقل قد يعطي تخفيضا أو مزايا شخصية يراعي فيها صفة معينة لحاملها، وهذه التذاكر تكون شخصية وإسمية ولا تستعمل إلا من قبل صاحبها فقط، وأن أي تنازل يكون باطلا ويعرض إستعمالها من قبل غير أصحابها إلى المسؤولية والجزاءات الإدارية المقررة، وقد تسحب ممن إستعملها لأنها تعد تزوير وتديسا، كما أن التذاكر الشخصية تكون بأجرة منخفضة أو مجانا وهذه التذاكر لا يجوز التنازل عنها لشخص آخر للإعتبرات التي منحت بسببها³، ورغم أن المشرع لم يذكر هذا النوع من التذاكر في قوانين النقل، إلا أنه وبالرجوع إلى القواعد العامة والقانون البحري نجد نص المادة

¹ عبد الحميد الشواربي، (الالتزامات والعقود التجارية)، د ط، ج2، منشأة المعارف، مصر، 2001، ص: 397.

² مثل التذاكر التي تمنح للطلبة على مستوى أكشاك بيع التذاكر الخاصة بالنقل عن طريق الترامواي.

³ علي البارودي، أحمد فريد أعريني، القانون التجاري (العقود التجارية وعمليات البنوك)، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2004، ص: 232.

1828. تجيز نقل أو تحويل التذكرة لحاملها لكن لا يمكن نقل التذكرة الإسمية إلى شخص آخر إلا بموافقة الناقل (الشركة الناقلة)، واتباع إجراءات إدارية لهذا التنازل. ومما تقدم يمكن القول بأنه لا يمكن للشخص الاحتجاج بوجود عقد نقل عند حصوله على تذكرة شخصية لم تصدر بإسمه وإنما حصل عليها بالتنازل من طرف مسافر آخر، وأن هناك مسؤوليات وجزاء قانونية إن لم تكن موافقة الناقل على التنازل.

2- التذاكر العادية:

وهي التذاكر التي تمنح للمسافر دون إعتبرات شخصية، والتي لا تكون باسم شخص معين، ويجوز لحاملها التنازل عنها للغير بداية السفر، ولا يهم ذلك سواء أكان التنازل بمقابل أو بغير مقابل مادام الشخص الأول دفع أجرة النقل، وهذا التنازل لا يتوقف على رضا الناقل مادامت التذكرة غير شخصية لأن للناقل الحق في رفض المسافر الجديد إذا كان يخلّ بشروط النقل أو كأن يكون في حالة سكر وهذا ما نصت عليه الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية في المادة 201/10² بحيث تنص على أنه "يبعد عن النقل الأشخاص في حالة سكر والأشخاص الذين يتصرفون بشكل غير لائق" والخلاصة أن التذكرة تمثل أداة إثبات وحق نقل ومسؤوليات مشتركة بين الناقل والمسافر سواء كانت شخصية أو عادية، إلا أن التذاكر العادية يمكن التنازل عنها وتحفظ حق المسافر بخلاف التذكرة الشخصية فإنه لايجوز التنازل عنها إلا في حالات معينة وفق إجراءات وموافقة شركات النقل، وترتب الحقوق والإلتزامات والمسؤولية العقدية أو التقصيرية حسب الأحوال و الأضرار، الناشئة عن إستعمال التذكرة الشخصية دون إذن الناقل أو شركة النقل المعنية، وأن العقوبات المقررة في هذا الإستعمال تختلف حسب الظروف، وتبدأ بسحب التذكرة وقد تصحب بتعويضات أو إتخاذ إجراءات إدارية معينة.

¹ - المادة 828 من الأمر رقم 76- 80 المؤرخ في 29 شوال الموافق ل23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98- 05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

² - المادة 01/10 من اتفاقية برن « BERNE » السويسرية لعام 1924 ثم خضعت هذه الاتفاقية إلى تعديل بتاريخ 1980/05/09 في مدينة برن تحت اسم « COTIF » والمتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 264/91 المؤرخ في 10 أوت 1991، ج ر، العدد 38 1991.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص.

عقد نقل الأشخاص هو عقد رضائي وملزم للجانبين، ويترتب عليه عدة إلتزامات لكل من الطرفين للمسافر والناقل، وإلتزامات كل طرف تعد حقوقاً للطرف الأخر، ويجب أن يتقيداً بها أثناء عملية النقل، مما يجعل الحقوق والواجبات متقابلة، ولدراسة هذه الحقوق والواجبات قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين: إلتزامات المسافر وحقوقه (المطلب الأول)، وإلتزامات الناقل وواجباته (المطلب الثاني).

المطلب الأول: إلتزامات المسافر وحقوقه .

يترتب على عقد النقل البري للأشخاص عدة إلتزامات على عاتق المسافر يجب أن يتقيد بها أثناء النقل، وقد حدد قانون النقل حقوق وإلتزامات المسافر كدفع الأجرة و الحضور في الوقت المناسب وضرورة إتباع تعليمات الناقل أثناء وقبل وبعد القيام بالنقل، مما يتطلب تقسيم المطلب إلى ثلاث فروع يختص كل فرع إلى حق من هذه الحقوق و الإلتزامات كمايلي : دفع أجرة النقل (الفرع الاول) ، إتباع تعليمات الناقل (الفرع الثاني)، الحضور في الزمان والمكان المحددين للسفر (الفرع الثالث).

الفرع الأول - الإلتزام بدفع أجرة النقل:

يلتزم المسافر بدفع الأجرة المستحقة للنقل ويتوقف تحديد الأجرة أساساً على النظام القانوني للنقل، إذ كان محددًا سلفاً بمعرفة الناقل كما هو الشأن في السفر بالسيارات العمومية أو بالسكك الحديدية فثمن النقل قد يدفع بدءاً من عملية النقل طبقاً لشروط والتعليمات التي يضعها الناقل لهذا يتطلب الحصول على تذكرة قبل دخول المسافر وسيلة النقل و كما هو الحال في النقل بالقطارات وسيارات النقل العامة¹، باعتبار أن عقد النقل من العقود الملزمة للجانبين فالإلتزام بدفع أجرة النقل هو الإلتزام الرئيسي للمسافر وهذا ما جاء في نص المادة 36 من القانون التجاري².

¹ عزيز العكيلي، (الوسيط في شرح القانون التجاري)، المرجع السابق، ص: 334.

² أنظر: نص المادة 36، من الأمر 75-59 السابق ذكره.

أما إذا كان الناقل شخصا خاصا فإنه يتم تحديد الأجرة بموجب القانون المنظم للنقل أما إذا كان شركة عامة أو خاصة محتكرة للنقل فإن الأجرة تحدد وفقا للتعليمات¹، والأنظمة القانونية للنقل، وتختلف أجرة النقل حسب المسافة أو الدرجة المراد السفر فيها²، وعلى المسافر أن يأخذ مكانا في الدرجة المحددة والمبينة في تذكرته التي دفع ثمن تسعيرتها، فلا يمكن للمسافر أن يأخذ مكانا غير مكانه، وكذلك لا يتجاوز مكان ومسافة السفر وفق أجرة النقل ولا يستمر بعد المحطة المقررة لنزوله فيها، وإلا يلتزم بدفع أجرة إضافية نتيجة إمتداد وقت السفر³ ومن النصوص التنظيمية التي تحدد أسعار النقل البري للأشخاص، نجد بعض المراسيم من بينها المرسوم التنفيذي المتضمن تعيين أسعار نقل الأشخاص عبر السكك الحديدية⁴، والرسوم التنفيذية المتضمن أسعار نقل الركاب برا⁵.

وفي حالة تراجع المسافر أثناء الطريق فلا يحق له إسترجاع الثمن الذي دفعه، وعليه كامل الأجرة، وللناقل أن يستعمل حق الحبس المقرر له طبقا للقواعد العامة في إمتناع المسافر عن دفع الأجرة كحبس أمتعته عند الناقل⁶.

والأصل في تحديد ثمن النقل يكون بصفة رضائية بين المسافر والناقل، لكن تتدخل الدولة تشريعيا بجعل الثمن محددًا، عن طريق النصوص التنظيمية التي تحدد أسعار النقل، ولا مجال لإرادة أطراف عقد النقل في ذلك وهذا ما دفع بالبعض إلى القول أن المسافر لا طالما هو ملزم بدفع أجرة النقل أو تذكرة السفر بدون مناقشة فيكون العقد

¹ - العطير عبد القادر حسين، (الوسيط في شرح القانون التجاري)، ج 1، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص: 293.

² - Amer Zahi, Droit des transports, office publications universitaires, Alger, 1991, p 68

³ - محمد السيد الفقي، (العقود التجارية)، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2011، ص: 311.

⁴ - المرسوم التنفيذي 98-269 المؤرخ في 7 جمادى الأولى عام 1419 هجري الموافق ل 29 غشت 1998 ويتضمن تعريفات نقل المسافرين التي بها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، ج ر، عدد 65.

⁵ - المرسوم التنفيذي رقم 96-39 المؤرخ في 24 شعبان 1416 هـ، الموافق ل 15 يناير 1996، المتضمن نقل الركاب برا، الصادر في ج ر، عدد 4، المؤرخة في 16 جانفي 1996.

⁶ - فوزي محمد سامي، المرجع السابق، ص: 264.

بمثابة عقد إذعان¹، ولا يلزم المسافر بدفع الأجرة مقدما إلاّ إذ اقتضت اللوائح ذلك كما هو الشأن في النقل بالسكك الحديدية والحافلات والطائرات والبواخر، فإن الأنظمة التشريعية جعلت دفع قيمة النقل مسبقا، وقد يجري العرف على الوفاء بالأجرة في ميعاد معين. كما هو الحال في النقل بالسيارات الأجرة حيث يلتزم الراكب بالوفاء بها في محطة الوصول²، أو بمجرد الصعود إلى وسيلة النقل كما هو معمول به في النقل بواسطة الحافلات، وقد يتمّ نقل المسافرين من مكان إلى آخر بعلم الطرفين دون أن يتحصّل الناقل على مقابل نقدي، بحيث لا يلتزم الراكب بدفع أجرة النقل، وهنا نكون أمام صورة أخرى من النقل وهو النقل المجاني ولا يقصد بالمجانّيّة، انعدام المقابل كما يوحي المدلول اللّفظي و إنما تعني انعدام المقابل النقدي، ولكن قد يتوفر مقابل من نوع آخر وقد لا يتوفر على خلاف هذا فالراكب أو المسافر يكون ملزم بدفع الأجرة للناقل وهذا وفقا للتنظيمات والقواعد التي تحكم قانون النقل³.

الفرع الثاني: إلتزام المسافر بتعليمات الناقل

حرصا على سلامة الركاب وراحتهم وسلامة المركبة، يضع الناقل تعليمات خاصة من شأنها تنظيم عملية النقل و المحافظة على سلامة جميع الركاب ويلتزم المسافر بالتقيد بهذه التعليمات⁴، وإحترام المسافر لهذه التعليمات يعتبر في الوقت ذاته إلتزاما على عاتقه، وإذا أخل المسافر بتعليمات الناقل لا يعتبر هذا الأخير مخلا بالالتزام بضمان السلامة وإنما المسافر هو الذي يعتبر مرتكبا لمخالفة إضافة على إعتبره مقصرا في تنفيذ العقد⁵، وبالرجوع إلى القانون والتشريع المنظم لعملية النقل نجد أن المشرّع الجزائري لم

¹ - زوقط سفيان، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010، ص: 27.

² - عبد القادر أقصاصي، (الالتزام بضمان السلامة في العقود- نحو نظرية عامة-) د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص: 08.

³ - محمد الهامل جيرون، الالتزام بضمان السلامة للأشخاص في عقد النقل في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2014، ص: 41 .

⁴ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص: 291.

⁵ - منير محمد الجنيهي و ممدوح محمد الجنيهي، العقود التجارية، (عقد التكنولوجيا، الوكالة التجارية عقد السمسة عقد النقل)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2000، ص: 268.

ينص على ضرورة إلتزام المسافر بتعليمات الناقل على غرار التشريعات الأخرى، رغم أهمية هذه التعليمات في عقد نقل الأشخاص فاكتفى فقط بالنص عليها في القانون البحري في المادة(838)¹، والتزامات الراكب المتعلقة بتعليمات الناقل تعد إلتزاما تعاقديا والإخلال بهذا الإلتزام يترتب عليه مسؤولية تعاقدية على تعويض الضرر الذي يلحق بالناقل، أما مسؤولية الراكب من التعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب الآخرين بسبب تعليمات الناقل، فتقوم على أساس المسؤولية على الفعل الضار ولهذا فعلى الراكب مراعاة تعليمات الناقل ولا يجوز له الإخلال بالنظام المقرر للخدمات وحسن انتظام النقل كأن يصعد من الجهة المختصة للصعود وأن يكون النزول من المكان المخصص لذلك، ويجب أن يراعي راحة غيره من المسافرين وأن يحتفظ بتذكرة النقل لحين انقضاء السفر، كما يجب عليه أن يقدمها كلما طلب منه ذلك، والإلتزام بإتباع تعليمات الناقل هو التزم عام واجب التطبيق على جميع المسافرين دون تمييز وكل اتفاق خلافه لا ينتج أثره إلا بين أطرافه، ويعد هذا الإلتزام من جانب آخر التزم أدبي وفق الأعراف والأحكام العامة المقررة للمصلحة الاجتماعية العامة والسكينة العامة.

ويكون المسافر ملزما ومجبورا على إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل وقد تضمن قانون النقل المتعلق بنقل الأشخاص بالسكك الحديدية تعليمات يجب على الركاب إتباعها، وإذا خالف أحد المسافرين هذه التعليمات جاز إنزاله من القطار في أي لحظة إضافة إلى تعرضه لعقوبة².

¹ - أنظر: نصّ المادة 838 من الامر 76-80، السابق ذكره.

² - مصطفى كمال طه، (العقود التجارية)، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر 2005، ص: 214.

