

المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص البري

Civil liability of the road person carrier

لحاق عيسى

جامعة عمار ثليجي الاغواط

مخبر البحث الحقوق والعلوم السياسية

LAHAGAISSA03@gmail.com

زرقت سفيان *

جامعة عمار ثليجي الاغواط

مخبر البحث الحقوق والعلوم السياسية

zergotsofiane@yahoo.fr



- تاريخ النشر: 2023/01/05

- تاريخ القبول: 2022/12/31

- تاريخ الإرسال: 2022/12/10

ملخص:

إن المسؤولية بصفة عامة هي جزء الإخلال بالتزام تعاقدية أو غير تعاقدية، ويجب لقيام المسؤولية أن تتوفر أركانها من خطأ وضرر وعلاقة سببية، فيسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين سواء وفاته أو إصابته بأي أذى، كما يسأل كذلك عن الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل، وعقد النقل البري للأشخاص سواء عبر الطرقات أو بالسكك الحديدية عقد نظمه المشرع الجزائري، وبالرغم من أن المشرع الجزائري كرس عقد نقل الأشخاص في القانون التجاري وبعض القوانين الأخرى كالقانون رقم 35/90 والقانون رقم 13/01 مرسيا في ذلك أحدث اجتهادات القضاء الفرنسي، إلا أن القضاء الجزائري لا يطبق هذه الأحكام بل يكاد يتجاهلها متمسكا بالقواعد العامة، بيد أنه في نفس الوقت القضاء والفقهاء الفرنسي في تطور مستمر، يعملان حتى على شمل الأمتعة اليدوية ضمن عقد نقل الأمتعة المسجلة كي تحظى هذه الأخيرة بنفس الحماية.

وبالنسبة لحدود تنفيذ العقد أي متى تبدأ مسؤولية الناقل العقدية ومتى تنتهي ونتيجة للغموض الذي يكتنف نص المادة 64 من القانون التجاري الجزائري، خاصة أمام انعدام الاجتهاد القضائي الذي يعطي تفسيراً وافياً لها والذي بقي متشككاً بما كان مستقراً عليه في الاجتهاد القضائي الفرنسي الذي كان يحدد نطاق المسؤولية العقدية منذ اقتطاع المسافر للتذكرة إلى غاية تسليمها للعون عند الوصول، رغم أن هذا الأخير قد تطور وحسم الأمر واستقر على

* - المؤلف المرسل:

تطبيق المسؤولية العقدية في فترة التنفيذ المادي للعقد والتي تبدأ بركوب المركبة أو عربة القطار وتنتهي بالنزول منها، وفي ماعدا ذلك فان المسؤولية التقصيرية هي المطبقة على حوادث المركبات أو القطارات.

الكلمات المفتاحية: عقد نقل، نقل بري، نقل اشخاص، مسافر، ناقل، مسؤولية مدنية، أساس المسؤولية.

Abstract:

- Liability in general is the penalty for breaching a contractual or non-contractual obligation, and for the liability to exist, its elements must be available from error, damage and a causal relationship. The land transport contract for people, whether by road or by rail, is a contract organized by the Algerian legislator. Although the Algerian legislator enshrined the contract of transfer of persons in the commercial law and some other laws such as Law No. 90/35 and Law No. 01/13 Mercia in this regard the latest jurisprudence of the French judiciary, but the Algerian judiciary does not apply these provisions, but almost ignores them, adhering to the general rules, but it At the same time, the French judiciary and jurisprudence are constantly evolving, working even to include hand luggage within the contract of transporting registered luggage so that the latter enjoys the same protection,

- As for the limits of the implementation of the contract, i.e. when does the carrier's contractual liability begin and when does it end as a result of the ambiguity surrounding the text of Article 64 of the Algerian Commercial Code, especially in view of the lack of jurisprudence that gives an adequate explanation for it, and which remained clinging to what was established on it in the French jurisprudence, which was determining the scope of responsibility The contractual liability is from the time the traveler deducts the ticket until it is handed over to the aid upon arrival, although the latter has developed and settled the matter and settled on the application of contractual liability in the period of the material implementation of the contract, which begins with boarding the vehicle or train carriage and ends with disembarking from it. Vehicle or train accidents.

