

جامعة الجبالي بونعامة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

التخصص: إدارة أعمال

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر تخصص إدارة أعمال

## عقد النقل البري للأشخاص

من إعداد الطالبين:

زهير قزان

عمر علالي

أمام لجنة مشكلة من :

1/ الأستاذ: رحال سمير رئيسا

2/ الأستاذ رواب جمال مقررا

3/ الأستاذ رقيق ياسين عضوا

السنة الدراسية: 2015/2014



# إهداء

أهدي ثمار جهدي إلى أسباب النجاح وأسرار الصلاح  
والفلاح

إلى روح والدي الكريمين ، فاللهم رب اغفر لهما وارحمهما

كما ربياني صغيرا

إلى من قاسموني آمالي و آلامي إخوتي الأعزاء و بنيتهم ،

جعل الله سعيهم سعيًا مشكورًا و جزاهم جزاءً موفورًا

إلى كل أعمامي وأخوالي، عماتي وخالاتي و باقي أقاربي

إلى كل أصدقائي وزملائي في الدراسة و خارج الدراسة

إلى كل من أحبه قلبي ولم تسعه صفحتي ...

# إهداء

يسعدني أن أهدي ثمرة جهدي وخلاصة عملي إلى من لهم

علي حق الوفاء

روح والدي العزيز تغمده الله برحمته

أمي العزيزة حفزها الله ورعاها

إخوتي الأعزاء

جميع الأهل والأقارب دون استثناء

رفقاء الدراسة وزملاء الحياة العلمية

الطالب : عمر علالي

# شكر و عرفان

الشكر للأول والآخر والظاهر والباطن لله سبحانه وتعالى  
الذي آتانا من العلم ما لم نكن نعلم، ومنحنا الصبر والعقل لإتمام هذا  
العمل.

اعترافا بالود وحفظا للجميل وتقديرا للامتنان، نتقـدم  
بخالص الشكر إلى المشرف الفاضل الأستاذ "جمال رواب" على  
قبوله الإشراف على المذكرة، وسخائه بإرشاداته وتوجيهاته  
وبنصائحه القيمة.

كما نشكر جميع أساتذة قسم الحقوق بجامعة الجبالي بونعامة  
بخميس مليانة ، داعيا المولى عز وجل أن يبلغهم منازل الشهداء  
ومراتب السعداء ومرافقة الأنبياء.

كما نشكر كل من ساعدنا من قريب، أو من بعيد في إعداد هذه  
المذكرة.

## قائمة المختصرات

ق : القانون.

ق إ م إ : قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ق م ج : القانون المدني الجزائري.

ق ت ج : القانون تجاري الجزائري.

ق إ ج ج : قانون الإجراءات الجزئية الجزائري.

ج ر : الجريدة الرسمية.

د م ج : ديوان المطبوعات الجامعية.

ج : الجزء.

ط : الطبعة.

د ط : دون طبعة.

د س : دون سنة.

## المختصرات باللغة الأجنبية

P : Page.

N° : Numéro.

مقدمة

يعتبر النقل من أهم الخدمات العمومية التي يحتاجها الإنسان في حياته اليومية، وقد ظهر تلبية للحاجيات المتزايدة للإنسان في جميع الميادين، ويعد النقل بمثابة الوعاء أو الوساطة في تنقل الإنسان مما جعله حلقة وصل ينتقل عبرها الأشخاص من مكان إلى آخر، ويعد كذلك أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث الذي أصبحت فيه الحركة ضرورية، لهذا أعتبر النقل أحد المعايير التي يقام على ضوءها مدى تقدم الدول ونهوضها، وبالتالي فالنقل يعتبر أهم وسيلة من وسائل الاتصال في عصرنا الحالي، وهذا بتنوع وسائله ومجالاته الذي قد يكون بریا أو جویا أو بحریا.

قد يحتاج الإنسان في حياته اليومية إلى النقل تلبية لرغباته، سواء في التنقل إلى مكان العمل أو يستعمل النقل للسفر من أجل إبرام صفقات تجارية في إطار نشاط التاجر، ويعتبر النقل بالنسبة للإنسان بمثابة القلب النابض للتواصل الاجتماعي بين شرائح المجتمع ورفع مستوى المعيشة، كما أن للنقل أهمية كبيرة برزت جذورها منذ القديم في تنمية العلاقات بين الشعوب سواء من الناحية الاقتصادية أو الفكرية والتي اقترنت بتطور وسائل النقل من استخدام عربات تجرها حيوانات وصولا إلى التطور الهائل لوسائل النقل البرية كالحافلات، السيارات السياحية، السيارات النفعية، القطارات... الخ.

ونظرا لأهمية النقل واحتياجات الإنسان له يوميا، كان لابد من وضع ترجمة قانونية تنظم هذا النقل، ووضع كافة السبل الكفيلة من أجل إبرام عقد نقل بين المسافر و الناقل استنادا إلى النصوص والقواعد القانونية التي تنظم هذا العقد، والتي هي بمثابة الوسط القانوني الذي يتضمن مجموعة من الضمانات التي تعمل على تدارك المخاطر التي قد تصيب أحد الأطراف ( المسافر و الناقل ) ، وهذا بظهور أنظمة قانونية تنظم عقد النقل البري للأشخاص، على المستوى الوطني هذا ما جاء في القانون التجاري الجزائري، والقواعد العامة المنظمة لهذا العقد وكذا القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، و القانون



المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، و عرفت المادة 2 من القانون رقم 09-11 عقد النقل البري على أنه : " كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة." وأكثر من ذلك وبتطور النقل ووسائله ومواكبته للتطورات التجارية بين الدول بل أصبح حقيقة قائمة لا تقف أفاقها على المستوى الوطني بل تعدت ذلك الإقليم المحلي، لهذا كان لابد من وضع قواعد وقوانين تنظم النقل دولياً، وقد ظهر ذلك من خلال الاتفاقيات الدولية كمعاهدة ( CIV ) التي انعقدت بمدينة برن التي تم تعديلها بتاريخ 1980/05/09 بمدينة برن تحت اسم ( COTIF ) والتي صادقت عليها الجزائر ( مع التحفظ ) بموجب مرسوم رئاسي رقم 91-264 بتاريخ 10 أوت 1991.

تهدف دراسة عقد النقل البري للأشخاص في تحديد النظام القانوني ومعرفة الطبيعة القانونية التي يستند إليها العقد و أركان العقد، وكذا معرفة حقوق وواجبات طرفي العقد أثناء تنفيذ العقد، وتحديد بدقة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل سواء كان شخص طبيعي أو اعتباري ومعرفة حالات إعفائه من هذه المسؤولية، وكذا طرق التعويض و تقدير قيمتها.

حيث تتلخص أهمية موضوع عقد النقل البري للأشخاص في دراسة النظام القانوني لهذا العقد و اكتشاف علاقته بمختلف القوانين، كالقانون المدني، القانون التجاري، قانون تنظيم وتوجيه النقل البري، قانون الخاص باستعمال السكك الحديدية، ومختلف القوانين المنظمة لهذا العقد، ولكي نتمكن من فهم واستيعاب عقد النقل البري للأشخاص يجب البحث جيداً في هذا الموضوع حتى نتمكن من اكتشاف العلاقة السببية بين الناقل والمسافر ومعرفة القيود التي تنشئ جراء هذا العقد.

بالنسبة لأسباب اختيار هذا الموضوع كانت تتمثل في أسباب موضوعية وأسباب ذاتية فالأسباب الموضوعية تمثل في أن النقل أصبح يلعب دور بارزاً في الحياة اليومية، ومع تطور وسائل النقل وتعدد مؤسسات النقل الخاصة وكذا المؤسسة العامة، وكثرة

حوادث المرور، أما الأسباب الذاتية تعود إلى عدم تطرق الباحثين إلى هذا الموضوع بشكل واسع رغم أهميته الكبيرة، ومحاولة منا بأن نكون من بين مساهمين في إعطاء روح وحافز لمن يلينا من الباحثين للتوغل والبحث في هذا الموضوع.

من الصعوبات التي واجهتنا في دراستنا لهذا الموضوع هي عدم وجود مراجع مختصة تتحدث عن عقد النقل البري للأشخاص من الناحية القانونية، رغم أهمية هذا الموضوع، ورغم اجتهاد الباحثون في اختصاص القانون التجاري إلا أننا لم نتمكن من التحصل على القدر الكافي من المعلومات اللازمة، ومن خلال الدراسات السابقة لهذا الموضوع لم نجد دراسات سابقة تتحدث عن عقد النقل البري للأشخاص، وقد كانت جل الدراسات السابقة تتحدث عن النقل البحري أو الجوي أو عقد النقل البري للبضائع.

ومن خلال دراستنا لهذا الموضوع وحتى نتمكن من الإلمام بمختلف جوانب الموضوع فإن الإشكالية المطروحة في موضوع دراستنا تتمحور عن ماهية النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص والمسؤولية الناشئة عن هذا العقد وطرق رفع دعوى التعويض وتقدير قيمتها؟

وللإجابة على هذه الإشكالية قمنا بدراسة موضوع عقد النقل البري للأشخاص باعتمادنا على المنهج الوصفي بوصف هذا العقد وتصنيفه، في حين اعتمدنا على المنهج التحليلي في تحليل النصوص القانونية والقرارات وتوضيح معناها، وقد كان من الضروري للإلمام بالموضوع، بإتباع خطة تتماشى مع عنوان هذا البحث وبالتالي قسمنا هذا البحث إلى فصلين تحدثنا في ( الفصل الأول ) عن النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص والذي قسمناه إلى مبحثين في ( المبحث الأول ) قمنا بدراسة ماهية عقد النقل البري للأشخاص أما في ( المبحث الثاني ) قمنا بدراسة الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص كل مبحث يتناول مطلبين، أما في ( الفصل الثاني ) تحدثنا عن المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص والنتائج المترتبة عنها قسمناه إلى مبحثين

في ( المبحث الأول ) المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص أما  
في ( المبحث الثاني ) قمنا بدراسة النتائج المترتبة عن المسؤولية العقدية كل مبحث يتناول  
مطلبين.