الفرع الثالث: إلتزامه بالحضور في الزمان والمكان المحددين للسفر

الإلتزام بالحضور في الزمان والمكان المحددين للسفر أشار إليه المشرع الجزائري في القانون البحري في المادة 830 التي تنص على مايلي : "يجب أن يحضر المسافر للركوب طبقا للشروط المحددة في تذكرة السفر ويلتزم بدفع أجرة السفر كاملة وكل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المناسب للركوب قبل السفر وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة وقبل نهاية الوقت¹ ومن خلال نص المادة وطبقا للأحكام والقواعد العامة، يجب على المسافر الإلتزام بالحضور في الوقت المحدد في تذكرة السفر، فإن لم يحضر في الوقت المحدد يكون ملزما بدفعه أجرة السفر كاملة، وهذا طبقا لإخلاله بالإلتزامه إما عن مكان الحضور فيكون في الأماكن المخصصة كمحطات النقل البري أو المحطات الترموي، وكذا وردت هذه الإلتزامات في النقل الجوي حيث تنص تذكرة الخطوط الجوية على ضرورة الحضور قبل ميعاد السفر بوقت كاف للاستعداد والتهيئ لدخول المطار نتيجة الإجراءات القانونية وتفتيش كل المسافرين وتنسيق إرسال الأمتعة والتأكد من هوية المسافرين وأسماءهم، والنقل الجوي يقوم على الاعتبارات الأمنية والشخصية والإدارية في ذات الوقت وهي تطبق في النقل البري، بإعتبارها قواعد عامة مرتبطة بسلامة المسافرين وحفظه وحمايته وحماية أماكن السفر ووسائل النقل العامة.

المطلب الثاني: التزامات الناقل وواجباته

من الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل في عقد نقل الأشخاص، هي تلك الإلتزامات التي يجب أن يوفرها للمسافر أثناء عملية نقله لذا إجتهد المشرع في وضع قوانين تنص على إلتزامات الناقل في القانون التجاري وقانون النقل، وتبدأ إلتزامات الناقل إتجاه المسافر من بداية ركوبه وسيلة النقل إلى غاية وصوله إلى جهته المقصودة .

¹ - المادة 830 من الأمر 76-80 السابق ذكره.

ومن هذا المنطلق يقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع لدراسة إلتزامات الناقل وهي الإلتزام بنقل المسافر والحرص على سلامته (الفرع الأول)، الإلتزام بنقل أمتعته والمحافظة عليها (الفرع الثاني) الإلتزام بتوفير المكان حسب الدرجة (الفرع الثالث)

الفرع الأول: نقل المسافر والحرص على سلامته.

يلتزم الناقل بمقتضى العقد المبرم بينه وبين المسافر بنقله والحفاظ على سلامته طول فترة السفر، كما يلتزم بتوصيله سليماً معافاً إلى المكان المتفق عليه في العقد، وإذا وقع طارئ ما فإن التبعية الناشئة عن العقد قائمة على وجود قوة قاهرة أو خطأ من قبل المسافر، وهذا الإلتزام هو إلتزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية أي إلتزام بإيصال المسافر إلى مكان المتفق عليه، أثناء المدة المحددة في العقد سالماً مهما كانت الوسيلة المستخدمة في النقل سواء أكانت قطار أو سيارة وإذا أخل الناقل بإلتزامه كأن يلحق ضرر بالمسافر أثناء عملية النقل كوفاته أو جرحه أو إصابته بأي ضرر آخر يلزم الناقل بالتعويض لعدم تحقيق النتيجة المتفق عليها¹.

إن نقل المسافر إلى المكان الذي يقصده سليماً معافى هو غرض عقد النقل بالنسبة للمسافر وهدفه من التعاقد لذا يجب على الناقل، وهذا من إلتزامات الناقل وقد نصت المادة 62 من القانون التجاري على أنه: " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى جهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد"².

ومن خلال نص المادة يتضح لنا أن الناقل ملزم أثناء عملية نقل الأشخاص أن يحرص على سلامة المسافرين، والعقد لا يتم إلا بنقل المسافر وإيصاله إلى المكان المقصود في الوقت المحدد، حيث نلاحظ من خلال نص المادة 62 السابقة الذكر أن المشرع الجزائري أكد على الإلتزام بعبارة " يجب" الدالة على الإلتزام والوجوب والتحتيم.

¹ حلو أبو حلو، (القانون التجاري)، ط1، الشركة العربية المتحدة لتسويق والتوريدات بالتعاون مع جامعة القدس المفتوحة، مصر 2008، ص: 314.

² المادة 62 من الأمر 75-59، السابق ذكره .

ويقع على عاتق الناقل أثناء إلتزامه بنقل المسافرين أو البضائع بالمحافظة على سلامة الركاب أثناء عملية النقل، فهو يلتزم بإيصالهم سالمين إلى الجهة المقصودة والمتفق عليها، وإذا أخل الناقل بهذا الإلتزام فإنه يجوز للمسافر رفع دعوى على الناقل والمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تصيبه في بدنه أو جراء التأخر عن السفر¹ والسلامة تعني إيصال المسافرين حسب حالتهم الأولى من مكان الانطلاق إلى المكان المرغوب دون حوادث مثل الانحرافات وحوادث المرور وتتضمن السلامة أيضا وسائل متوفرة، داخل وسائل النقل كعلب الإسعافات ومنافذ النجدة ومثلث العطب، ويكون الناقل حريص في المحافظة على سلامة المسافر ويتخذ كل الإجراءات اللازمة والكافية بالمحافظة على سلامته أثناء تنفيذ عملية النقل وإلا كان مسؤولا عن الإهمال و الإخلال بعقده، ويلتزم الناقل بسلامة الراكب منذ اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عملية النقل، وهذه اللحظة تختلف باختلاف وسيلة النقل، ففي النقل بالسيارة، يلتزم الناقل بسلامة الراكب منذ الوقت الذي يصعد فيه الراكب إلى وسيلة النقل بحيث يحصل إتصال مادي بين الراكب ووسيلة النقل، كأن يمسك بيده باب السيارة ليفتحها، ويشترط في ذلك أن تكون لديه نية إبرام عقد النقل، أما بالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية، فإن التزام الناقل بنقل المسافر والحفاظ على سلامته يبدأ منذ دخوله إلى رصيف محطة القطار².

وعلى هذا يجب على الناقل أن يكون حريصا بالمحافظة على سلامة المسافرين، وأن يتخذ كل الإجراءات أو توفير الوسائل الكافية بالمحافظة على سلامتهم أثناء تنفيذ عملية النقل³.

الفرع الثاني: الإلتزام بنقل الأمتعة والمحافظة عليها.

يلتزم الناقل بنقل الأمتعة التي يحملها الراكب أثناء السفر ويلتزم الراكب بدفع أجرة النقل بشرط ألا تزيد عن حد معين في تعريفه النقل وإذا زاد هذا عن الحد وجب على الراكب أن

1- نبيلة عيساني، دليلة آيت منصور ، عقد العمولة للنقل في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص

قانون خاص ، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان، ميرة، بجاية 2017، ص:46.

2- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص: 297.

3 - عزيز العكيلي، (الوسيط في شرح القانون التجاري)، المرجع السابق، ص:337.

يدفع أجرة عن الأمتعة الزائدة كما يمكن للناقل أن يفحص أمتعة الراكب بحضوره إن أمكن ذلك لتحقيق من مطبقتها لشروط النقل، ويلتزم الناقل بحراسة الأمتعة والمحافظة عليها، و لا يكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو ما يلحق بها من أضرار إلا على أساس المسؤولية التقصيرية لإثبات أخطاء الناقل أو تابعيه، وذلك أن الناقل لم يستلم هذه الأمتعة ولم يتحمل أي التزام بشأنها و قبوله بنقلها لم يكن إلا من قبل التسامح فلا يمكن أن يسأل عنها مسؤولية عقدية، ويكون الراكب مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق الناقل أو تابعيه أو الغير بسبب الأمتعة أو الحيوانات التي يحتفظ بها¹.

أما الأمتعة التي يسلمها الراكب للنقل نظير وصل يصدره الناقل يبين فيه عدد الأمتعة وطبيعتها فإنها تكون موضوعاً لعقد نقل تبني بجانب العقد الأصلي ، وعلى هذا تخضع للأحكام الخاصة بنقل البضائع، كما يلتزم الناقل بتسليمها إلى الراكب في مكان الوصول بحالة سليمة² ويكون الناقل مسؤولاً مسؤولية عقدية في حالة ضياعها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، والتزام الناقل لا يقتصر على نقل المسافر وسلامته فقط وإنما يلتزم أيضاً بسلامة أمتعته، ويوجد نوعين من الأمتعة التي يحتفظ بها أثناء، عملية النقل، ويجب التفرقة فيما يتعلق بالأمتعة فتوجد الأمتعة اليدوية أي (الأمتعة المحمولة) والأمتعة المسجلة التي يسلمها الراكب للناقل الذي يجب عليه المحافظة عليها طول مدة النقل³

أولاً- الأمتعة اليدوية (الأمتعة المحمولة):

وهي الأشياء الضرورية التي يحتفظ بها الراكب معه أثناء الرحلة، وتبقى في حراسة الراكب والناقل لا يكون مسؤولاً عن ضياعها، ومن أمثلة الأمتعة المحمولة المحفظة التي يضع فيها الراكب كل وثائقه الشخصية ونقوده، والحقائب الصغيرة وآلات التصوير والهواتف وأجهزة الإعلام ، والملابس وغير ذلك حيث تظل في حيازة صاحبها وهو مسؤول عنها دون الناقل⁴.

¹ - مصطفى كمال طه، (العقود التجارية)، المرجع السابق، ص: 214.

² - مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص: 215.

³ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص: 95.

⁴ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص: 294.

و تنص المادة 67 من القانون التجاري: " ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر"¹.

ونستخلص من نص المادة أن المشرع أعفى الناقل من حراسة الطرود المحمولة باليد والتي تكون في حوزة الراكب طول مدة السفر، بإعتبار أنها تحت مسؤولية المسافر فلا يوجد شرط أو إلتزام في عقد النقل يلزم الناقل بحراستها والمحافظة عليها أما إذا لحق ضرر أو تلف للأمتعة المحمولة فإن مسؤولية الناقل عن هلاكها في مسؤولية تقصيرية، وليست مسؤولية تعاقدية فإذا أراد المسافر أن يطالب بالتعويض عن هلاكها أو تلفها لا بد أن يثبت الخطأ الذي صدر عن الناقل أو عن تابعة والذي كان سببا في هلاكها أو ضياعها.

ثانيا- الأمتعة المسجلة:

ويقصد بها تلك الأشياء التي يسلمها الراكب للناقل، بحيث يلتزم الناقل بإيصالها إلى مكان الوصول ويلتزم بالمحافظة عليها، وهذه الأمتعة عكس الأمتعة المحمولة التي يشملها عقد نقل الأشخاص، ولا يدفع عنها الراكب أجرة زائدة إذا كانت في حدود الوزن المسموح به أما إذا زادت عن الوزن المسموح به فإن الراكب ملزم بدفع مقابل عما زاد عن المسموح به، وهذه الأمتعة تكون أثناء الرحلة تحت حراسة الناقل ويكون مسؤولا عن هلاكها أو تلفها أو ضياعها وفق النظم التشريعية في النقل البري².

وهذا ما نصت عليه المادة 68 من القانون التجاري³، و في هذه الحالة فالأمتعة المسجلة تخضع لأحكام نقل البضائع وهذا ما نصت عليه المواد 46-47-48 ومن 52 إلى 61⁴ وبالتالي فإن الناقل يكون ملزما و مسؤولا بالحفاظ على الأمتعة المسجلة التي إستلمها من الراكب كما يلتزم الناقل بتسخير وتوفير أماكن مناسبة وحفظ هذه الأمتعة أثناء فترة السفر و الإلتزام الملقى على عاتق الناقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة و الناقل من

1- المادة 67 من الأمر 75-59، السابق ذكره.

2- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص: 294.

3- أنظر: نص المادة 68 من الأمر نفسه.

4- أنظر: نصوص المواد 46-47-48 - ومن 52 إلى 61 من الأمر نفسه.

واجبه أن يحرص على سلامة المسافرين وأمتعته أثناء تنفيذ إلتزامه، ويجب على الناقل إتخاذ جميع الإحتياطات والتدابير اللازمة في حالة وقوع أي ضرر قد يصيب أمتعة المسافرين وإذا توفي الراكب أو أصيب بمرض أثناء تنفيذ عقد النقل فالناقل يلتزم بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعته إلى أن تسلم إلى أحد أقاربه أو أهله وورثته أو رجال الضبطية القضائية أو الحماية المدنية حسب الأحوال ولا يجوز له أن يسلمها لأي راكب وإلا كان مسؤولاً قانوناً¹

الفرع الثالث: الإلتزام بتوفير الراحة والمكان حسب الدرجة في السفر.

يلتزم الناقل بأن يوفر لكل مسافر مكانا في الدرجة المتفق عليها في تذكرة النقل، أما إذا أخلّ الناقل ولم يوفر للمسافر مكانا للجلوس أو أنه وفرّ له مكانا للجلوس في وسيلة النقل على خلاف الدرجة المتفق عليها فيلزم الناقل بالتعويض، وإذا تعطلت وسيلة النقل أثناء السفر ولم يتمكن من إصلاحها، يلزم الناقل بتوفير وسيلة نقل أخرى، وذلك حتى يتمكن المسافر من أن يكمل سفره ولا يتأخر في رحلته² كما يلتزم الناقل بالعمل على راحة المسافرين ويحق للراكب المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدنى الذي أصابه، وبالرجوع إلى القانون التجاري لا نجده ينص على هذا الإلتزام إلا أننا نستخلصه من الأحكام العامة للنقل بالسكك الحديدية و النقل البري حسب الإتفاقيات الدولية و التشريعات المقارنة التي تلزم الناقل بتعويض المسافرين عن أي ضرر يلحقه أثناء السفر مالم يكن هذا الضرر نتيجة خطأ المسافر أو إهماله وعدم إمتثاله لتوجيه وإرشاد و توصية الناقل، حيث تنتفى مسؤولية الناقل هنا ويكون المسافر هو المسؤول عن خطئه³.

