



جامعة مولود معمري، تيزي وزو

كلية الحقوق العلوم السياسية

قسم الحقوق



الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: القانون الخاص

إشراف الأستاذ:

د. بوخرس بلعيد

من إعداد الطالبة:

صابري صبرينة

لجنة المناقشة:

أ.د/ زايدي حميد، أستاذ التعليم العالي، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسا

د. بوخرس بلعيد، أستاذ محاضر "أ"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفا ومقررا

د. عباشي كريمة، أستاذة محاضرة "ب"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2024/06/26

شكر و عرفان

الحمد لله تعالى حمدا طيبا واجبا مباركا فيه والصلاة والسلام على سيد الخلق محمد صلى الله عليه وسلم.

لا يسعني وأنا أنهي هذا الجهد إلا أن أتقدم بفائق الشكر والامتنان إلى كل من مد لي يد العون وساعدني في إنجاز هذا البحث وأخص منهم بالذكر المشرف الأستاذ الدكتور "بوخرس بلعيد" التي أشرف بعناية فائقة على البحث، لما بذله بإخلاص من صبر وجهد وما قدمه من توجيهات سديدة لإخراج هذا البحث في المستوى المطلوب جزاه الله عني خير الجزاء.

والشكر والتقدير موصول إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة تقديرا لهم ولتفضلهم بقراءة ومناقشة المذكرة.

كما أتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى كل من ساعدني ومد يد العون لي من بعيد أو قريب فجزاكم الله كل خير.

اهداء

أهدي ثمرة عملي إلى من قال فيهم المولى عز وجل "وَقَضَىٰ رَبُّكَ أَلَّا تَعْبُدُوا إِلَّا إِيَّاهُمْ
بِأَوْلَادَيْنِ إِحْسَانًا".

إلى معنى الحب والحنان، إلى نسمة الحياة وسر الوجود التي جعل الله الجنة تحت
أقدامها، إلى أمي الغالية، أطال الله في عمرها.

إلى من علمني العطاء دون انتظار، الذي بذل جهد السنين من أجل أن أعتلي سلاح
النجاح، إلى سندي في الحياة، إلى أبي الغالي، أطال الله في عمره.

إلى إخوتي الذين تذوقت معهم طعم الحياة. إلى من شددت عضدي بهم وترعرعت
معهم، إلى من كانوا معي في السراء والضراء، إلى سندي في الحياة، إخوتي "يانيس وسعيد"
رعاهم الله.

إلى رمز التقدير إلى رمز الصبر والكفاح، إلى المثال الأعلى في الحب والحنان،
جدتي أطال الله في عمرهما.

إلى فلذة كبدي ومصدر سعادتي إلى ابنة أختي "ليزة"

وإلى خالتي العزيزة "فتيحة" وزوجها

إلى جميع أصدقائي الذين تقاسمت معهم أجمل اللحظات.

إلى أساتذتي الكرام الذين أناروا دربي بنور العلم والمعرفة.

إلى كل من مد لي يد العون، من قريب أو بعيد.

صبرينة

قائمة المختصرات

ص: صفحة

ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

ط: طبعة.

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة.

د.س.ن: دون سنة النشر.

د.م.ن: دون مكان النشر.

مقدمة

يعد النقل بكافة وسائله جزء لا يتجزأ من حياة الإنسان وتطورها، حيث يلعب دوراً أساسياً في تنمية الجوانب الاقتصادية، الاجتماعية، وحتى الثقافية، ويعتبر الركيزة الأساسية في حركة الأفراد والبضائع والسلع، ويلعب دوراً حيوياً في حياتهم اليومية في العصر الحديث.

أصبح النقل شريان الحياة لما يوفره من خدمات وتسهيلات، حيث يسهم في توفير الوقت والجهد للوصول إلى الأماكن المقصودة، مما يتيح للأفراد قطع المسافات في ساعات قليلة، استخدم الإنسان منذ القدم مختلف الوسائل للتنقل، بدءاً من العربات التي تجرها الحيوانات وصولاً إلى أحدث وسائل النقل كالسيارات، القطارات، والحافلات، ولذلك يمثل النقل البري الصورة الأولى للتنقل.

يعتبر نقل الأشخاص من بين أكثر أنواع النقل شيوعاً، لذا قامت معظم الدول بالإهتمام به وبتطويره لتقديم أفضل الخدمات للأفراد، يرتبط نقل الأشخاص بحمايتهم وسلامتهم، ولهذا السبب أصبح من الضروري وضع قواعد تنظم عقد نقل الأشخاص، تلزم القائمين بعملية النقل باتخاذ كافة الاحتياطات لضمان سلامة الركاب وحفظ حقوق المتضررين في حال وقوع المخاطر.

وعليه، يحتل عقد النقل في الوقت الحاضر المرتبة الأولى بين العقود التجارية لدوره الهام في جميع الأنشطة الحياتية، عقد النقل البري للأشخاص ينشأ بين الناقل والمسافر، ونظراً لأهميته وضع المشرع نصوصاً وقواعد تنظم هذا العقد، متضمنة ضمانات لتدارك المخاطر بين الأطراف.

نظم المشرع هذا العقد في القانون التجاري في المادة 62، وقانون توجيه النقل البري وتنظيمه، والقوانين المتعلقة بالأمن والسلامة في استغلال النقل بالسكك الحديدية.

على الصعيد الدولي، تم تنظيم النقل البري بموجب اتفاقيات ومعاهدات مثل الاتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة عبر السكك الحديدية المنعقدة في برن السويسرية عام 1970 والمعدلة في عام 1980.

تبرز أهمية هذه الدراسة في المكانة الكبيرة والدور الهام الذي يلعبه عقد نقل الأشخاص، وفهم أحكامه وعلاقته بمختلف القوانين مثل القانون التجاري والمدني، يعالج هذا الموضوع جانباً مهماً من جوانب النقل، والذي يعد أساس حركة تنقلات الأفراد، ويتضمن مسؤوليات والتزامات لكلا الطرفين (الناقل والمسافر).

كما تتجلى أهمية الموضوع في دراسة القوانين المنظمة لعقد نقل الأشخاص، وتحديد مدى ملاءمتها لحماية المسافر، والنقائص التي تعترضها، وغياب تقنين خاص بهذا العقد، وتحديد مسؤولية الناقل بدقة، وكيفية التعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل.

تتمثل الأسباب التي دفعتنا لإختيار الموضوع في دوافع موضوعية وأخرى ذاتية، فالأسباب الموضوعية تتمثل في أهمية النقل لأشخاص كأحد أهم العقود، وضرورة حماية المسافر باعتباره الطرف الأضعف في العقد، كما يُعد هذا عقد موضوعاً معاصراً يثير الكثير من التساؤلات.

أما الأسباب الذاتية فتتمثل في قلة الأبحاث والكتابات الجزائرية حول هذا الموضوع، وغياب قانون خاص بعقد النقل للأشخاص، اكتفى المشرع الجزائري ببعض القواعد في القانون التجاري، وهذه القواعد غير كافية لحل المشاكل العملية التي يثيرها هذا العقد، مما دفعنا لدراسة هذا الموضوع لإثراء المكتبة القانونية ببحث متخصص في هذا المجال.

يهدف هذا البحث إلى التعريف بعقد نقل الأشخاص وتوضيح أحكامه وقواعده، والالتزامات المرتبطة به، كما يسعى إلى تبيان المسؤولية الناشئة عن هذا العقد، بما في ذلك مسؤولية الناقل وحالات إعفائه، وطرق تعويض المسافر عن الأضرار الناجمة عن الحوادث المرتبطة بعملية النقل.

وبناء على ما سبق، إرتأينا طرح الإشكالية الآتية:

كيف نظم المشرع الجزائري الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقود النقل؟

للإجابة عن هذه الإشكالية، تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي بوصف عقد نقل الأشخاص وتحديد أطرافه والتزاماتهم، والمنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية المنظمة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل.

وعليه، سيتم إبراز أحكام الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص (الفصل الأول)، ثم تبيان جزاء الإخلال بهذا الالتزام (الفصل الثاني).

الفصل الأول

أحكام الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

نشأت فكرة الالتزام بالسلامة كوسيلة قانونية ابتكرها القضاء الفرنسي لتعزيز حماية الراكب، الذي يُعد الطرف الأضعف في عقد النقل، وذلك نتيجة لعدم كفاية بنود العقد أو النصوص القانونية لتحقيق هذه الحماية بشكل كافٍ.

استخدم القضاء سلطته التقديرية لإضافة التزام جديد إلى مضمون العقد، مستنداً إلى الهدف الأساسي للقانون كنظام اجتماعي يسعى لحماية الأفراد وتحقيق التوازن بين المصالح المختلفة. وقد استنبط القضاء الفرنسي الالتزام بضمان السلامة من طبيعة بعض العقود، بما في ذلك عقد النقل.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري، فقد تبنى نفس النهج الذي سار عليه المشرع الفرنسي، حيث اعتبر الالتزام بالسلامة عنصراً أساسياً في عقد النقل لضمان حماية الأشخاص.

وعليه، لا بد من البحث عن مفهوم للالتزام بالسلامة، نظراً لأهمية هذا الالتزام في حماية جسد الإنسان (المبحث الأول)، ثم التطرق لنطاق الالتزام به (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مفهوم الالتزام بضمان السلامة.

يعدّ الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص من المبادئ الأساسية التي تحكم هذا النوع من العقود، حيث يستند هذا الالتزام إلى ضرورة تأمين سلامة الركاب وحمايتهم من أي مخاطر محتملة خلال عملية النقل، ويشمل هذا الواجب توفير وسائل نقل آمنة، والتأكد من صيانتها بشكل دوري، وكذلك التحقق من كفاءة السائقين، إذ يمثل هذا الالتزام ضماناً قانونياً يُعزز ثقة الجمهور في خدمات النقل، ويشكل ركيزة أساسية لتحقيق العدالة وحماية حقوق الأفراد في المجتمع.

وبناء على ما سبق لابد من البحث عن تعريف للالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص (المطلب الأول)، ثم تحديد طبيعته (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تعريف الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

يتناول عادةً الفقه مسألة الالتزام بضمان السلامة من خلال تحديد شروط معينة، مثل وجود عقد نقل أو ما يشابهه، ووجود مهني متخصص، وغيرها من الشروط، إلا أن هذا المنظور لم يعد يتناسب مع الطبيعة العامة للالتزام بضمان السلامة، حيث توسع هذا الالتزام بشكل كبير ليتجاوز حدود عقود النقل، ليشمل عقوداً أخرى لا تتضمن مفهوم النقل أو تسليم الدائن نفسه لمهني متخصص في مجالات النقل والسياحة والترفيه، فقد أصبح الالتزام بضمان السلامة يشمل الآن عقوداً لم يكن يتوقع وجوده فيها سابقاً.

لابد من تبيان موقف الفقه من الالتزام بضمان السلامة (الفرع الأول)، ثم موقف المشرع الجزائري منه (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التعريف الفقهي للالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

حاول الفقهاء وضع معيار شامل لتحديد العقود التي تتضمن الالتزام بضمان السلامة، هناك عدة آراء، يؤكد الرأي الأول أن الالتزام بضمان السلامة يوجد في العقود التي تضع الدائن تحت الحماية المؤقتة للمدين، مثل عقد نقل الأشخاص والعقد الطبي.

أما الرأي الثاني فيرى أنّ الالتزام بضمان السلامة يتحدد بالوسيلة التي يستخدمها المدين لتنفيذ التزامه الرئيسي وليس بمحل العقد.

بالمقابل، يؤكد الاتجاه الثالث، والذي يعد الأكثر شيوعاً، أن الالتزام بضمان السلامة يتطلب ثلاثة عناصر رئيسية لوجوده: وجود خطر يهدد السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين، أن يعهد أحد المتعاقدين بنفسه إلى المتعاقد الآخر، وأخيراً، أن يكون المدين بالالتزام بضمان السلامة مهنيًا¹.

من خلال كل هذه التعاريف يلاحظ أنها أغفلت معياراً شاملاً وموحداً للعقود التي تنشئ التزاماً بضمان السلامة.

يتطلب الالتزام بضمان السلامة توضيح مفهوم السلامة ومحتوى هذا الالتزام، فمفهوم السلامة يشير إلى سيطرة المدين على جميع العناصر التي قد تسبب ضرراً للدائن، بموجب العقد الذي يربطهما.

يركز الفقه على طبيعة الالتزام بالسلامة، إما كالتزام ببذل عناية أو بتحقيق نتيجة، مما يؤدي أحياناً إلى غموض في فهم مصطلح السلامة ذاته، يُعرّف هذا الالتزام بأنه التزام

1- عبد القادر أفصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود نحو نظرية عامة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010،

بتحقيق نتيجة، حيث لا يمكن للمدين التخلص من المسؤولية العقدية إلا بإثبات وجود سبب أجنبي¹.

تعني السلامة الحفاظ على السلامة الجسدية والصحية للمتعاقد دون تعرضه لأي أذى نتيجة تنفيذ الالتزامات التعاقدية. على سبيل المثال، يلتزم الناقل بتوصيل المسافر بسلام إلى وجهته منذ لحظة ركوبه وسيلة النقل وحتى نزوله منها².

يُعد مفهوم السلامة في هذا السياق مفهوماً واضحاً وغير قابل للتدرج أو التنوع. فعندما تكون السلامة موضوع الالتزام، كما يشير بعض الفقهاء، فإنها لا يمكن أن تسبب ضرراً. وهذا يعني أنه يجب التحكم الكامل في سلوك الأشخاص أو في الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد. هذا التحكم يتضمن التوجيه والرقابة التي يمارسها المدين بالسلامة على هذا السلوك وتلك الأشياء، بحيث لا يتسبب استخدامها في تنفيذ الالتزامات بأي ضرر لصحة الدائن أو سلامته الجسدية³.

الفرع الثاني

التعريف التشريعي للالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

لم يعرف المشرع الجزائري الالتزام بالسلامة بصفة عامة، لكنه إكتفى بالنص عليه في بعض النصوص القانونية الخاصة، فنجده قد أكد على الالتزام بضمان السلامة في عقد الإستهلاك من خلال المادة 04 من القانون 09-03⁴ المتعلق بحماية المستهلك وقمع

1- عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 210-212.

2- سلامي ليندة، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، شعبة حقوق والعلوم، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2017، ص 21.

3- عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص ص 212، 215.

4 - قانون رقم 09-03 مؤرخ في 25 فبراير 2009، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج. ر.ج.ج، عدد 15، صادر بتاريخ في 08 مارس 2009، معدل ومتمم.

الغش، أين أكد على وجوب احترام جميع المشاركين في عملية تقديم الخدمات للمستهلك لمعايير السلامة، وضمان عدم الإضرار بصحة المستهلك.