## الفصل الأول

النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص

## الفصل الأول

### النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص

يستوجب لمعرفة النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص أن نقوم بمعرفة ماهيته والتوصل إلى معرفة آلياته القانونية ، ويتم إثباتها باستعمال النصوص القانونية التي جاء بها المشرع و المنظمة لهذا العقد، وكذا استخلاص الآثار المترتبة عنه.

ولذلك سنحاول دراسة هذا الفصل وفقا للمبشرين التاليين، ماهية عقد النقل البري للأشخاص ( المبحث الأول ) الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص ( المبحث الثاني ).

## المبحث الأول

### ماهية عقد النقل البري للأشخاص

يعد عقد النقل البري للأشخاص نوع من أنواع عقود النقل المختلفة، إذ توجب علينا البحث في هذا المجال للتمكن من معرفة عقد النقل البري للأشخاص والآليات القانونية وكيفية التعامل معه، ومن هذا المنطلق لابد من تعريفه ومعرفة أطراف العقد وأركانه ومن جهة أخرى لابد من القيام بدراسة آلياته القانونية للتمكن من استخلاص أحكامه وتكييفه طبقاً للنصوص القانونية التي تنظم هذا العقد وكذا معرفة الآثار المترتبة عنه.

لذا تطرقنا في هذا المبحث لدراسة هذا العقد بتعريف عقد النقل البري للأشخاص وآلياته القانونية ( المطلب الأول )، وتكوين عقد النقل البري للأشخاص ( المطلب الثاني ).

## المطلب الأول

### تعريف عقد النقل البري للأشخاص وآلياته القانونية

لتعريف عقد النقل البري للأشخاص ومعرفة آلياته القانونية لابد من الاستناد إلى النصوص القانونية التي نظمها المشرع الجزائري الخاصة بالقواعد العامة، وكذا القوانين المنظمة لعقد نقل الأشخاص في البحوث الخاصة بالعقود التجارية وكذا نقل الأشخاص عبر السكك الحديدية.

لذا سنحاول دراسة هذا المطلب في تعريف عقد النقل البري للأشخاص ( الفرع الأول ) والآليات القانونية لعقد النقل البري للأشخاص ( الفرع الثاني ).

### الفرع الأول : تعريف عقد نقل البري للأشخاص

لقد وضع المشرع الجزائري قواعد لتنظم عقد النقل بشكل مفصل في شقيه نقل الأشخاص ونقل البضائع وهذا ما نصت عليه المادة 36 من القانون التجاري على أن " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين " <sup>1</sup>.

ويتبين لنا من هذه المادة التي عرفت لنا عقد النقل أنه اتفاق بين شخصين هما الناقل والمسافر، وبصفة رضائية، على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر إلى مكان معين، ويلتزم المسافر بدفع ثمن النقل وهذا ما أكدته المادة 2 من قانون رقم 11-09 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه والتي عرفت عقد النقل البري : " كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة. " <sup>2</sup>

ويتضح لنا من نص المادة 2 من القانون 11-09 أن عقد النقل البري للأشخاص هو ذلك النشاط الذي يقوم به مستغل بنقل أشخاص، فعبارة مستغل هي كل شخص طبيعي أو معنوي وهو عبارة عن ناقل للأشخاص الذي يمارس خدمة أو خدمات للنقل العمومي للأشخاص في نقلهم من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو بوسائله الخاصة للنقل.

<sup>1</sup> - قانون رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن ق ت ج، المعدل والمتمم، بموجب القانون رقم 05-02

المؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر، العدد 11، المؤرخة في 09 فيفري 2005.

<sup>2</sup> - قانون رقم 11-09 المؤرخ في 05 جوان 2011، يعدل القانون رقم 01-13، ج ر، العدد 32، المؤرخة في 08 جوان 2011 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

وعرفه الأستاذ علي حسن يونس بأنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص يطلق عليه أمين النقل بنقل أشياء أو أشخاص من جهة إلى أخرى بواسطة أداة نقل في مقابل أجر<sup>1</sup>. ويتضح لنا من هذا التعريف أن عقد النقل هو تلك العملية التي يقوم بها المسؤول أو الناقل التي تقع على عاتقه مسؤولية نقل الأشخاص من مكان إلى آخر بواسطة وسيلة من وسائل النقل البري مقابل أجر معين.

فعقد النقل البري للأشخاص، يعد من العقود الرضائية التي تنشأ بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفيه، وهما الناقل والمسافر، أي بمجرد الاتفاق بين الطرفين على شروطه و عناصره<sup>2</sup>.

لذلك نقول أن النقل الذي يتم من طرف شخص غير محترف ولو كانت تتوفر فيه شروط العقد وأركانه إلا أنه لا تحكمه قواعد وأحكام عقد النقل، في هذه الحالة أن المسافر لا يحظى بنفس الضمانات المنصوص عليها في هذا العقد، وعلى الذي وقع عليه إلا الاستناد لأحكام المسؤولية التقصيرية.

كما أن عقد نقل الأشخاص عقد ثنائي يتم بين الناقل والمسافر، ولا يظهر فيه شخص ثالث، ومن ثم فإن الالتزامات المترتبة على عقد نقل الأشخاص تكون في ذمة طرفي العقد<sup>3</sup>.

1- علي حسن يونس، عقد النقل، دط، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص 3.

2- عزيز العكلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص 114.

3 عزيز العكلي، الوسيط في شرح القانون التجاري - الأعمال التجارية- التجار-المتجر-العقود التجارية، ج1، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، 2008، ص 331.



كما يعرف عقد النقل بأنه ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر معلوم<sup>1</sup>.

نستخلص من هذا التعريف بأن عقد نقل اتفاق بين شخصين أحدهما يدعى الناقل و الآخر المسافر بأن تتم عملية النقل من مكان إلى مكان آخر بمقابل ثمن معلوم ( أجر معين ). فهنا نقول أن الفقه ركز على طرفي عقد النقل والأجر.

وكذلك يمكن أن تتم عملية النقل داخل تراب الدولة الواحدة وهنا يكون خاضعا للأحكام والقواعد المنظمة لعملية النقل الخاصة بهذه الدولة، كما هو الشأن بالنسبة لنقل الأشخاص في الجزائر الذي يخضع إلى القوانين الخاصة بهذه العملية، و يمكن أن يتعدى عقد النقل سواء أكان على متن سيارة أو قطار حدود الدولة و يكون خارج إقليمها.

إن هذا الموضوع لا يطرح إشكالا في حد ذاته نظرا لوجود عدة معاهدات دولية نظمت مجال النقل سواء كان بریا، جویا أو بحریا على مستوى الدولي، منها الاتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة ( CIV ) المنعقدة ببرن في 1924 والخاصة بالنقل في السكك الحديدية التي جاء في مادتها 28 : " مسؤولية شركة السكك الحديدية عن الوفاة أو الجروح أو السلامة الجسدية للمسافر تخضع لقوانين و اللوائح الدولية التي وقع فيها الحادث." <sup>2</sup>

ثم خضعت هذه الاتفاقية إلى تعديل آخر بتاريخ 1980/05/09 دائما في مدينة برن تحت اسم ( COTIF ) وقد صادقت الجزائر عليها ( مع التحفظ ) بموجب مرسوم رئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991.

1 فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج1، ط1، دار المكتبة التربية، بيروت، 1997، ص237.  
2 مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دط، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص19.

## الفرع الثاني : الآليات القانونية لعقد النقل البري للأشخاص

أصبح عقد النقل البري الأشخاص يطرح لنا جدلا كبير حول الآليات القانونية التي ينتمي إليها، لهذا فإن الأساس القانوني الذي يبنى عليه هذا العقد كان محل نقاش فقهي، فما طبيعة عقد النقل البري للأشخاص وأين يمكننا تصنيفه ؟

ويعد نقل الأشخاص أحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث الذي أصبحت فيه الحركة ضرورية، إذ لولا النقل والانتقال لوجب استهلاك السلع في الأمكنة التي تصنع فيها ممل يؤدي إلى شل حركة التبادل التي تمثل روح الحياة الاقتصادية.<sup>1</sup>

لذلك حاول الفقه تحديد الآليات التي تنظم هذا العقد باعتبار عقد النقل البري للأشخاص هو عمل من الأعمال التجارية، كما نصت عليه المادة 8/2 من القانون التجاري الجزائري " يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه " كل مقولة لاستغلال النقل والانتقال.

ويتضح من نص هذه المادة 2 من القانون التجاري، أن كل اتفاق يتعهد من خلاله أحد المتعاقدين لاستغلال النقل والتنقل يعد عمل تجاريا<sup>2</sup>، ويعتبر تجاريا بالنسبة للمرسل إذا كان تاجراً وتعاقداً على النقل لحاجات تجارته تطبيقاً لنظرية التبعية ( عمل تجاري تبعي )، وهذا ما نصت عليه المادة 4 من القانون التجاري على أنه " يعد عملا تجاريا بالتبعية : "

<sup>1</sup> - نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري - الأعمال التجارية ، التاجر، المحل التجاري، ط9، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص98.

<sup>2</sup> <http://bara-sy.com/news-view-6441.html> 2014/05/10 19:14

الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره<sup>1</sup> أو إذا كان وكيلًا بالعمولة للنقل، وعلى العكس يعد مدنيًا إذا كان المرسل غير تاجر، وأيضًا في حالة نقل المسافرين حيث المسافر لا يمكن اعتبار العقد بالنسبة إليه عقد تجاريًا، وقد جاء في نص المادة 549 من القانون المدني الجزائري المقاوله بأنها " عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئًا أو أن يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر ".<sup>2</sup>

وعند قراءتنا لنص المادة 36 من القانون التجاري فإنه يمكننا القول أنه<sup>3</sup> :

عقد نقل الأشخاص هو من العقود الملزمة لجانبين، ذلك أن الناقل ملزم بالنقل في الوقت المحدد قانونًا، وإلى المكان المحدد، ومن جهة أخرى المسافر ملزم بدفع ثمن النقل، وبذلك إذا لم يحم أحد المتعاقدين بالالتزام، جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد وطلب التعويض عن الضرر الذي لحق به<sup>4</sup>.