¹ - مصطفى كمال طه، (عقود تجارية)، المرجع سابق، ص: 216.

² - الحلو أبو حلو، المرجع السابق، ص: 314.

³ - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص: 41.

خلاصة :

إن عقد النقل البري من العقود الملزمة للطرفين ومن عقود المعاوضة وعقود الإذعان والعقود الرضائية ، وأنه شكلي يثبت بكل الطرق القانونية وأنه يرتب إلتزامات في ذمة الطرفين ومسؤولية عقدية أو تقصيرية، وأن الحقوق و الواجبات متقابلة بين الطرفين يجب على كل منهما أن يلتزم بها ، وإن الناقل مسؤول بتحقيق نتيجة وهي سلامة الركاب و أمنهم وسكينتهم مقابل أجر معين ، وأن التذكرة أبرز وسيلة لإثبات العقد وحقوق المسافر لايجوز التنازل عنها إلا بإذن الناقل ،ومن حق الناقل رفض أي مسافر لايلتزم بالتعليمات والإجراءات المنظمة لعملية النقل.

الفصل الثاني:

المسؤولية الناشئة على عقد
النقل البري للأشخاص و
النتائج المترتبة

تمهيد و تقسيم :

المسؤولية هي جزاء الإخلاء بالتزام تعاقدى أو غير تعاقدى ويجب لقيام المسؤولية أن تتوفر أركانها من خطأ وضرر والعلاقة السببية، فمسؤولية الناقل اتجاه المسافر في عقد النقل البري مسؤولية خاصة أثناء السفر، أساسها الإخلال بالتزام بضمان سلامة وصول المسافر وأمتعته إلى المكان المتفق عليه وفي الوقت المحدد، فإذا ما أخلّ بالتزامه قامت مسؤولية الناقل التعاقدية لتعويض المسافر عن الأضرار التي تصيب الراكب سواء بوفاته أو إصابته بأذى أو عن الأضرار الناجمة عن التأخير في النقل.

ولقد وضع المشرع عدة قواعد قانونية لحماية المسافر من أي ضرر يلحقه، حيث يعطي دعوى المسؤولية العقدية للمطالبة بالتعويض عن الضرر المترتب عن النقل كما حدّد حالات إعفاء الناقل من الأضرار سواء كان هذا الإعفاء كلياً أو جزئياً مما يحدد قواعد المسؤولية ودعاويها .

ولدراسة مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء القانوني، ودعاوى المسؤولية العقدية، يقسم الفصل إلى مبحثين حيث يخصص الأول : مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء وأما المبحث الثاني فيخصص لدعاوى المسؤولية العقدية حسب التفصيل التالي :

المبحث الأول : مسؤولية الناقل البري للأشخاص والإعفاءات الواردة عليها.

تعد المسؤولية من أهم موضوعات عقد النقل ونتائجه، وذلك لأن أغلب المنازعات تدور حول هذه المسألة، بإعتبار أن عقد النقل يترتب عليه إلتزامات على عاتق الناقل وتحقيق نتيجة معينة، وهي نقل الركاب وإيصالهم سالمين في الميعاد المتفق عليه، وإذا لم تتحقق هذه النتيجة قامت مسؤولية الناقل، ويلزم بتعويض الراكب عن الضرر الذي أصابه، بحيث لا يستطيع الناقل دفعها إلا إذا أثبت أن السبب أجنبي وطارئ لا يد له فيه، وقد يتفق الناقل مع المسافر على تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها¹، وقد نصّ المشرّع عليها في أحكامه من القانون التجاري ونظمها تنظيمًا خاصًا يتلائم مع طبيعة النقل ومسؤولية الناقل عند إخلاله بإلتزامه.²

وسنتطرق في هذا المبحث إلى : قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص (المطلب الأول)، إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للأشخاص (المطلب الثاني)

المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص:

كما قلنا سابقًا بأن الناقل يترتب على عاتقه إلتزام بتحقيق نتيجة من خلال عقد النقل، وهو ضمان سلامة المسافر وإيصاله في الميعاد المتفق عليه، وإذا تخلف هذا الإلتزام قامت المسؤولية جزاء الضرر الذي لحق المسافر وأمتعته ، وتحدد حالات المسؤولية غالبًا بسبب الحوادث التي تصيب المسافر كوفاته، أو إصابته بجروح، أو تلف أمتعته أو في حالة تأخره عن الميعاد المحدد للوصول ومن هذا المنطلق سنتطرق إلى: بدء سريان مسؤولية الناقل (الفرع الأول)، حالات مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص (الفرع الثاني)

¹ عزيز العكيلي، (الوسيط في شرح القانون التجاري)، المرجع السابق، ص 318.

² أنظر: نصوص المواد 63 إلى 66 من الأمر 75_59 السابق ذكره.

الفرع الأول : بدء سريان مسؤولية الناقل .

لا يتحمل الناقل عبء المسؤولية بمجرد إبرامه لعقد النقل، فمسؤوليته تبدأ منذ بدء مباشرته لتنفيذه عملية النقل وتنتهي عند إنتهائه ، إلا أن ذلك يختلف باختلاف وسيلة النقل فيما إذا كانت سيارة أو قطار أو حافلة أو غيرها من وسائل النقل.¹

ومن هنا نجد أن توافر عنصر نية إبرام عقد النقل لها أهمية في تنفيذه، فإذا حدث وأن أوقف شخص وسيلة النقل في مكان معين بقصد غرض معين، وتعرض إلى ضرر فلا يكون الناقل مسؤولاً عن هذا الضرر لعدم وجود نية إبرام العقد بين الطرفين، لذلك وجب أن تكون نية الراكب قاطعة الدلالة العقدية من خلال ظروف الحادث وأن المسؤولية قد تكون تقصيرية وليست عقدية².

ولإبرام العقد وخاصة في النقل بالسيارات، يكون الناقل في حالة إيجاب عام ودائم ولا ينقصه سوى قبول الراكب بنية السفر، و إنتهاء العقد يكون بنزول الراكب من السيارة ووقوفه سالماً على قدميه وإنعدام الإتصال المادي تماماً بينه وبين وسيلة النقل ولكن الناقل يظل مسؤولاً عن الراكب إذا ما حدث له ضرر أثناء النزول، كإصابة الراكب بجروح نتيجة تكسر زجاج النافذة عند السير، كما أن الفترة التي يكون الناقل خلالها مسؤولاً عن سلامة الراكب عموماً تتحدد بالوقت المعين بين لحظة صعوده إلى وسيلة النقل ولحظة النزول منها³.

كما أنه بإستمراية مسؤولية الناقل التعاقدية عن فترة إنقطاع النقل يعتبر مسؤولاً عن كل الأضرار الذي يتعرض لها المسافر أثناء تلك الفترة شرط أن يكون هذا الإنقطاع لازماً وضرورياً لقيام عقد النقل، كالتوقف من أجل تغيير وسيلة النقل أو إصلاح أي خلل أو عطل أصابها إذ يعتبر من توابع عملية النقل، أو إذا كان هذا الإنقطاع نتيجة ظروف طارئة كعوامل طبيعية لا يمكن تجنبها، وأما إذا تم قطع الصلة بين المسافر وسيلة النقل إنقطاعاً فعلياً بطلب من المسافر نفسه كأن يطلب من الناقل التوقف في مكان ما من

¹ عزيز لعكلي،(شرح القانون التجاري)، المرجع السابق، ص 358

² عادل علي المقدادي ، المرجع السابق، ص 129

³ عادل علي المقدادي ،المرجع نفسه ، ص231

أجل غرض معين وأصيب أثناء ذلك بضرر فيتحمل هنا المسافر لا الناقل مسؤولية ذلك وقد تتحول المسؤولية من مسؤولية عقدية إلى مسؤولية تقصيرية وقد تكون المسؤولية في ذمة الغير حسب ظرف وقوع الضرر¹.

الفرع الثاني : حالات مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص.

حدد المشرع حالات تنشأ فيها مسؤولية ناقل الأشخاص وذلك عند إخلاله بالإلتزامات المترتبة على عاتقه وهي الإلتزام التعاقدية و التأخر في الوصول والضرر الذي قد يصيب المسافر و أمتعته مما يتطلب تفصيل كمايلي:

أولاً- الإخلال بالإلتزام التعاقدية :

إن الإلتزام التعاقدية من أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل البري للأشخاص، ألا وهو الإلتزام بضمان السلامة، ورغم نشأة الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص في المجال البحري، إلا أنه إمتد إلى كل أنواع النقل مهما كانت وسيلة النقل المستعملة، بحيث طبقت أحكامه لأول مرة في مجال السكك الحديدية من طرف محكمة النقض الفرنسية ، وعلى النقل بالميترو سنة 1950، والحافلات سنة 1955، والسيارات سنة 1922م² وأغلب التشريعات إعتبرت الإلتزام التعاقدية هو إلتزام بتحقيق نتيجة وليس وسيلة، فإذا تخلفت النتيجة، يعتبر في هذه الحالة بأنه أخلّ بتنفيذ هذا الإلتزام ويترتب عليه تحقق حالات المسؤولية بحيث يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك وتلف أمتعة الراكب، وقد أخضعها المشرع للمسؤولية العقدية التي تتبع أحكام نقل البضائع³، ويقصد بالهلاك تلك الحالة التي لا يستطيع فيها الناقل إرجاع الأمتعة التي تسلمها من الراكب أثناء فترة النقل، وللهلاك عدة صور فهو إنعدام الأمتعة أو زوالها من الوجود إثر نشوب حريق أو سرقتها، أو أنها سلمت لشخص آخر ليس له الحق في تسلمها، أما الهلاك الجزئي تكون فيه الأمتعة موجودة ولكنها ناقصة عند تسليمها للمسافر، أما المقصود بالتلف هو وصول

¹ عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 137.

² محمد جريفي وشريف بحماوي،(الإلتزام بضمان السلامة كمبدأ لكفالة الحق في التعويض)، مقال منشور بمجلة الحقيقة، العدد 39، 2000، ص 145.

³ أنظر: نصوص المواد 46 إلى 48 من الأمر 59_75 السابق ذكره.

شيء كاملاً ولكنه تالفاً أو معيباً أو يكون في حالة سيئة مما يجعلها أقل فائدة مما كانت عليه، وعلى ذلك يعتبر الناقل ملزم بالمحافظة على أمتعة المسافرين بناءً على عقد النقل، ويعتبر في هذه الحالة مسؤولاً عنها مسؤولية عقدية وهذا الإلتزام هو جزء من الإلتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل، لأنه ليس هناك عقد مستقل خاص بالأمتعة¹، أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة أي اليدوية، فذهب غالبية الفقهاء إلى القول بأنه لا يمكن مساءلة الناقل على هلاك أو تلف هذه الأمتعة لأن الناقل ليس مسؤولاً عنها وهذا ما نص عليه القانون التجاري وعلى هذا فالناقل معفى من مسؤولية الأمتعة اليدوية، باعتبارها تحت مسؤولية المسافرين، إلا أنه قد تكون طرود كبيرة الحجم تستوجب وضعها في أماكن مخصصة بعيداً عن حراسة المسافرين، وفي حالة وقوع ضرر لأحد الطرود فهنا تقوم مسؤولية الناقل، إلا أنه يستطيع الإثبات بأنه بذل العناية الكافية لحراسة هذه الطرود، والتي تكون موضوع عقد النقل²، وبالرجوع إلى اتفاقية برن الدولية فقد إعتبرت بأن هذه المسؤولية جماعية بين الشركات التي تعاقبت على نقل أمتعة المسافرين وشركة السكك الحديدية التي قبلت الأمتعة للنقل، عند تنفيذ العقد والشركة التي إستلمت الأمتعة تكون كل منها مسؤولة عن الهلاك والتلف الذي لحق بالأمتعة، وهذه المسؤولية تكون مشتركة بينهما، أما إذا وقع ضرر بسبب معين عند إحداهما فتكون هي المسؤولة وحدها عن ذلك الضرر الذي لحق بالأمتعة³، أما بالنسبة للحيوانات التي يحملها المسافر معه أثناء عملية النقل، فقد نص عليه القانون 35/90⁴ والحيوانات تخضع إلى نظام نقل البضائع والأمتعة المسجلة، وفي حالة موت هذه الحيوانات، فإن الناقل مسؤول عن الضرر الذي

¹ عزيز العكيلي، (الوسيط في شرح القانون التجاري)، المرجع السابق، ص 320_340 .

² إلياس ناصيف، (الكامل في القانون التجاري)، ج 1، ط1، منشورات البحر المتوسط ومنشورات عويدات، بيروت، 1981، ص 338.

³ تنص المادة 34 من إتفاقية برن 1980 على أنه: "كون السكك الحديدية التي قبلت أمتعة للنقل لقاء منح بطاقة أمتعة مسؤولة عن تنفيذ النقل كامل للمسيرة حتى التسليم وتعتبر كل سكة حديدية بمجرد إستلامها للأمتعة، مشتركة في عقد النقل وتحمل الإلتزامات التي تنجج عن ذلك".

⁴ القانون 35_90 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر ، العدد 50 المؤرخة في 26 ديسمبر 1990 .

أصابتها أو هلاكها، كما يمكن للمسافر طلب التعويض، أما إذا كان الحيوان في حياة المسافر وفي نفس وسيلة النقل، ففي هذه الحالة إذا وقع ضرر لحق بالحيوان أو هلاكه فإنه لا يستطيع طلب التعويض ذلك لأنه كان تحت حراسته، إلا إذا أثبت المسافر أن سبب هلاك الحيوان الذي كان بحوزته على متن وسيلة النقل كان بخطأ من الناقل نفسه أو إهمال أو غير ذلك من أسباب قيام المسؤولية¹.