من هذا النص يتضح أن الالتزام بالسلامة يتطلب تحقيق نتيجة محددة وهي عدم الإضرار بصحة المستهلك، وليس مجرد بذل جهد. تؤكد كذلك المادة 09 من القانون رقم 03-09، سالف الذكر أن المنتجات المقدمة للاستهلاك يجب أن تكون مضمونة وآمنة للاستخدام المشروع، وألا تتسبب في أي ضرر لصحة المستهلك وأمنه ومصالحه، يتضح من هذين النصين أن المدين ملزم بضمان سلامة المنتجات، وهذا الالتزام لا يقبل التهاون¹.

كرس كذلك المشرع الجزائري الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص دون أن يعرّفه، وذلك بموجب نص المادة 62 من الأمر رقم 59-75 المتضمن القانون التجاري الجزائري²، التي تؤكد على أنّ ناقل الأشخاص يجب أن يضمن سلامة المسافر أثناء النقل ويصل به إلى وجهته في الوقت المحدد، يشير هذا النص إلى أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق الغاية والنتيجة معاً.

وعليه يمكن القول أنّ الالتزام بضمان السلامة يتمثل في وجوب حرص المدين على أن تكون السلع أو الخدمات المقدمة للمستهلك غير ضارة بسلامته، وأن هذا الالتزام يجب تحقيقه كاملاً لضمان عدم الإخلال به³.

1 - أنظر المادة 9 من قانون رقم 03-09، سالف الذكر.

2 - أمر رقم 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج.ج، عدد 101، صادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم.

3- موافي بناني أحمد، "الالتزام بضمان السلامة: المفهوم، المضمون، أساس المسؤولية"، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، العدد 10، 2014، ص 416.

المطلب الثاني

طبيعة الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

لا يكفي الاعتراف بمسؤولية الناقل العقدية عند انتهاكه لالتزامه بضمان سلامة المسافر، بل يجب تحديد طبيعة هذا الالتزام من أجل تحديد الجهة المكلفة بعبء الإثبات في دعاوى التعويض عن الأضرار التي تلحق المسافر أثناء تنفيذ العقد.

لتحديد طبيعة الالتزام بضمان السلامة، ينبغي التمييز بين نوعين من الالتزامات: التزام بتحقيق نتيجة (الفرع الأول) والتزام ببذل عناية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الالتزام بضمان السلامة كالتزام بتحقيق نتيجة

يذهب الرأي الراجح في الفقهين الفرنسي والمصري إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يعد التزاماً بتحقيق نتيجة، وفقاً لعقد النقل، تكون سلامة المسافر واجبة التحقيق، مما يعني أن الناقل ملتزم بنقل المسافر إلى وجهته المتفق عليها بسلامة وصحة جيدة. في النقل البري، تكون سلامة الراكب شبه مؤكدة، بحيث أن حدوث إصابة يُفترض معها وقوع خطأ من جانب الناقل¹.

وبالتالي، يكفي أن يصاب المسافر بأي ضرر أثناء عملية النقل لتقوم مسؤولية الناقل ويترتب عليه الالتزام بالتعويض دون الحاجة إلى إثبات خطئه. ولا يُعفي الناقل من هذه المسؤولية إثباته أنه بذل العناية اللازمة واتخذ الحيطة والحذر، بل يجب عليه إثبات وجود سبب أجنبي يبرئه، هذا ما أقرته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 11 فبراير 2015.²

1- عزيز عكيلي، الوجيز في شرح القانون التجاري، الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، الشركات التجارية، الأوراق التجارية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2000، ص 116.

2 - سلامي ليندة، مرجع سابق، ص 26.

وبناءً عليه، فإن الحكم ببراءة الناقل أو تابعه من جنحة الإصابة أو القتل الخطأ غير العمدي، الذي تصدره المحكمة الجنائية، لا يؤثر على دعوى التعويض أمام المحكمة المدنية لإخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة الناشئ عن عقد النقل، كما أن قرينة المسؤولية تُحمّل الناقل مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن سقوط المسافرين من باب عربة القطار، وذلك لعجزها عن تحديد الظروف التي أدت إلى فتح باب العربة. وكذلك تُحمل المسؤولية عن إصابة مسافر بزجاجة قذفت عليه من قطار سريع مارٍ أثناء وجوده على رصيف المحطة، لعجزها عن إثبات أن الحادثة ترجع إلى فعل الغير أو تحديد مرتكب الحادث بدقة¹.

لا شك أن هذا الرأي يتسق مع المنطق القانوني السليم، فمن حق الشخص المنقول أن يفترض، عند إبرام عقد النقل، أن الناقل ملتزم بنقله وإيصاله إلى وجهته مع توفير وسائل الراحة والسلامة له، ويرى الدكتور "محمود جمال الدين زكي" أن الالتزام العقدي بالسلامة يكتسب أهميته فقط إذا كان هدفه تحقيق نتيجة، مستنداً إلى ما يسميه القضاء الفرنسي بقرينة المسؤولية².

الفرع الثاني

الالتزام بضمان السلامة كالتزام ببذل عناية

رأى بعض الفقهاء الفرنسيين، مثل "Denoit" و" Savater"، أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر في عقد النقل البري للأشخاص يُعد التزاماً ببذل عناية، بمعنى أن الناقل يجب أن يتخذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب أي ضرر قد يصيب المسافر أثناء الرحلة. بناءً على هذا الرأي، يقع عبء إثبات تقصير الناقل في بذل هذه العناية على عاتق المسافر

1- عماد الشريبي، القانون التجاري الجديد لسنة 1999، ج 1، الالتزامات والعقود التجارية، 2002، ص 356.

2- محكمة النقض، الغرفة المدنية الخامسة، جلسة عامة، 11 فبراير 2015، نشر على الموقع الإلكتروني www.legifrance.gov.fr.

المتضرر، وعندما يقع الضرر، يمكن للناقل أن يتجنب المسؤولية إذا أثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة التي يفرضها القانون، مما يخفف من مسؤولية الناقل بشكل كامل¹. من هذا المنطلق، إذا اعتبر الالتزام بضمان السلامة التزامًا ببذل عناية، فإن المتضرر يجب عليه إثبات خطأ الناقل، ولا يمكنه الاستناد إلى المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي القديم، والتي تقابل المادة 138 من القانون المدني الجزائري²، وبالتالي، لا يمكن للمتضرر التدرع بالمسؤولية عن حراسة الأشياء في حالة الضرر الناجم عن عدم التزام عقدي³.

على العكس من ذلك، إذا كان المتضرر طرفًا ثالثًا، فيمكنه التمسك بالمادة 1384 من القانون المدني الفرنسي، التي تسمح له بالحصول على التعويض دون الحاجة إلى إثبات خطأ المسؤول، وهذا يجعله في وضع أفضل مقارنة بالمسافر المتعاقد مع الناقل، حيث يتعين على الأخير دائمًا إثبات خطأ الناقل بمعنى آخر، الالتزام بضمان السلامة كالتزام بوسيلة لا يضيف شيئًا للمتضرر الذي يجب عليه في جميع الأحوال تقديم الدليل على تقصير الناقل⁴.

1- محمود على عمران، "الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 3.

2 - تنص المادة 138 من القانون المدني الجزائري على أنه: "كل من تسبب بفعله في ضرر للغير يلزم بتعويض هذا الضرر، سواء كان هذا الضرر مباشر أو غير مباشر"

3- محمد الهامل جبرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجزائر 1، 2013، ص 23.

4- ابن قريش نعيمة، "النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أمحمد بوقرة يومرداس، الجزائر، 2014، ص 34.

المبحث الثاني

نطاق الالتزام في عقود نقل الأشخاص.

يعتبر عقد النقل بين الراكب والناقل الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل ولا مجال لإعمال قواعد المسؤولية عن الفعل الضار، لذا فمسؤولية الناقل عما أصاب المسافر مسؤولية عقدية تطبق بشأنها أحكام المسؤولية العقدية. فتنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل التزاما بنقل الراكب سالما معافا إلى وجهته.

بعد أن تبين أن الالتزام بالسلامة هو التزام عقدي يسعى إلى تحقيق نتيجة، يتمثل في إيصال الراكب إلى وجهته المحددة بأمان، يجب تحديد نطاق هذا الالتزام، من خلال مجال سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث نوع النقل (المطلب الأول)، ثم مجال سريانه من حيث الأشخاص (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مجال سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث نوع النقل

رغم نشأة الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص في المجال البحري إلا أنه امتد إلى كل أنواع النقل مهما كانت وسيلة النقل المستعملة، وأصبح يشمل النقل البري (الفرع الأول) النقل الجوي (الفرع الثاني) وكذا البحري (الفرع الثالث).

الفرع الأول

سريان الالتزام بضمان السلامة في المجال البري

لا يكفي لتحديد مسؤولية الناقل عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة، تضرر المسافر فقط؛ بل يجب وجود علاقة سببية بين الحادث والتضرر ضمن الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل، التي تبدأ مع بدء تنفيذ العقد فعلياً وليس عند إبرامه. تحديد هذه الفترة يعتمد على وسيلة النقل

المستخدمة، مما يحدد متى يلتزم الناقل بضمان السلامة المسافر يجب أن يثبت وقوع الإصابة ضمن هذه الفترة ليستفيد من الالتزام.

يتخذ النقل في المجال البري إما صورة النقل عبر الطرق (أولاً) أو عن طريق السكك الحديدية (ثانياً).

أولاً: النقل عبر الطرق

يرى غالبية الفقهاء في هذا المجال أن ضمان سلامة المسافر يبدأ عادة خلال الفترة المتعلقة بتنفيذ عملية النقل ذاتها، أي من اللحظة التي يهم فيها المسافر بالصعود إلى وسيلة النقل في مكان الانطلاق، وينتهي بنزوله منها في مكان الوصول. وهذا يعني أن المسؤولية لا تشترط دخول الراكب إلى المركبة وجلسه في المكان المخصص له¹.

أجمع الفقهاء كذلك على أن ضمان سلامة المسافر ينتهي عند نزوله من السيارة ووقوفه على الأرض بقدميه سالمًا، فإذا تعرض الراكب لضرر أثناء نزوله، كما لو أصيب في يده عند غلق باب العربة، يكون الناقل مسؤولًا، كذلك إذا تعرض الراكب للضرر نتيجة تحرك الناقل بالسيارة قبل التأكد من إتمام نزول المسافرين، فإن الناقل يكون مسؤولًا عن ذلك. وبناءً على ذلك، يجب على الناقل التأكد من إتمام نزول الركاب من السيارة؛ فإذا كان النزول غير تام، يعتبر الناقل مسؤولًا عن الضرر الذي يصيب الراكب².

في المقابل، يرى القضاء الفرنسي أن مسؤولية الناقل تبدأ من لحظة حضور المسافر في المكان والوقت المتفق عليه، وتنتهي بعد خروجه من محطة الوصول بمدة مناسبة، فإذا

1- محمد الهامل جيرون، مرجع سابق، ص 47

2- ضحى محمد سعيد النعمان، المسؤولية المدنية لمتعهدي السفر والسياحة، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر 2014، ص 112

حدث الضرر بعد النزول وخارج الوقت المناسب للخروج، لا يكون الناقل ملزماً بضمان سلامة الراكب¹.

استقر القضاء الفرنسي لاحقاً على أن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في أي موضع فيها، بشرط وجود اتصال بين الراكب ووسيلة النقل، بغض النظر عن دفع الأجرة. وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في قرار صدر بتاريخ 2 ديسمبر 1969²، بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي تعرضت له راكبة عند شروعها في فتح باب السيارة، ويعتبر الاتصال المادي قد تحقق بمجرد فتح الراكب للباب ووضع إحدى قدميه داخل وسيلة النقل، حيث تبدأ مسؤولية الناقل منذ تلك اللحظة³.

ثانياً: السكك الحديدية

ثار جدل فقهي حول تحديد بداية ونهاية تنفيذ عقد النقل في هذا النوع من النقل، نظراً لأن عملية النقل تتم عبر مراحل متعددة، إذ قد يحدث حادث قبل تنفيذ العقد، أو خلاله، أو بعده، مثل حوادث الرصيف، وتثار هنا مسألة ما إذا كان على الناقل الالتزام بضمان سلامة المسافر في جميع هذه المراحل أم في بعضها فقط⁴.

يرى بعض الفقهاء أن مسؤولية الناقل في النقل عبر السكك الحديدية تبدأ عند اتصال الراكب بوسيلة النقل، وتنتهي عندما ينقطع هذا الاتصال المادي، وبالتالي يكون الناقل مسؤولاً عن سلامة الراكب منذ صعوده إلى القطار وحتى نزوله منه، هذا يعني أن الناقل غير مسؤول عن الأضرار التي قد تصيب الراكب أثناء تواجده في محطة القطار قبل

1- عادل علي عبد الله المقداوي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، دس ن، ص 130.

2 - نقلاً عن: سلامي ليندة، مرجع سابق ص 45.

3- نقلاً عن: خليفي مريم، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2003، ص 42.

4- سلامي ليندة، مرجع سابق، ص 56.

الصعود أو بعد النزول، إذ لم يبدأ عقد النقل تنفيذه بعد، ولا يستمر بعد نزول الراكب وفقدانه الاتصال المادي بالقطار¹.

اقترح الفقيه "رونيه روديير"، أحد مؤيدي هذا الرأي، على محكمة النقض الفرنسية أن يعتبر التزام الناقل بضمان السلامة يبدأ منذ لحظة صعود المسافر إلى القطار الذي سينقله إلى وجهته المتفق عليها. وهذا يتضمن وضع المسافر قدمه على سلم القطار أو يده على قبضة الباب².

يحدد هذا الرأي بوضوح فترة مسؤولية الناقل، بحيث لا تشمل الأضرار التي قد يتعرض لها الراكب أثناء تواجده على رصيف المحطة، سواء عند دخول المحطة أو بعد نزوله من القطار وخلال مغادرته للرصيف³.

ذهب اتجاه آخر من الفقهاء، مثل "علي البارودي" و"أكثم أمين الخولي" و"سعد واصف"، إلى توسيع الفترة التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل تجاه الراكب يرون أن مسؤولية الناقل تبدأ منذ دخول الراكب إلى رصيف المحطة، أي قبل أن يستقل وسيلة النقل، بشرط أن يكون حاملاً لتذكرة السفر ومستعداً لركوب القطار⁴.

بناءً على ذلك، إذا تعرض الراكب لأضرار أثناء انتظاره على رصيف المحطة، كما لو أن أحد عمال المحطة أصابه فأوقعه تحت عجلات القطار، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن هذا الحادث استناداً إلى المسؤولية العقدية⁵.

يقصد برصيف محطة القيام "المكان المخصص لوقوف القطارات، وغالباً ما يكون محاطاً بسياج حديدي له باب يسمح بدخول المسافرين الحاملين لتذاكر السفر"⁶، ولقد تم

1 - سلامي ليندة، مرجع سابق، ص 56.