Key words_: Transport contract - land transport - transporting people - passenger - carrier - civil liability - liability basis.

مقدمة:

لقد أصبح موضوع المسؤولية المدنية يتبوأ مركز الصدارة بين المسائل القانونية في العصر الحديث، وأصبح يستأثر باهتمام الفقه والقضاء والتشريع الوضعي والسبب في ذلك انتشار الآلات الميكانيكية والأدوات الكهربائية وتشعب وسائل النقل والمواصلات، وكثرت الحوادث التي تصيب عددا معتبرا من الضحايا.

ذلك أن المسؤولية بصفة عامة هي جزء الإخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي ويجب لقيام المسؤولية أن تتوفر أركانها من خطأ وضرر وعلاقة سببية، فإذا أحل بالتزاماته قامت مسؤوليته، فيسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين سواء وفاته أو إصابته بأي أذى، كما يسأل كذلك عن الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل¹. ولقد احتل عقد نقل الأشخاص البري مساحة واسعة من النقاش الفقهي لعدم حسم كل من التشريع والقضاء لمعالم هذا العقد على الرغم من أن البعض منها أفرد مجموعة من المواد لتنظيم هذا العقد كالقانون التجاري الجزائري. وي طرح عقد نقل الأشخاص البري عدة إشكالات منها ماهية طبيعة وأساس المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص البري وما موقف المشرع والقضاء الجزائري منها، ومتى يبدأ عقد النقل البري للأشخاص ومتى وينتهي؟ وهل يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية عقدية في جميع الأحوال أم يمكن مسألته تقصيرياً؟ وهو ما سنتناوله بالبحث في هذا المقال.

المبحث الأول: التكييف القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص البري

إنّ مسألة تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص البري أسالت الكثير من الحبر والنقاش الحاد بين الفقه والقضاء عبر مراحل تطوّر طويلة وجدّ هامة لعدم حسم التشريعات لهذه النقطة².

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص البري

الفرع الأول: المسؤولية العقدية في مجال نقل الأشخاص البري

كان القضاء في فرنسا يطبق أحكام المسؤولية التقصيرية على حوادث نقل الأشخاص البري إلى غاية عام 1911، ويتطوّر وسائل النقل وكثرة الحوادث وتنوعها، أصبح المسافر في كثير من الأحيان أمام استحالة مادية لإثبات خطأ الناقل لأنّه بالرجوع إلى أحكام المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي يواجه المسافر صعوبات غالباً ما يفلت الناقل بسببها ويتخلّص من المسؤولية، ولا يحصل المسافر - وهو الطرف الضعيف - على حقّه في التعويض³.

وبفعل الانتقادات⁴ التي وُجّهت لمحكمة النقض الفرنسية، وجدت هذه الأخيرة أنه لا مناص من تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على الناقل البري لاسيما شركة النقل بالسكك الحديدية لأنها أكثر مصلحة للمضروب وأقرت بوجود

¹ - د/ سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها دراسة مقارنة، المؤسسة الحديثة للكتاب طرابلس لبنان، 2005، صفحة 23.

² - في الماضي لم يكن لنقل الأشخاص من الأهمية في عالم التجارة والتشريع ما لنقل الأشياء ولذا كانت معظم التشريعات خالية من النصوص التشريعية المختصة بنقل الأشخاص.

³ - د/ عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الجزء الثاني، طبعة 2002، ص 440، وأنظر كذلك د/ عادل علي المقدادي مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، ص 76.

⁴ - د/ سمير جميل الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ص 171.

التزام تعاقدية يقع على عاتق الناقل يلزمه بإيصال المسافر إلى المكان المقصود سالماً، وعدم تنفيذ هذا الالتزام يرتب المسؤولية التعاقدية.