ويتعلق الإلتزام التعاقدية ، بالإلتزام بتوفير الراحة والمكان في الدرجة المتفق عليها، ولا يجوز للناقل الإخلال بهذا الإلتزام ، وإذا أخل الناقل بهذا الإلتزام يخضع لقواعد المسؤولية العقدية وبالرجوع إلى القانون التجاري الجزائري نجد أنه لا يوجد أي نص خاص بهذا الإلتزام ، لأنه يعتبر من الواجبات المفروضة والمترتبة على عاتق الناقل²، ويشترط لتطبيق قواعد مسؤولية ناقل الأشخاص عن الإخلال بالإلتزام السلامة على وجود عقد نقل صحيح وهذا ما يفرضه الإلتزام التعاقدية، أما إذا لم يكن عقد النقل صحيح بين الطرفين فهنا تختلف قيام مسؤولية الإلتزام بضمان السلامة ، لكن هذا الإختلاف لا ينفي قيام مسؤولية الناقل على أساس الأحكام العامة للمسؤولية التقصيرية³ وعلى هذا فالمشعر الجزائري كان حريص على ضرورة إلتزام المدين بالسلامة وتحمل المسؤولية الناتجة عن الإخلال بهذا الإلتزام على أساس المسؤولية العقدية⁴، وهذا ما أقره القضاء الجزائري في القرار الصادر عن المحكمة العليا المجلس الأعلى سابقا الصادر في 30 مارس 1989 في قضية مسافر ضد مدير الشركة الوطنية للسكك الحديدية والذي جاء فيه : " بما أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر وتحمل المسؤولية المترتبة عن الإخلال بالإلتزام، وعلى هذا أعتبر كل شرط يرمي إلى الإعفاء من المسؤولية مخالفا للنظام العام

¹ مصطفى كمال طه، (أساسيات القانون التجاري والقانون البحري)، ط1 ، مكتبة الوفاء

القانونية، الإسكندرية، 2010، ص2018.

² العرابوي نبيل صالح ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة بوبكر بلقايد، تلمسان ، السنة 2009، 2008 ، ص:209 .

³ عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 03.

⁴ مواقي بناني أحمد، (الإلتزام بضمان السلامة المفهوم المضمون أساس المسؤولية)، مقال منشور بمجلة المفكر،

العدد العاشر 2012، ص 416.

غير أن القانون يجيز التخلص منها كليًا أو جزئيًا إذا كان الخطأ من المسافرين أو بسبب القوة القاهرة".¹

ثانيا- وقوع الضرر للمسافر:

إن مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافرين هي مسؤولية تعاقدية مسندة إلى الإلتزام بضمان سلامة المسافرين أثناء النقل والتي تحدد بمقدار الضرر الذي حصل للراكب أثناء عملية النقل ونقصد بالضرر الأذى الذي يلحق الإنسان في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له، سواء أكان ذلك الحق أو تلك المصلحة ذات قيمة مالية أو أدبية، والضرر نوعان: ضرر مادي وضرر معنوي.²

أ_ الضرر المادي:

هو الضرر الذي يصيب الشخص في ماله وجسمه ، أي الأذى الذي يلحق به خسارة أو يفوت عليه مكسب مالي، مثل الضرر الذي يصيب المسافرين من جراء حادث سير في الطريق مما يسبب له عجزا كليًا أو جزئيًا بحيث يجعله غير قادر عن العمل.³

ب_ الضرر المعنوي:

وهو الضرر الذي يصيب الشخص في مصلحته غير المادية ومثاله الضرر الذي يصيب الإنسان في سمعته وعواطفه، وهذا النوع يقع كثيرا في المسؤولية التقصيرية على خلاف المسؤولية العقدية، لأن العقد يقتضي على شيء ذو قيمة مالية⁴

¹ - قرار المجلس الأعلى، الصادر عن الغرفة المدنية، رقم 27429، صادر بتاريخ 30 مارس 1983، المجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد 01، 1989، ص 42.

² - العربي بلحاج، (النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري)، ج 1، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1999، ص 224.

³ - فاضلي إدريس، (الوجيز في النظرية العامة)، د ط، قصر الكتاب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص 145

⁴ - محمد الصبري السعدي، (شرح القانون المدني، مصادر الواقعة القانونية)، ج 2، ط 2، دار الهدى للشروق للتوزيع، الجزائر، 2004، ص 316.

و يجوز رجوع أقارب الراكب على الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية الناشئة عن حراسة الأشياء، التي تكفي لقيامها إثبات وقوع الضرر من وسيلة النقل دون الحاجة لإثبات خطأ الناقل لأنه مفترض، كما يكون الناقل مسؤولاً عن صحة المسافر في حالة المرض، ولو لم يكن ذلك المرض ناتج عن إخلاله بالتزاماته، فلو ساءت صحة المسافر، نتيجة مرض مفاجئ فالواجب على الناقل إتخاذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على سلامته من كل أذى فلو كانت حالته الصحية تستدعي عرضه على الطبيب فعليه إيصاله إلى أقرب مستشفى¹.

ثالثاً_التأخير:

التأخير وهو عدم وصول المسافر في الوقت المتفق عليه أو الميعاد الذي يقضي به العرف، وإذا لم يتفقا على ميعاد معين للوصول، يؤخذ بعين الاعتبار وسيلة النقل وظروفها، وعلى هذا يعتبر الناقل مسؤولاً على التأخير الحاصل للراكب، كما تعتبر هذه الحالة الأكثر وقوعاً من الناحية العملية وتثير الكثير من الخلافات بين المسافر والراكب، سواء كان التنقل عبراً لطرقاً أو بالسكك الحديدية².

وقد يكون ضرر التأخير الذي تسبب فيه الناقل، ضرر جسيم كأن يفوت الناقل على المسافر إبرام صفقة محددة الوقت أو التأخير عن موعد إجراء مسابقة³.

المطلب الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للأشخاص.

إن مسؤولية الناقل التعاقدية تنشأ عن إخلاله بأحد التزاماته المفروضة عليه بموجب عقد النقل، والذي ينشأ عنه حصول ضرر للراكب أثناء تنفيذه، فيطالب بذلك بتعويضه عن هذا الضرر الذي لحقه، ويحق للناقل بأن يعفى نفسه من المسؤولية الملقاة على عاتقه وأن يتحرر من أعبائها كلياً أو جزئياً حيث هناك أسباب إتفاقية بين الناقل والمسافر، وهذه الأسباب حددها القانون بشكل صريح تعفي الناقل من المسؤولية وهناك

¹ - مصطفى كمال طه، (أساسيات القانون التجاري والقانون البحري)، المرجع السابق، ص 222، 223.

² - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 94_95.

³ - مصطفى كمال طه، (العقود التجارية)، المرجع السابق، ص 225.

أسباب قانونية للإعفاء ، ولدراسة أسباب الإعفاء من المسؤولية قسم هذا المطلب إلى فرعين وخصصنا كل فرع كما يلي : الإعفاء القانوني للمسؤولية (الفرع الأول) ، حالات الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية (فرع ثاني) .

الفرع الأول _ الإعفاء القانوني من المسؤولية :

قد يواجه الناقل أسباب أجنبية تعفيه من المسؤولية بشكل جزئي أو كلي ولا يتحمل تعويض الضرر الذي أصاب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ، غير أن هذه الأسباب التي يدفع بها الناقل مسؤوليته ، ذكرها القانون وحددها في أحوال معينة فإذا ما أثبتتها الناقل كان غير ملزم بإقامة الدليل على سبب إصابة الراكب ولا حتى إثبات العلاقة السببية بين الحادث والنقل ، حتى ولو كان سبب الحادث مجهولاً¹ ، كما أن الناقل لا يمكن أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات حدوث ضرر للراكب نتيجة لقوة قاهرة أو خطأ المسافر أو خطأ الغير ، فهذه الحالات محصورة ومحددة قانوناً مما يتطلب شرحها كمايلي :

أولاً _ القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ :

هناك اختلاف فقهي حول ترادف عبارتي " القوة القاهرة " و " الحادث المفاجئ " فهناك رأي يقول أنهما يعبران عن مفهوم واحد هو السبب الأجنبي غير المتوقع ويستحيل دفعه ويحول دون تنفيذ الناقل لإلتزامه ، وهذا معمول به في كل التشريعات² ، أما الرأي الآخر فهو يقر باختلاف العبارتين من حيث الماهية والأثر ويعتبرون القوة القاهرة الحادث الخارج عن دائرة نشاط الناقل ، ووسيلة النقل والذي لا يمكن توقعه ولا تقاديه أي تجعل تنفيذ العقد مستحيلًا³ ، والتمييز بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ لا يقومان على أساس صحيح ، ولذلك يرى بعض الفقهاء عدم التمييز بينهما فكلاهما شيء واحد يتميز بعدم نسبيته وبعدم إمكان توقعه وإستحالة دفعه ، لذا فهما مصطلحان مترادفان يدلان على معنى واحد، والمشرع عندما تعرض إلى السبب الأجنبي كوسيلة من وسائل إعفاء من

¹ -محمد الهامل جبرون ،المرجع السابق ،ص 58.

² -نبيلة زرهوني ،الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الأعمال ،جامعة بلقايد وهران ،2012-2013،ص 84،85.

³ -العربي بلحاج ،المرجع السابق،ص 292.

المسؤولية بصفة عامة ومن المسؤولية التقصيرية بصفة خاصة، كان هدفه من اللفظين المختلفين إلا نتيجة واحدة أي أن كلاهما سببا لإعفاء الناقل، وكنتيجة لذلك يشترط في القوة القاهرة كسبب أجنبي يعفي الناقل من مسؤوليته أن تكون خارجية من فعل الناقل ونشاطه إضافة إلى كونها غير متوقعة ومستحيلة الدفع حيث يستحيل عليه إطلاقا تدارك هذا الحادث الذي سبب ضرر للمسافر، وإنما يستدعيه نشاط الناقل فيعتبر حادثا ويستطيع تداركه ، أو يعجز عن تفاديه¹ .

وحتى نكون أمام قوة القاهرة تنفي مسؤولية الناقل لابد من توافرها على العناصر التالية :

أ_ عدم إمكانية التوقع: بحيث يكون الحادث غير متوقع فمعيار عدم التوقع معيار موضوعي لا ذاتي، ويجب أن يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا ، فإذا كان الحادث غير متوقع وإستحالة دفعه بسبب قوة القاهرة أو حادث مفاجئ وبالتالي لا يمكن اعتبارها سببا معنيا من المسؤولية والمعيار الموضوعي ينظر إليه وقت وقوع الحادث في المسؤولية التقصيرية ووقت إبرام العقد².

ب_ إستحالة الدفع : عدم إمكانية الدفع مستقل تمام عن عدم إمكانية التوقع بحيث أن هناك حوادث متوقعة يستحيل دفعها ، وحوادث غير متوقعة يمكن دفعها، ولا يكفي في الحادث لإعتباره قوة القاهرة أو حادث مفاجئ أن يكون مستحيل الدفع أو توقع وتتمثل في وقوع حوادث ذات تأثير ويستحيل تجنبها³ .

ج_ الصفة الخارجية أو الأجنبية عن الشيء: يشترط في القوة القاهرة كسبب أجنبي يعفي الناقل من المسؤولية، أن تكون خارجية عن فعل الناقل ونشاطه، فإذا كان الحادث الذي نتج عنه ضرر للمسافر غير خارجي ، فلايعتبر حادثا فجائيا إذا كان الناقل يستطيع تداركه ولو بإستعماله وسائل مرهقة تستبعده، وعليه يسأل الناقل ولا تنتهي مسؤوليته⁴.

¹ -مريم خليفي ،(مسؤولية الناقل البري للأشخاص)،مذكرة لنيل شهادة الماجستير ،في قانون النقل ،جامعة أبي بكر بلقايد ،تلمسان ،2003، ص: 64.

² -نعيمية بن قريش ، المرجع السابق ، ص: 60.

³ -نبيلة زرهوني ، مرجع سابق ، ص: 85.

⁴ -خليفي مريم ، المرجع نفسه ، ص: 65.

فإذا وقع حادث قطار تبين أن سببه هو خروج العجلات عن السكة فإن هذا لا يعتبر من قبيل قوة القاهرة لأن العيب في القطار وكان بإمكان الناقل تفاديه وذلك بالتأكد من سلامة القطار ومراقبته جيدا قبل الإنطلاق ، فأما في حالة سقوط صاعقة تؤدي إلى إتلاف السكة مما يتسبب في الحادث فإن ذلك يعد من قبيل قوة القاهرة لا يمكن دفعها أو توقعها¹ ويمكننا التساؤل في حالة إقتران القوة القاهرة بخطأ الناقل في إحداث الضرر سواء كان سابقا لها، أو كان لاحقا، فهل تنتفي مسؤولية الناقل؟ .

لقد إتجهت محكمة النقض الفرنسية إلى إعفاء الناقل جزئيا من المسؤولية إذا كانت القوة القاهرة ليست السبب الوحيد في إحداث الضرر ، نتيجة تطور وتغيير الأمور، ولم يعد إشتراك القوة القاهرة وفعل المسؤول يؤديان إلى تجزئة المسؤولية، وإذا كان الضرر يرجع سببه إلى خطأ المسؤول وإلى القوة القاهرة فإن الأخير يعفى من المسؤولية إعفاء كلياً لا جزئياً²، وهذا ما نص عليه المشرع في القانون الجزائري حيث انه يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية على عدم تنفيذ إلتزاماته أو الإخلال بها لكن بشرط أن يثبت أن الضرر نشأ عن قوة القاهرة أو خطأ للمسافر³.