2 - عادل علي عبد الله المقدادي، مرجع سابق، ص 133.

3- عادل علي عبد الله المقدادي، المرجع نفسه، ص 134.

4 - سلامي ليندة، مرجع سابق، ص 42.

5- عادل علي عبد الله المقدادي، مرجع سابق، ص 136.

6- نقلاً عن: خليفي مريم، مرجع سابق، ص 46.

توسيع نطاق الالتزام بالسلامة، حيث يبدأ هذا الالتزام عند تسليم التذكرة لعامل الباب عند نهاية الرصيف، وينتهي عند خروج المسافر من باب المحطة بعد تسليم التذكرة¹.

اعتمد القضاء الفرنسي هذا النهج وحدد النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة، حتى أن بعض المحاكم مددت هذا الالتزام إلى حاملي تذاكر الرصيف، ومسؤولية الناقل تنتهي عندما يبقى المسافر في الرصيف لأغراض غير متعلقة بالنقل².

أصبح الارتباط بين الالتزام بضمان السلامة ووقت تنفيذ عقد النقل بشكل مادي، حيث يبدأ التنفيذ عندما يبدأ الراكب في صعود العربة وينتهي عندما ينزل منها، بالنسبة للحوادث في الرصيف، يتحمل الناقل المسؤولية بناءً على معايير العناية، ويجب على الراكب إثبات خطأ الناقل للمطالبة بالتعويض³.

في التشريعات المقارنة، يعتبر بدء سريان الالتزام بضمان السلامة عندما يقوم المسافر بركوب وسيلة النقل، بغض النظر عن نوع النقل. هذا الحكم يعكس العدالة الاجتماعية والحماية التي يجب أن يحظى بها المسافر كطرف ضعيف في العلاقة التعاقدية⁴.

الفرع الثاني

سريان الالتزام بضمان السلامة في المجال الجوي.

يمكن أن يكون النقل الجوي إما داخلياً أو دولياً، ويشير النقل الجوي الداخلي إلى نقل الأشخاص أو البضائع داخل حدود الدولة، أي فوق أراضيها الوطنية، ووسيلته الطائرة (أولاً). أما النقل الجوي الدولي، (ثانياً) فهو الذي يتجاوز حدود الدولة جغرافياً وسياسياً⁵.

1- خليفي مريم، مرجع سابق، ص 46.

2- بن قريش نعيمة، مرجع سابق، ص 38.

3- عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 38.

4- محمد الهمل جيرون، مرجع سابق، ص 53.

5- حمد محمد حمد، عقد النقل (البري-البحري-الجوي) دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1998، ص 259.

أولاً : في المجال الداخلي

بعد الاستقلال، وبمقتضى القانون الصادر في 31 ديسمبر 1962، الذي مدد سريان القوانين الموروثة عن الاستعمار الفرنسي، ما عدا تلك التي تمس بالسيادة والشخصية الوطنية، ظل قانون المسؤولية الجوية الفرنسي رقم 57/259 الصادر في 2 مارس 1957 ساري المفعول، ويحكم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار التي تصيب المسافرين داخل حدود إقليم الدولة، واستمر ذلك حتى صدر القانون المتعلق بالخدمات الجوية رقم 166/64، والذي ألغى بموجب المادة 4/231 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقانون الطيران المدني¹ المؤرخ في 27 يونيو 1998، والذي تم تعديله وإتمامه بموجب القانون رقم 08/02 المؤرخ في 23 يناير 2008. واعتبر الناقل ملزماً بضمان سلامة المسافرين عندما عالجت أحكام المسؤولية في المواد من 145 إلى 156.²

ثانياً: في المجال الدولي:

تسعى المعاهدات الدولية في مجال النقل الجوي على تحديد وتوحيد المسؤوليات والتزامات شركات الطيران تجاه سلامة المسافرين. تتنوع هذه المعاهدات من حيث الغرض والتطبيق، حيث تأتي اتفاقية وارسو كأول اتفاقية دولية تحدد المسؤوليات المالية للناقل الجوي في حالة وقوع حوادث، فيما جاءت اتفاقية مونتري لعام 1966 لمعالجة الفجوة التي تسبب فيها انسحاب الولايات المتحدة من وارسو ولتحديد المسؤولية في الولايات المتحدة³.

بالإضافة إلى ذلك، يشير بروتوكول غواتيمالا سيتي لعام 1971 إلى محاولات لتغيير المسؤولية الجوية، بينما اتفاقية مونتري لعام 1999 تسعى إلى توحيد قواعد المسؤولية

1- قانون رقم 06-98 مؤرخ في 27 جوان 1998، يتضمن قانون الطيران المدني، ج.ر.ج.ج عدد 46، صادر بتاريخ 1 جويلية 1998، معدل ومتمم.

2- تنص المادة 145 من قانون 06-98 سالف الذكر، على أن: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته، أو تسبب له جرحاً أو ضرراً".

3- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والخارجي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 50

لشركات الطيران الدولية لتحديد التعويضات في حالات الوفاة أو الإصابة للركاب، هذه المعاهدات تعكس التطور التدريجي في القوانين الدولية لضمان سلامة وحقوق المسافرين على مستوى العالم¹.

الفرع الثالث

سريان الالتزام بضمان السلامة في المجال البحري.

يشكل النقل البحري وسيلة حيوية للتجارة والسفر عبر المحيطات والبحار، وفي مجال السلامة، تتضمن القوانين والاتفاقيات الدولية مسؤولية الناقل عن سلامة الركاب وأمتعتهم خلال عملية النقل، مما يشمل الوفاة والإصابات والضرر المادي نتيجة للأخطاء أو الإهمال، فقد شهدت القوانين الدولية والاتفاقيات تطورًا مستمرًا لتحسين وضمان سلامة النقل البحري للأشخاص.

وعليه النقل البحري يعد وسيلة حيوية للتجارة والسفر عبر المحيطات والبحار، وفي مجال السلامة، تتضمن القوانين والاتفاقيات الدولية مسؤولية الناقل عن سلامة الركاب وأمتعتهم خلال عملية النقل، مما يشمل الوفاة والإصابات والضرر المادي نتيجة للأخطاء أو الإهمال، فقد شهدت القوانين الدولية والاتفاقيات تطورًا مستمرًا لتحسين وضمان سلامة النقل البحري للأشخاص².

إن القوانين تحمي حقوق الركاب وتفرض مسؤولية قانونية على شركات النقل البحري لضمان سلامتهم وأمانهم خلال الرحلات البحرية، كما تسعى الحكومات والهيئات الدولية إلى توحيد القوانين والتشريعات لتعزيز السلامة والأمان في جميع رحلات النقل البحري، سواء كانت داخلية أو دولية.

1- دلال يزيد، المرجع السابق، ص 54.

2- زرهوني نبيلة، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة ماجستير القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بن بلة، 2017، ص 35.

من خلال اتفاقيات مثل اتفاقية بروكسل¹، تُنظم العلاقات بين الدول المتعاقدة وتحدد المسؤوليات والحقوق لضمان سلامة الركاب وأمتعتهم عبر الحدود البحرية. هذه الاتفاقيات تعكس التزام الدول بتعزيز السلامة والأمان في جميع جوانب النقل البحري للأشخاص، مما يساهم في تعزيز الثقة والاستقرار في هذا القطاع الحيوي².

المطلب الثاني

مجال سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث الأشخاص

يعتبر عقد نقل الأشخاص العقد الذي يلتزم بمقتضاه متعهد النقل بنقل شخص من مكان إلى آخر سليماً معافى وفي الوقت المحدد مقابل أجر، فهو عقد تبادلي بين شخصين أي ملزم للجانبين: الراكب والناقل، وعقد معاوضة لأنه يشترط دفع الأجرة ومن ثم لا ينشئ أصلاً في حالة النقل المجاني، سوف نوضح من خلال ما يلي كل من المدين بهذا الالتزام (الفرع الأول) والدائن بالالتزام (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المدين بالالتزام بضمان السلامة

يجب تبيان شروط التزام المدين بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص (أولاً) ثم تحديد نطاق سريان هذا الالتزام (ثانياً).

1 - اتفاقية بروكسل بشأن نقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر، هي اتفاقية دولية تهدف إلى تحديد مسؤوليات وحقوق الأطراف المشاركة في نقل الركاب وأمتعتهم عبر البحر، تم اعتمادها في 29 أبريل 1961، ودخلت حيز التنفيذ في 1965.

2- زرهوني نبيلة، مرجع سابق، ص 35.

أولاً: شروط سريان التزام المدين بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

كما ذكرنا سابقاً، أن أهم الالتزامات الخاصة بالناقل تتمثل عموماً فيما ورد بالمواد من 62 إلى 68 من القانون التجاري وهي نقل المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد في العقد وسلامة المسافر وأمتعته، وإن كان التزام الناقل في عقد النقل للأشخاص المتضمن نقل المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد في العقد لا يطرح أي إشكال من الناحية العملية فيما يتعلق ببداية سريانه ونهايته على أساس أن كل إخلال بهذا الالتزام يكون موجباً للتعويض، لا سيما في حالة التأخير.

إلا أن الالتزام بضمان سلامة الراكب وتحديد نطاقه الزمني والذي يتحقق به التزام الناقل بتحقيق نتيجة يفترض أهمية بالغة، فإذا أصيب المسافر أثناء هذه الفترة، أمكن له من هذا الالتزام، وبالتالي، فإنه لا يكلف بإثبات خطأ الناقل ويكفيه إثبات ما أصابه من ضرر لتتحقق بذلك مسؤولية الناقل ما لم يتمكن هذا الأخير من التخلص منها بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر.

يتمثل الالتزام بضمان سلامة الراكب عموماً في سيطرة الناقل على العناصر التي تثير الضرر الجسدي وتتسبب فيه، وذلك بتوقع الخطر التي يمكن أن يتعرض له الراكب، ومنع وقوع الحادث أو التقليل من آثاره.

1- وجود عقد نقل بين الناقل والمسافر

من خلال نص المادة 36 من القانون التجاري سالف الذكر يمكن القول أن عقد النقل هو اتفاق يتم بين شخصين هما الناقل والراكب بصفة رضائية على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر إلى مكان معين، ويلتزم المسافر بدوره بدفع ثمن النقل.

وعليه يفترض أن تكون نقطة الوصول مختلفة عن نقطة الركوب، فالنقل لا يتحقق إلا بإيصال الراكب إلى مكان آخر، ولا يكفي لقيام الناقل بضمان السلامة وجود عقد نقل بين الناقل والمسافر، بل يلزم أن يكون النقل تم بمقابل، فعقد نقل الأشخاص البري من عقود

المعاوضة، حيث يلتزم المسافر فيه بدفع ثمن النقل مقابل نقله إلى المكان المقصود من قبل الناقل، فإذا كان عقد النقل صحيحاً بأن كان النقل هو الغرض الأساسي من العقد وكذلك الأجرة، كان الناقل مدينًا للراكب بضمان سلامته أياً كانت وسيلة النقل التي يتم بها تنفيذ العقد سواء كانت سيارة أو قطار أو ترام¹

2- إصابة الراكب بضرر ناجم عن عملية النقل

يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب من الأضرار التي تصيب شخصه، دون غيرها من الأضرار الأخرى، ولا يكفي أن يقع حادث ما أثناء النقل، بل يجب أن ينجم هذا الحادث عن عملية النقل، كما يشترط أن يكون الضرر راجعاً إلى ذلك الحادث، وتتحقق مسؤولية الناقل العقدية بمجرد قيام الراكب بإثبات أن ما أصيب به قد وقع أثناء النقل ولا يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه وعلى ذلك فليس على الراكب سوى إثبات إصابته، لتتعدد مسؤولية الناقل².

ثانياً: نطاق سريان التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين بعقود النقل للأشخاص

يعرّف الفقه في سياق عقود النقل بالوقت الذي يستغرقه تنفيذ عقد النقل، مع التأكيد على أن الالتزام بضمان سلامة الراكب يبدأ فعاليته مع بدء تنفيذ العقد ولا يرتبط بشراء تذكرة النقل. يتم تحديد النطاق الزمني والمكاني للالتزام بسلامة الراكب وفقاً لظروف تنفيذ عقد النقل ونوعه، مع التأكيد على أن الناقل ليس مضموناً لسلامة الراكب قبل بدء تنفيذ العقد³. وعليه لا بد من تبيان حدود سريان الالتزام بضمان السلامة، ثم لسريان الالتزام بضمان السلامة في النقل المفتوح والمنتظم وكذلك في حالة انقطاع النقل.

1- مختار رحمانى، محمد المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، الجزائر، 2003، ص 41.

2- محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، مصر، 1980، ص 40.

3- محمود التلقي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص 240.

1- حدود سريان الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقود نقل الأشخاص

ينشأ عن عقد نقل الأشخاص الالتزام بضمان سلامة الراكب، ويقوم هذا الالتزام في ذمة الناقل طيلة الوقت الذي يستغرقه تنفيذ العقد، وتحديد نطاق الالتزام بضمان السلامة لا يخلو من الأهمية ذلك أنه يتعين على الراكب إثبات أن إصابته قد وقعت في هذا النطاق حتى يستفيد من الالتزام بضمان السلامة، ويتحدد النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة من الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ العقد وينتهي في الوقت الذي ينتهي فيه تنفيذه.

أ- وجود الراكب داخل وسيلة النقل

يمثل وجود الراكب داخل وسيلة النقل المجال الطبيعي للالتزام بضمان السلامة، وذلك لأنه يكون معرضاً للمخاطر الناشئة عن عملية النقل، كما أنه بدخول الراكب إلى وسيلة النقل يكون قد عهد بنفسه لحراسة وعناية الناقل، وإذا كان الالتزام بضمان السلامة يشمل الفترة التي يتواجد فيها الراكب داخل أداة النقل فإن الفقه يشترط لذلك شرطان:

الشرط الأول: لا يستفيد الراكب من الحماية التي يسبغها عليه الالتزام بضمان السلامة، إلا إذا كان داخل وسيلة النقل أو على الأقل وجود صلة ما بينه وبينها، فإذا انقطعت صلته بها انعدم الالتزام بضمان السلامة، كما لو نزل من المركبة ولو كان نزوله مبرراً لقضاء بعض الحاجيات ليعود بعدها إلى المركبة، على أن هذا الالتزام يعود من جديد بعد عودته إليها، وقد تتطلب الرحلة تغيير التزامات الناقل في عقد النقل البري ونطاق سريانها.

أما الشرط الثاني: إذا كان الالتزام بضمان السلامة يرتبط بوجود الراكب داخل وسيلة النقل فيلتزم أن يكون تواجده بالمركبة مبرراً لذلك، إذا إستقر الراكب في وسيلة النقل إلى ما

بعد الجهة المحددة في تذكرته، فإنه لا يستفيد من الإلتزام بضمان السلامة ما لم يتم بدفع الأجر عن المسافة اللاحقة على جهة الوصول¹.