وحتى يتمكن المسافر من الحصول على التعويض ما عليه إلا إثبات الضرر، ووجود عقد بينه وبين الناقل وهو تذكرة السفر، ولا يمكن للناقل التخلّص من المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو السبب الأجنبي أو خطأ المسافر.

الفرع الثاني: المسؤولية عن الأشياء غير الحية في النطاق العقدي

نظرية المسؤولية عن الأشياء غير الحية في النطاق العقدي، أو نظرية المسؤولية الشيئية كما يسميها بعض شراح القانون، من أحدث النظريات التي تناولت المسؤولية المدنية في العصر الحديث بعد التطور الهائل للآلة، واتساع النشاط الصناعي وحركة النقل¹.

ويقترن ذكرها بمؤسسيها المعروفين وهما الأستاذان جوسران JOSSEMAND عميد كلية الحقوق بجامعة ليون سابقا وساليه SALEY اللذان يريا أن أساس مسؤولية الناقل هو الخطأ الذي يرتكبه ويلزم إثباته طبقا للمادة 1384 مدني فرنسي، التي تنص بأن كل إنسان

مسؤول عن تعويض الأضرار التي تنشأ عن الأشياء التي تحت ملاحظته، وليس طبقا للمادة 1382².

وحتى تتوافر المسؤولية العقدية عن الأشياء غير الحية لا بد من شروط وهي:

- وجود عقد بين المسؤول الناقل والمضروب المسافر.
- وجود شيء غير حي في حراسة المسؤول يحول دون تنفيذ الالتزام العقدي.
- أن يتدخل الشيء غير الحي تدخلا إيجابيا في عدم تنفيذ الالتزام العقدي.

الفرع الثالث: المسؤولية التقصيرية في مجال نقل الأشخاص البري

المسؤولية التقصيرية تنشأ عن الإخلال بالالتزام قانوني مصدرها الفعل الضار الذي يرتب عليه القانون التزاما بالتعويض³ تقوم على الأركان التالية: خطأ المسؤول وهو الناقل - ضرر يصيب الفرد - علاقة السببية بين الخطأ والضرر.

وفي النقل البري تطبق قواعد المسؤولية التقصيرية في حالة النقل المجاني إذا تسلل شخص إلى مركبة أو عربة القطار بقصد السفر دون أن يبرم عقد النقل وكذلك إذا كان عقد الناقل باطلا.

¹ - د/ سمير سهيل دنون، المرجع السابق، ص 55.

² - د/ سمير عبد السميع الاودن، المسؤولية عن حوادث النقل السريع من الناحيتين الجنائية والمدنية، منشأة المعارف بالإسكندرية، دون ذكر طبعة، ص 389.

³ - د/ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ص 274.

وتقوم المسؤولية التقصيرية في مجال نقل الأشخاص عبر الطرقات أو بالسكك الحديدية إما على حراسة الأشياء طبقا للمادة 1384 من القانون المدني الفرنسي والتي تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري أو مسؤولية المتبوع على أعمال التابع طبقا لنص المادة 136 من القانون المدني الجزائري وكذلك المادة 124 من نفس القانون المتعلقة بالمسؤولية عن الخطأ الشخصي.

المطلب الثاني: أساس مسؤولية ناقل الأشخاص البري

إن أهم ما في موضوعات المسؤولية المدنية هو الأساس الذي تستند إليه ويقصد بالأساس السبب الذي من أجله يضع المشرع عبء تعويض الأضرار على عاتق الناقل¹.

فإذا سلمنا بان هذا الأساس هو الخطأ، توجب على المسافر لكي يحصل على التعويض أن يثبت إضافة لهذا الخطأ الضرر وعلاقة السببية، أما إذا أخذنا بنظرية الخطأ في حراسة الأشياء، فلكي يحكم بالتعويض بموجبها يجب أن يكون الحادث قد نشأ بتدخل وسيلة النقل تدخل إيجابيا.