ثانياً_خطأ المسافر:

يمكن للناقل أن يتبرأ من المسؤولية ويعفى منها بحيث يستطيع دفع مسؤولية العقدية، متى أثبت أن الضرر الناشئ كان بسبب فعل المسافر نفسه، وعلى هذا يكون الناقل معفياً من المسؤولية التي على عاتقه، بحيث يكون المسافر هو مرتكب الخطأ بنفسه وعلى هذا يتحمل الضرر الحاصل له، لأن الضرر يترد وراجع إلى المسافر في حد ذاته، ولهذا يعفى الناقل من التعويض بشرط أن يثبت أن الضرر الحاصل للمسافر كان نتيجة لفعله، وليس من المنطق القانوني أن يحصل المتضرر على تعويض عن الضرر الناشئ عن

¹-زوقط سفيان، المرجع السابق، ص: 105.

²-مختار محمد رحمانى، المرجع السابق، ص: 100.

³-راجع نص المادة 63 من الأمر 75-59، السابق ذكره.

خطئه، بحيث أنه ليس من العدل أن يتحمل الناقل العبء الناتج عن الراكب نفسه، لأنه هو المتسبب في الضرر الحاصل له.¹

أ_ الإعفاء الكلي للناقل من المسؤولية:

يمكن أن يعفى الناقل كلياً من المسؤولية، إذا أثبت أن الضرر الحاصل للمسافر راجع إلى فعله وناجم عنه، أي أنه هو المتسبب في تضرره سواء كان الضرر بصفة عمدية من المسافر كأقدامه على رمي نفسه من وسيلة النقل أثناء سيرها ، أو إهماله لتعليمات الناقل كعدم إغلاقه لباب السيارة مما أدى إلى سقوطه منها، أما بالنسبة لما جاء به القضاء الفرنسي لخطأ المسافر كسبب معفي للمسؤولية حيث إعتبرت المحاكم الفرنسية إرتكاب المسافر لخطأ تافه غير كاف ،لأن المسافر في جميع الأحوال يجب أن يتخذ كل الإحتياطات اللازمة، ومن واجب الناقل أيضا أن يضع كافة التحذيرات اللازمة، كالإشارات واللافتات، سواء في محطات النقل أو داخل وسيلة النقل في حد ذاتها حتى يتمكن المسافر من تجنب الضرر.²

إضافة إلى أن المسافر ملتزم بأن يكون حريصاً على سلامته الشخصية وعلى هذا لا يجوز أن تلقى على عاتق الناقل مسؤولية الضرر الذي يصيب المسافر، إذا كان هذا الأخير يستطيع أن يتجنب هذا الضرر بقليل من الحرص، وكل ذلك لا يعبر عن الوضع العام في مسؤولية الناقل العقدية، وعليه دائماً إثبات فعل المسافر وأنه هو المتسبب في الضرر الذي أصابه³، والمسافر الذي يجتاز السكة الحديدية ولم يحترم اللوائح والتعليمات وتعرض لحادث أصابه بضرر، وعلى هذا فإن شركة السكك الحديدية ورغم مسؤوليتها في ضمان سلامة المسافرين إلا أنها تعفى من المسؤولية إذا أثبت أنها إتخذت كل التدابير والإحتياطات اللازمة كإعلام المسافرين وتوعيتهم، حيث أن السبب راجع إلى خطأ

¹-نبيلة زرهوني،المرجع السابق ، ص: 86.

²- مريم خليفي،المرجع السابق ، ص : 69.

³-عبد الحميد الشواربي،المرجع السابق ، ص: 409.

المسافر وإهماله وعدم أخذ احتياطاته، وعلى هذا يكون الناقل معفى كلياً من المسؤولية، نتيجة لخطأ الراكب وتهوره وإهماله¹.

ب_ الإغفاء الجزئي للناقل من المسؤولية:

يكون الناقل معفى جزئياً من المسؤولية عندما يشترك مع المسافر في إحداث الضرر وهنا تتوزع المسؤولية بين الناقل والمسافر وعلى هذا تخفض قيمة التعويض الذي يدفعه الناقل للراكب المتضرر بقدر خطئه، وكمثال على هذا الخطأ جلوس الراكب في غير المكان المخصص له، بحيث يطلب منه الناقل تغيير مكانه والإنتقال إلى العربة التي حجز فيها بالقطار، ورغم صعوبة الإنتقال فيصاب بضرر أثناء تغييره لمكانه²، وإذا إشتراك خطأ المضرور وخطأ الناقل في إحداث الضرر يلتزم الناقل بالتعويض حسب الخطأ الذي إشتراك فيه فإذا أصيب أحد المسافرين بسبب قفزهم من القطار أثناء سيره بسرعة فلا يكون الناقل مسؤولاً عما أصابه من ضرر أما إذا أصيب أحد المسافرين لشجاره مع مسافر آخر داخل القطار فإن الناقل يكون مسؤولاً عما لحق الراكب من ضرر ولهذا فإقتران خطأ المسافر المضرور بخطأ الناقل يكون سبباً في تخفيض التعويض³.

ثالثاً: خطأ الغير.

يقصد بالغير الشخص الأجنبي عن العقد حيث لا يكون الناقل مسؤولاً عنه وعلى هذا فيستبعد تابعي الناقل من هذا التعريف كون أن الناقل مسؤولاً عن أعمالهم مسؤولية عقدية، وبالتالي فإن فعل الغير هو ذلك الفعل الذي يصدر عن شخص أجنبي متدخل في الحادث وأضر بالراكب وألحق به ضرر وكانت له يد في الفعل السلبي الذي قام به وعلى هذا نسب إليه الحادث وتنتفي مسؤولية الناقل⁴، كما يشترط في فعل الغير حتى يكون سبباً لإغفاء الناقل من المسؤولية، توفر شروط القوة القاهرة وهي عدم إمكانية توقعه من

¹ - محمد مختار رحمانى، المرجع السابق، ص: 103.

² - نبيلة زهوني، المرجع السابق، ص: 103.

³ - نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص: 67.

⁴ - زهوني نبيلة، المرجع نفسه، ص: 88.

قبل الناقل، وعدم إمكانية دفعه حيث يكون هو مصدر الضرر للراكب¹، وحتى يبرز الناقل عدم مسؤوليته إستنادا إلى فعل الغير لابد أن يثبت أن سبب الحادث قام به شخص أجنبي نتج عنه إلحاق أضرار بالراكب، وأن السبب الوحيد الذي نتج عنه الضرر لابد أن يكون إثباتا بشكل قطعي، فإذا لم يستطع الناقل إثبات ذلك كان مسؤولا عن كل الأضرار التي لحقت بالراكب وسببت له إصابات أثناء فترة النقل².

وقد يكون الحادث نتيجة فعل الغير ومتداخل مع فعل الناقل أو فعل المسافر نفسه، حيث لا يكون الغير هو المتسبب في الحادث وإنما قد يشترك مع فعل الغير فعل المسافر في إحداث الضرر، وقد يشترك فعل الغير مع فعل الناقل في حدوثه.

أ - إشتراك فعل الغير مع فعل المسافر في وقوع الضرر:

قد يساهم المسافر في وقوع الضرر، غير أن الفعل الضار من الراكب في حد ذاته ناتج عن إهماله ولا مبالاته كالضرر الذي أصاب راكبا نتيجة إنزلاقه أثناء تنقله في عربات القطار بفعل بقع الزيت التي تخلص منها شخص آخر كان موجودا في القطار، وفي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولا مسؤولية كاملة عن الضرر الذي لحق الراكب، ويحق للراكب في هذه الحالة أن يعود على الغير بقدر مساهمته وإشتراكه في حصول الضرر الحاصل له، وفي هذه الحالة إذا كان فعل المسافر المشترك مع الغير قد أثاره متعمدا، فإن الناقل تنفى مسؤولية ولا يكون مسؤولا عن فعل المسافر³.

ب - اشتراك فعل الغير مع فعل الناقل في وقوع الضرر:

عند اشتراك فعل الناقل وفعل الغير في إحداث الضرر للراكب فإن مسؤولية الناقل تكون جزئية، كما لو كان ذلك حصل نتيجة إصطدام وقع بين وسيلة نقل أخرى. وكان سبب الحادث خطأ مشترك يعود إلى الناقل وسائق المركبة الأخرى⁴.

¹ - نبيل صالح العريايوي، المرجع السابق، ص: 231.

² - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص: 128.

³ - مريم خليفي، المرجع السابق، ص: 73.

⁴ - عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص: 129.

وقد نص المشرع الجزائري على حالات إعفاء ناقل الأشخاص في نص م 63¹ القانون التجاري والتي تنص " يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزامه أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر".

ويلاحظ من خلال هذا النص أن المشرع لم ينص على خطأ الغير كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية المدنية، فقد نص على القوة القاهرة وخطأ المسافر فقط، ومن خلال هذا يمكننا القول أن هذا المشروع لا يقر بخطأ الغير في مجال النقل لإعفاء الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، وإنما يؤخذ بخطأ الغير وفق القواعد العامة.

قد يكون ذلك سهوا من المشرع، لكن يجب عليه أن يتدارك هذا السهو حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني والقانون التجاري، حيث أن القانون المدني عام والقانون التجاري خاص، و القاعدة الفقهية " الخاص يقيد العام"، وما هو معروف أن القضاة عادة ما يلجؤون إلى الإعتدال على نصوص القانون المدني بإعتباره الشريعة العامة². وقد نص المشرع الجزائري على فعل الغير كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية سواء الناشئة عن الأعمال الشخصية وذلك في نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري³، أو الناشئة عن حراسة الأشياء في نص المادة 138 القانون المدني الجزائري⁴.

الفرع الثاني: حالات الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية.

لقد تطرقنا فيما سبق إلى الأسباب القانونية التي يمكن للناقل من خلالها التخلص من مسؤوليته التعاقدية تجاه المسافر وقد ذكرت هذه الأسباب في القانون التجاري، لكن وكإستثناء يمكن الإتفاق بين الناقل والراكب على أن تدرج شروط للإعفاء من المسؤولية أو تحديدها.

¹ -المادة 63 من الأمر 75-95، السابق ذكره.

² - زوقط سفيان، المرجع السابق، ص: 110.

³ - أنظر: المادة 127 من الامر 75-58، السابق ذكره.

⁴ - راجع المادة 138 من الأمر نفسه.

رغم أن القانون حدد بعض الأسباب التي قد يستعملها الناقل للتخلص من المسؤولية، إلا أن المجال يبقى مفتوحاً أمام المتعاقدين من أجل الأخذ بهذه الأسباب وعملاً بالأحكام التي نص عليها القانون المدني، أي بإدراج شروط لإعفاء الناقل من المسؤولية، وهذا الأمر كان محل خلاف فقهي. فرغم أن الفقهاء أجازوا إدراج مثل هذه الشروط للإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين كالأضرار التي تصيبه جراء التأخر أو عن هلاك أمتعته المسجلة، لكن بشرط أن يكون هذا الإعفاء مكتوباً وواضحاً ومطابقاً للقانون والأنظمة المعمول بها، إلا أنهم لم يتفقوا حول جواز تقييد مسؤولية الناقل عن كل الأضرار البدنية التي قد يتعرض لها المسافر والتي تم إدراجها في بنود العقد¹.

و لقد اختلف الفقه وتضاربت الآراء حول حق الناقل في إدراج شروط تحدد مسؤوليته أو تعفيه منها عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء النقل، لذلك سنتعرض لبعض الآراء الفقهية لنبين مدى ملائمة كل منها لهذا النوع في النقل.

أ - الرأي الأول: ذهب بعض الفقهاء للقول بصحة البنود التي يضعها الناقل إتفاقاً مع الراكب من أجل إعفائه من المسؤولية جراء الأضرار التي لحقت الراكب، غير أنهم علقوا صحة إعفائه إذا تعلق الأمر بالأخطاء البسيطة والأخطاء غير العمدية التي يرتكبها الناقل والنااتجة عن فعله أو عن تابعيه، فهذا الإعفاء يشمل خطأهم الجسيم والغش الصادر عنهم².

ب - الرأي الثاني: يرى بعض الفقهاء والمؤيدين للرأي الثاني أن أي شرط ينقص من مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسدية التي قد تصيب المسافرين، هو شرط باطل بطلاناً مطلقاً، لأنه لا يعقل أن تكون حياة الإنسان رهناً لتوقعات المستقبل غير مضمون حيث لا يمكن ولا يجوز إعفاء الناقل من الإخلال بالتزامه بضمان سلامة الراكب لما سيؤدي إليه من تهاون وتقصير من طرفه إتجاه المسافرين الذين ينقلهم مقابل تخفيض أجرة النقل، وهذا ما أقرته معظم القوانين³، وقد برر أصحاب هذا الرأي موقفهم على أن الراكب عندما

1- نبيلة زرهوني، المرجع السابق، ص: 89.

2- مريم خليفي، المرجع السابق، ص: 75.

3- نبيلة زرهوني، المرجع نفسه، ص: 90.

أرتضى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدى فلا بد أن الشروط الناتجة عن العقد قد منحتة مزايا مقابل هذا الإعفاء كتخفيض أجرة النقل، أما شروط الإعفاء المتعلقة ببدن الإنسان لا يجب أن تكون مخالفة للنظام العام ويجب أن تكون معقولة ومقبولة لأن الإعفاء لا يسمح بالمساس بحياة الإنسان، وإنما يقتصر أثره على إلغاء الحق في التعويض الناشئ عن الضرر، وعلى هذا فمحل إتفاق الإعفاء من المسؤولية ليس جسم الإنسان في ذاته وإنما أمتعته أو أمواله¹.