ب- عمليات الصعود والنزول من وإلى وسيلة النقل

يرتبط الإلتزام بضمان السلامة بتنفيذ عمليات النقل، ولما كانت هذه الأخيرة تتضمن الصعود إلى المركبة والنزول منها، فإن مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر تشمل الحوادث التي تقع خلال هذه العمليات، والإلتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يهيم فيه الراكب بالصعود إلى المركبة وحصول اتصال مادي بينه وبينها، كأن يمسك بمقبضها ليفتحها أو عند صعود سلمها، لذلك يكون الناقل مسؤولاً عن إصابة الراكب الذي اضطر الزحمة السيارة بالركاب إلى الوقوف على سلمها ممسكاً بمقبضها المثبت بجانب السلم فانكسر وسقط على الأرض، فأصيب إصابة مميتة².

يكون الناقل مسؤولاً أيضاً إذا حصل ضرر للراكب أثناء نزوله كما لو سقط من عربة القطار أثناء نزوله على رصيف المحطة أو أصيبت يده لانغلاق باب المركبة فحجزت يده بين مفاصل الباب أو تعرض الراكب للضرر نتيجة لتحرك الناقل بسيارته قبل أن يتأكد من إتمام نزول الركاب منها³.

ج- دخول الراكب إلى المواقع المخصصة لوقوف وسائل النقل

قد تستدعي عملية النقل دخول الراكب لمحطات خاصة يكون ارتيادها مقصوراً على الركاب الحاصلين على تذاكر سفر كالنقل بالسكك الحديدية والنقل بالمترو، فهل يقتصر التزام الناقل بضمان سلامة الركاب من الإصابات التي تلحق بهم أثناء التنفيذ المادي لعقد

1 - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة 1980، ص 159.

2- عبد القادر اقصاصي، مرجع سابق، ص 37.

3- عبد القادر اقصاصي، المرجع نفسه، ص 38.

النقل والذي يشمل تواجدهم بعربة القطار وعمليات صعودهم أو نزولهم منها، أم يمتد إلى الإصابات التي تحدث لهم أثناء تواجدهم بتلك المحطات؟

وبهذا الحكم أصبح الالتزام بضمان السلامة يرتبط بوقت تنفيذ عقد النقل تنفيذاً مادياً وهذا التنفيذ لا يبدأ إلا من وقت شروع الراكب في الصعود إلى العربة، وينقضي في الوقت الذي ينزل منها، أما بخصوص الحوادث التي تقع على رصيف المحطة فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا على أساس الالتزام ببذل عناية، مما يلزم الراكب بإثبات الخطأ في جانب الناقل الرجوع عليه بالتعويض¹.

2- سريان التزام الناقل بضمان سلامة المسافر في النقل المفتوح والمنتظم وفي فترة انقطاع عملية النقل

أثارت مسألة تحديد بدء سريان عقد النقل ونهايته من حيث الزمان صعوبة كبيرة، ذلك أنه على ضوءها يتقرر بدء سريان الالتزام بضمان السلامة في حق الناقل والأمر لا يتوقف عند هذا الحد، بل يرتبط ارتباطاً وثيقاً بوسيلة النقل التي استقلها المسافر إن كانت من وسائل النقل المفتوح، أم تعلق الأمر بالنقل المنتظم الذي يتم عن طريق السكك الحديدية، إذ أنه يترتب عن مسألة تحديد النطاق الزمني الذي يتحقق فيه هذا الالتزام أهمية بالغة، تتمثل في معرفة الوقت الذي يستغرقه تنفيذ عقد النقل، والذي يبقى خلاله الناقل ملتزماً بضمان سلامة الراكب².

هذا الأمر يدفع بالضرورة إلى البحث عن المعيار المعتمد عليه في تحديد بداية ونهاية تنفيذ عملية النقل من طرف الفقه والقضاء الفرنسيين، وذلك بغرض الوقوف على مسؤولية الناقل عند حدوث أي ضرر للمسافر خلالها³.

1- زرقت سفيان، عقد نقل الأشخاص في النقل البري في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع العقود و المسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010 ص 77.

2 - زرهوني نبيلة، مرجع سابق، ص 62.

3- ابراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق ص 164.

استقر الفقه منذ أمد بعيد على أن الناقل يعد في حالة إيجاب عام ودائم، يكفي فيه المتعاقد الآخر - المسافر - إعلان رغبته في التعاقد حتى ينعقد العقد، وهو أمر لا شك أنه يتوافق مع المصلحة العامة، إذ أن الناقل ليس حرًا في رفض الطلب متى أبدى المتعاقد الآخر استعداده لدفع الأجر وتنفيذ سائر الشروط، إلا أن جانبًا آخر من الفقه، يرى أن الأمر لا يخرج عن أن يكون دعوة علنية إلى التعاقد من جانب الناقل، ولا يتحدد الإيجاب بسائر شروطه وتفصيله إلا عندما تتحد رغبة المسافر في عقد بعينه، وتظهر أهمية ذلك عند تحديد وقت انعقاد العقد، بل والقول بوجود العقد من عدمه ذلك أنه في الفرض الأول فإن العقد يتم بمجرد إبداء الرغبة من المتعاقد الآخر - المسافر - في إبرامه¹.

يجب الإشارة إلى أن القضاء الفرنسي، ذهب في شأن بداية فترة سريان الالتزام بضمان السلامة إلى التفرقة في بادئ الأمر بين الحالة يكون الحصول فيها على التذكرة شرطًا للدخول في عربة النقل وتلك التي لا تستوجب ذلك².

أ- سريان الالتزام بضمان السلامة في النقل المفتوح

يشير النقل المفتوح إلى النقل عبر الطرقات، حيث يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر من وقت صعوده إلى المركبة وحتى نزوله منها بسلام³.

ويبدأ الالتزام بضمان السلامة منذ اللحظة التي يهم فيها المسافر بالصعود إلى المركبة ويحدث اتصال مباشر بينهما، بغض النظر عن دفع الأجرة، وينتهي الالتزام بمجرد نزول الراكب من المركبة وانتهاء أي اتصال بينهما، مع استثناءات حيث يمكن مسائلة الناقل تقصيرًا إذا حدث ضرر بعد نزول الراكب⁴.

1- عدلي أمير خالد قواعد و أحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض العدلية و الدستورية ، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 18.

2- محمد السيد الفقي، القانون التجاري، الإفلاس، العقود التجارية عمليات البنوك منشورات الحلبي الحقوقية، ص 216.

3- الطيبي أسماء، سباري سلمى، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2022، ص 41.

4- عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 18.

يعتبر القضاء الفرنسي أن مسؤولية الناقل تبدأ عندما يبدأ الراكب بالصعود إلى المركبة وتستمر حتى نزوله منها بسلام¹، ومثال ذلك إذا انزلق الراكب على سلم الحافلة قبل النزول تمامًا، يظل الناقل مسؤولاً.

يتفق بعض الفقهاء مع القضاء الفرنسي على أن المسؤولية تبدأ بالصعود المباشر للمركبة، يشترط أن تكون نية الراكب واضحة بأنه ينوي ركوب المركبة وإبرام عقد النقل. يتم تقدير نية الراكب وفقاً لوقائع الحال والسلطة التقديرية للقاضي².

ب- سريان الالتزام بضمان السلامة في النقل المنتظم

يشير النقل المنتظم إلى النقل بالسكك الحديدية. تتميز عقود النقل بالسكك الحديدية بتعدد مراحل تنفيذ عملية النقل، مما يعني أن الحوادث قد تقع قبل بدء النقل، أثناء تنفيذه، أو بعد الانتهاء منه³.

يقرر القضاء الفرنسي أن هذا الالتزام يبدأ قبل صعود المسافر إلى القطار، منذ دخول محطة الانطلاق، وينتهي بعد مغادرة محطة الوصول وتسليم التذكرة. وفي حالة الحوادث، يعتبر الناقل مسؤولاً قانونياً عن ضمان سلامة المسافر وفقاً للمادتين 62 و63 من القانون التجاري، ولا يمكن للناقل التهرب من هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المسافر أو حدوث قوة قاهرة، هذا التوجه تدعمه أحكام محاكم فرنسية متعددة، بما في ذلك محكمة النقض ومحكمة السين التجارية ومحكمة روان⁴.

3- التزام المدين بضمان السلامة في فترة انقطاع النقل

قد تنقطع عملية النقل لأسباب متعددة، مثل تغيير وسيلة النقل أو إصلاح عطل، أو لأسباب تتعلق بالمسافر، الفقهاء اختلفوا حول استمرار مسؤولية الناقل خلال فترة التوقف.

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 316.

2- المرجع نفسه، ص 317.

3- الطيبي أسماء، سباري سلمى، مرجع سابق، ص 42.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 314.

البعض يرى أن المسؤولية تنقطع عند انفصال المسافر عن وسيلة النقل وتعود عند استئنافها، بينما يرى آخرون أن الناقل مسؤول طوال فترة الانتظار باعتبارها جزءاً من تنفيذ العقد¹.

يرى الاتجاه الراجح أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء تغيير وسيلة النقل بشرط أن يكون تحت حراسة الناقل².

أشار العرباوي نبيل صالح في رسالته للدكتوراه أن الناقل يظل ملتزماً بضمان سلامة المسافر حتى إذا غادر وسيلة النقل بناءً على تعليماته بسبب عطل، إذا تدخل عدد من الناقلين في عملية النقل، يجب تحديد مسؤولية كل منهم. إذا تعدد الناقلون، يُعتبر عقد كل منهم مع المسافر مستقلاً، وتُطبق أحكام عقد النقل على كل مرحلة على حدة. أما إذا تعاقد المسافر مع ناقل واحد للقيام بجميع المراحل، يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار طوال المراحل. كل ناقل مسؤول بالتضامن مع الآخرين تجاه المسافر، وأي شرط يخالف ذلك يعتبر باطلاً³.

الفرع الثاني

الدائن بالالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

يتمثل الدائن بالالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص في الراكب أو المسافر بالدرجة الأولى، إلا أنه يثار التساؤل حول امتداد هذا الالتزام إلى خلفه العام في حال توفي نتيجة وأثناء عملية النقل، سنوضح فيما يلي من يتمتع بصفة الراكب كمرحلة أولى، وكيفية انتقال الالتزام إلى خلفه العام في حالة وفاته⁴.

1 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 314.

2 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 156.

3- العرباوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 298.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 317.

1- الراكب أو المسافر

يقصد بالراكب أو المسافر كل شخص تعاقد مع الناقل على أن ينقله إلى المكان المحدد في عقد النقل، شرط استفادته من حق ممارسة الدعوى المدنية على أساس الإخلال بالالتزام التعاقدى بالسلامة هو أن تكون هناك رابطة تعاقدية بينه وبين الناقل. هذا يتمشى مع التعريف الوارد في اتفاقية بروكسل لعام 1961.

في المجال البحري، يجب تحديد مركز الراكب غير المتعاقد والراكب بغير عقد النقل، ومن بينهم المتسلل، طلبة الطيران المدني، تابعي الناقل، وكذلك المسافر في إطار النقل بالمجان.

2- المسافرون الموجودون في وضعية غير قانونية

يتمثل المسافر الموجود في وضعية غير قانونية في كل من المتسلل والمسافر بتذكرة سفر معيبة:

أ- المتسلل: هو الشخص الذي يستقل وسيلة النقل خلسة، دون تعاقد مع الناقل، ودون علم الناقل، ودون دفع الثمن، وبالتالي دون تذكرة.

ب- المسافر بتذكرة معيبة: هو المسافر الذي انتهى عقده بتنفيذ النقل، أو بانتهاء مفعول التذكرة، كمن ينام في القطار ويتجاوز المحطة المتفق عليها¹.

في هاتين الحالتين، لا يكون الناقل مسؤولاً على أساس عقد النقل، وعلى هؤلاء، إذا تضرروا، اللجوء إلى الأحكام العامة للمسؤولية التقصيرية للحصول على التعويض، بإثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما².

تكون مسؤولية الناقل تجاه الأشخاص غير المتعاقدين معه مباشرة في عقود النقل تشمل عدة فئات وتستند إلى أحكام قانونية محددة:

1- العريايوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 299.

2- عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع الجزائر، ص 21.

- أعوان البريد، الجنود، أعوان السكك الحديدية، رجال الدرك والممرضين: هؤلاء يستفيدون من أحكام المسؤولية العقدية نظرًا لأن الدولة تشترط لصالحهم في دفتر الشروط تخصيص عربتين لهم في كل قطار، مما يُعتبر سندًا للنقل يمكنهم من التمسك بمسؤولية الناقل عن السلامة في حالة وقوع ضرر أثناء عملية النقل¹.
- **طلبة الطيران المدني:** العلاقة التي تربط الطلبة بمديريهم أو بالنوادي التي تقوم بتعليمهم وتدريبهم تخضع للمبادئ العامة للمسؤولية المدنية. تلزم هذه المبادئ النوادي ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة الطلبة. تنطبق نفس الأحكام على تعليم قيادة الطائرات وسيارة السيارات، حيث تخرج هذه الأنشطة عن نطاق عقد النقل².
- **المسافرين مجانًا بموجب رخصة:** تشمل هذه الفئة المجاهدين الذين يرخص لهم القانون باستخدام بعض وسائل النقل مجانًا، وكذلك المعوقين وأعوان السكك الحديدية الذين يُسمح لهم بالتنقل بالقطار مجانًا أو بتخفيض السعر. تُعتبر البطاقات التي يحملونها بمثابة تذاكر عادية، مما يتيح لهم الاستفادة من أحكام المسؤولية العقدية المقررة قانونًا³.

1-رحماني محمد مختار، مرجع سابق، ص 35.

2-عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص 118.

3 -رحماني محمد مختار، مرجع سابق، ص 37.

الفصل الثاني

جزاء الإخلال بأحكام الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص

يسعى المشرع الجزائري من خلال تقرير الالتزام بالسلامة في عقود نقل الأشخاص كالالتزام تعاقدية بتحقيق نتيجة، إلى تعويض الضرر الذي يتعرض له المسافر نتيجة إصابته بجروح أو أضرار جسدية أخرى، وأيضاً تعويض ورثته في حالة وفاته نتيجة عملية النقل. ومع ذلك، لم يجعل المشرع مسؤولية الناقل مطلقة في كل حالة يتضرر فيها المسافر، بل أوجد بعض الآليات التي يمكن من خلالها للناقل دفع مسؤوليته. سنناقش فيما يلي مدى مسؤولية الناقل في عقود نقل الأشخاص (المبحث الأول)، ثم ننتقل إلى رفع الدعوى عن الإخلال بالالتزام (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مدى مسؤولية الناقل في عقود نقل الأشخاص

إذا لم يلتزم الناقل بتعهداته أو أخل بأحد الواجبات القانونية المفروضة عليه، فإنه يُعتبر مسؤولاً مدنياً ويترتب على ذلك فرض جزاء يتجسد في التعويض الجبري عن الضرر الناتج عن هذا الخطأ، يتم الحصول على التعويض عبر رفع دعوى قضائية من قبل المضرور أو ذوي حقوقه في حالة وفاته نتيجة الحادث، أمام الجهة القضائية المختصة.