وأما إذا اعتمدنا نظرية الضمان فلا شك أن الحكم بالتعويض يكون كاملا للمسافر المتضرر، ويتطلب إثبات وجود خطأ من جانب الناقل، وأخيرا لو اعتمدنا نظرية الضرر وهي النظرية المادية فإن المضرور لا يطالب إلا بإثبات حصول ضرر وافتراس العلاقة السببية دون البحث عن وجود خطأ من جانب الناقل أم لا.

المطلب الثالث: موقف التشريع والقضاء الجزائري

الفرع الأول: موقف التشريع الجزائري

لقد حسم القانون التجاري الجزائري موقف المشرع من الخلاف القائم في الفقه والتشريع المقارن من مسألة تحديد طبيعة المسؤولية عن حوادث نقل الأشخاص برا وذلك بتنظيمه لعقد نقل الأشخاص في المواد 62, 63, 64, 67 و68 من القانون التجاري وبالرجوع لنص المادتين 62 و64 منه يتبين أن المشرع ألقى على عاتق الناقل البري التزاما بضمان سلامة المسافر وتوصليه سليما معافى إلى المكان المقصود والمتفق عليه في عقد النقل، آخذا بذلك بأحر تطور وصل إليه الفقه والتشريع المقارن لاسيما في كل من فرنسا ومصر، أين كانت المسؤولية تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية ثم تطورا ليستقرا على جعلها مسؤولية عقدية بعد أن قام الفقه والقضاء الفرنسي بإرساء دعائم مبدأ الالتزام بضمان السلامة وهو التزام بتحقيق نتيجة.

الفرع الثاني: موقف القضاء الجزائري

ذهب إلى اعتبار مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية عقدية اعتمادا على القانون التجاري لا سيما المادة 62 منه والقانون رقم 35/90، وعض المضرور على أساسها طبقا للمادة 176 من القانون المدني².

¹ - د/ محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ص 346.

² - حكم عن محكمة روية مجلس قضاء بومرداس بتاريخ 2004/12/08 رقم القضية 04/97.

ويعتبر هذا الاتجاه هو الاتجاه السليم لانسجامه مع طبيعة مسؤولية الناقل وأساسها، خاصة وأنه يتفق مع موقف المشرع الجزائري،

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية المترتبة عن عقد نقل الأشخاص البري

بصفة عامة فإن كل عقد يرتب التزامات في ذمة أطرافه وتنجر عن هذه الالتزامات مسؤولية عقدية وتكمن المسؤولية المنجزة عن عقد نقل الأشخاص بالنسبة للناقل في حالة إصابة المسافر في جسمه بما فيها العجز عن العمل، التشويه، الوفاة وحتى الأضرار المعنوية.

كما يعد الناقل مسؤول عن التأخير وضياع أمتعة المسافر أو تلفها ويمكن الإنقاص أو الإعفاء من هذه المسؤولية طبقاً للمبدأ العام للعقد شريعة المتعاقدين.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل المدنية المترتبة من عقد نقل الأشخاص البري

الفرع الأول: مسؤولية الناقل المدنية عن الأضرار البدنية - الجسمانية -

من خلال دراسة وتحليل نص المادتين 62 و 64 من القانون التجاري يتبين أن المشرع الجزائري ألقى على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة المسافر وتوصيله معافى إلى المكان المراد أو المتفق عليه في العقد.

ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن مختلف الجروح¹ التي تصيب المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل كأن يؤدي الحادث إلى جرح المسافر أو كسره أو إصابته بجروح داخلية وغيرها من الإصابات التي يكون الناقل مسؤولاً عنها إذا حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل، مما يرتب المسؤولية العقدية في جانبه استناداً لعقد النقل الذي يتضمن الالتزام بسلامة المسافر، فالناقل هنا يعد مخلاً بأحد التزاماته ولم يؤمن وصول المسافر سالمًا للمكان المقصود².