عقد نقل الأشخاص عقد رضائي، لأنه لا يقوم إلا بتطابق إرادتي الأطراف المتعاقدة (الناقل والمسافر)، ويكون صحيحًا بمجرد اتفاق طرفي العقد وتبادل الإيجاب والقبول دون أن يتوقف ذلك على القيام بأي إجراء وأما تذكرة النقل فدليل إثبات لا غير.

وبالتالي يتضح لنا بمطابقة المادة 36 من القانون التجاري والمادة 549 من القانون

المدني ما يلي :

1- المادة 4 من القانون 59\_75، مرجع سابق، ص 3.

2 المادة 549 من القانون، 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن ق م، المعدل والمتمم بموجب الأمر رقم 05-07، المؤرخ في 16 ماي 2007، ج ر، العدد 31.

3 المادة 36 من الأمر رقم 59-75 من ق ت، تنص على أن " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين ".  
4 علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 5.

أن عقد النقل من الأعمال التجارية والمتمثلة في المقابلة فالمقابلة هي عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين هو الناقل أن يؤدي مهمة أو عملا وهو الالتزام بنقل شخص أي مسافر إلى مكان معين وفي وقت محدد، مقابل أجر يتعهد بمقتضاه المسافر بمنحه للناقل، وعليه فإن عقد النقل هو عمل تجاري فحسب.

ويعتبر عقد النقل من الأعمال التجارية سواء أشرف عليها شخصا طبيعيا أم شخصا معنويا شركة خاصة أو مؤسسة عامة. كما أن الناقل في هذه الحالة يعد يمتن مهنة المقابلة في نقله للمسافرين وهي عمل تجاري بالنسبة للناقل وحده أما بالنسبة للمسافر فتتحدد طبيعة عمله وفقا لصفة هذا الأخير مدنيا كان أم تجاريا.

يعد الناقل تاجرا كونه يمتن مهنة تجارية متمثلة في نقل الأشخاص متخذا في ذلك مهنة معتادة له سواء كان شخصا طبيعيا أو اعتباريا شرط أن يكون في إطار قانوني ومشروع، أما بالنسبة للمسافر أو الراكب كما نص عليه المشرع فلا بد من النظر إلى صفته، إذا كان المسافر تاجرا وتعاقدا لقضاء حاجات تجارية، اعتبر عمله تجاريا وفقا لنظرية التبعية طبقا لما جاء في المادة 1/4 من القانون التجاري : " يعد عملا تجاريا بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التجار والمتعلقة بممارسة تجارية أو حاجات متجره ".

أما إذا كان المسافر ليس تاجرا أو أنه تاجر ولكن تعاقدا لقضاء حاجات لا علاقة لها بنشاطه التجاري، اعتبر عقد النقل عقدا مدنيا، وفي هذه الحالة كان عقد النقل مختلطا تجاريا بالنسبة للناقل ومدنيا بالنسبة للمسافر<sup>1</sup>.

1 هاني محمد دويدار، النظام القانوني للتجارة، دط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص

فعدق النقل يعقبر من عقود المعاوضة، فلا يقوم إلا إذا كان النقل مقابل أجرة، وفي هذا الععد تقع على عاتق كل من طرفيه التزامات ولكل طرف حقوق، فالناقل ملزم بعملية نقل الأشخاص من مكان إلى مكان آخر المتفق عليه ويلتزم المسافر بالمقابل بدفع ثمن النقل<sup>1</sup>، وبالتالي فإن النقل المجاني لا تسري عليه أحكام ععد النقل ولا تطبق بشأنه أحكام المسؤولية التقصيرية.

## المطلب الثاني

### تكوين ععد النقل البري للأشخاص

يعتبر ععد نقل الأشخاص ععد كسائر العقود الرضائية الذي ينعقد بمجرد تطابق إرادتي طرفي الععد، من إيجاب وقبول ويكون الناقل عادة في حالة إيجاب عام ودائم فيتم الععد بمجرد قبول المسافر لشروط الناقل، وينعقد كذلك إذا توافرت شروط الععد من تراضي ومحل وسبب إضافة إلى تسليم تذكرة النقل.

وعليه فإن تكوين ععد النقل البري للأشخاص يبرز لنا في الشروط العامة التي تتوفر في الععد ( الفرع الأول ) ، وتذكرة النقل ( الفرع الثاني).

#### الفرع الأول : شروط ععد النقل البري للأشخاص

يتشكل ععد نقل البري للأشخاص بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، وععد النقل البري كسائر العقود الرضائية<sup>2</sup>، كما أنه لا يحتاج لأي إجراء شكلي مادامت الشروط العامة لانعقاد الععد متوفرة وموجودة وبانعدام احد من هذه الشروط يعد الععد باطلا بطلانا مطلقا.

1 فوزي محمد سامي، مرجع سابق، ص236.

2 مصطفى كمال طه، القانون التجاري والقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، بيروت، 2010، ص 309.

فعقد النقل البري للأشخاص لابد أن تتوفر فيه الشروط التالية : التراضي، المحل، السبب.

أولا - التراضي :

يشترط في عقد النقل البري للأشخاص وجود إرادة سليمة بين أطراف العقد خالية من عيوب الإرادة - الإكراه، الغلط، التدليس و الاستغلال<sup>1</sup> - وإذا شاب عيب من هذه العيوب هنا يعد العقد باطلا أو قابلا للإبطال.

ويشترط في الناقل توافر الأهلية التجارية، أما فيما يخص المسافر فلا يشترط فيه الأهلية الكاملة، بل يجوز نقل الشخص المميز<sup>2</sup>، وعادة ما يعلن الناقل للمسافرين شروطا معينة للانعقاد العقد، من نقاط الانطلاق، ثمن النقل، الوقوف، الجهات المقصودة، ساعات الانطلاق والوصول وهنا يكون الناقل في حالة إيجاب دائم وعام، يتم العقد بمجرد قبول المسافر لهذه الشروط.

وعلى المسافر عندئذ أن يلتزم بالاستعداد للسفر والحضور في المكان والزمان المتفق عليه. فهنا يجب على الناقل أن يتحمل المسؤولية منذ ركوب المسافر.

تجدر الإشارة أنه بالإضافة إلى اختلاف وسائل النقل فهناك اختلاف في طرق انعقاد العقد و تطابق الإرادتين ذلك أنه في النقل عن طريق الطلب ، يأتي المسافر إلى الناقل و يتفاوض معه على شروط العقد بصفة حرة و مطلقة و متى كان الاتفاق أنعقد العقد، ذلك مثل الجولات سيارات الأجرة الفردية-النقل بالعداد -أما في،النقل المفتوح لعامة الجمهور

1- علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص56.

2- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص

و حرا كما هو الحال في النقل الحضري<sup>1</sup>، فإن العقد ينعقد بمجرد دخول المسافر إلى وسيلة النقل و يتخذ مكانا بها سواء مقعدا أو يبقى فيها بصفة تدل على أنه راغب في التنقل عبرها، يبدأ العقد في إنتاج آثاره.

و أخيرا في النقل المفتوح إلا لمن يحمل تذاكر النقل كالقطار، ينعقد العقد عند شراء المسافر للتذكرة و لكن الالتزام بالسلامة الذي يلتزم به الناقل لا يسري إلا من وقت ركوب المسافر، كما أنه لا يمكن لحامل التذكرة الاحتجاج في حالة الزيادة في التسعيرة و ما عليه هنا إلا تكملة الثمن.

ثانيا - المحل :

الواقع هو أن محل العقد هو الالتزام الذي يترتب عليه، فالعقد لا يرتب الالتزامات. فعقد نقل الأشخاص محله نقل المسافر ذاته مع أمتعته يقابله دفع ثمن النقل، ويشترط في المحل أن يكون مشروعاً غير مخالفا للقانون والنظام العام والآداب<sup>2</sup>.

ويشترط في المحل أن يكون معينا عند إبرام العقد كأن يعلم الناقل المكان الذي يريد المسافر التوجه إليه، أو يكون قابلا للتعيين على الأقل، كأن يعلم المسافر الوجهة التي يريد أن يسلكها الناقل أثناء تنفيذ عقده<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Gérard Guyon , Transport collectif urbain de voyageurs, CELSE ,Paris,2000,p91.

2- سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 303.

3- علي علي سليمان، مرجع سابق، ص 71.

ثالثا - السبب :

هو ركن من أركان العقد، يترتب على تخلفه انعدام العقد، سبب عقد النقل معناه هو الغرض الدافع إلى التعاقد فلا يختلف هذا الشرط عن شرط السبب الواجب توفره بالعقود الرضائية فيجب أن يكون موجودا وصحيحا ومشروعا غير مخالفا للنظام العام والآداب، فالسبب المطلوب كركن في العقد هو السبب بالمعنى يشترط فيه شرط واحد هو أن يكون مشروعا، ويفترض أن السبب مشروع حتى يثبت العكس<sup>1</sup>.

وتقتضي مشروعية سبب عقد النقل البري للأشخاص أن لا يخالف النظام العام والآداب، وأن لا يتعلق الأمر بشيء غير قابل للتعامل سواء بطبيعته أو بحكم القانون<sup>2</sup>.

فلا يجوز نقل شخص للقيام بعمل من شأنه مخل بالآداب كالمساهمة في ارتكاب جريمة قتل أو قمار أو أي علاقة من شأنها أن تخل بالنظام العام و الآداب، وهذا ما نصت عليه المادة 102 من القانون المدني في قولها " إذا كان العقد باطلا بطلانا مطلقا، جاز لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان، وللمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها ولا يزول البطلان بالإجازة.