بناءً على ذلك، سنتناول في هذا البحث دراسة تحقق مسؤولية الناقل (المطلب الأول) وكيفية انتفاء هذه المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تحقق مسؤولية ناقل الأشخاص

يترتب على إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر مسؤوليته المدنية، والتي تنبع من عقد النقل بين الناقل والمسافر، تتحقق المسؤولية التعاقدية عند عدم تنفيذ الالتزام أو تنفيذه بشكل معيب يسبب ضرراً للطرف الآخر، هذه المسؤولية تشجع المتعاقد على تنفيذ التزاماته بدقة، مما يضمن حقوق الطرف الآخر في العقد.

لتحقيق هذه المسؤولية، يجب توافر شروط معينة، منها ما هي شروطاً عامة (الفرع الأول) ومنها ما هي شروطاً خاصة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الشروط العامة لتحقيق مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

تنشأ المسؤولية العقدية عندما لا يتم تنفيذ العقد أو الوفاء بالالتزامات التعاقدية، ويجب تنفيذ العقد عينا إذا كان ذلك ممكناً وطلب الدائن ذلك، خصوصاً إذا كان الالتزام متعلقاً بمبلغ من المال ومع ذلك، قد يتعذر التنفيذ العيني في حالات مثل تلف محل الالتزام أو إذا

كان الالتزام يتطلب قيام المدين بعمل معين بنفسه أو الامتناع عن عمل، في هذه الحالات، يمكن للدائن المطالبة بالتعويض بناءً على أحكام المسؤولية العقدية.

لكن، لا تنشأ المسؤولية العقدية لمجرد عدم التنفيذ، بل يجب أن يكون هناك خطأ من جانب المدين تسبب في عدم التنفيذ (أولاً) وإذا انتفى الخطأ بسبب وجود سبب أجنبي، فلا يمكن مساءلة المدين كذلك، ويجب أن يكون هناك ضرراً يلحق بالدائن نتيجة هذا الخطأ لقيام المسؤولية (ثانياً) ووجود علاقة سببية بين هذا الضرر وذلك الخطأ (ثالثاً).

أولاً: الخطأ العقدي

يُعد عدم تنفيذ المدين لالتزامه التعاقدية، أو التأخير في التنفيذ، خطأً يستوجب مسؤوليته، قد يكون التزام المتعاقد تحقيق نتيجة أو غاية معينة، مثل التزام المقاول ببناء معين، أو التزام الناقل بتوصيل بضاعة أو مسافر إلى وجهة محددة. في هذه الحالة، يتحقق الخطأ العقدي إذا لم تتحقق النتيجة المتفق عليها، سواء كان ذلك ببناء البناء، أو توصيل البضاعة أو المسافر، بغض النظر عن الجهد المبذول من المتعاقد¹.

في حالات أخرى، يكون التزام المتعاقد ببذل عناية أو وسيلة، مثل التزام المودع عنده بالمحافظة على الوديعة في هذه الحالات، يُعتبر الخطأ موجوداً إذا لم يبذل المتعاقد العناية المطلوبة، والتي تتطلب عادةً عناية الشخص العادي، ما لم يحدد القانون عناية أكبر أو أقل. أما إذا بذل المتعاقد العناية المطلوبة ولم تتحقق النتيجة المرجوة، فلا يُعد ذلك خطأً. فمثلاً، إذا بذل المودع العناية اللازمة للحفاظ على الوديعة، فإنه لا يُسأل عن التلف أو الهلاك الذي قد يصيب الوديعة.

1- السيد عبد الوهاب عرفة، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية (عقدية - تصيرية) وأحكام النقص الصادرة فيها"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص 26

يجدر بالذكر أن الخطأ العقدي يمكن أن يحدث سواء كان المدين قد تعمد عدم تنفيذ التزامه أو أهمل فيه، ويظل المتعاقد مسؤولاً عن تنفيذ العقد حتى إذا استعان بشخص آخر أو بوسيلة معينة، وكان ذلك هو السبب في عدم التنفيذ أو التأخير.

الخطأ العقدي هو انحراف إيجابي أو سلبي في سلوك المدين يؤدي إلى مؤاخذته، ومعيار هذا الانحراف هو مجافاة مسلك المدين المسلك الشخص العادي أو ما يسمى "رب الأسرة المعني بأمور نفسه"، وفكرة الشخص العادي فكرة مجردة يرجع في تحديدها إلى الرجل العادي في طائفة الناس التي ينتمي إليها المدين¹.

يعتقد الاتجاه السائد في الفقه أن المشرع أخذ بشكل غير مباشر بمبدأ المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير، ويستند ذلك إلى نص المادة 2/178 من القانون المدني التي تنص على أنه: "يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية، إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم. غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه."²

تنشأ المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير بطريق غير مباشر، حيث يُفهم ضمناً أنه يجوز للمدين اشتراط عدم مسؤوليته عن أخطاء الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزاماته، هذا يفترض أنه مسؤول أصلاً عن أخطاء هؤلاء الأشخاص، ويمكنه الاتفاق على نفي هذه المسؤولية³.

تظهر مسؤولية المدين عند قيام الغير بتنفيذ التزاماته بشكل صحيح، إما بإذن الدائن أو بناءً على القانون، مثل مسؤولية القاصر عن أخطاء الوصي أو الولي في تنفيذ العقود⁴.

1- عبد الناصر توفيق العطار، "مصادر الالتزام"، دار الكتاب الحديث، مصر، 1991، ص 150

2 - انظر المادة 2/178 من أمر رقم 75-58، يتضمن القانون المدني، سالف الذكر.

3- عبد القادر قصابي، مرجع سابق، ص 395.

4- عبد القادر قصابي، مرجع نفسه، ص 395.

لتنحقق المسؤولية العقدية عن فعل الغير، يجب وجود عقد صحيح بين المدين والدائن، وارتكاب الغير خطأ عقدي دون مشاركة المتعاقد نفسه في هذا الخطأ. كما يجب أن يعهد المدين إلى الغير بتنفيذ الالتزام أو أن يمارس الغير حقاً من حقوق المدين بموافقة الصريحة أو الضمنية¹.

تتحقق المسؤولية عن الأشياء إذا تسبب الشيء في ضرر للدائن، مما يعني إخلال المدين بالالتزام عقدي على سبيل المثال، في عقد النقل، إذا أصيب الراكب نتيجة حادث بوسيلة النقل، تكون مسؤولية الناقل عقدية بسبب العقد بينه وبين الراكب، وأساسها فعل الشيء.

يختلف إثبات الخطأ العقدي حسب طبيعة الالتزام؛ ففي التزامات تحقيق النتيجة، يُفترض خطأ المدين بعدم تحقيق النتيجة، مثل عدم تسليم المبيع أو عدم وصول البضاعة في الموعد المحدد في عقد النقل. في التزامات بذل العناية، كما في الوكالة، يجب على الدائن إثبات تقصير المدين في بذل العناية المطلوبة².

ثانياً: الضرر العقدي

يعد الضرر الركن الأساسي الثاني لقيام المسؤولية المدنية، إذ لا تنشأ المسؤولية المدنية إلا بوجود ضرر، ويتلزم وجود الضرر مع وجود المسؤولية وشدتها. فلا يمكن تحميل الشخص مسؤولية مدنية في غياب الضرر³.

بوجه عام، الضرر هو الأذى أو التعدي الذي يصيب حقاً أو مصلحة مشروعة لشخص ما. يمكن أن يكون الضرر مادياً أو أدبياً، الضرر المادي هو الذي يمس الذمة

1- أنور سلطان، مصادر الالتزام، في القانون المدني الأردني: دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة، الأردن، 2007 ص 236.

2- منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية العربية والأجنبية معززة بأراء الفقه وأحكام القضاء، دار فارس، العراق، 2006، ص 229.

3- منذر الفضل، المرجع نفسه، ص 231، 230.

المالية للشخص أو جسمه أو ينتقص من حقوقه المالية أو يفوت مصلحة مشروعة له ذات قيمة مالية، على سبيل المثال، الضرر الذي يصيب الشخص عندما لا يستطيع استرداد وديعته أو يتعرض لحادث أثناء السفر، أما الضرر الأدبي، فهو الأذى الذي يصيب الشخص في مشاعره، مثل الألم أو خدش الشرف أو فقدان عزيز، ولا يمس مصلحة اقتصادية أو حقًا ماليًا، الضرر الأدبي يتنوع بين ما يمس الجانب الاجتماعي للذمة المعنوية، مثل الشرف والسمعة، وما يمس الجانب العاطفي، مثل الألم والحزن، وقد يشمل أيضًا المعتقدات الدينية

في بعض الحالات، يتداخل الضرر الأدبي مع الضرر المادي. على سبيل المثال، ما يترتب على حادث تصادم من تشويه في جسم المسافر ونقص في قدرته على العمل، في هذه الحالة، يُراعى جنس المصاب وسنه وموضع التشويه في جسمه¹.

في فقه القانون، يُشترط في الضرر الذي تترتب عليه المسؤولية العقدية أن يكون ضررًا حالًا، مباشرًا ومنتظرًا، سواء كان ماديًا أو أدبيًا. يجب أن يكون الضرر قد وقع بالفعل ويمكن تقدير التعويض عنه، ويجوز قانونًا التعويض عن الضرر المستقبلي طالما كان محقق الوقوع، مثل إصابة في الساق قد تؤدي إلى بترها أو شللها في المستقبل².

الضرر المباشر هو الذي يكون نتيجة طبيعية لخطأ المتعاقد، بحيث لم يكن بإمكان الدائن تقاديه ببذل جهد معقول، أما الضرر المتوقع، فهو الضرر الذي يتوقعه الشخص العادي عند إبرام العقد نتيجة عدم تنفيذ العقد أو التأخر في تنفيذه³.

يتحمل المتعاقد المسؤولية عن الضرر المباشر غير المتوقع إذا ارتكب غشًا أو خطأ عمديًا أو خطأ جسيمًا، حيث يعتبر الخطأ الجسيم في حكم الخطأ العمدي.

1- مكيد نعيمة، التعويض عن الأضرار الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص، دراسات قانونية، مركز البصيرة للبحوث و الاستشارات و الخدمات التعليمية، العدد 16، 2013، ص 127 و 126.

2- أنور سلطان، مرجع سابق، ص 240.

3- عبد الناصر توفيق العطار، مرجع سابق، ص 151-152.

بالنظر إلى الإصابات، فإن تأثيرها سيظهر حتماً في المستقبل، أما الضرر المباشر فهو الذي ينتج طبيعياً عن خطأ المتعاقد بحيث لا يستطيع الدائن تفاديه ببذل جهد معقول. ويقصد بالضرر المتوقع، الضرر الذي يتوقعه الشخص العادي عند إبرام العقد نتيجة عدم تنفيذه أو التأخر في تنفيذه، كما يسأل المتعاقد عن الضرر المباشر غير المتوقع إذا ارتكب غشاً أو خطأ عمدياً أو جسيماً، إذ يعتبر الخطأ الجسيم بمثابة الخطأ العمدي، وبالتالي يسأل الشخص عن جميع الأضرار التي نجمت مباشرة عن خطئه سواء كانت متوقعة أم غير متوقعة¹.

يشمل مفهوم الضرر في فقه القانون ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب. فمثلاً، إذا أهمل الموعد لديه في حفظ الوديعة فتلفت، فإن الضرر يتمثل في قيمة الوديعة وكذلك في منافعها التي ضاعت على صاحبها.

أما بالنسبة لعبء إثبات الضرر، فإن القاعدة تقضي بأن الدائن هو من يقع عليه عبء الإثبات، لأنه هو الذي يدعي وجود الضرر. ولا يكفي إثبات عدم تنفيذ المدين لالتزامه، حتى لو كان التزاماً بتحقيق نتيجة، لافتراض وقوع الضرر، فقد لا ينفذ المدين التزامه دون أن يصيب الدائن أي ضرر، مثل حالة تأخر أمين النقل في إيصال أحد الجياد عن الموعد المنتق عليه، ثم تبين تأجيل أو إلغاء السباق، فلا يتضرر صاحب الجواد².

أما في الفقه الإسلامي، فإن التعويض يكون فقط عن الخسارة الفعلية التي لحقت الدائن، ولا يشمل ما فاته من كسب محتمل غير محقق.

ثالثاً: علاقة السببية

لا يكفي وقوع الخطأ من المدين وضرر يلحق بالدائن لقيام المسؤولية العقدية، بل يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين خطأ المدين والضرر الواقع. إذا توفرت هذه العلاقة

1 - عبد الناصر توفيق العطار، مرجع سابق، ص 153.

2-أنور سلطان، مرجع سابق، ص 239.

قامت المسؤولية، إذ لا تتحقق المسؤولية المدنية إلا بوجود ارتباط أكيد ومباشر بين الخطأ والضرر، وفي حال عدم وجود هذه العلاقة، سيتم رفض دعوى التعويض. حتى في المسؤولية الموضوعية التي تقوم على وجود الضرر وحده وتغفل عن ركن الخطأ، يشترط وجود علاقة سببية بين الفعل والضرر¹.

تعتبر رابطة السببية ركناً أساسياً لقيام المسؤولية، لكن كثيراً ما يكون من الصعب تقدير هذه الرابطة بسبب تعدد الظروف وتداخلها. في حالة تعدد الأسباب وتعذر تحديد السبب الحقيقي للضرر، وُضعت نظريتان لحل مشكلة السببية: نظرية تعادل الأسباب ونظرية السبب المنتج.

نادى بنظرية تكافؤ الأسباب، الفقيه الألماني فون بيري، تقتضي الاعتداد بكل سبب شارك في إحداث الضرر حتى لو كان بعيداً، لأن جميع الأسباب التي تداخلت في وقوع الضرر تعتبر متكافئة².

تعرف النظرية الثانية بالسببية الفعالة أو نظرية السبب المنتج، التي اقترحها الفقيه فون كريس وفقاً لهذه النظرية، لا يمكن اعتبار جميع العوامل التي تؤدي إلى حدوث الضرر متعادلة؛ بل هناك أسباب أصلية منتجة وأخرى عارضة لا تكفي وحدها لإحداث الضرر³.
يتمثل السبب الفعال في السبب الحقيقي وراء الضرر، في حين أن السبب العارض هو العامل غير المؤلف الذي لا يتوقع عادة أن يتسبب في الضرر، ولكنه ساهم في وقوعه عرضاً. بالمقابل، السبب المنتج هو العامل المعتاد الذي يؤدي عادةً إلى الضرر، بحيث لو لم يكن موجوداً لما حدث الضرر عند تحديد المسؤولية، يجب التركيز على السبب المنتج للضرر دون الالتفات إلى الأسباب العارضة⁴.

1- عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 428.

2- منذر الفضل، مرجع سابق، ص 344.

3 - منذر الفضل، مرجع نفسه، ص 345.

4- أنور سلطان، مرجع سابق، ص 335.

كان هناك ميول في الفقه والقضاء الفرنسيين نحو نظرية تكافؤ الأسباب بسبب بساطتها، إلا أن التوجه الحالي يميل نحو نظرية السبب المنتج، إذ لا يمكن تقييد القاضي بمعيار محدد في تحديد السبب المنتج. المطلوب فقط هو أن يكون هذا السبب هو الغالب بين الأسباب المتداخلة التي أدت إلى الضرر¹.

يتطلب إثبات علاقة السببية، الرجوع إلى القواعد العامة. أي أن على المدعي (الدائن) إثبات أن الضرر الذي لحق به كان نتيجة لخطأ المدين في عدم تنفيذ التزامه، لا يُطلب من الدائن إثبات انتفاء السبب الأجنبي، بل يكفي أن يثبت أن الضرر الذي أصابه هو نتيجة معقولة لخطأ المدين. إذا أثبت ذلك، تقوم قرينة قضائية على وجود علاقة السببية بين خطأ المدين والضرر الذي أصاب الدائن، يكون على المدين إذا أراد نفي مسؤوليته أن يثبت أن الضرر يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه².

الفرع الثاني

الشروط الخاصة

يُعتبر الالتزام بضمان السلامة من أهم الالتزامات التي يترتبها عقد النقل على عاتق الناقل. يعني هذا الالتزام أن الناقل يضمن سلامة جسم المسافر من كل ضرر قد يتعرض له بموجب تنفيذ العقد، إذ يعتبر أي إخلال بهذا الالتزام مدعاة لمسؤولية الناقل، نطاق هذه المسؤولية التعاقدية محدد بحدود معينة تميزها عن المسؤولية التقصيرية، ويتطلب الفقه توافر شرطين أساسيين لتفعيل هذه المسؤولية: وجود عقد نقل صحيح بين الدائن والمدين (أولاً) ووقوع الضرر نتيجة الإخلال بالالتزام عقدي (ثانياً).

1- عبد القادر أفصاوي، مرجع سابق، ص 431.

2- أنور سلطان، مرجع سابق، ص 335.

أولاً: القيام بعملية النقل

الالتزام بضمان السلامة مشروط بوجود عقد نقل، بناءً على ذلك، لا يمكن للناقل أن يلزم بهذا الالتزام إذا لم يكن هناك عقد صحيح، مثلما في حالة النقل المجاني أو إذا تسلل المسافر إلى وسيلة النقل دون نية إبرام عقد، في كل الأحوال التي لا يوجد فيها عقد نقل، أو قبل أو بعد تنفيذ العقد، فإن الالتزام بضمان السلامة لا ينطبق.

وقد استقر القضاء الفرنسي على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية إذا تعهد الناقل بموجب عقد نقل بنقل المسافر من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول مقابل أجر نقدي يلتزم المسافر بدفعه لذلك، يكون الالتزام بضمان السلامة موجوداً فقط في حالة وجود عقد نقل بعوض، سواء في النقل المفتوح كالسيارات أو في النقل المنتظم كالقطارات. فالمبدأ العام هو أن المسؤولية ترتبط بوجود العقد وعدمه¹.

في سياق النقل، سواء كان ذلك باستخدام وسائل النقل الفردية كالسيارات أو وسائل النقل الجماعية كالقطارات، يُعتبر أن المسؤولية ترتبط بالعقد وجوداً وعدمياً كقاعدة عامة، قد تحدث ظروف تُعطل المسؤولية أثناء تنفيذ عملية النقل، مثلما يحدث عند انقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل ولو لفترة مؤقتة، كتغيير القطار مثلاً. في مثل هذه الحالات، لا يمكن تحميل الناقل مسؤولية إصابة الراكب بناءً على الالتزام بضمان السلامة، العبرة هنا هي انقطاع الاتصال الفعلي للمسافر بوسيلة النقل، بغض النظر عن مدة هذا الانقطاع، وبالتالي، لا يمكن مساءلة الناقل عن أية أضرار تقع للمسافر عندما يكون بعيداً عن وسيلة النقل حتى لو كانت الفترة مؤقتة، تعود مسؤولية الناقل بمجرد عودة الاتصال بعد فترة الانقطاع².

1- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 152-153.

2- عزيز العكيني، مرجع سابق، ص 333.

ينبغي على قاضي الموضوع مراعاة هذا الانقطاع، إذ لا يمكن تحميل الناقل المسؤولية عن ضرر وقع للمسافر عندما يكون بعيداً عن وسيلة النقل، حتى لو لفترة وجيزة.

ثانياً: وقوع ضرر أثناء تنفيذ عملية النقل

اعتماداً على قواعد المسؤولية العقدية، يتبنى القضاء الفرنسي فرضية خطأ الناقل في الالتزام بتحقيق نتيجة، بحيث يكتفي المسافر بإثبات أن الضرر الذي أصابه وقع أثناء تنفيذ عملية النقل. يهدف هذا إلى توفير حماية فعالة للمسافر، ويُلزم الناقل بعقد ضمان السلامة. إذا أثبت المسافر وقوع الضرر أثناء النقل، فإنه لا يحتاج إلى تقديم دليل على سبب إصابته أو إثبات العلاقة السببية بين الحادث والضرر، حتى لو كان سبب الحادث غير معروف، في مثل هذه الحالات، يظل الناقل مسؤولاً.

تُمكن هذه الميزة كل مضرور من التمسك بالالتزام الناقل بضمان السلامة كالتزام بتحقيق نتيجة، مما يوفر حماية كافية على الأقل أثناء تنفيذ العقد.

يستند بعض الفقهاء إلى فكرة الخطأ المفترض في مسؤولية الناقل التعاقدية، حيث يُفرض على الناقل التزام بتحقيق نتيجة، مما يعني وجود خطأ من جانبه لا يقبل الإثبات بالعكس لا يُسمح للناقل بنفي هذا الخطأ بدفع مسؤوليته بإثبات بذله العناية واليقظة في تنفيذ التزامه ومع ذلك، يمكنه دفع مسؤوليته بإثبات أن الضرر كان نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المسافر¹.

يرى الدكتور مصطفى كمال طه أنه ليس هناك داعٍ لتقرير مسؤولية الناقل على أساس حراسة الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، وهي مسؤولية تقصيرية تقوم على افتراض خطأ الحارس ما لم يثبت أن الضرر وقع بسبب أجنبي لا يد له فيه².

1- عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 290.

2- أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 107.

يحق للمسافر المتضرر أن يتمسك بقواعد المسؤولية العقدية كجزاء لعدم تنفيذ العقد أي نتيجة لإخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة، ولو كان عدم التنفيذ لا يرجع إلى خطأ المدين الناقل، بل إلى فعل شيء موجود في حراسته، إذ المتفق عليه أن المدين يسأل عن عدم التنفيذ الراجع إلى شيء من الأشياء كما لو كان راجعاً إلى فعله الشخصي. وعليه فإن افتراض أن الضرر الذي أحدثه شيء أصلاً يرجع إلى فعل المدين، أي أنه يعتبر فعلاً شخصياً من الناقل¹.

المطلب الثاني

انتفاء مسؤولية الناقل في عقود نقل الأشخاص

بالرغم من تأكيد مسؤولية الناقل التعاقدية عن الإخلال بالالتزام بسلامة المسافر كالتزام بتحقيق نتيجة، وفقاً لأحكام المادة 62 من القانون التجاري الجزائري، التي تُعتبر مُحققة بمجرد تعرض المسافر لضرر ناتج عن عملية النقل، فإن القانون لم يحرم الناقل من مواجهة المسافر بأسباب تهدف إلى تبرئة نفسه من هذه المسؤولية بشكل كامل أو جزئي، يُعرف هذا بمصطلح أسباب درء المسؤولية، والتي يمكن أن تكون مستمدة من القانون (الفرع الأول) أو من الاتفاق بين الناقل والمسافر عند إبرام العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الطرق القانونية لنفي مسؤولية الناقل.

لا يوجد خلاف حول إمكانية الناقل أن يدفع أو ينفي مسؤوليته في حالة وفاة أو إصابة المسافر بجروح أو أضرار جسمية أثناء تنفيذ العقد أو السفر بإثبات سبب أجنبي يرجع إليه الضرر، أي بنفي العلاقة السببية بين عدم تنفيذه لالتزامه وسلوكه. هذا ما تؤكد المادة 127 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن

1- طلبية وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دراسة قضائية مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، (د. س. ن)، ص 397.

سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك". يؤكد المشرع الجزائري هذا أيضاً في القانون التجاري في مجال نقل الأشخاص. لكن يجب الإشارة إلى وجود اختلاف فقهي حول عناصر السبب الأجنبي، حيث يعتمد البعض على معيار "عدم إمكانية التوقع"، بينما يعتمد آخرون على معيار "استحالة الدفع"، وهناك أغلبية تجمع بين المعيارين وتعتبر السبب الأجنبي كل واقعة غير متوقعة يستحيل دفعها. أشار المشرع الجزائري إلى عدة صور للسبب الأجنبي في المواد 127، 138/2، 176، 177، و178 من القانون المدني الجزائري، وهي: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، خطأ المضرور، وخطأ الغير، سنوضح مدى اعتبارها كأسباب لدفع مسؤولية ناقل الأشخاص عن إخلاله بالالتزام بالسلامة:

أولاً: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ

ثار جدل بين الفقهاء حول ما إذا كانت عبارتا "القوة القاهرة" والحادث الفجائي مترادفتين أم تعبران عن مفهومين مختلفين. يرى بعض الفقهاء أن العبارتين تحملان نفس المفهوم، وهو السبب الأجنبي غير المتوقع والمستحيل الدفع، الذي يمنع الناقل من تنفيذ التزاماته. هذا هو الرأي المعتمد في كل من فرنسا ومصر¹.

أما الرأي الآخر، والذي يؤيده الفقيه الفرنسي لويس جوسيران (Louis Josserand)، يرى أن العبارتين مختلفتان من حيث الماهية والأثر، يعتبر هذا الرأي القوة القاهرة حادثاً خارجياً عن دائرة نشاط الناقل ووسيلة النقل، لا يمكن توقعه ولا تفاديه، مما يجعل تنفيذ العقد

1- عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 877.

مستحيلاً، ويعفي الناقل من مسؤوليته. من أمثلة القوة القاهرة: الزلازل، العواصف، الفيضانات، الحروب، وغيرها¹.

أما الحادث الفجائي، فهو ناتج عن وسيلة النقل نفسها، ويعتبر داخلياً، يمكن توقعه وتغاديه ولو بصعوبة كبيرة وبجهود مرهقة. من أمثلة الحوادث الفجائية: تعطل مكابح السيارة أثناء سيرها، انفجار إطاراتها، أو انكسار مقودها.

لقيام القوة القاهرة التي تعفي الناقل من مسؤوليته، يجب توفر الشروط الثلاثة التالية:

أ- **عدم إمكانية التوقع:** يجب أن يكون الحادث غير متوقع من قبل أغلبية الناقلين الأكثر حذراً، وأن يكون عدم التوقع مطلقاً وليس نسبياً.

ب- **استحالة الدفع:** يجب أن يكون من المستحيل دفع الحادث، بغض النظر عن إمكانية التوقع.

ج- **خارجية السبب:** يجب أن يكون الحادث خارجياً عن وسيلة النقل. رغم اختلاف الفقهاء حول ضرورة هذا الشرط، إلا أن الأغلبية يشترطون أن يكون الحادث خارجاً عن وسيلة النقل².

ثانياً: خطأ المسافر يمكن أن يعفي الناقل من المسؤولية بشكل كامل أو جزئي.

يجب التمييز بين حالات الإعفاء الكلي من المسؤولية وحالات الإعفاء الجزئي:

1- الإعفاء الكلي للناقل: و يتحقق إذا كان الضرر ناتجاً بالكامل عن فعل المسافر وحده، سواء كان ذلك عمداً أو بسبب إهماله، و يبرر الفقهاء هذا الإعفاء بأن السلامة الشخصية تقع على عاتق الفرد قبل أن يتولى الناقل ضمانها³.

1- بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول: التصرف القانوني (العقد والإرادة المنفردة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 292.

2- خليفي مريم، مرجع سابق، ص 65.

3- خليفي مريم، المرجع نفسه، ص 69.

2- الإعفاء الجزئي للناقل: يتحقق عندما يشترك الناقل مع المسافر في إحداث الضرر، حيث يتم تخفيض التعويض بقدر خطأ المسافر، مثل جلوس الراكب في مكان غير مخصص له مما يضطره للتنقل ويؤدي إلى إصابته بضرر¹.

ثالثاً: فعل الغير

يقصد بالغير الشخص الأجنبي عن العقد الذي لا يكون المدين مسؤولاً عنه، وبالتالي يُستبعد من هذا التعريف مستخدمو وتابعو الناقل كون الناقل مسؤولاً عن أعمالهم مسؤولية عقدية بناءً على ذلك، فإن فعل الغير هو العمل الذي يصدر عن شخص أجنبي يتدخل في الحادث أو يضر بالراكب، ويكون له تأثير سببي مباشر وشامل للضرر، مما يُعفي الناقل من المسؤولية².

يشترط في فعل الغير حتى يكون سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية نفس شروط القوة القاهرة، وهي: عدم إمكانية توقعه من قبل الناقل، عدم إمكانية دفعه، وأن يكون المصدر الوحيد للضرر³.

يقع عبء إثبات فعل الغير على الناقل، وبالتالي تبقى مسؤوليته قائمة وكاملة عند إخلاله بالالتزام السلامة إذا كان فعل الغير يمكن توقعه أو يمكن دفعه، أو إذا اقترن بخطأ من جانبه. في مثل هذه الحالات، يمكن للناقل الرجوع على الغير بجزء من التعويض الذي دفعه إذا كان فعل الغير يتسم بالخطأ⁴.

1- مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 107.

2- بلحاج العربي، "مرجع سابق، ص 294.

3- العريايوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 231.

4- رحمانى مختار، مرجع سابق، ص 109 - 110.

الفرع الثاني

الطرق الاتفاقية لنفي المسؤولية

بالرغم من أن القانون يحدد بعض الأسباب التي قد يستخدمها الناقل لتجنب مسؤوليته، يظل المجال مفتوحاً أمام المتعاقدين لتوسيع هذه الأسباب وفقاً لأحكام المادة 106 من قانون المدني التي تنص على أنه: «العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين...». يمكن إدراج شروط تعفي الناقل من المسؤولية أو تقيد مساءلته أمام القضاء. هذا الموضوع أثار جدلاً فقهيًا.