أما فيما يتعلق بالنطاق الزمني والمكاني لإعمال فعالية الالتزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص البري، فالحقيقة أن النطاق الزمني يختلط بالنطاق المكاني وكلاهما يتحدد بحق حسب ظروف قيام عقد النقل وتنفيذه، وهذه لا بد أن تختلف من وسيلة نقل إلى أخرى، والالتزام بضمان سلامة الراكب وإن كان لا يقوم على عاتق الناقل إلا بمقتضى عقد نقل صحيح وبمقابل فإن إعماله وفعاليته لا تبدأ إلا مع بدء تنفيذ العقد، ومن ثم لا يرتبط بشراء سند النقل (التذكرة) الذي قد لا يتم إلا بعد بدأ تنفيذ العقد أو قبيل انتهاء التنفيذ، وعلى العكس فقد يتم التعاقد على النقل وشراء التذكرة قبل بدء تنفيذ العقد بوقت طويل، وعلى ذلك فليس من المعقول أو المقبول أن يكون الناقل خلال هذه المدة ضامناً لسلامة الراكب ولكن السؤال الذي يطرح نفسه إذن، متى يبدأ وينتهي عقد النقل البري للأشخاص؟

فالمسؤولية تكون عقدية عند التنفيذ المادي للالتزام الأساسي، وتكون تقصيرية قبل وبعد ذلك أي قبل وبعد التنفيذ المادي للالتزام الأساسي في العقد.

¹ - يقصد بالجروح كل قطع أو تمزيق في الجسم أو في أنسجته يترك أثراً في الجسم، ويدخل ضمن الجروح الرضوض Contusions والقطع Sectionnements والتمزق Déchirures والكسر Fracture والحروق Brûlures ولا فرق بين الجروح الظاهرة أو الباطنة.

² - د/ عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، ص 172، وانظر كذلك د/ سمير جميل الفتلاوي المرجع السابق، ص 334.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير

لقد نصت المادة 62 من القانون التجاري على أن يلتزم الناقل بإيصال المسافر في حدود الوقت المناسب والمعين بالعقد، ومن خلال كل ذلك فإن الناقل يكون مسئولاً عن التأخير إذا تحققت الشروط التالية:

1- أن يحدد الناقل وقت الوصول (كالقطار أو الحافلة...) أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول مسبقاً (كسيارة الأجرة) ويحدث التأخير في الوصول بالمقارنة مع الوقت المتفق عليه.

2- أن يكون التأخير تسبب فيه الناقل وإذا أراد هذا الأخير نفي مسؤوليته، فعليه إثبات القوة القاهرة، فعل الغير أو خطأ المسافر نفسه.

3- أن يكون التأخير الذي تسبب فيه الناقل سبب ضرراً للمسافر¹، وهنا على المسافر إثبات الضرر، كإثبات المسافر أن التأخير فوت له فرصة الترشح لمسابقة أو عقد صفقة، علماً أن التأخير المقصود به هو التأخير الواقع في مكان الوصول النهائي، لا على مستوى محطات التوقف.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

فلقد نصت المادة 67 من قانون التجاري على أنه: " ليس على الناقل أن يجرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر" ومن ثم فإن هذه المادة أعفت الناقل من حراسة الأمتعة اليدوية باعتبارها مسؤولية صاحبها."

أما المادة 68 من نفس القانون فقد أحالت على المواد 46، 47، 48 ومن 52 إلى 61 من القانون التجاري فيما يخص نقل الأمتعة المسجلة ويتضح من هذا أن الالتزام الملقى على عاتق ناقل الأشخاص فيما يخص الأمتعة المسجلة هو نفس الالتزام الملقى على عاتق نقل البضائع.