ج - موقف المشرع الجزائري من حالات الإعفاء الإتفاقي

ساير المشرع الجزائري الموقف الراجح فيما يخص أو يتعلق بالأسباب الإتفاقية حول إدراج شروط في عقد النقل تعفي الناقل من المسؤولية، حيث أقر ذلك فيما يتعلق بالأضرار المادية بشرط كتابتها في وثيقة النقل التي يجب أن تكون مطابقة للقانون والأنظمة الجارية ومن جهة أخرى إعتبر المشرع الجزائري كل شرط يعفي الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن الأضرار الجسمية التي حصلت للركاب باطلاً² وهذا ماجاء في نص المادة 65 من القانون التجاري، كما يعد شرط الإعفاء باطلاً في حالة الغش و التدليس، وتعتمد إحداهت ضرر بالمسافر فهذه الحالات لا يمكن الأخذ بفكرة الإعفاء و شرطه باطل لأنه مخالف لمبادئ حسن النية و سلامة التعامل و تطبيق الاتفاقات الخاصة و العامة وفق مبادئ حسن النية و الأداب العامة و النظام العام، الموضوع لحماية المصلحة العامة و المجتمع، وبهذا تأخذ كل الأنظمة التشريعية ويطبقها القضاء أيضاً، وهو مقتضى مبادئ العدالة و القواعد العامة والقانون³.

1- نبيلة زرهوني، المرجع السابق، ص: 92.

2 - نبيلة زرهوني، المرجع نفسه، ص: 93.

3- راجع نص المادة 65 من الأمر 75-59 السابق الذكر.

المبحث الثاني: الدعاوي الناشئة عن المسؤولية .

بما أن عقد النقل البري للأشخاص هو عقد يجعل من الناقل الطرف القوي في العقد، ويضع المسافر في مركز ضعيف وعلى هذا الأساس فمسؤولية الناقل إتجاه المسافر في العقد هي مسؤولية عقدية نتيجة الإخلال بالتزاماته التعاقدية التي تقوم بسبب الأضرار التي تصيب المسافر سواء كان الضرر بدنيا أو ماديا، وبما أن المسافر هو صاحب المصلحة في رفع الدعوى ضد الناقل، ولا يستطيع التملص منها لأن هذه الدعوى تستند إلى العقد إلا في حالة إذا أثبت أن السبب يعود إلى القوة القاهرة أو إلى أسباب أخرى تعفيه من المسؤولية كالحالات الخاصة في الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية، وعلى هذا الأساس يحق للمسافر طلب التعويض نتيجة الضرر الذي لحقه بإعتبار أن التعويض جزء لا يتجزء من المسؤولية العقدية و مقتضياتها وهو متطلبات العدالة وحماية الحقوق¹.

ولدراسة هذه الدعاوي تم تقسيم المبحث إلى مطلبين كالآتي: دعوى المسؤولية (المطلب الأول)، التعويض الناتج عن المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: دعوى المسؤولية

لكل مسافر متضرر جراء عملية النقل الحق في مباشرة الدعوى وذلك من أجل جبر الضرر الذي لحقه، بحيث يقوم صاحب الحق بكافة الإجراءات القانونية اللازمة على أن تكون في مدتها القانونية، وأمام الجهة المختصة للمطالبة بهذا الحق، ولتفصيل أكثر تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول (الجهات المختصة بالفصل في الدعوى)، الفرع الثاني (سقوط الدعوى المسؤولية)

الفرع الأول: الجهة المختصة للفصل في الدعوى

تعتبر المحاكم الجهة القضائية ذات الإختصاص العام على مستوى كل رقعة إدارية وبالرجوع إلى أحكام القانون التجاري نجد أنه لم يحدد المحكمة المختصة، لذلك تطبق القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، فإذا كان النقل

¹ - محمد صبري السعدي ، (شرح القانون المدني الجزائري)، المرجع السابق، ص: 126.

عملا تجاريا بالنسبة للطرفين فاعن المحكمة المختصة هي موطن المدعى عليه أو المحكمة التي تم الاتفاق عليها، أما إذا كان العمل من الأعمال المختلطة فيحدد الإختصاص وفق النظام القانوني لهذه الأعمال، أما إذا كان العمل مدنيا للمدعي وتجاريا للمدعى عليه، فالمدعي يختار بين المحكمة المدنية والمحكمة التجارية¹.

أولاً: الإختصاص القضائي

الإختصاص القضائي هو سلطة المحاكم في الفصل والنظر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل، ومنح الحماية القانونية لصاحب الحق عن طريق الفصل في المنازعة².

أ - الإختصاص النوعي:

هي الجهة القضائية للفصل في النزاع دون سواه في دعاوي معينة بحيث يقوم الإختصاص النوعي بالنظر في موضوع الدعوى وطبيعة النزاع كما أن الإختصاص النوعي يتعلق بالنظام العام، ولايجوز مخالفته، كما أنه يثيرها القاضي من تلقاء نفسه وفي أي مرحلة من الدعوى³.

والأصل أن المحاكم المدنية هي صاحبة الإختصاص في دعاوي التعويض عن حوادث النقل البري ذلك أن التعويض يدخل ضمن الإلتزامات والحقوق التي نظمها القانون المدني، وتختص المحاكم في بعض الدعاوي بحسب قيمة الدعوى، وهذا ما نصت عليه المادة 33 من القانون 09/08، كما تفصل المحكمة في جميع القضايا المدنية والتجارية والموجودة على المستوى الإقليمي، وهذا ما نصت عليه المادة 03/32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁴.

أ - الإختصاص المحلي (الإقليمي):

هو الإختصاص الذي يبين الحدود الإقليمية التي تمارس فيه الجهة القضائية إختصاصها بحيث لا يجوز لها أن تتخطاه، ولقد حددت القواعد العامة للإختصاص

¹ - العريايوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص:343.

² - عدلي امير خالد، المرجع السابق، ص:119.

³ - المادة 36 من القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴ - أنظر: نصوص المواد 32-33 من القانون نفسه.

الإقليمي المشتركة لجميع الجهات القضائية في المواد 37 الى 47¹، والقواعد العامة في الإختصاص المحلي هي الجهة التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعي عليه، وتختلف باختلاف ما إذا كان طبيعيا او معنويا.

وبالنسبة للناقل الأجنبي فقد نصت المادة 52 من اتفاقية CIV² ، أما بالنسبة للدعاوي المرفوعة ضد أو من الأجانب في الجزائر فقد نصت عليها كل من المادتين 41 و42، فيجوز رفع دعوى عليه أمام المحاكم الجزائرية إذا كان قد أبرم عقد نقل في الجزائر أو في بلد أجنبي مع جزائري³.

الفرع الثاني: تقادم دعوى المسؤولية

إذا وقع ضرر للمسافر نتيجة عملية النقل كأن يصاب بضرر جسيم أو في حالة وفاته، فتترتب مسؤولية الناقل العقدية لإخلاله بالالتزام السلامة والتي تلزمه التعويض، ويتم ذلك برفع دعوى ضد الناقل.

أولا: مدة التقادم.

يجب إقامة هذه الدعوى خلال مدة معينة بحيث يحق للمسافر أو ورثته الحق في رفعها، وهذا ما يعرف بمدة التقادم ولقد حددها القانون التجاري في نص المادة 74 حيث نصت " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي ثلاثة سنوات من تاريخ الحادث التي تولدت عنه، وتحدد المهلة التي ترفع من خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر، ولا تسرى هذي المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول"⁴.

من خلال نص المادة يتضح لنا أن مدة التقادم هي ثلاث سنوات، أي على الراكب مطالبة الناقل بالتعويض عن الأضرار البدنية وهذا إستنادا إلى المسؤولية العقدية، أما فيما يتعلق بدعاوى التعويض إثر وفاة الراكب فترفع من طرف ورثته، وهذا على أساس المسؤولية التقصيرية، وتحديد لحظة بدء سريان مدة التقادم سواء بالنسبة للنقل عبر

¹-أنظر: نصوص المواد 37 الى 47 من القانون رقم 08-09، السابق ذكره.

²- المادة 52 من اتفاقية الدولية للنقل الدولي للسكك الحديدية ، السالفة الذكر.

³- راجع نصوص المواد 41،42، من القانون نفسه.

⁴- المادة 74 من الامر 75-95، السابق ذكره.

الطرق أو السكك الحديدية، حيث أن المشرع لم يخضعها لنصوص خاصة بل طبق عليها أحكام القانون التجاري التي حددها بتاريخ وقوع الحادث، ويجوز للناقل أن يتمسك بإنقضاء دعوى التقادم، وله الحق في الدفع بعدم القبول، غير أنه لا يمكن العمل به في ما يخص نقل الأشخاص لأنه لا يتلائم مع الحوادث والأضرار التي تصيب المسافرين باستثناء الضرر الذي تتعرض له أمتعته لأنها تدخل في حكم البضائع، وهذا طبقاً لما جاء في نص المادة 68¹ من القانون التجاري والدفع بالتقادم هو وسيلة من وسائل الدفع يلجأ إليها الخصوم للوصول إلى إنقضاء الإلتزام، وذلك عكس الدفوع الشكلية والدفع بالتقادم هو موضوعي يمكن إيدأؤه في أية مرحلة كانت عليها الدعوى، وهذا ما نصت عليه المادة 321 من القانون المدني².

ثانياً: وقف التقادم وانقطاعه.

1- **وقف التقادم:** ويقصد بالتوقف حصول مانع قانوني من شأنه أن يقف حالاً دون رفع الدعوى في الوقت المحدد، وهذا ما جاء في نص المادة 3/6 من القانون المدني³.

2- انقطاع التقادم:

ينقطع التقادم برفع الدعوى وإقرار الناقل، تسقط المدة السابقة ويبدأ تقادم جديد تكون مدته هي مدة التقادم الأول ويجوز للناقل أن يتنازلاً ولو ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه، ويعد تنازلاً ضمناً بعد انقضاء المدة لتسوية العجز.

ثالثاً: آثار التقادم

يترتب على التقادم انقطاع دعوى المسؤولية ولايجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها، بل يجب أن يكون بناء على طلب الناقل أو وكيله، ويجوز التمسك في أي حالة كانت عليها الدعوى، ولو أمام المحكمة الاستئنافية لكن لا تجوز اثارته لأول مرة أمام محكمة النقض⁴.

¹ - أنظر: المادة 68 من الأمر 75-95، السابق ذكره.

² - أنظر: المادة 321 من الأمر 75-85، السابق ذكره.

³ - أنظر: المادة 6 من الأمر 75-85، السابق الذكر.

⁴ - مصطفى كمال طه، (العقود التجارية)، مرجع سابق، ص: 198.

فعندما تتحقق مسؤولية الناقل يصبح معرض لقيام دعوى التعويض ضده من قبل المسافر¹.

المطلب الثاني: التعويض الناتج عن المسؤولية

تترتب على قيام المسؤولية في عقد النقل البري التزام الناقل بتعويض الضرر الذي تسبب فيه أثناء القيام بعملية النقل، حيث يقابل هذا الالتزام حق رفع المتضرر دعوى يطالب من خلالها حكم التعويض، والتعويض هو أثر قانوني ناتج عن ثبوت الاخلال بالمسؤولية ولذلك فالناقل يقع على عاتقه جبر الضرر الذي أصاب المسافر، ومن خلال هذا قسمنا هذا المطلب إلى ثلاث فروع كالاتي:

تقدير التعويض (الفرع الأول)، الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض (الفرع الثاني)

الفرع الأول: طرق تقدير التعويض

طبقا لما جاء في نص المادة 182 من القانون المدني الجزائري فإنه: "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض مالحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب."²

وجاء كذلك في المادة 131 من القانون المدني "أن القاضي يقدر مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادة 182 مع مراعاة الظروف والملابسة"³.

فالضرر في المسؤولية التقصيرية هو الركن الذي لا خلاف عليه من أركان المسؤولية المدنية لقيام دعوى التعويض، بمعنى أنه حتى يحكم القاضي بالتعويض لابد أن يكون هناك ضرر وفق قواعد المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي⁴.

وعلى هذا يجب على قاضي الحكم أن يراعي في تقدير التعويض الظروف والملابسة و التي تتعلق بالمضروب ، لأن التعويض يقاس بمقدار الضرر الذي أصاب المضروب بالذات⁵.

¹ - العريايوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص: 368.

² - المادة 182 من الأمر 75-85، السابق ذكره.

³ - المادة 131 من الامر نفسه.

⁴ - محمد عبد الغفور العماوي، (التعويض عن الأضرار الجسدية والأضرار المجاورة لها)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص: 31.

⁵ - منير قزمان، (التعويض في ضوء الفقه والقضاء)، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2002، ص: 91.

ومتى قامت شروط المسؤولية المدنية لشركة النقل، فالسلطة التقديرية ترجع للقاضي في تقدير التعويض الذي يجب دفعه للمضرور أو ورثته جبرا للضرر الحاصل سواء أكان الضرر ماديا أو معنويا، وما دام أنه لا يوجد نصوص خاصة تحدد طرق التعويض عن حوادث النقل، فإن القاضي يطبق القواعد العامة في تقدير قيمة التعويض مع مراعاته لما جاء في نص المادتين 182 و 131 السابق ذكرهما، كما يراعي القاضي بصفة خاصة ظروف المضرور الشخصية كما هو متفق عليه فقها وقضاء ويقدر مدى الفعل الضار عليه ومدى ما سبب له من ضرر وظروف المضرور الشخصية مثل: حالته الصحية والعائلية والمالية وغيرها، وإذا كانت الإصابة يترتب عليها إنخفاض في دخله، فيجب أن يؤخذ في الاعتبار هذا الإنخفاض عند تقدير الضرر، لأن الفعل الضار هو الذي سبب له هذا الإنخفاض فهو يدخل في مالحقه من خسارة¹.