ورغم قبول الفقهاء بإمكانية إدراج شروط تعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار المالية التي قد تصيب المسافرين، مثل الأضرار الناجمة عن التأخير أو هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة، بشرط أن يكون الإعفاء مكتوباً ومدرجاً في سند النقل ومطابقاً للقانون والأنظمة، وأن يعلم الراكب به، وألا ينشأ الضرر عن غش الناقل أو خطئه الجسيم الشخصي أو لتابعيه، إلا أنهم لم يتفقوا بشأن جواز تقييد مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية التي قد تصيب المسافرين بإدراج إعفاءات في بنود العقد¹.

ذهب بعض الفقهاء، في مصر، بناءً على أحكام المادة 217 من القانون المدني المصري، والتي تقابلها المادة 178 من القانون المدني الجزائري²، إلى جواز اتفاق طرفي عقد النقل على إدراج شروط تحد من مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسدية التي قد تصيب الراكب بشرط ألا تسري هذه الأحكام إلا بالنسبة للأخطاء اليسيرة وغير العمدية التي قد يرتكبها الناقل بفعل شخصي، كما أجازوا إدراج شروط تعفي الناقل من المسؤولية عن أخطاء تابعيه العمدية³.

1 - العريايوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 234.

2 - راجع المادة 178 من الأمر رقم 75-58، يتضمن القانون المدني، سالف الذكر.

3 - العريايوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 235.

بينما اعتبر بعض الفقهاء الآخرون أن أي شرط ينقص من مسؤولية ناقل الأشخاص عن الأضرار الجسدية التي قد تصيب المسافر باطل بطلاناً مطلقاً، لأنه لا يمكن أن تكون حياة الإنسان رهينة لتوقعات مستقبلية غير مضمونة. كما أن إعفاء الناقل من التزامه بضمان سلامة المسافرين قد يؤدي إلى تهاون وتقصير من طرفه تجاه من ينقلهم مقابل تخفيض أجره النقل. هذا الموقف دعمته وجسده معظم القوانين¹.

المبحث الثاني

دعوى المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة

للمتضرر أو ورثته من جراء إخلال الناقل بالالتزام بالسلامة طريقتان لرفع الدعوى من أجل الحصول على التعويض تختلفان بحسب ما إذا كان فعل الناقل خطأً جزائياً أم لا (المطلب الأول)، كما أنه على المدعين أن يرفعوها خلال مدة محددة تحت طائلة سقوط حقهم في التعويض (المطلب الثاني).

المطلب الأول

طرق رفع دعوى المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة

يترتب عن إخلال ناقل الأشخاص بالالتزام بالسلامة: قيام مسؤوليته المدنية وبالتحديد مسؤوليته العقدية، كون مصدر هذا الالتزام عقد النقل خاصة بينه وبين المسافر المتضرر، وبالتالي، فمن المنطق أن ترفع دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الراكب المتضرر أمام المحاكم المدنية (الفرع الأول).

إلا أنه في بعض الأحيان قد يشمل الحادث المسبب للضرر جريمة تتولى أعوان الضبطية القضائية معاينتها وإحالتها على النيابة لتتخذ الإجراءات المناسبة، وفي هذه الحالة يكون للراكب المتضرر حق الخيار بين رفع دعواه أمام القضاء المدني أو القضاء الجزائي (الفرع الثاني).

1-العرابوي نبيل صالح ، مرجع سابق ، ص 112

الفرع الأول

دعوى التعويض أمام القاضي الجزائي

تنص المادة 3 من قانون الإجراءات الجزائية، على أنه: "يجوز مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العمومية في وقت واحد أمام الجهة القضائية المختصة"¹.

وتكون الدعوى مقبولة أياً كان الشخص المدني أو المعنوي المعتبر مسؤولاً مدنياً عن الضرر، وكذلك الحال بالنسبة للدولة، والولاية، والبلدية، أو إحدى المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري في حالة ما إذا كانت غاية دعوى المسؤولية ترمي إلى التعويض عن ضرر سببته"، وتضيف المادة 4 من نفس القانون، على: "يجوز أيضاً مباشرة الدعوى المدنية منفصلة عن الدعوى العمومية غير أنه ترجى المحكمة المدنية الحكم في تلك الدعوى المرفوعة أمامها لحين الفصل النهائي في الدعوى العمومية إذا كانت قد حُرِكت".

إن هذا الحق في الخيار بين الطريق الجزائي والطريق المدني غير مطلق حيث منعت المادة 5 من قانون الإجراءات الجزائية على الخصم الذي يباشر دعواه أمام المحكمة المدنية المختصة أن يرفعها أمام المحكمة الجزائية إلا في الحالة التي ترفع فيها النيابة العامة الدعوى العمومية قبل أن تفصل المحكمة المدنية في الموضوع².

وعليه، إذا تأسس الراكب المتضرر، أو ورثته كطرف مدني في الدعوى الجزائية فيختلف فصل هذه المحكمة في الدعوى المدنية بحسب ما إذا كان الفعل أو الحادث المسبب للضرر يشكل جريمة فتقضي بإدانة الناقل، أو كان فعلاً غير مجرم فتقضي ببراءته.

1 - راجع المواد 3 و 4 من قانون الإجراءات الجزائية، السالف الذكر.

2- مختاري رحمانى ، مرجع سابق ، ص 96.

في حالة إدانة الناقل: تفصل المحكمة الجزائية في الدعوى المدنية، وتمنح المتضرر الحقوق المناسبة للأضرار التي لحقت به سواء كانت هذه الحقوق محددة في العقد، أو القانون، أو بالأحكام العامة¹.

في حالة البراءة: عند عدم ثبوت التهمة في جانب الناقل، تقضي المحكمة الجزائية بعدم اختصاصها بنظر الدعوى المدنية 3، ويعود الاختصاص عندئذ إلى القضاء المدني لتطبيق القواعد العامة المنصوص عليها في المواد 124 و138 من القانون المدني للفصل في طلب التعويض عن الضرر الذي أصاب المسافر جراء تنفيذ عملية النقل. وهذا ما تؤكدته المحكمة العليا².

أما إذا لم يتأسس الراكب المتضرر أو ورثته أمام المحكمة الجزائية كأطراف مدنية، وفي حالة إدانة الناقل في الدعوى العمومية، فتقضي هذه الأخيرة بحفظ حقوق الضحية في الدعوى المدنية.

الفرع الثاني

دعوى التعويض أمام القاضي المدني

يرفع المسافر المتضرر أو ورثته دعوى التعويض أمام القضاء المدني: إما في حالة إدانة الناقل أمام القضاء الجزائي وحفظ حقوقهم كطرف مدني، وفي هذه الحالة يرفعها أمام القسم المدني بناء على أحكام المادة 124 من القانون المدني على أساس ثبوت الخطأ في جانب الناقل، وبالتالي فلا يلتزم بإثبات الخطأ الشخصي للمدعى عليه في الدعوى المدنية كونه ثابتاً بموجب قرار جزائي حائز لقوة الشيء المقضي به³.

1 - محمد حزيط ، مذكرات في قانون الإجراءات الجزائية دار هومة ، الجزائر ، 2007 . ص 41

2-قرار المحكمة العليا رقم 208521 غرفة الجناح والمخالفات المؤرخ في 01/06/1999 ، ص 111

3-راجع المادة 124 و 138 من الأمر رقم 75-58، يتضمن القانون المدني الجزائري، سالف ذكر

وإما في حالة تبرئة الناقل أمام القضاء الجزائي في الدعوى العمومية وقضائه بعدم الاختصاص النوعي في الدعوى المدنية، وفي هذه الحالة تطرح إشكالية مدى حجية الحكم الجزائي أمام القضاء المدني.

لعل ما يشير إلى تأثر القضاء المدني بالحكم الجزائي هو ما نصت عليه المادة 4/2 من قانون الإجراءات الجزائية بخصوص إرجاء الفصل في الدعوى المدنية إلى حين الفصل النهائي في الدعوى الجزائية، ولقد حددت المادة 339 من القانون المدني مدى أو مجال هذا التأثير حيث نصت: "لا يرتبط القضاء المدني بالحكم الجزائي إلا في الوقائع التي فصل فيها هذا الحكم وكان فصله فيها ضرورياً"، أي أن حجية الحكم الجزائي تقتصر على السبب الذي أسست عليه الدعوى، وعلى هذا الأساس يتقيد القاضي المدني بالقرار الجزائي بنسبه الخطأ للناقل من عدمه وبالتالي، إذا قضى القرار الجزائي ببراءة الناقل لعدم ثبوت الخطأ الشخصي للناقل، فليس هناك ما يمنع الراكب المتضرر من رفع الدعوى المدنية أمام القضاء المدني على أساس الخطأ المفترض في الحراسة¹.

كما يمكن للراكب المتضرر رفع دعوى مدنية مباشرة دون اللجوء إلى القضاء الجزائي إذا ثبت أن الفعل لا يشكل جريمة ولكنه تسبب له بضرر.

من الملاحظ في القرارات القضائية المتعلقة بدعاوى التعويض عن الضرر الناجم عن إخلال الناقل بالالتزام بالسلامة، أن معظمها يقوم على أساس المادة 124 من القانون المدني الجزائري في حالة ثبوت الخطأ الشخصي للناقل، أو على أساس المادة 138 من نفس القانون المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء، يتم ذلك بتطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية، رغم أن هذا الالتزام تعاقدية، مع إمكانية تطبيق أحكام المسؤولية العقدية

1-مختاري رحمانى، مرجع سابق، ص 99.

المنصوص عليها في المادة 176 من القانون السالف الذكر، بشرط إثبات وجود عقد النقل ووقوع الضرر أثناء تنفيذه¹.

المطلب الثاني

تقديم دعوى المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بالسلامة في عقود نقل

الأشخاص

إذا تعرض المسافر لضرر نتيجة عملية النقل، سواء أصيب بضرر أو توفي، فإن مسؤولية الناقل العقدية تترتب على إخلاله بالالتزام بالسلامة، مما يستوجب التعويض ويتم ذلك برفع دعوى ضد الناقل، يجب إقامة هذه الدعوى خلال مدة معينة، حيث يفقد المسافر أو ورثته الحق في رفعها بعد انقضاء هذه المدة، والمعروفة بمدة التقادم، وعليه سيتم تحديد وقت بدايتها (الفرع الأول) وتبيان أحكامها (الفرع الثاني).

الفرع الأول

وقت بداية حساب التقادم

أكدت المادة 1/74 من قانون التجاري الجزائري بنصها على أن: "كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص تتقدم بمضي ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه"، وتعتبر هذه المادة قاعدة عامة في عقود نقل الأشخاص، وتطبق في حالة عدم تنظيم المشرع لهذه المسألة بموجب مادة في قانون خاص بأحد أنواع النقل، بحيث يقيد الخاص العام، وهذا ما قام به المشرع الجزائري في المجال الجوي والبحري، حيث نصت المادة 156 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: "تحدد مدة تقادم الدعوى بمضي سنتين فيما يتعلق بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين"²، وتبدأ مدة السنتين في حساب التقادم من تاريخ وقوع الحادث والمادة 853 من

1- زرهوني نبيلة، مرجع سابق، ص 66

2- المادة 156 من القانون رقم 07-69، يتضمن الطيران المدني، سالف الذكر.

قانون البحري الجزائري على أن: "تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والنتيجة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات..."¹

وفقاً لأحكام المادة 74 من القانون التجاري الجزائري، يتم تطبيق القوانين بتاريخ وقوع الحادث.

فيما يتعلق بالنقل البحري، تنص المادة 854 من القانون البحري الجزائري على أن التقادم يبدأ كما يلي²:

- في حالة الإصابات الجسدية، من تاريخ نزول الراكب.
 - في حالة الوفاة خلال فترة النقل، من اليوم المتوقع لنزول الراكب.
 - في حالة الإصابات الجسدية التي يتوفى الراكب على إثرها بعد نزوله من السفينة، من يوم الوفاة، على ألا تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات من يوم النزول.
- أما في النقل الجوي، فقد نص المشرع على أن مدة التقادم تبدأ من يوم وصول الطائرة سواء في الموعد المتفق عليه أو متأخرة، أو في اليوم الذي كان من المفترض وصولها فيه إذا لم تصل مطلقاً إلى مطار الوصول³.

1-المادة 853 من أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج. عدد 29، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977، معدل ومتمم.

2- المادة 854 من الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، سالف الذكر.

3 -دلال يزيد، مرجع سابق، ص 370.

الفرع الثاني

أحكام التقادم

لا يعد الدفع بالتقادم من النظام العام، فلا يمكن للقاضي أن يثيره من تلقاء نفسه¹، ووفقاً للمادة 67 من قانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية²، يُعتبر هذا الدفع من الدفع بعد القبول، مما يعني أنه يمكن إثارته في أي مرحلة من مراحل الدعوى، ويترتب عليه عدم فصل القاضي في موضوع الدعوى، ورغم ذلك، يُعتبر من الأحكام الفاصلة التي تحوز حجية الشيء المقضي فيه³.

تسري الأحكام العامة لوقف وانقطاع التقادم، وهذا ما نصت عليه المادتان 2/853 من القانون البحري و107 من قانون الخدمات الجوية الملغي، وبالتالي، ينقطع التقادم وتبدأ حساب نفس المدة من جديد من تاريخ انتهاء الأثر المترتب عن سبب الانقطاع، ومن بين هذه الأسباب: المطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى أمام جهة غير مختصة، وإقرار الدائن. كما يتوقف حساب مدة التقادم حسب المادة 316 من القانون المدني الجزائري كلما وجد مانع مبرر شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه⁴.

حددت المادة 74 من القانون التجاري الجزائري⁵ مدة التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص البري بثلاث سنوات من تاريخ الحادث، أما في المجالين البحري والجوي، فقد حددتها المادتان 853 من القانون البحري و156 من قانون الطيران المدني بسنتين ابتداءً من تاريخ النزول.

1- بوبشير محند أمقران، قانون الإجراءات المدنية والإدارية (نظرية الدعوى، نظرية الخصومة، الإجراءات الاستثنائية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 32.

2- المادة 67 من قانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج. ج. عدد 21، صادر بتاريخ 23 أفريل 2008، معدّل و متمّم.

3 - انظر المادة 296 من قانون رقم 08-09، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، سالف الذكر.

4 - راجع المواد 317 و 318 من الأمر رقم 75-58، يتضمن القانون المدني، سالف الذكر.