وبإسقاط أحكام الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة على مسؤولية ناقل البضائع نقول أن الناقل في عقد نقل الأشخاص البري يسأل عن هلاك الأمتعة وعن تلفها وتأخيرها والهلاك قد يكون هلاكاً كلياً، ويقع حين لا يقوم الناقل بتسليم الأمتعة المسجلة للمسافر ولا يستطيع إيضاح مكان وجودها أو يذكر مكاناً لا توجد فيه ويتحقق الهلاك الكلي عادة باحترق الأمتعة المسجلة كلياً أو تحطمها تماماً، كما تعد السرقة في حكم الهلاك الكلي،

وكذلك ضياع الأمتعة، إلا أن مجرد التأخير لا يعد ضياعاً إلا بعد انقضاء المدة المتفق عليها أو المبينة في لوائح النقل، ويكون الهلاك جزئياً إذا سلمت الأمتعة ينقصها جزء ويثبت هذا الهلاك بمقارنة البيانات الواردة عن وصف ملكية الأمتعة في سند النقل وما سلم منها للمسافر.

ومن ثم فإنه يقع على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة الأمتعة المسجلة فيسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك الأمتعة أو ضياعها أو تلفها متى حدثت واقعة الهلاك في فترة النقل منذ استلام الناقل للأمتعة المسجلة

¹ - أقرت محكمة السين الفرنسية في قرارها المؤرخ في 15/04/1930 على أنه: " لا يجوز التعويض إلا إذا كان الضرر حقيقياً، وعليه لا بد من التفرقة ما بين الضرر الاحتمالي والضرر المستقبلي"، ورد هذا القرار في كتاب أ/مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، ص 77.

وأصبحت في حراسته إلى حين تسليمها إلى المسافر عند الوصول ومن ثمة فإنه يشترط لقيام مسؤولية الناقل توافر شروط المسؤولية من حدوث خطأ يترتب عليه ضرر ويربط بينهما رابطة السببية فإذا توافرت هذه الشروط قامت مسؤولية الناقل¹.

المطلب الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية المدنية المترتبة عن عقد نقل الأشخاص البري

الفرع الأول: إعفاء الناقل من المسؤولية المدنية طبقا للقواعد العامة

عموما يمكن القول أن أركان المسؤولية هي الخطأ، الضرر والعلاقة السببية بين الضرر والخطأ فكل منها ركن مستقل، وعلى ذلك فطبقا للقواعد العامة على من يدعي مسؤولية الغير أن يثبت كل ركن من الأركان الثلاثة. على أنه متى أثبت المضرور وقوع الخطأ وحدوث الضرر فإنه استنادا إلى نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري تفرض أن الضرر قد نشأ من الخطأ وبمعنى آخر متى ثبت الخطأ فإن علاقة السببية تثبت ضمنا². ونقول انه يترتب من ذلك أن الناقل يمكن إعفائه من المسؤولية إما عن طريق القوة القاهرة والحادث المفاجئ أو خطأ المضرور أو خطأ الغير.

الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية المدنية طبقا لأحكام القانون التجاري

لقد نظمت أحكام القانون التجاري فيما يتعلق بإعفاء الناقل من مسؤوليته المترتبة عن عقد نقل الأشخاص البري عبر نص المادة 63 بنصها: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر". ومن خلال استقراء نص المادة المذكورة نقول أنه إذا تم إثبات القوة القاهرة من قبل الناقل يمكن إعفائه إما جزئيا أو كليا من المسؤولية المترتبة عن عدم تنفيذ أو الإخلال بالتزام، كما أن الإعفاء يكون بقدر جسامته القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

ونوه هنا إلى أن المشرع قد نص على القوة القاهرة وخطأ المسافر دون خطأ الغير.

الفرع الثالث: إعفاء الناقل من المسؤولية المدنية طبقا لأحكام القانون رقم 35/90 ومرسومه التنفيذي رقم

348/93

لقد أورد المشرع الجزائري جملة من الأحكام تدخل ضمن إطار إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة عن عقد نقل الأشخاص البري وذلك بالقانون رقم 35/90 المؤرخ في 1990/12/25 والمتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية عبر مواده من 32 إلى 37، ونصت على مجموعة من الأفعال التي يجب على الجمهور عامة والمسافر خاصة ألا يقوم بها مستعملا في ذلك العبارات التالية: " لا يجوز لأي شخص " ، " لا يجوز للمسافرين " " يمنع " ، " لا يقبل " ، " يتعين ... " .