ويدخل في الحساب عند تقدير التعويض على أن يكون الضرر متوقعا إذا كان ناشئا عن المسؤولية التقصيرية حيث يشمل التعويض كل ضرر مباشر متوقع كان هذا الضرر أو غير متوقع، أما في المسؤولية العقدية فيقتصر التعويض على الضرر ولكن قد يشمل التعويض عن الضرر غير المتوقع إلا إذا ارتكب المدين غشا أو خطأ جسيما، فالتعويض يجب أن يكون مساويا لما حدث من ضرر مباشر ولا يخفض إلا في حالة الإشتراك في إحدائه، وإذا كان المضرور قد توفي أثناء سفره فإن الناقل سوف يدفع التعويض كما كان متوقعا عند التعاقد، والقضاء الفرنسي إستقر على أن ورثة المسافر يحق لهم رفع دعوى عقدية أو التنازل عنها، أو رفع دعوى تقصيرية يطالبون فيها بالتعويض عما أصابهم شخصا من ضرر بسبب وفاة مورثهم، فإن رفعوا هذه الدعوى سيحصلون على تعويض عن الضرر المتوقع والغير متوقع، فيكون أحسن وضعاً من مورثهم الذي ورثوا عنه الحق في رفع هذه الدعوى².

¹ - مختار محمد رحمانى، مرجع سابق، ص: 122.

² - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011، ص: 336.

أولاً: تقدير التعويض

إذا أصيب الراكب بجروح أو بأي أذى بدني فالناقل يعد مسؤولاً عن هذا الضرر الذي أصاب الراكب أثناء النقل، بحيث يترتب عن ذلك نفقات العلاج وغيرها من النفقات الأخرى، ولقد اتفق كل من الفقه والقضاء على تعويض المسافر عند إصابته بأضرار جسمانية وهذا ما أكد عليه الأمر رقم 74-15 في نص المادة¹ 08، كما يلتزم الناقل بتعويض المسافر على أضرار التشويه ويلتزم أيضاً بتعويض المصاب عن المدة التي يعجز فيها عن العمل². والأضرار الجسدية التي تصيب الراكب وتؤثر على الإلتزام بالسلامة المفروض على الناقل حيث أصبحت الأضرار تعوض بواسطة نظام التأمين من المسؤولية عند تحقق مسؤولية الناقل المترتبة عن الأضرار التي تصيب الراكب، ويعتبر نظام التأمين أحد أهم الوسائل التي تقوم على تعزيز ضمان السلامة وحصول المضرور على التعويض³، ويغطي التأمين المسؤولية المدنية عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق الغير من حوادث السيارة، سواء أكانت المسؤولية تقصيرية أو عقدية⁴.

وقد جاء في المادة 03 من الأمر المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار أن إلزامية التأمين الواردة في هذا الأمر لا تطبق على النقل بالسكك الحديدية، فعدم إخضاع نظام التعويض عن هذه الحوادث لهذا الأمر محسوم قانوناً. فما هي طرق التعويض وعناصره المعتمدة من طرف المحاكم لجبر الأضرار الناجمة عن حوادث السكك الحديدية؟.

وعلى هذا ومن خلال العمل القضائي ومن تصفح بعض الأحكام والقرارات أن هناك أحكاماً تستند في تقدير التعويض إلى القواعد العامة مستعينة في ذلك بما ورد في القانون المدني والمشار إليه فيما سبق مراعاة لظروف المضرور وحالته الصحية وغيرها،

¹ - الأمر 74-15، المؤرخ في 6 محرم 1394 الموافق ل 30 يناير 1974 المتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون 88-31 المؤرخ في 05 ذو الحجة عام 1408، الموافق ل 19 يونيو 1988، ج ر، العدد 29 الصادر في 20 يوليو 1988.

² - عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص: 412.

³ - محمد جريفي، الشريف بحماوي، المقال السابق، ص: 147-148.

⁴ - محمد حسين منصور، (المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منه)، دط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص: 12.

ويتوصل القاضي في تحديد مبلغ التعويض بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار اللاحقة بالمضرور، وبما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير مؤمنة عن الحوادث وتدفع التعويض من ميزانيتها الخاصة، فقد يبالغ القاضي في تحديد مبلغ التعويض المحكوم به للضحية وهو مايؤدي في أغلب الأحيان إلى الطعن فيها، ومن جهة أخرى إذا كانت إلزامية التأمين غير مطبقة على حوادث النقل بالسكك الحديدية فإن الإشارة إلى المادة 138 من القانون المدني غير مؤسس بإعتبار أن القانون 15-74 يعد تطبيقاً للقانون العام¹.

ب - المستحقون للتعويض:

المضرور هو صاحب الحق في التعويض مادام أهلاً لرفع الدعوى فإن لم يكن أهلاً لرفع الدعوى ناب عنه وليه الشرعي، أما إذا مات المضرور على إثر الحادث الذي أصابه فينقل الحق في رفع دعوى التعويض إلى ذوي الحقوق، وقد حدد الأمر 15-74 الأشخاص المستحقين للتعويض كالوالدين الذين في كفالتهم والزوجة والأولاد القصر وإستثنى الإخوة والأخوات، وفي حالة ثبوت خطأ الناقل بصفة كاملة فإن شركة النقل تعرض على الضحايا مصالحة ودية للنزاع بإقتراح مبلغ التعويض المناسب، أما إذا لم يقبل المضرور المبلغ فإنه يلجأ إلى القضاء².

الفرع الثاني: الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض

يترتب عن إخلال الناقل في عقد النقل بالإلتزام السلامة قيام مسؤوليته المدنية وبالتحديد مسؤوليته العقدية، كون مصدر هذا الإلتزام عقد النقل خاصة بينه وبين المسافر المتضرر، وبالتالي ترفع دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الراكب المتضرر أمام المحاكم المدنية، ويحق للمسافر المتضرر حق الخيار بين رفع دعواه أمام القضاء المدني أو القاضي الجزائي.

¹ - مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص: 126-127.

² - مختار رحمانى محمد، المرجع نفسه، ص: 127-128.

أولاً: دعوى التعويض أمام القاضي الجزائري

إذا تأسس الراكب المتضرر أو ورثته كطرف مدني في الدعوى الجزائرية فيختلف فصل المحكمة في الدعوى المدنية بحسب ما إذا كان الفعل أو الحادث المسبب للضرر يشكل جريمة فتقضي بإدانة الناقل، أما إذا كان فعلاً غير مجرم فتقضي ببرائته، وتفصل المحكمة الجزائرية في الدعوى المدنية، وتمنح المتضرر الحقوق المناسبة للأضرار التي لحقت به سواء أكانت هذه الحقوق محددة في عقد النقل أو بموجب القانون أو بالأحكام العامة¹.

ثانياً: دعوى التعويض أمام القضاء المدني

يحق للمسافر أو ورثته رفع دعوى التعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة التي وقع في دائرة اختصاصها الحادث، فإذا تم إثبات مسؤولية الناقل من الناحية الجزائرية وحفظ الحقوق المدنية فإنه يمكن رفع الدعوى المدنية طبقاً لأحكام القانون المدني، وهذا على أساس ثبوت خطأ الناقل، وهنا لا يكلف المضرور بإثبات خطأ الناقل لثبوت مسؤوليته بموجب قرار جزائي نهائي حائز لقوة الشيء المقضي فيه، وهي الوسيلة الأكثر ملائمة في الحصول على التعويضات، أما في حالة الحكم ببراءة الناقل فإن القاضي الجزائري في أغلب الأحوال يصرح بعدم اختصاصه، ففي هذه الحالة يرفع المضرور دعواه أمام القاضي المدني².

¹ - نبيلة زرهوني، مرجع سابق، ص: 64.

² - مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص: 116.

الخلاصة:

نستخلص مما سبق أن المسؤولية الناشئة على عقد النقل البري للأشخاص هي مسؤولية عقدية أساسها الإخلال بالالتزامات المترتبة على عاتق الناقل كضمان سلامة المسافر ووصول أمتعته إلى الجهة المتفق عليها، فإذا لم تتوفر هذه النتيجة قامت مسؤولية الناقل التعاقدية ، وتعويض المسافر عن الضرر الذي أصابه، حيث لا يستطيع دفع هذه المسؤولية إذا أثبت أن السبب لا يد له فيه، وقد يتفق الناقل مع الراكب على تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها، وقد نص عليها المشرع في أحكامه من القانون التجاري ونظمها تنظيمًا خاصًا يتلائم مع طبيعة النقل ومسؤولية الناقل إذا ما أخل بالتزاماته، ويعد مسؤولاً متى حدث الضرر و لحق المسافر فيحق التعويض وتختص المحكمة المدنية، في حالة ما إذا كان هناك غش أو تدليس أو عمد في الضرر،فنتحول القضية إلى القسم الجنائي المختص في هذه الحالة ،وأن التشريع أعطى دعوى المسؤولية للمسافر وورثته للمطالبة بالتعويض ،وأنه لا يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية إلا في حالات خاصة دون حالة الغش و العمد وحالة الخطأ،وتظل المسؤولية قائمة و لاينفع الإعفاء.

خاتمة

لقد أصبح النقل من أهم المعايير التي تقاس بها الدول نظراً لاحتلاله مكانة خاصة تؤثر بشكل مباشر في تطورها، وضرورة لاغنى عنها بالنسبة للأفراد فالشخص في حاجة إلى الانتقال من مكان لآخر بصفة مستمرة في حياته اليومية، وعلى هذا فعقد النقل البري للأشخاص في الوقت الحاضر يحتل المرتبة الأولى بين العقود التجارية، فهو يلعب دوراً هاماً في جميع المجالات والأنشطة المتعلقة بالحياة اليومية لذا نجد أن المشرع الجزائري نظم هذا العقد في العديد من القوانين أهمها القانون التجاري والقانون المدني، وحرصاً منه خصه بقوانين متعلقة به، كالقانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، وكذا القانون الذي ينظم ويحكم الخدمات المقدمة من طرف الشركة الوطنية بالسكك الحديدية لذا ارتأينا أن نختم هذا البحث بتقديم النتائج والاقتراحات التالية:

أولاً: النتائج

من خلال دراستنا لهذا الموضوع توصلنا إلى النتائج التالية:

- 1 – عقد النقل البري للأشخاص عقد رضائي، وعقد ملزم للجانبين، وعقد معاوضة، وعقد إذعان.
- 2 – من المؤكد فقهاً وقانوناً وقضاءً أن عقد النقل البري للأشخاص يتكون باتفاق الطرفين الأصليين، فيه الناقل والراكب دون الحاجة إلى أي إجراء آخر، ويتصف الناقل فيه بأنه إيجاب دائم وموجه للجمهور في أغلب الأحوال أما القبول فيتخذ شكل الإذعان لشروط الإيجاب الموضوع مسبقاً من طرف الناقل في نموذج محدد يتضمن شروط تنفيذ عقد النقل البري للأشخاص.
- 3 – عقد النقل البري للأشخاص كغيره من العقود يجب أن تتوفر أركانه من رضا ومحل وسبب وإلا كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً.
- 4 – يجب أن تتوفر شروط لقيام عقد النقل البري للأشخاص، كأن يكون هناك تنقل من مكان لآخر، وأن يكون هناك مقابل.
- 5 – يتم إثبات عقد النقل البري للأشخاص بكافة الوسائل عملاً بحرية الإثبات إذا كان ذا طابع تجاري بالنسبة للأطراف، أما إذا كان العقد مدنياً للناقل والراكب فلا يتم الإثبات في مواجهته إلا باتباع طرق الإثبات المدنية، وطبقاً للأحكام القانونية المتعلقة بالمنظمة للنقل يجوز إثبات عقد النقل عن طريق التذاكر سواء أكانت شخصية أو عادية.

6 – يرتب عقد النقل عدة التزامات على عاتق أطرافه.

أ – فالراكب يلتزم بدفع ثمن تذكرة النقل، كما يلتزم بتعليمات الناقل خلال فترة النقل كما يحرص ويلتزم بالحضور في الزمان والمكان المحددين للسفر وهذا في حالة ما إذا كانت شركات النقل تضع مواقيت محددة للسفر.

ب – وبالنسبة للناقل فهو ملزم بنقل الراكب والحرص على سلامته، كما يلتزم أيضا بنقل أمتعة الراكب والمحافظة عليها الالتزام بتوفير المكان حسب الدرجة المتفق عليها.

7 – مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم في حالة ضياع الأمتعة المسجلة للراكب أو التأخر في تسليمها إليه وأساسها الخطأ المفترض للناقل وتخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في القانون المدني.

8 – يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر الحاصل للراكب وأمتعته المسجلة لم ينشأ بسبب خطئه أو خطأ تابعيه، وإنما كان بسبب القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الأمتعة في حد ذاتها، أو بخطأ صادر من المسافر نفسه، أو فعل الغير (إعفاء قانوني).

9 – يجوز للناقل الاتفاق مع الراكب على إعفائه من المسؤولية (الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية)، في حالة تأخر الراكب عن موعد الوصول المتفق عليه أو في حالة ضياع أمتعته ويجوز كذلك الاتفاق على تحديدها.

10 – تسقط دعوى المسؤولية على الناقل في عقد النقل البري للأشخاص إذا توافرت شروطه بالتقادم.


11 – يحق للراكب المطالبة بالتعويض من الناقل جراء الإصابات والأضرار التي تصيبه أثناء عملية النقل.

ثانيا: الإقتراحات

1 – رغم أهمية عقد النقل البري للأشخاص إلا أن المشرع لم يتخصص في هذا العقد بدقة، إذ يجب عليه البحث ومواصلة الإجتهد في وضع قوانين تنظيمية تشمل هذا النوع من العقود.

2 – يعتبر عقد النقل البري للأشخاص من أهم العقود التي استحدثها المشرع الجزائري في القانون التجاري، إلا أنه من الضروري تنقيح بعض المواد لكي تتلائم مع التطورات الحاصلة في التشريعات المقارنة.