الفرع الثاني : تذكرة النقل

تعد تذكرة النقل من بين عناصر تكوين العقد، إلا أنها ليست شرطا لانعقاد وإن تسليم التذكرة يعد شرطا للإثبات، وكون عقد النقل عقد رضائي و ليس بعقد شكلي،فهنا نقول أن تذكرة النقل دليل على قيام عقد النقل، كما أوجب القانون على الناقل أن يسلم التذكرة إلى المسافر وتبقى في حوزته أثناء فترة السفر.

1- علي علي سليمان، مرجع نفسه، ص 75.

2- علي فيلاي، الالتزامات - النظرية العامة للعقد، ط2، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 718.



فنعول أن تذكرة النقل ليست شرطا للانعقاد، وإنما كدليل إثبات لذلك فإن ضياعها أو تلفها لا يؤثر على وجود النقل الذي يعد صحيحا في جميع الأحوال. وقد أوجب التشريع على وضع البيانات اللازمة على تذكرة النقل إذ تحتوي على أهم شروط العقد، كثن النقل ومكان الانطلاق ومكان الوصول، ومكان جلوس المسافر لذا تستخدم التذكرة أداة أثبات عقد النقل

في مواجهة الناقل، ويمكن لتذكرة النقل أن يتنازل عليها المسافر لغيره قبل بدء السفر إذا كانت غير شخصية مكتوبة باسمه، وقد تصدر تذكرة النقل شخصية باسم المسافر، وفي هذه الحالة لا يمكن للمسافر أن يتنازل عنها للغير إلا بموافقة الناقل، وفي بعض الأحيان قد تصدر التذكرة لاعتبارات شخصية كما هو الشأن في الاشتراكات الشهرية أو السنوية، أو التذكرة المخفضة التي تمنح للطلبة وغيرهم ففي هذه الحالة لا يجوز التنازل عنها<sup>1</sup>.

وقد تتضمن تذكرة النقل نشرة الأمتعة، إذ إذا كان المسافر له أمتعة لا يحتفظ به عنده<sup>2</sup>، والأمتعة هي تلك الأشياء أو الأغراض التي ينقلها المسافر معه أثناء السفر كالحقائب التي توضع في المكان المخصص لها، وهذه النشرة هي بمثابة تذكرة نقل الأمتعة تسلم للمسافر مع تذكرة نقله، و انعدام نشرة الأمتعة ضياعها أو نقصها من البيانات لا يمس بصحة وجود العقد، مادام هذا الأخير مطابق للقواعد القانونية، كما أن تحريرها مقرر لمصلحة المسافر، تسهيلا لإثبات وجود العقد، كما أن الناقل الذي لم يحرر تذكرة النقل أو

1- عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 333.

2- سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 307.

نشرة الأمتعة لا يحض بالحماية القانونية الممنوحة له، و يكون مرتكبا لمخالفة تسلط عليه عقوبات جزائية، طبقا للقانون 90-35.<sup>1</sup>

في حالة تغيير في العقد كالإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية يكون بنص موضح في العقد، وفي حالة عدم حصول المسافر على تذكرة النقل أو نشرة الأمتعة، فإنه لا يمكن للناقل الاحتجاج بهذا التعديل، طبقا لما جاء في نص المادة 66 من القانون التجاري، كما أن تسليم تذكرة النقل للمسافر و نشرة الأمتعة دليل على دفع ثمن النقل، لأنه حسب القواعد العامة و العرف المتداول لا تسلم التذكرة إلا بعد قبض ثمن النقل.

بالرجوع إلى المادة 30 من القانون التجاري التي نصت على " : يثبت كل عقد تجاري<sup>2</sup>:

(بسندات رسمية، بسندات عرفية، بفاتورة مقبولة، بالرسائل، بالدفاتر الطرفين، بالإثبات بالنسبة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها" ) .

وبهذا أوجد التعامل التجاري وسيلة لتمثل الأعيان والديون في إسناد محررة بأشكال معينة يعتبر حائزها مالكا للعين أو صاحب للحق الشخصي الذي يمثله السند، والسندات نوع من الأوراق الشكلية المتداولة خاصة في الميدان التجاري بقصد تسهيل المعاملات التجارية وسرعتها.

1 المادة 40 من قانون رقم 90\_35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990، المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر، العدد 56، المؤرخة في 26 ديسمبر 1990 تنص على " يعاقب على المخالفات الأحكام الواد من 32 إلى 37 من هذا القانون بغرامة مالية من 200 إلى 2000 دج، دون الاخلال بالعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات " .

2- المادة 30 من القانون 75-59، مرجع سابق، ص 9.

و قد تعد تذكرة النقل دليل كتابي، فإن عقد النقل يثبت بواسطتها، لكنها لا تعتبر دليل قطعي، و تبقى مجرد قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها، كوننا بصدد عقد تجاري كما أنه في المجال التجاري يعمل بمبدأ حرية الإثبات نظرا لطبيعة المعاملات التجارية و مقتضياتها<sup>1</sup>.

حيث وجه نقد لسند النقل بقوله: "إن سند النقل لم يأخذ به العرف التجاري الدولي وليس له الصفة الدولية ولم يذكر في اتفاقية جنيف الموحدة التي نظمت الإسناد التجارية داخل الإقليم الجزائري فقط ولم يتخذ العرف المحلي من إسناد التجارية"<sup>2</sup>.

كما تجدر الإشارة إلى أن العقد يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للناقل<sup>3</sup>، و المسافر التاجر يخضع إثبات العقد في مواجهتهما لحرية الإثبات طبقا لمقتضيات القانون التجاري والمعاملات التجارية أما بالنسبة للمسافر غير التاجر أو الذي يسافر لغير حاجاته التجارية فيعد العقد بالنسبة له عقدا مدنيا يخضع إثباته في مواجهته للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

أولا : دور أعوان الرقابة :

قد تكون في عملية النقل مراقبة من طرف أعوان الرقابة الخاصين بتنظيم عملية النقل، لدى في هذه الحالة يجب على المسافر الممتطي لوسيلة النقل أن يظهر ويقدم تذكرة

1- عزيز العكلي، مرجع سابق، ص 334.

2 عبد القادر البقيرات، القانون التجاري الجزائري\_ السندات التجارية\_ دط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص171.

3- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، ط 1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2010، ص310.

النقل<sup>1</sup> كلما دعت الضرورة إلى ذلك أي عندما يطلب منه ذلك من قبل عون المراقبة و كل مسافر تعذر عليه تقديم تذكرة النقل إلى المراقب يعتبر في حالة غير قانونية أو يعد متسلا و جب عليه دفع ثمن السفر بالإضافة إلى دفع غرامات مالية مقابل مخالفته للقانون<sup>2</sup>، فهنا لا مجال لحسن النية، فإذا ضيع المسافر تذكرة نقله يجب عليه إعادة شراء تذكرة أخرى وهذا اتباعا للتعليمات الخاصة بالنقل.

ويمكن للمسافر أن يبرم عقد مع الناقل بإتباع أحد الطرق، قد يكون على شكل اشتراك شهري أو سنوي أو الاعتماد على سجل التذاكر ولهذا سنقوم بتعريف كلا منهما :

ثانيا : فالاشتراك : يعطي الحق للمسافر الحق في ركوب وسيلة الناقل و أن ينتقل متى أراد و أمكن له ذلك، في إطار ما أتفق عليه في العقد وحدود شروط العقد، وهنا تكون مسؤولية الناقل على نقل وسلامة المسافر يصبح ساري المفعول منذ ركوب المسافر وسيلة النقل<sup>3</sup>، وتزول عنه المسؤولية بمغادرة المسافر وسيلة النقل .

ثالثا : سجل التذاكر : إن إصدار الناقل سجل التذاكر لا يعني إبرام عقد النقل، كما هو الشأن في الاشتراك، بل يعني إصداره لعملة اتفاقية محدد قيمتها

1- المادة 33 من قانون رقم 90\_35، تنص على أنه " لايجوز للمسافر : الدخول إلى العربة دون التزود بتذكرة السفر، عندما يقبض ثمن التذكرة في المحطات أو المواقف أو نقاط الوقوف".

2- أنظر المادة 40 من قانون 90\_35، ذكر سابقا.

<sup>3</sup>René RODIERE , DROIT DES TRANSPORTS, TRANSPORTS TERRESTRES ET AERIENS, 2 EDITION, SIREY 1977 , p 345.

و الزيادة في ثمن النقل لا يلزم الناقل قبول التذاكر التي قد سبق للمسافر اقتناءها ضمن سجل التذاكر، بل على هذا المسافر اقتناء تذاكر أخرى<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني

### الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص

عقد نقل البري للأشخاص، من العقود الملزمة للجانبين، إذ يرتب التزامات في ذمة طرفي العقد الناقل والمسافر، والتزامات كل طرف تعد حقوق للطرف الآخر، لذا سنتطرق في هذا المبحث إلى واجبات المسافر (المطلب الأول) ، وواجبات الناقل (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### واجبات المسافر

قد يرتب عقد النقل البري للأشخاص واجبات للمسافر يجب أن يتقيد بها أثناء عملية النقل حتى يتسنى للناقل من تنفيذ عقده، وقد نظم المشرع الجزائري جملة من الالتزامات التي تقع على عاتق المسافر.

لذا سنتطرق في هذا المطلب إلى دفع ثمن النقل (الفرع الأول) التزام المسافر بتعليمات الناقل (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> René RODIERE – Barthélemy MERCADAL – DROIT DES TRANSPORTS–TERRESTRES ET AERIENS–5 EDITION DALLOZ 1990.,p123.

### الفرع الأول : دفع ثمن النقل

إن عقد النقل من عقود المعاوضة والتي يتلقى فيها كل من الناقل والمسافر عوضاً لما أعطاه<sup>1</sup>، فدفع ثمن النقل من بين أسباب العقد بالنسبة للناقل، باعتباره من العقود الملزمة للجانبين<sup>2</sup>، حيث يلتزم المسافر بدفع ثمن النقل المتفق عليه مقابل نقله إلى المكان المتفق عليه. وهذا حسب ما نصت عليه المادة 36 من القانون التجاري الجزائري.: عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين .

و ثمن النقل الأصل في تحديده يكون بصفة رضائية ما بين طرفي العقد الناقل والمسافر، وقد نجده محددًا عن طريق التنظيم الخاضع له في تقدير تسعيرة تذكرة النقل، ولا مجال لإرادة الأطراف في ذلك.

فدفع ثمن النقل قد يدفع قبل بدء عملية النقل إذا كانت شروط وتعليمات التي يضعها الناقل تتطلب الحصول على تذكرة النقل قبل دخول المسافر إلى وسيلة النقل، كما هو الحال في نقل القطارات، وقد يكون دفع ثمن النقل بعد بدء عملية النقل وبعد دخول المسافر وسيلة النقل، كما هو الحال في سيارات النقل العامة<sup>3</sup>.

فيجب على المسافر أن يأخذ مكان في الدرجة المحددة والمبينة في التذكرة والتي دفع ثمن تسعيرتها<sup>4</sup>، فإذا قام المسافر بالجلوس في مكان بدرجة أقل من ثمن التذكرة بمحض

1 - عزيز عكيلي، مرجع سابق، ص 334.

2 - علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 5.

3 - عزيز عكيلي، مرجع نفسه، ص 334.

4 - محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص93.

إرادته فهذا لا يطرح إشكال بالنسبة للناقل. أما إذا وقع خطأ وانعدمت الأماكن بالدرجة المعنية، فإنه يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض.

ومن بين النصوص التنظيمية لدينا المرسوم التنفيذي الخاص بالتسعيرات في السكك الحديدية، والرسوم التنفيذية الخاص بتسعيرة الحافلات والرسوم التنفيذية 96-39<sup>1</sup> الخاص بالتسعيرات النقل الخاصة بالسيارات الأجرة في المسافات التي تقل عن 30 كلم، والرسوم التنفيذية الخاص بالتسعيرات النقل الخاص بالسيارات الأجرة في المسافات التي تزيد عن 30 كلم، وكذا المرسوم التنفيذي لمتعلق بالتسعيرة القصوى لنقل المسافرين عن طريق سيارات الأجرة الجماعية والفردية.

أما إذا قام المسافر بالجلوس في مكان بدرجة أكثر من ثمن تسعيرة التذكرة، هنا وجب عليه بدفع الفارق، وكذلك يمكن للناقل أن يلزم المسافر على دفع ثمن إضافي غير ثمن النقل المحدد، وذلك مقابل القيام بخدمة إضافية يطلب المسافر من الناقل، كتقديم الطعام أثناء عملية النقل<sup>2</sup>، إذا كانت تعليمات الناقل لا تسمح بتقديم هذه الخدمات إلا مقابل ثمن إضافي يدفع من طرف المسافر.

وبالمقابل يجوز للمسافر أن يطلب من الناقل برد الثمن الإضافي إذا لم تقدم الخدمات الإضافية التي تقابل ثمن المضاف إلى ثمن الاعتيادي.

<sup>1</sup> - انظر المادة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 96-39 المؤرخ في 15 جانفي 1996، يتضمن تعريفه نقل الركاب برا (خدمة الركاب) ، ج ر ، العدد 4 امؤرخة في 17 جانفي 1996، ص 24.

<sup>2</sup> - فوزي محمد سامي، محمد فواز المطلقة، شرح القانون التجاري، ج1، ط1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص244.

وتوجد بعض الحالات يسقط فيها دفع ثمن النقل عن المسافر ومثال هذه الحالات عدول المسافر عن السفر أو التنقل وإخبار الناقل بذلك في وقت ملائم من السفر، ولكن لو عدل المسافر عن مواصلة السفر أثناء الطريق فلا يحق له استرجاع الثمن الذي دفعه<sup>1</sup>.

وفي حالة عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه بسبب يرجع إلى تابعيه أو إلى وسيلة النقل التي يستعملها، فمن حق المسافر اختيار وسيلة نقل أخرى، وعلى الناقل تحمل مصاريف إيصاله إلى المكان المتفق عليه، وأذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل أو قامت قبل مباشرته ظروف تجعله خطراً على الأرواح، فلا يستحق الناقل ثمن النقل<sup>2</sup>.

وللناقل ضمانات تضمن له الحصول على ثمن النقل إذا لم تكن مدفوعة قبل بدء عملية النقل، وهي حق حبس الأمتعة<sup>3</sup>، وحق الامتياز على ثمنها إذا بيعت استيفاء لمبلغ الأجرة<sup>4</sup>. هذا ما نصت عليه المادة 200 من القانون المدني، وفي حالة ضياع الأمتعة أو تلفها في هذه الفترة لا تترتب عليه أية مسؤولية، هنا نقول أن المسافر هو متسبب في الحبس لعدم الوفاء بالتزامه وعليه تحمل مصاريف الحبس وفقاً للقواعد العامة.

<sup>1</sup> - عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 334.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، دط، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002، ص 213.

<sup>3</sup> - تنص المادة 200 من ق م على أنه " لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به، ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين، أو ما دام الدائن لم يتم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا".

<sup>4</sup> - عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 115.



### الفرع الثاني : التزام المسافر بتعليمات النقل

حرصا على سلامة المسافرين وراحتهم ولسلامة وسيلة النقل أو المركبة يضع الناقل عدة تعليمات يجب على المسافرين التقيد بها للمصلحة العامة. وذلك تأميننا لسلامة المسافرين<sup>1</sup>.

وفضلا عن دفع ثمن النقل يجب على المسافر التقيد مثلا ب " حضور المسافر في المكان والزمان المحددين وذلك قبل السفر، عدم رمي الأوساخ فيها أو عدم جلب الحيوانات إلى داخل المركبة مع ضرورة الجلوس في الأماكن المخصصة لكل مسافر حسب الرقم المحدد في تذكرة السفر دون معارضة الناقل وكذا في وقت محدد لسفر، وكذلك تسليم الأمتعة قبل الركوب في وسيلة النقل لتفتيشها من قبيل الناقل، والتأكد من عدم خطورتها على المسافرين الآخرين.

ويكون مكان حضور المسافر إما في محطات سيارات الأجرة، الحافلات أو في محطة السكك الحديدية وهي عموما معينة عن طريق اللافتات أو أي مكان آخر تم الاتفاق عليه من قبل الناقل والمسافر أو جرى العرف المتداول في الحضور لمكان التنقل.

ويكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تصيب المسافر منذ حضوره للمكان، وفي الزمان المحددين في تذكرة النقل إلى غاية مغادرة المسافر لوسيلة النقل، وللقاضي السلطة التقديرية في تحديد المدة اللازمة لمغادرة مكان الوصول، لأجل انقضاء مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر.

<sup>1</sup> - فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، مرجع سابق، ص244.

كما أنه على المسافر الاحتفاظ بالأمتعة التي بقيت تحت رعايته و كذا بتذكرة السفر و نشرة الأمتعة إلى غاية انتهاء الرحلة ليتمكن من تقديمها متى طلب منه ذلك.

فللناقل سلطة واسعة تكفل له الحفاظ على الأمن والنظام وتأمين وسيلة النقل والمسافرين سالمين إلى المكان المقصود، وفي حالة وجود الخطر أو كشفه أثناء فترة السفر فيجوز للناقل إنزال الشخص الذي يعتبر خطرا على وسيلة النقل وكذلك الحال بالنسبة للأمتعة.<sup>1</sup>

والتزامات المسافر المتعلقة بالتقييد بتعليمات الناقل تعد التزامات تعاقدية يفرضها عليه عقد النقل، لذا فإن الإخلال بهذه الالتزامات يترتب على المسافر تعويض عن الضرر الذي قد يلحق بالناقل، أما مسؤولية المسافر عن تعويض الأضرار التي تلحق بالمسافرين الآخرين بسبب مخالفته لتعليمات الناقل، فتقوم على أساس المسؤولية عن الفعل الضار.<sup>2</sup>

وقد وجه القانون رقم 90\_35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، بعض التعليمات التي يلتزم بها المسافر أثناء ابرام عقد النقل والتي نذكر منها :

- لا يجوز للمسافرين الدخول إلى العربات دون الحصول على تذكرة النقل .
- عدم الدخول أو التنقل أو التوقف بدون إذن نظامي في أجزاء السكة الحديدية أو ملحقاتها غير مخصصة للنقل العمومي .
- يمنع دخول أسلحة نارية ملقمة .

<sup>1</sup> - سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 323.

<sup>2</sup> - عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 335.

- يمنع إحضار أي حيوان داخل العربة المخصصة لنقل المسافرين إلا في حالات استثنائية تحدد عن طريق التنظيم .
  - يمنع إحضار أشياء قد تسبب بحكم طبيعتها أو حجمها أو رائحتها في إزعاج المسافرين أو مضايقتهم.
- واستثناء في ذلك العسكريين وأعاون الأمن الاحتفاظ بأسلحتهم النارية الملقمة إذا كانوا ملزمين بحكم وظيفتهم. هذا ما جاء في نص المادة 35 من القانون 90 \_ 35<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### واجبات الناقل

إن من واجبات الناقل في عقد نقل البري للأشخاص هي تلك الالتزامات التي يجب أن يوفرها للمسافر أثناء عملية نقله، وهو كذلك الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل، لذا اجتهد المشرع في وضع قوانين تتحدث عن التزامات الناقل منها القانون التجاري ، وكذا القانون 01-13، والقانون 90 \_ 35.

لذلك سنتناول في هذا المطلب نقل المسافرين وأمتعته ( الفرع الأول ) الحرص على سلامة المسافرين وأمتعته ( الفرع الثاني ).