¹ - د/ عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، ص 78.

² - د/ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، ص 108 .

ويفهم من ذلك أن نية المشرع الجزائري كانت الإلزام، وذلك انه متى قام أي شخص بهذه الأعمال المحظورة عليه، تقوم مسؤوليته المحظرة، وبمفهوم المخالفة تنتفي مسؤولية الناقل المتمثل في الشركة الوطنية لنقل بالسكك الحديدية. وعموما نقول أن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية متعددة ومتنوعة فهي قد تتم عند اجتياز ممر غير محروس أو عند نزول المسافرين من العربة قبل التوقف النهائي للقطار وغيرها ما يطلق عليها بالحوادث الفردية. وقد تكون هذه الحوادث الجماعية كحالة التصادم بين قطارين أو انحرافه عن سكتته.

المطلب الثالث: مسؤولية الناقلين المتعاقبين

نقول هنا أن عملية النقل الواحدة قد تتطلب أحيانا تدخل عدد من الناقلين يتعاقبون عليها، إذ أن النقل لا يتم دائما بمعرفة ناقل بل وكثيرا ما يتم النقل من عدد من الناقلين ومن ثمة يتعين تحديد مسؤولية كل واحد منهم عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين أثناء نقله أو تلك الأضرار التي تصيب الأمتعة. هذا وقد تعرض المشرع الجزائري وفقا لأحكام القانون التجاري بنص المادة 69 منه بنصها: "انه زيادة على الالتزامات المترتبة على ناقل الأشخاص المنصوص عليها في المادة 65 يعد الوكيل ابتداء من تكفله بالمسافر، مسؤولا عن الأضرار البدنية."

ويتضح من سياق نص هذه المادة أن النقل المتعاقب أو المتتابع هو النقل الذي يقع على عدة مراحل متلاحقة ويقوم بتنفيذه عدة ناقلين، ويتم هذا النقل عادة بوسائل نقل مختلفة.

وأهم ما تثيره حالة تعدد الناقلين هي مشكلة توزيع المسؤولية بينهم، فالغرض أن المسافر لم يتعاقد مع كل ناقل على حدى، ولم يتسلم الأمتعة المسجلة بعد كل مرحلة ليسلمها للناقل الذي يليه ولو أن الأمر كان يجري على هذا الوضع لكان على المسافر أن يسأل كل ناقل عن الأضرار البدنية التي تلحق به وبأمتعة من ضياع أو تلف أثناء المرحلة التي قام خلالها بالنقل، ولكنه يتعاقد مع الناقل الأول فقط ويتعاقد الناقل الأول عنه مع الناقل الذي يليه وهكذا إلى يصل المسافر وأمتعته في النهاية إلى المكان الذي حدده المسافر، فإذا افترضنا أن الأمتعة وصلت تالفة أو أنها هلكت هلاكاً كلياً أو جزئياً أو أنها تأخرت عن الميعاد المحدد، فكيف نحدد المسؤولية بين الناقلين المتعاقبين؟

ويلاحظ أنه ليس ثمة صعوبة إذا ما تعدد المسافرون بان عقد الناقل مع كل منهم عقد نقل مستقل، إذ تنفصل كل مرحلة من النقل عن غيرها من المراحل وتسري في كل مرحلة أحكام عقد النقل الوارد عليها خاصة في الشأن مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع أثناءها كذلك الشأن لو أن المسافر تعاقد مع شخص واحد على القيام بمراحل النقل كلها، إذ يسأل الناقل عن أي أضرار بدنية تصيب المسافر أو أي هلاك أو تلف لأمتعته أو تأخيرها تقع خلال كل المراحل.