- 3 – تفعيل الرقابة بخصوص احترام تسعيرات النقل البري للأشخاص وذلك عن طريق وضع لجان متخصصة على الشركات الخاصة.
- 4 – وضع مرسوم خاص في إطار النقل البري للأشخاص خارج إقليم الجزائر ووضع عقوبات مدنية وجزائية على المخالفين وذلك لتحقيق الردع.
- 5 – نشر ثقافة النقل البري للأشخاص وذلك بوضع جملة من الملتقيات الوطنية والدولية، للبحث والتشاور لإيجاد خارطة طريق موحدة بين الدول بخصوص مستقبل النقل البري للأشخاص.
- 6 – ادراج خطأ الغير كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية في المادة 63 من القانون التجاري.
- 7 – سن قانون خاص بعقد النقل البري للأشخاص بالسكك الحديدية مع وضع نظام للتعويض خاص به، كما هو الحال عليه في النقل البري للأشخاص عبر الطرقات.



قائمة المصادر

و المراجع

- قائمة المراجع والمصادر:

أولاً- قائمة المصادر:

أ- الإتفاقيات:

- إتفاقية برن المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية سنة 1924.

ب- الأوامر:

- الأمر 15-74، المؤرخ في 6 محرم 1394 الموافق ل 30 يناير 1974 المتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون 88-31 المؤرخ في 05 ذو الحجة عام 1408، الموافق ل 19 يونيو 1988، ج ر، العدد 29 الصادر في 20 يوليو 1988.

- الأمر رقم 76- 80 المؤرخ في 29 شوال الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98- 05 المؤرخ في 25 جوان 1998.
- الأمر 59-75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير سنة 2005.

- الأمر 75 – 58 ، المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07 – 05 المؤرخ في 13 ماي 2007.

ج- القوانين:

- القانون 90_35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر ، العدد 50 المؤرخة في 26 ديسمبر 1990 .

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

- القانون رقم 01- 13، المؤرخ في 17 جمادى الأول عام 1422 السنة 2001، المتضمن النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم بالقانون رقم 11- 09 المؤرخ في 05 جوان 2011، ج ر، العدد 32.

د- المراسيم:

- المرسوم التنفيذي 90-391 المؤرخ في 14 جمادى الأولى 1411 الموافق ل 1 ديسمبر 1990، المتضمن تغيير (الطبعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي)، ج ر، العدد 54، الصادر في 12 ديسمبر 1990 .
- المرسوم التنفيذي رقم 96-39 المؤرخ في 24 شعبان 1416 هـ، الموافق ل 15 يناير 1996، المتضمن نقل الركاب برا، الصادر في ج ر، عدد 4 المؤرخة في 16 جانفي 1996.
- المرسوم التنفيذي 98-269 المؤرخ في 7 جمادى الأولى عام 1419 هجري، الموافق ل 29 غشت 1998 ويتضمن تعريفات نقل المسافرين التي بها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، ج ر، عدد 65.

ثانيا- قائمة المراجع:

أ- المؤلفات باللغة العربية:

- 1- أمجد محمد منصور، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، عمان 2009.
- 2- العطير عبد القادر حسين، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج 1، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999..
- 3- العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، ج 1، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
- 4- إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر سنة 2009.
- 5- بسام حمد الطراونة وباسم محمد ملحم، مبادئ القانون التجاري، ط1، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، 2010.
- 6- جميل سمير حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2001.
- 7 - حلو أبو حلو، القانون التجاري، ط1، الشركة العربية المتحدة لتسويق والتوريدات بالتعاون مع جامعة القدس المفتوحة، مصر 2008.

- 8- خالد أمير عدلي، قواعد وأحكام عقد النقل البرّي في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2006.
- 9- رمضان أبو السعود، مصادر الالتزام، ط 1، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 10- زكريا سرايش، الوجيز في مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، الطبعة الثانية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2014.
- 11- فوزي محمد سامي و محمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، الجزء الأول، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 2006.
- 12- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج 1، ط 1، مكتبة التربية للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1997.
- 13- محمد مختار رحمان، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية دراسة مقارنة، ط 1، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر 2003.
- 14- محمد الصبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزام، ج 1، ط 1 الجزائر، 2004.
- 15- محمد حسين منصور، مصادر الالتزام -العقد والإرادة المنفردة-، دط، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 2000.
- 16- محمد الصبري السعدي، شرح القانون المدني، مصادر الواقعة القانونية، ج 2، ط 2، دار الهدى للشروق والتوزيع، الجزائر، 2004.
- 17- محمد عبد الغفور العماوي، التعويض عن الأضرار الجسدية والأضرار المجاورة لها، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- 18- محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2011.
- 19- منير محمد الجنيهي و ممدوح محمد الجنيهي، العقود التجارية، (عقد التكنولوجيا، الوكالة التجارية عقد السمسرة عقد النقل)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2000.
- 20- محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منه، دط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.

21- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر 2005.

22- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، ط 1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010.

23- منير قزمان، التعويض في ضوء الفقه والقضاء، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2002.

24- عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، ط 1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000.

25- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج 1، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2000.

26- عبد الرزاق السنهوري، النظرية العامة للالتزامات، الجزء ط 2، منشورات الحلبي الحقوقية، 1998.

27- عادل علي المقدادي، القانون التجاري، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007.

28 - عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون التجاري، دار الخلدونية، الجزائر د. س

29 - علي بن غانم، الوجيز في شرح القانون التجاري وقانون الأعمال، د ط، ج 1، موفم للنشر والتوزيع، الرغاية، الجزائر، 2005.

30- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في الشرح القانون المدني الجديد نظرية الالتزام بوجه عام د ط، ج 2، دار النهضة العربية، القاهرة.

31 - عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية، د ط، ج 2، منشأة المعارف، مصر، 2001.

32 - علي البارودي، أحمد فريد ألعريني، القانون التجاري العقود التجارية وعمليات البنوك، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2004.

33- عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود- نحو نظرية عامة- د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010.

- 34- هاني دويدار، النظام القانوني للتجارة، د ط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1997.
- 35- هاني دويدار، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة للنشر، د ط، الأزاريطة، الإسكندرية، 2014.

ب - المؤلفات بالفرنسية:

- 1- Amer Zahi, Droit des transports, office publications universitaires, Alger, 1991, p 68

الأطروحات:

- 1- العرباوي نبيل صالح ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة بوبكر بلقايد، تلمسان ، السنة 2009، 2008.
- 2- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010

-رسائل الماجستير:

- 1- بن قريش نعيمة بن قريش، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية -دراسة مقارنة -، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، محمد بوقرة، بومرداس، 2014.
- 2- جيرون محمد الهامل ، الالتزام بضمان السلامة للأشخاص في عقد النقل في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2014.
- 3- خليفي مريم ،مسؤولية الناقل البري للأشخاص ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير ،في قانون النقل ،جامعة أبي بكر بلقايد ،تلمسان ،2003.
- 4- زرهوني نبيلة ،الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الأعمال ،جامعة بلقايد وهران ،2012-2013.
- 5- زوقط سفيان ، عقد النقل البري في التشريع الجزائري ، عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010.

-مذكرات الماستر:

1- كناوي أمينة، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة ألكلي محند أو لحاج، البويرة، 2013.

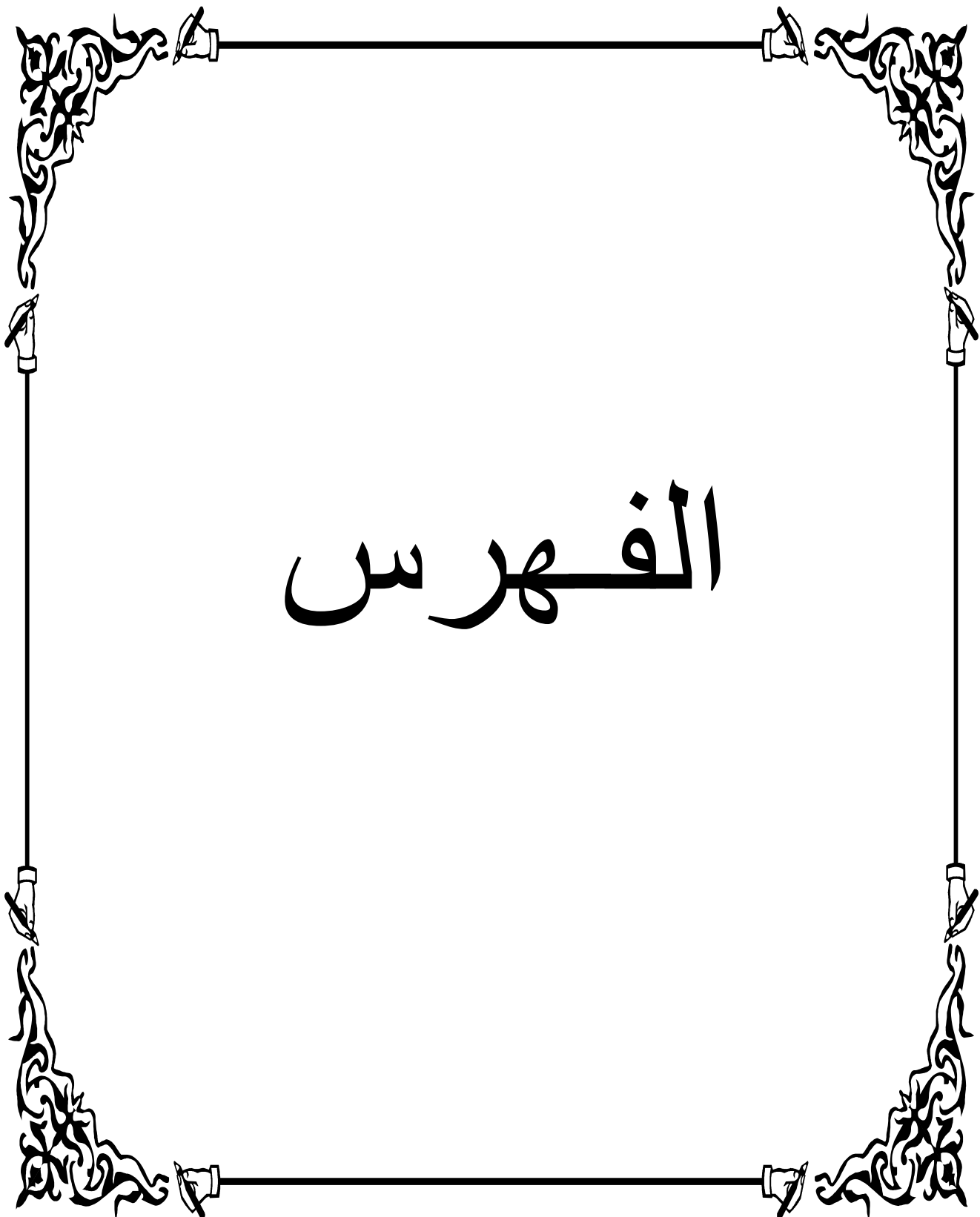
2- عيساني نبيلة ، دليلة آيت منصور ، عقد العمولة للنقل في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون خاص ، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان، ميرة، بجاية، 2017.

-المقالات:

1- جريفي محمد و بحماوي شريف ،(الإلتزام بضمان السلامة كمبدأ لكفالة الحق في التعويض)، مقال منشور بمجلة الحقيقة، العدد 39،2000.

2- مواقي بناني أحمد، (الإلتزام بضمان السلامة المفهوم المضمون أساس المسؤولية)، مقال منشور بمجلة المفكر، العدد العاشر 2012.

الفهرس



الفهرس

1	.....	مقدمة
6	..... أحكام عقد النقل البري للأشخاص :	الفصل الأول
7	..... ماهية عقد النقل البري للأشخاص :	المبحث الأول
7	..... مفهوم عقد نقل الأشخاص برياً :	المطلب الأول
7	..... تعريف عقد النقل البري للأشخاص :	الفرع الأول
10	..... أركان عقد النقل البري للأشخاص :	الفرع الثاني
15	..... خصائص عقد النقل البري للأشخاص :	الفرع الثالث
18	..... الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للأشخاص :	الفرع الرابع
19	..... شروط عقد النقل البري للأشخاص وإثباته :	المطلب الثاني
20	..... شروط عقد النقل البري للأشخاص :	الفرع الأول
21	..... إثبات عقد النقل البري للأشخاص :	الفرع الثاني
25	..... الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص :	المبحث الثاني
25	..... التزامات المسافر وحقوقه :	المطلب الأول
25	..... التزام المسافر بدفع أجرة النقل :	الفرع الأول
27	..... التزام المسافر بتعليمات الناقل :	الفرع الثاني
29	..... التزامه بالحضور في الزمان والمكان المحددين للسفر.....	الفرع الثالث
29	..... التزامات الناقل وواجباته :	المطلب الثاني
30	..... نقل المسافر والحرص على سلامته :	الفرع الأول
31	..... الإلتزام بنقل الأمتعة والمحافظة عليها :	الفرع الثاني
34	..... الإلتزام بتوفير الراحة والمكان حسب الدرجة في السفر.....	الفرع الثالث
36	..... المسؤولية الناشئة على عقد النقل البري للأشخاص و النتائج المترتبة.....	الفصل الثاني
37	..... مسؤولية الناقل البري و الإعفاءات الواردة عليها :	المبحث الأول
37	..... قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص :	المطلب الأول
38	..... بدء سريان مسؤولية الناقل.....	الفرع الأول
39	..... حالات مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص.....	الفرع الثاني
43	..... إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للأشخاص.....	المطلب الثاني
44	..... الإعفاء القانوني من المسؤولية.....	الفرع الأول
50	..... حالات الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية.....	الفرع الثاني
53	..... الدعاوي الناشئة عن المسؤولية.....	المبحث الثاني
53	..... دعوى المسؤولية.....	المطلب الأول
53	..... الجهة المختصة للفصل في الدعوى.....	الفرع الأول
55	..... تقادم دعوى المسؤولية.....	الفرع الثاني
57	..... التعويض الناتج عن المسؤولية.....	المطلب الثاني
57	..... طرق تقدير التعويض.....	الفرع الأول

60	..... : الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض	الفرع الثاني
63	..... :	خاتمة
		الملاحق
		قائمة المصادر
		و المراجع