5 - راجع المادة 74 من القانون التجاري، سالف الذكر

خاتمة

يبقى للنقل دوراً أساسياً ومحورياً في تنمية وتطور الجوانب الاقتصادية والاجتماعية للدولة وللأفراد على حد سواء، وعلى الرغم من الخدمات التي يقدمها قطاع النقل إلا أن له عدّة مخاطر على حياة الإنسان، خصوصاً بالنسبة لنقل الأشخاص، هذه المخاطر أصبحت تزداد بزيادة استخدام وسائل النقل وتنوعها، وكذا مع التطور التكنولوجي وظهور آلات حديثة، باتت في الوقت ذاته مصدر خطر كبير على حياة الناس، لأن الآلاف من وسائل النقل أصبحت تجوب المدن، وسط الشوارع، وفي أماكن مأهولة، معرضة أرواح الناس وأموالهم إلى أشد الأخطار.

نظراً لتفاوت مستويات خطورتها، برزت الحاجة إلى التدخل لتنظيم وضبط هذه العمليات، إذ يتم تحقيق هذا التنظيم من خلال وضع إطار قانوني محدد، مما أدى إلى تحويل عمليات النقل إلى عقد يلزم الطرفين بالتزامات معينة، حيث يلتزم الناقل بنقل الراكب أو المسافر إلى الوجهة المتفق عليها ضمن المدة المحددة وبالدرجة والطريقة المذكورة في العقد، مع ضمان سلامة الراكب وأمتعته المسجلة. في المقابل، يتعين على المسافر دفع الأجرة والالتزام بالتعليمات التي يقدمها الناقل.

بالرغم من التباين القضائي والفقهي والتشريعي حول طبيعة الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، وما إذا كان هذا الالتزام عقدياً يترتب عليه مسؤولية عقدية للناقل عند الإخلال به، أم واجباً عاماً يترتب عليه مسؤولية تقصيرية، فإن المشرع الجزائري قد حسم هذه المسألة بالنسبة للنقل البري. يتجلى ذلك في تعريفه لعقد النقل البري في المادة 36 من القانون التجاري، وبتأكيده في المادة 62 من نفس القانون على التزام الناقل بضمان سلامة المسافر خلال فترة النقل، مما يعني أنه اعتبر هذا الالتزام جزء من الالتزامات الناشئة عن عقد النقل.

تم وضع قوانين تنظم السلامة في عقود نقل الأشخاص بناءً على أهمية الالتزام بها وتجنب الآثار السلبية لتجاهلها، بالرغم من أن القوانين جعلت الامتثال لهذه السلامة أمراً إلزامياً دون إمكانية التفاوض عليه، إلا أنها تسمح بتخفيف المسؤولية في حالات معينة مثل القوة القاهرة أو أخطاء المسافرين أو أفعال الغير.

يكن استنتاج الطابع العقدي للالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص في المجال البحري والجوي بناءً على تفسير النصوص القانونية الوطنية والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، على الرغم من عدم وجود نص صريح به في هذه النصوص القانونية.

أما فيما يخص المجال الزمني والمكاني للالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر، فقد تم حصرهما في مكان وزمن اتصاله بوسيلة النقل وانفصاله عنها، فخارج هذا النطاق لا يكون التزام الناقل بضمان سلامة المسافر التزاماً عقدياً بتحقيق نتيجة.

يتضح أن هناك طريقتين لرفع الدعوى الناشئة عن الإخلال بالالتزام، وهما: رفع الدعوى المدنية بالتوازي مع الدعوى العمومية أمام القضاء الجزائي إذا كان فعل الناقل يشكل جريمة، أو رفع الدعوى مباشرة أمام القضاء المدني. فيما يتعلق بالتعويض، يمكن للمتضرر أو ورثته الحصول عليه إما بالاتفاق الودي مع الناقل وشركة التأمين، أو عبر الدعوى القضائية. يتم تقدير التعويض وفقاً للقوانين الخاصة التي تحدده بناءً على نوع الإصابة كما هو الحال في حوادث النقل البري، أو استناداً إلى الأحكام العامة المنصوص عليها في القانون المدني التي تشمل تعويض جميع الخسائر والأرباح الفائتة.

تتناول المادة 176 من قانون الاجراءات الجزائية والمادة 63 من قانون التأمين هذه الجوانب، يُلاحظ أنه رغم أن الالتزام عقدي، إلا أن مسؤولية الناقل تتراوح بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، مع إمكانية اختيار المسافر بينهما، رغم وجود انتقادات لهذا الخيار.

تتأسس المتابعة على المسؤولية العقدية بناءً على الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافر، حيث يمكن إثبات وجود العقد بطرق متعددة كون الناقل عادة ما يكون تاجرًا، بينما تتأسس على المسؤولية التقصيرية إما على خطأ شخصي للناقل في حالة إمكانية إثباته، أو على أساس الخطأ المفترض في حراسته لوسيلة النقل.

يثير خيار الضحية بين المسؤوليتين عدة انتقادات، مما يستدعي تدخل الفقهاء والقضاة لحسم هذه المسألة بهدف تنظيم الأمور بشكل أفضل.

رغم تأكيد القانون على هذا الالتزام في عقد النقل، إلا أنه لا يزال خاضعًا لتقدير القاضي في العديد من الجوانب، هذا ما يدفع إلى الاعتقاد بأن هذه المسألة ستشهد تطورًا مستقبليًا يعزز حماية حقوق المسافر وورثته كطرف ضعيف في العقد.

قائمة المراجع

أولاً : الكتب

أ. الكتب العامة

1. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني: دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2007.
2. بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، الواقعة القانونية: الفعل غير المشروع، الإثراء بلا سبب والقانون، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
3. بوبشير محند أمقران، قانون الإجراءات المدنية والإدارية (نظرية الدعوى، نظرية الخصومة، الإجراءات الاستثنائية)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
4. عمر زودة، الإجراءات المدنية على ضوء آراء الفقهاء وأحكام القضاء، بن عكنون، الجزائر، دون سنة نشر.
5. عبد الناصر توفيق العطار، مصادر الالتزام، دار الكتاب الحديث، مصر، 1991.
6. عزيز العكلي، الوجيز في شرح القانون التجاري (الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية، الشركات التجارية، الأوراق التجارية)، الدار العلمية الدولية، ودار الثقافة، عمان، الأردن، الأردن، 2000.
7. عماد الشربيني، القانون التجاري الجديد لسنة 1999، الجزء الأول، الالتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002.
8. علي فيلاي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008.
9. عادل علي المقدادي، القانون التجاري العقود التجارية، وفقاً لأحكام قانون التجارة العماني، البيوع التجارية، البيع بالتقسيط، بيع النائب لنفسه، عقد نقل البضائع، عقد الرهن التجاري، عقد الوكالة التجارية، عقد السمسرة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.

10. محمد السيد الفقي، القانون التجاري الإفلاس العقود التجارية، عمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004.
11. مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، البيع التجاري، الرهن التجاري، الوكالة بالعمولة، السمسرة، النقل، الحسابات المصرفية، الودائع المصرفية، الاعتمادات المصرفية، العمليات على الصكوك المتداولة دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
12. منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية العربية والأجنبية معززة بأراء الفقه وأحكام القضاء، دار ناراس، العراق، 2006.
- ب - الكتب المتخصصة:**
1. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
2. السيد عبد الوهاب عرفة، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية (عقدية - تقصيرية) وأحكام النقض الصادرة فيها، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2005.
3. حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري البحري، الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 1998.
4. ضحى محمد سعيد النعمان، المسؤولية المدنية لمتعهدي السفر والسياحة، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2014.
5. عادل علي عبد الله المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.

6. عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006
7. عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة)، دار الفكر الجامعي، مصر، 2010.
8. عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
9. محمود علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
10. محمود التلي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
11. مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، الجزائر، 2003.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية

أ. رسائل الدكتوراه

1. العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2010.
2. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والخارجي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2010.

3. طلبة وهبة، خطاب المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دراسة قضائية مقارنة، مجموعة رسائل الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، د. س. ن.

ب. مذكرات الماجستير

1. بدر حامد الملاء، الالتزام بسلامة المضرور الجسدي من الأضرار التي تسببها المنتجات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، الكويت، 2004.

2. بن قريش نعيمة، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2014.

3. خليفي مريم، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2004.

4. زرقط سفيان، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010.

5. زرهوني نبيلة، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بن بلة، وهران 2، 2017.

6. محمد الهامل جيرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1، 2013.

ج- مذكرات الماستر

1. سلامي ليندة، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2017.

2. الطيبي أسماء، سباري سلمى، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2022.

ثالثا: المقالات

1. مختار رحمانى محمد، "المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء"، المجلة القضائية الجزائرية، العدد 2، 2001، ص. ص. 68-104.

2. مكيد نعيمة، "التعويض عن الأضرار الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص"، دراسات قانونية، مركز البصيرة للبحوث والاستشارات والخدمات التعليمية، العدد 16، 2013، ص.ص 121-136.

3. مواقي بناني أحمد، الالتزام بضمان السلامة: المفهوم، المضمون، أساس المسؤولية، مجلة المفكر، جامعة الحاج لخضر، باتنة، العدد 10، 2014، ص. ص. 413-425.

رابعا: النصوص القانونية:

أ. النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج عدد 78، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

2. أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج.ج عدد 101، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

3. أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم، بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج.ر.ج.ج عدد 47، صادر بتاريخ 27 يونيو 1998،

وبالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج عدد 46، صادر بتاريخ 18 أوت 2010.

4. قانون رقم 03-09 مؤرخ في 25 فبراير 2009، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج.ر.ج.ج عدد 15 صادر بتاريخ 08 مارس 2009، معدل ومتمم.

5. قانون رقم 11-109 مؤرخ في 5 جوان 2011، المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13 مؤرخ في 7 أوت 2000، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر.ج.ج عدد 32، صادر بتاريخ 25 جويلية 2011.

خامسا: القرارات القضائية

1. قرار صادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 30 مارس 1983، المجلة القضائية العدد الأول، 1989، ص 42

2. قرار صادر عن المحكمة العليا، بتاريخ 20 يناير 1982 ملف رقم 21286، المجلة القضائية العدد الثاني، 1989، ص 20.

سادسا: المحاضرات:

- دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019-2020.

المفهرس	
02	مقدمة:
05	الفصل الأول أحكام الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص
06	المبحث الأول: مفهوم الالتزام بضمان السلامة
06	المطلب الأول: تعريف الالتزام بضمان السلامة
07	الفرع الأول: التعريف الفقهي
08	الفرع الثاني: التعريف التشريعي
09	المطلب الثاني: طبيعة الالتزام بضمان السلامة
10	الفرع الأول: الالتزام بضمان السلامة التزام ببذل عناية
11	الفرع الثاني: الالتزام بضمان السلامة التزام ببذل نتيجة
12	المبحث الثاني: نطاق الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص
13	المطلب الأول: مجال سريانه من حيث نوع عقد النقل
13	الفرع الأول: في المجال البري
17	الفرع الثاني: في المجال الجوي
18	الفرع الثالث: في المجال البحري
20	المطلب الثاني: مجال سريانه من حيث الأشخاص
20	الفرع الأول: المدين بالالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص
28	الفرع الثاني: الدائن بالالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص
31	الفصل الثاني جزاء الإخلال بأحكام الالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص
32	المبحث الأول: مدى مسؤولية الناقل في عقود نقل الأشخاص
32	المطلب الأول: تحقق مسؤولية ناقل الأشخاص

33	الفرع الأول: الشروط العامة لتحقق مسؤولية الناقل في عقود نقل الأشخاص
39	الفرع الثاني: الشروط الخاصة لتحقق مسؤولية الناقل في عقود نقل الأشخاص
42	المطلب الثاني: إنتفاء الناقل من المسؤولية في عقود نقل الأشخاص
42	الفرع الأول: إنتفاء المسؤولية بالطرق القانونية
46	الفرع الثاني: إنتفاء المسؤولية بالطرق الإتفاقية
47	المبحث الثاني: دعوى الناجمة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص
47	المطلب الأول: طرق رفع الدعوى الناجمة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص
48	الفرع الأول: رفع الدعوى أمام القضاء الجزائي
49	الفرع الثاني: رفع الدعوى أمام القضاء المدني
51	المطلب الثاني: تقادم دعوى الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص
51	الفرع الأول: وقت تقادم دعوى الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص
52	الفرع الثاني: أحكام التقادم في دعوى الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص.
54	خاتمة
57	قائمة المراجع
63	فهرس

ملخص

يمثل النقل بأشكاله المختلفة قطاعًا استراتيجيًا تعتمد عليه الدول لتعزيز قدراتها الاقتصادية والاجتماعية، لقد أصبح النقل جزءًا أساسيًا من الحياة الحديثة، بفضل الخدمات والتسهيلات التي يقدمها في شتى المجالات، إذ يُلزم عقد النقل الطرفين بالتزامات محددة، حيث يتعهد الناقل بنقل المسافر من مكان إلى آخر وفقًا للطريقة والوقت المحددين في العقد، مقابل أجر يتلقاه من المسافر، ويعد الالتزام الأساسي للناقل في هذا العقد هو إيصال المسافر إلى وجهته بسلامة تامة.

يهدف الالتزام بضمان السلامة إلى توفير حماية فعالة للمسافر الذي قد يتعرض لحادث، بتخفيف عبء الإثبات عليه. فعند حدوث إصابة للمسافر، يُعتبر الناقل مخطئًا بالتزامه بضمان السلامة، ويكفي المسافر أن يثبت أن الإصابة كانت نتيجة للنقل لتُفرض مسؤولية الناقل، وللتهرب من هذه المسؤولية، يجب على الناقل إثبات أن الإصابة نتجت عن سبب خارجي كالقوة القاهرة، أو خطأ المسافر، أو فعل الغير.

الكلمات المفتاحية: الناقل، المسافر، الالتزام بضمان السلامة، المسؤولية، التعويض.

Résumé

Le transport sous ses différentes formes représente un secteur stratégique sur lequel les pays comptent pour renforcer leurs capacités économiques et sociales. Le transport est devenu une partie essentielle de la vie moderne, grâce aux services et facilités qu'il offre dans divers domaines. Le contrat de transport impose des obligations spécifiques aux deux parties, où le transporteur s'engage à transporter le passager d'un endroit à un autre selon les modalités et le temps spécifiés dans le contrat, en contrepartie d'une rémunération reçue du passager. L'engagement principal du transporteur dans ce contrat est de conduire le passager à destination en toute sécurité.

L'obligation de garantir la sécurité vise à fournir une protection efficace au passager qui pourrait subir un accident, en allégeant la charge de la preuve qui lui incombe. En cas de blessure du passager, le

transporteur est considéré en violation de son obligation de garantir la sécurité, et il suffit au passager de prouver que la blessure était due au transport pour que la responsabilité du transporteur soit engagée. Pour se soustraire à cette responsabilité, le transporteur doit prouver que la blessure résultait d'une cause extérieure telle que la force majeure, une faute du passager, ou un acte de tiers.

Mots-clés : transporteur, passager, obligation de garantir la sécurité, responsabilité, indemnisation.