ونستطيع القول هنا أن كل من هؤلاء الناقلين يكون مسؤولا بالتضامن مع الآخرين قبل المسافر كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلا كل شرط يقضي بخلاف ذلك، ومقتضى ما تقدم أن جميع الناقلين يكونون مسؤولون في

مواجهة المسافر عما يلحقه من أضرار بدنية أو ما يلحق أمتعته من تأخير أو ضياع أو تلف في جميع مراحل النقل¹، وأنه طبقا للفقرة الثانية من نص المادة 74 من القانون التجاري² أنه إذا أوفى أحد الناقلين بالتعويض أو طوّل به رسميا فإنه يكون له حق الرجوع على الناقلين الآخرين كل بنسبة ما يستحقه من أجره النقل.

الخاتمة:

من خلال دراستنا هذه نخلص إلى أن عقد النقل البري للأشخاص سواء عبر الطرقات أو بالسكك الحديدية عقد نظمه المشرع الجزائري على غرار باقي التشريعات لا سيما التشريع الفرنسي والتشريع المصري في القانون التجاري، إلا أن مسؤولية الناقل في هذا العقد غير واضحة المعالم مقارنة بمسؤولية الناقل البحري والجوي مما فتح المجال للفقهاء والقضاء لمعالجة هذه المسؤولية التي تضاربت حولها الآراء فيما إذا كانت عقدية أو تقصيرية وليس ذلك على المستوى المحلي فحسب.

وبالرغم من أن المشرع الجزائري كرس عقد نقل الأشخاص في القانون التجاري وبعض القوانين الأخرى كالقانون رقم 35/90 والقانون رقم 13/01 مرسيا في ذلك أحدث اجتهادات القضاء الفرنسي، إلا أن القضاء الجزائري لا يطبق هذه الأحكام بل يكاد يتجاهلها متمسكا بالقواعد العامة، بيد أنه في نفس الوقت القضاء والفقهاء الفرنسي في تطور مستمر، يعملان حتى على شمل الأمتعة اليدوية ضمن عقد نقل الأمتعة المسجلة كي تحظى هذه الأخيرة بنفس الحماية.

لكن الإشكال يكمن في حدود تنفيذ العقد أي متى تبدأ مسؤولية الناقل العقدية ومتى تنتهي وذلك نتيجة الغموض الذي يكتنف نص المادة 64 من القانون التجاري الجزائري، خاصة أمام انعدام الاجتهاد القضائي الذي يعطي تفسيراً وافياً لها والذي بقي متشككاً بما كان مستقراً عليه في الاجتهاد القضائي الفرنسي الذي كان يحدد نطاق المسؤولية العقدية منذ اقتطاع المسافر للتذكرة إلى غاية تسليمها للعون عند الوصول، رغم أن هذا الأخير قد تطور وحسم الأمر بعد مخاض عسير واستقر على تطبيق المسؤولية العقدية في فترة التنفيذ المادي للعقد والتي تبدأ بركوب المركبة أو عربة القطار وتنتهي بالنزول منها وفي ماعدا ذلك فان المسؤولية التقصيرية هي المطبقة على حوادث المركبات أو القطارات.

¹ - د/ مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، ص 207.

² - تقابل هذه المادة في القانون التجاري المصري المادة 251 وأضافت " أنه في حالة إفسار احد الناقلين توزع حصته على الناقلين الآخرين بالنسبة ذاتها ويعفى من الاشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل"، انظر في هذا الصدد الدكتور عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 87 و88 على التوالي.

قائمة المراجع:

I - باللغة العربية:

01 - الكتب:

أ - الكتب العامة:

- د/ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات العقد والإرادة المنفردة، الجزء الأول، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، الطبعة الثانية سنة 2004.
- د/ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام الواقعة القانونية العمل غير المشروع، شبه العقود والقانون، دار الهدى الجزائر الطبعة الثانية، الجزء الثاني 2004.
- د/ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، الطبعة الثالثة الجديدة 2000.
- ب - الكتب الخاصة:
- د/ محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- أ/ مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومه الجزائر، طبعة 2003.
- د/ مصطفى طه كمال، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، طبعة 2005.
- د/ عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع.
- د/ عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، طبعة 2006.
- أ/ سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، طبعة 2001.
- د/ سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، دراسة مقارنة، المؤسسة الحديثة للكتاب طرابلس لبنان، 2005.