<sup>1</sup> - المادة 35 من القانون 90-35، تنص على : " يمنع الدخول والاقامة في المحطات وملحقات السكك الحديدية لكل شخص في حالة سكر ، كما يمنع الدخول إلى عربات السكك الحديدية لكل شخص يحمل من دون تصريح أو تسجيل : أسلحة نارية ملقمة..... غير أنه يمكن العسكريين واعوان الضامن العمومي إذا كانوا ملزمين بحكم وظيفتهم أن يحتفظوا بأسلحتهم النارية الملقمة في العربات بشرط التزامهم في عربات مخصصة.

الفرع الأول : نقل المسافر وأمتعته

إن وصول المسافر وأمتعته هو سبب عقد النقل بالنسبة للمسافر وهدفه من التعاقد، لذا من واجب الناقل بإيصال المسافر وأمتعته إلى المكان والزمان المتفق عليهما في العقد.<sup>1</sup> كما نصت المادة 62 من القانون التجاري: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر و أن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد ."

يتضح لنا من نص المادة أنه يجب على الناقل أثناء عملية نقل المسافرين أن يحرص على سلامة المسافر ويأمن له الراحة والسلامة أثناء وقت النقل وأن يقوم بتنفيذ العقد بإيصال المسافر إلى المكان المقصود في حدود الوقت المقصود والمعين بالعقد.

و من هنا يظهر لنا الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو الالتزام بتحقيق نتيجة، وكل إخلال ومخالفة لهذا الالتزام يكون موجبا للتفويض، لاسيما في حالة التأخير، إذا لم يحم الناقل بتنفيذ التزامه اتجاه المسافر وجب على المسافر طلب فسخ العقد مع طلب التعويض عن الضرر اللاحق به.

وهذا ما يؤكد لنا أن الالتزام هو الالتزام بتحقيق نتيجة، بإيصال المسافر إلى المكان المحدد، في صياغة المشرع لنص المادة 62 وباستعماله لفظ "يجب" .

ويجب على الناقل في أداء هذا الالتزام أن يخصص للمسافر مكانا في الدرجة المتفق عليها، وأن يوفر له وسائل الراحة الكافية، وما تعهد بتقديمه من مزايا، كتكييف

<sup>1</sup> - سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 325.

الهواء. وإذا خصص الناقل للمسافر درجة أدنى مما له الحق فيه بموجب التذكرة، فإن المسافر الحق في استرجاع الفارق في الثمن ومقابل ما لم ينتفع به من مزايا.

وقد أورد المشرع في نصي المادتين 63 و66 من القانون التجاري يجيز إعفاء الناقل جزئياً أو كلياً من مسؤوليته في حالة التأخير بشرط أن يكون هذا مكتوباً في العقد للتمكن من الرجوع إليه في حالة الضرورة، ويشترط كذلك إثبات عدم التزامه في حالة وجود قوة قاهرة منعه من تنفيذ التزامه أو خطأ من المسافرين.<sup>1</sup>

وقد يقوم الناقل بإعلان برنامج يتضمن مواعيد الانطلاق، فيلتزم باحترام هذه المواعيد ويعد متخلفاً عن تنفيذ التزامه إذا تخلف عن مواعيد الانطلاق أو لم يتخذ الاحتياطات اللازمة للانطلاق، خصوصاً وأن الناقل يثبت وقت الانطلاق في تذكرة السفر.

هذا ما نصت عليه المادة 16 من قانون 01-13 في قولها " يلزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال والوثيرة والتوقيت."

وكذلك يضمن الناقل للمسافر في حالة التأخر عن الوصول في الميعاد المحدد مع إمكانية التعويض.

1 تنص المادة 63 من القانون 59\_75 على أنه " يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر ".  
المادة 66 من القانون 59\_75 تنص على : " يجوز للناقل استناداً لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدميه إعفاءه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر ".

### الفرع الثاني : الحرص على سلامة المسافر وأمتعته

إن عقد النقل البري للأشخاص لا يختلف عن عقد النقل البري للبضائع إذ يرتب على عاتق الناقل التزاما بتحقيق هدف معين وهو وصول المسافر وأمتعته سالما إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد<sup>1</sup>. فالتزام الناقل وحرصه على سلامة المسافر هو أهم التزام وهذا ما نصت عليه المادة 62 من القانون التجاري تنص صراحة على أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر منذ ركوبه وسيلة النقل إلى غاية وصوله إلى المكان المقصود، وكذلك جاء في نص المادة 64 من نفس القانون بقولها " تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به."

وعلى هذا وبموجب المادتين نجد أنه لا يكفي أن يثبت الناقل أنه بذل ما يبذله الناقل الحريص في المحافظة على سلامة المسافر، وأنه اتخذ كل الوسائل الكفيلة بالمحافظة على سلامته أثناء تنفيذ عملية النقل، لأن التزام الناقل بالتزام بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل عناية يقتصر أثره على اتخاذ الوسائل الكفيلة بالمحافظة على سلامة المسافر.

وتبدأ مسؤولية الناقل بضمان سلامة المسافر من بدء تنفيذ العقد وتنتهي بانتهائه، ويعتبر القضاء الفرنسي ان الالتزام بسلامة المسافر في النقل بواسطة السيارات والعربات وما شابه ذلك يبدأ منذ اللحظة التي يمطي المسافر في وسيلة النقل وهذا يعني أنه لا يشترط لبدء المسؤولية دخول المسافر والجلوس في المكان المخصص له ولكن عندما يشرع في الصعود يكون التزام الناقل بالسلامة قد بدأ، فلو أنزلق المسافر عندما كان يريد الصعود إلى المركبة وكسرت ساقه ففي هذه الحالة تترتب مسؤولية الناقل العقدية ويلزم بالتعويض الا إذا ثبت ان الانزلاق كان بخطأ من المسافر.

1 - عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص115.

والتزام الناقل لا يقتصر على نقل المسافرين وسلامته فقط وإنما يلتزم كذلك بسلامة أمتعته، ويجب التفريق فيما يتعلق بالأمّعة فتوجد الأمّعة اليدوية أو المحمولة والتي يستحفظ بها المسافرين وتكون في حيازته أثناء النقل، في حين الأمّعة المسجلة التي يسلمها المسافر للناقل بتذكرة نقل الأمّعة أو أي مستند آخر<sup>1</sup>.

أولاً - الأمّعة اليدوية أو المحمولة : وهي الأمّعة التي لا تسلم للناقل وإنما يحتفظ بها المسافر معه أثناء النقل وتكون في حيازته، والأمّعة اليدوية عادة تكون من الأشياء الصغيرة التي تسمح تعليمات الناقل بأن يحملها معه المسافر دون مقابل، وهذه الأمّعة لا تدخل في عقد النقل أي أن نقلها لا يستند إلى العقد المذكور وإنما يسمح الناقل للمسافر بأخذها معه في وسيلة النقل دون مقابل<sup>2</sup>.

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

فالمشرع أعفى الناقل من حراسة الطرود المحمولة باعتبار أنها تحت مسؤولية المسافر، لان التزام الناقل بنقل الأمّعة المحمولة مجرد رخصة تقررت للمسافر، فلا يوجد شرط في عقد النقل يلزم الناقل بنقلها، لان الناقل لا يعلم بمحتواها ولا تكون في حراسته، وإنما تبقى في حراسة المسافر الذي يحتفظ بها معه أثناء النقل، وبذلك فإن مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف الأمّعة اليدوية مسؤولية تقصيرية، وليست مسؤولية تعاقدية، فإذا أراد المسافر أن يطالب التعويض عن هلاكها أو تلفها لابد أن يثبت الخطأ الذي صدر عن الناقل أو عن تابعيه والذي كان سببا في هلاكها أو تلفها أو ضياعها.

1 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 95.

2 - فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، مرجع سابق، ص 246.

ثانيا - الأمتعة المسجلة : وهي الامتعة التي يسلمها المسافر إلى الناقل وتكون عندئذ في حراسته أثناء فترة السفر وهذا النوع من الأمتعة يسلم إلى الناقل في المحطة ولا يدفع المسافر عنها ثمن إضافي إذا كان وزنها لا يتجاوز الوزن المسموح به<sup>1</sup>.

وتنص المادة 68 من القانون التجاري صراحة على أن : " يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد التي جاء بها القانون التجاري التي تتحدث عن الأمتعة المسجلة.

ويتضح لنا في هذه الحالة أن نقل الأمتعة المسجلة عبارة عن نقل البضائع وبالتالي فإن الناقل له نفس الالتزام المقرر في حالة نقل البضائع، علما أنه في هذه الحالة يصبح المرسل والمرسل إليه هو نفسه المسافر، لأن الأمتعة المسجلة هي تلك الأشياء الخاصة المخصصة للاستعمال الشخصي للمسافر ولإشباع حاجاته الحقائب التي تحتوي على ملابسه وحاجياته.

كما أنه على الناقل تسخير أماكن مناسبة لنقل و حفظ الأمتعة المسجلة اثناء فترة السفر، و تسليم نشرة الأمتعة للمسافر بخصوصها و التي يتكفل بنقلها، حتى يتم الرجوع إليها في حالة الضرورة، بالإضافة إلى أنه ملزم بتسليم الأمتعة المسجلة كما أستلمها و هو مسؤول عن ضياعها الجزئي أو الكلي، التلف أو التأخير.

كما جاء في المادة 47 من القانون التجاري، و يتبين أن الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة.

<sup>1</sup> - فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، مرجع نفسه، ص 246.



إن الناقل من واجبه أن يحرص على سلامة المسافر وأمتعته أثناء تنفيذ التزامه ولكن رغم هذا يجب على الناقل اتخاذ بعض الاحتياطات في حالة وقوع أي ضرر قد يصيب المسافر وأمتعته ، ومع التطور الهائل لوسائل النقل وكذا كثرة حوادث المرور، أصبح من الضروري على المستغلين لهذه الخدمة إجبارية التأمين.

فالتأمين كذلك هو من العقود الذي يتعهد بمقتضاه المؤمن مقابل أقساط سنوية أو قسط يدفع مرة واحدة بأداء مبلغ من المال إلى المتعاقد معه أي المؤمن له أو إلى من يعينه هذا المتعاقد أي المستفيد إذا تحقق حادث احتمالي.<sup>1</sup>

تكمن أهمية التأمين التي يعتمد عليها الناقل لتأمين المركبة و الأشخاص المنقولين في حساب ضمان التعويض في حالة وقوع حادث يمس سلامة المسافر و كذا أمتعته، لاسيما و أن الناقل ملزم بسلامة المسافر و هذا الالتزام التزم بتحقيق نتيجة.

وقد يختلف التأمين في عقد النقل البري للأشخاص باختلاف وسيلة النقل التي يعتمده الناقل فمثلا تسري إلزامية التأمين على المركبات ذات محرك كالسيارات والحافلات بعكس النقل بالسكك الحديدية، فإن شركة النقل بالسكك الحديدية تؤمن نفسها بنفسها، وهذا ما جاء

<sup>1</sup> - البشير زهرة، التأمين البري، ط2، مؤسسات عبد الكريم بن عبد الله، تونس، د س، ص313.

في نص المادة 2 من الأمر رقم 15\_74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، وباعتبار أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تابعة للدولة لذلك أخضعها القانون السالف الذكر إلى عدم إلزامية التأمين وهذا ما جاء في نص المادة 3 من الامر 15\_74.<sup>1</sup>

وبالرجوع إلى الأمر 95 - 07<sup>2</sup> وبالتمعن في نص المادة 1/163 والتي تنص على انه " : يجب على الشركات والمؤسسات/التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية التأمين على مسؤوليتها تجاه الغير". نلاحظ انها جاءت مخالفة تماما لما ورد في نص المادة 3 من الأمر 74 - 15، حيث نلاحظ أنها وضعت لبس وغموض كبير يطرح لنا إشكال حول إعفاء الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية من الزامية التأمين.

كما نجد في نص المادة 1 / 166 من 07 - 95 التي تنص على أنه : " يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً لمسؤوليتهم تجاه الأشخاص المنقولين"، يتضح لنا أنه يجب على كل شخص محترف يمتحن مهنة النقل العمومي للمسافرين، عبر البر أنه ملزم بتأمين الأشخاص الذين هم تحت مسؤوليته أثناء عملية نقلهم.

<sup>1</sup> المادة 3 و2 من الأمر رقم 15-74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر، العدد 15، المؤرخة في 19 فيفري 1974، تنص على انه : " أن الدولة معفاة من الالتزام بالتأمين ، فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها". و نص المادة 3 تنص " لاتسري الزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر ، على النقل في السكك الحديدية".

2 - الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 والمتعلق بالتأمينات، ج ر، العدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995.

نستنتج من دراستنا هذه أن عقد النقل البري للأشخاص هو نوع من أنواع عقود النقل المختلفة، وهو ذلك النشاط الذي يقوم به شخص أيا كانت صفته طبيعي أو معنوي، بنقل أشخاص من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو بوسائله الخاصة للنقل، ولا بد أن يتكفل به شخص محترف، وعقد النقل البري للأشخاص يعد عملا من الأعمال التجارية.

أما بالنسبة لأثار عقد نقل الأشخاص، يعد لنا عقد نقل الأشخاص من العقود الرضائية الذي ينعقد بمجرد تطابق إرادتي طرفي العقد، وهو كذلك من العقود الملزمة للجانبين، إذ يرتب التزامات في ذمة طرفي العقد الناقل والمسافر، والتزامات كل طرف تعد حقوق للطرف الآخر، إذ يرتب واجبات للمسافر يجب أن يتقيد بها أثناء عملية النقل، كما يرتب كذلك واجبات على عاتق الناقل و هي تلك الالتزامات التي يجب أن يوفرها للمسافر أثناء عملية نقله. وهو موضوع دراستنا في ( الفصل الثاني ).

## الفصل الثاني

المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص والنتائج  
المتربة عنها

## الفصل الثاني

### المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص والنتائج المترتبة عنها

كما أشرنا سابقا ان عقد النقل البري للأشخاص، هو عقد يجعل من الناقل العنصر القوي في العقد والمسافر تضعه في مركز ضعيف، فمسؤولية الناقل اتجاه المسافر في عقد نقل الأشخاص مسؤولية عقدية، أساسها الإخلال بالالتزام بضمان سلامة وصول المسافر وأمتعته المسجلة إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد، فإذا تخلفت هذه النتيجة قامت مسؤولية الناقل التعاقدية عن تعويض المسافر عن الأضرار البدنية أو المادية أو الأدبية التي تلحق به أو بأمتعته<sup>1</sup>.

لذا تدخل المشرع ووضع قواعد قانونية تحمي المسافر وأمتعته من تعسف الناقل، وحمّله التزاما ثقيلًا بتحقيق نتيجة أساسها الالتزام بالسلامة، وإن هذا الالتزام الملقى على عاتق الناقل يرتبه مسؤولية، وبمجرد إخلال الناقل بهذا الالتزام يعطي للمسافر الحق في طلب التعويض نتيجة الأضرار الناتجة عن هذا الإخلال.

لذا سنتطرق في هذا الفصل إلى مبحثين هما المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص (المبحث الأول) ، و النتائج المترتبة عن المسؤولية العقدية (المبحث الثاني).

1- عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، مرجع سابق، ص116.

## المبحث الأول

### المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص

قد ينشئ على كل عقد التزام في ذمة أطرافه، وبمجرد إبرام هذا العقد تترتب عليه مسؤولية عقدية. فتكون المسؤولية في عقد النقل البري للأشخاص على إخلال الناقل بتحقيق نتيجة، وهي بإيصال المسافر و أمتعته سالما معافى وفي الميعاد والمكان المقصود وفي حالة وقوع ضرر بالمسافر وأمتعته بإصابته في جسمه عجزه عن العمل، هلاكه أو تعرضه لأضرار معنوية أو التأخير في مواعيد السفر و ضياع أمتعة المسافر أو تلفها، فهنا تنشئ المسؤولية على عاتق الناقل<sup>1</sup>.

وتقول القاعدة العامة العقد شريعة المتعاقدين، لهذا يمكن أن يعفى أحد أطراف العقد كليا أو جزئيا من هذه المسؤولية، تطبيقا للنصوص القانونية الواردة في القانون التجاري.

لذا سنتطرق في هذا المبحث إلى مسؤولية الناقل عن الأضرار في عقد النقل البري للأشخاص ( المطلب الأول ) ، إعفاءات الناقل عن المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص ( المطلب الثاني ).

1- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، مرجع سابق، ص339.

## المطلب الأول

### مسؤولية الناقل عن الأضرار في عقد النقل البري للأشخاص

إن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب المسافر ابتداء من تكلفه به حتى نزوله من وسيلة النقل، وتركه مكان الوصول، هذا ما جاء في نص المادة 64 من القانون التجاري.

ويسأل الناقل عن جميع الأضرار كالتأخير والأضرار الماسة بالسلامة البدنية، والتي تضم الأضرار المادية والمعنوية و الأخرى المتعلقة بفقدان وتلف أو التأخير في وصول الأمتعة<sup>1</sup>.

ومن هذا المنطلق سنتطرق للموضوع من خلال النقاط التالية، مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر ( الفرع الأول ) ومسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة ( الفرع الثاني ) ومسؤولية الناقل عن أضرار التأخير عن وقت التنقل ( الفرع الثالث ).

### الفرع الأول : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر

إن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر هي مسؤولية تعاقدية مسندة إلى الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء النقل، وقد تحدد مسؤولية الناقل بمقدار الضرر

1 - سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 333.

دون أن يلتزم المسافر بإثبات الخطأ ولكن الناقل يستطيع أن يتصل من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر وقع نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المتضرر أو بفعل الغير.<sup>1</sup>

من خلال دراستنا للمادتين 62 و 64 من القانون التجاري يتضح لنا أن المشرع ألقى على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر و توصيله سليماً معافى إلى المكان المقصود و المتفق عليه في العقد.

وكما ذهب القضاء الفرنسي قديماً إلى أنه لا يجوز للمسافر الذي يصاب بحادث أثناء النقل أن يرجع على الناقل إلا على أساس المسؤولية التقصيرية فيكون عليه إثبات خطأ الناقل ، في هذه الحالة نقول أن المسافر في مركز ضعيف يجد عادة نفسه في موقف صعب عندما يكلفه بإثبات خطأ الناقل، فغالبا ليس لديه الإمكانيات التي تساعد في إثبات هذا الخطأ في مواجهة الناقل.

فكان القضاء الفرنسي إلى غاية أوائل القرن العشرين يرى أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء نقله لا يمكن أن تكون إلا تقصيرية، و على المسافر لضمان حقه هي إقامة الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته للحصول على التعويض.<sup>2</sup>

و إزاء انتشار وسائل النقل وتطورها وزيادة حوادث المرور وتعذر إثبات خطأ الناقل وتحت تأثير الفقهاء تحول القضاء الفرنسي عن مذهبه السابق واستقر على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على حوادث نقل المسافرين على أساس أن عقد النقل يتضمن

1 - الياس ناصيف، الكامل في قانون التجاري، ج1، ط1، منشور بحر المتوسط ومنشورات عويدات، بيروت\_باريس، 1981، ص338.

2 - مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 42.



التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر (Obligation de securité) أي بإيصاله سالما معافى إلى المكان المقصود.

وهو التزام الملقى على عاتق الناقل والذي بمجرد الإخلال به يتحمل المسؤولية، ولا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهد وتوخى الحيطة في تنفيذ ما التزم به، لأن هذا إنما يكون دليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود. وتعتبر مسؤولية الناقل عقدية لأن المسافر الذي يطالب بتعويض عن الضرر الذي تعرض له في حادث النقل لا يلزم إلا بإثبات قيام العقد والضرر الذي لحقه<sup>1</sup>.

و كذلك جاء في محكمة النقض الفرنسية في 1884/10/14 تأييد حكم محكمة (Clermont Loise) بإقرارها "أنه لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بنقل الأشياء، كون نقل البضائع أو الأشياء ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة، عكس نقل الأشخاص، إذ للمسافر حرية الحركة وهذا ما يحول دون القول بالالتزام بالناقل بضمان سلامته<sup>2</sup>.

في الالتزام ببذل عناية يكون على المسافر عبء إثبات تقصير الناقل في التزامه أو خطئه.

و بمجرد وقوع الضرر للمسافر يعد الناقل مخلا بالتزامه ، باعتبار أن المسافر يضع كامل ثقته في الناقل كونه مسؤولا عن نقل المسافر وإيصاله إلى المكان المقصود سليما معافى.

1 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 216، ص 217.

<sup>2</sup> René RODIERE,op, cit, p35.

كما أن دور المسافر هنا سلبي ما عدا عند ركوبه أو نزوله، و ما على المسافر إلا إثبات أن الإصابة كانت نتيجة للنقل لتترتب مسؤولية الناقل، كما أن الحوادث التي يبقى مصدرها مجهول تبقى بدورها ملقاة على عاتق مسؤولية الناقل.

وتحدد فترة مسؤولية الناقل وقت تنفيذ النقل، فقد ذهب القضاء الفرنسي في شأن بداية هذه الفترة إلى التفرقة بين التي يكون فيها الحصول عن التذكرة شرطاً للركوب في وسيلة النقل وبين الحالة التي لا يلزم فيها الركوب.

فإذا كان حصول المسافر على تذكرة النقل شرطاً للركوب في وسيلة النقل، كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية، فإن فترة المسؤولية تبدأ من وقت تواجده في المكان المخصص للصعود إليه من حاملي تذكرة النقل ( أي على الرصيف )، وأما في وسائل النقل الأخرى فتبدأ فترة المسؤولية من الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى وسيلة النقل، وأما عن نهاية المسؤولية يمكن تحديدها من الوقت الذي ينتهي فيه اتصال المسافر بوسيلة النقل، وهذا لا يعني وقت الوصول، لا الوقت الذي يغادر فيه المسافر وسيلة النقل.

وتنقطع المسؤولية بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل بصفة مؤقتة، كما في حالة تغيير القطار أو ترك وسيلة النقل في إحدى المحطات لقضاء حاجة، فلا يكون الناقل مسؤولاً على أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر عن الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الانقطاع، والعبرة في هذا هي انقطاع الاتصال الفعلي للمسافر بوسيلة النقل مهما كانت مدته، لا بمجرد توقف وسيلة النقل في الطريق ما دام المسافر لم يغادرها في هذا الوقت<sup>1</sup>.

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 97.

وفي بعض الحالات لا تكون فيها مسؤولية الناقل تعاقدية وإنما تقصيرية، إذا توفي المسافر بسبب حادث أثناء الطريق، فإن من حق ورثته مطالبة الناقل بتعويض ما لحقهم من ضرر بسبب وفاة مورثهم، ولكن مطالبتهم تكون على أساس المسؤولية التقصيرية<sup>1</sup>.

قد يشترك المسافر والناقل في خطأ إحداث الضرر فعندئذ يلتزم الناقل بالتعويض بنسبة الخطأ التي اشترك فيها ومن أمثلة ذلك صعود أو نزول المسافر في وسيلة النقل قبل توقفها.

### الفرع الثاني : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمتعة أثناء عملية النقل، وهذه المسؤولية هي التزام ملقى على عاتق الناقل بتحقيق نتيجة ببذل عناية والمحافظة على سلامة الأمتعة. كما سبق لنا أن قسمنا الأمتعة إلى نوعين : الأمتعة اليدوية ( المحمولة ) والأمتعة المسجلة.

ف نجد أن المادة 67 من القانون التجاري أعفت الناقل من مسؤولية الأمتعة اليدوية، باعتبارها تحت مسؤولية المسافر، إلا أنه قد تكون هناك طرود محمولة كبيرة الحجم تستوجب وضعها في أماكن مخصصة بعيداً عن حراسة المسافر، و في حالة وقوع ضرر لهذه الطرود أو ضياعها أو تلفها أو، فهنا تقوم مسؤولية الناقل، وللإنفاص منها ما عليه إلا إثبات أنه بذل العناية الكافية لحراسة هذه الطرود، وأن الأمتعة التي تم قيدها أو تسجيلها تكون موضوع لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافرين، أمل الأمتعة اليدوية فلا

1 - عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، مرجع سابق، ص 340.

تدخل في العقد ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا إذا قام المتضرر البينة على ارتكابه خطأ معيناً<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للأمتعة المسجلة فنجد المادة 68 من نفس القانون أحالت على المواد من 46 إلى 48 و من 52 إلى 61 فيما يخص بنقل الأمتعة المسجلة.

ويتبين لنا أن المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل الأشخاص فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفسها المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل البضائع، و قد تتحقق المسؤولية التصديرية للناقل إذا ثبت من إصابة الضرر أن الضرر المذكور نتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه<sup>2</sup>.

وهنا نقول أن الناقل يكون مسؤولاً على الحفاظ على سلامة أمتعة المسافر، لأن الالتزام الملقى على عاتقه هو التزام بتحقيق نتيجة، وهي تسليم المسافر أمتعته كما أستلمها منه، وفي حالة الإخلال بالالتزام ووقوع الضرر للأمتعة يتحمل الناقل المسؤولية.

والناقل مسؤولاً كذلك حتى عن التأخر في وصول الأمتعة المسجلة وتسليمها للمسافر، و هنا في هذه الحالة على المسافر أن يقوم بإثبات التأخير الواقع وكذا الضرر الواقع حتى يحصل على التعويض جراء الضرر الحاصل على الأمتعة<sup>3</sup>.

أما بالنسبة للحيوانات التي يحملها المسافر معه أثناء عملية النقل، فقد نص عليها القانون 35-90 في نص المادة 36، أن الحيوانات تخضع إلى نظام نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة، و في حالة موت هذه الحيوانات، فإن الناقل مسؤول عن الضرر الذي

1- الياس ناصيف، مرجع سابق، ص 338.

2- فوزي محمد سامي ، محمد فواز المطالقة، مرجع سابق، ص 246.

3 - عباس حلمي المنزلاوي، القانون التجاري" العقود والأوراق التجارية "، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص40.

أصابها أو هلاكها، كما يمكن للمسافر طلب التعويض، أما إذا كان الحيوان في حيازة المسافر في نفس وسيلة النقل، وفي حالة وقوع ضرر بالحيوان أو هلاكه فإنه لا يستوجب طلب التعويض، ذلك أنه كان تحت حراسة مالكه، إلا إذا أثبت المسافر أن سبب هلاك الحيوان كان بخطأ من الناقل، أو بفعل أحد مستخدمييه أو أعوانه.

### الفرع الثالث : مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير عن وقت التنقل

يلعب عامل الوقت دورا هاما في حياة المسافر، حيث من الملاحظ أن عامل الوقت يعد معيارا أساسيا في تحديد نمط ونوع النقل المستعمل، فالناقل مسؤولة على عاتقه وهي إيصال المسافر في الميعاد المحدد سالما معافى هذا ما نصت عليه المادة 62 من القانون التجاري، بالإضافة إلى أن الناقل ملزم بإعلام المسافرين بالآجال و الوتيرة و التوقيت كما نصت عليه المادة 16 من القانون 01\_13.

ويكون الناقل ملزم بتنفيذ التزامه في إيصال المسافر في الوقت المحدد والمتفق عليه في العقد، ويكون كذلك مسؤولا عن التأخير في حالة توفر الشروط التالية :

- أن يحدد الناقل وقت الوصول أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول، وكذا أوقات التوقف أثناء فترة السفر، بالمقارنة مع الوقت المتفق عليه .
- أن يكون سبب التأخر راجع إلى عدم التزام الناقل، وإذا أراد الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية يجب عليه أن يثبت سبب التأخر ، القوة القاهرة، فعل الغير أو من طرف المسافر نفسه <sup>1</sup> .

1 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 312.

- أن يكون ضرر التأخير الذي تسبب فيه الناقل، ضرر جسيم كأن يفوت الناقل للمسافر فرصة إبرام صفقة محددة الوقت أو التأخر عن موعد إجراء مسابقة.

## المطلب الثاني

### إعفاءات الناقل عن المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص

إن القرينة التي تفترض الخطأ من جانب الناقل والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ليست مطلقة، بل يستطيع الناقل أن يتقاضي هذه المسؤولية التي كانت على عاتقه، وهذا بإثبات أن الضرر وقع بسبب قوة قاهرة، أو خطأ الغير أو من خطأ المسافر، و يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة في ذمته بموجب عقد نقل الأشخاص و ذلك تبعاً لما جاء في القانون.

و من هذا المنطلق سنتطرق إلى دراسة هذا المطلب وفق، الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقواعد القانونية العامة ( الفرع الأول ) و الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقانون التجاري الجزائري 59\_75 ( الفرع الثاني ) و الإعفاء من المسؤولية طبقاً لأحكام القانون 35-90 ( الفرع الثالث ) .

### الفرع الأول : الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقواعد القانونية العامة

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي قد تصيب المسافر وأمتعته أثناء فترة التنقل، والمسؤولية التي تقع على عاتق الناقل مصدرها الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته، ويعفى الناقل عن مسؤولية عدم تنفيذ التزامه إلا بإثبات السبب الأجنبي أي خطأ المسافر أو خطأ الغير أو القوة القاهرة<sup>1</sup>.

1- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 220.

حيث جاء في نص المادة 127 من القانون المدني : "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يدل عليه 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".

يتضح لنا من نص هذه المادة على أنه إذا أثبت شخص، وكلمة شخص في هذه الحالة نعني بها الناقل إذا أثبت أن الضرر الذي حدث بالمسافر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، وثبت أن الضرر وقع بسبب أجنبي كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ من المسافر المضرور أو خطأ من الغير، يعفى الناقل من الالتزام بتعويض الضرر الذي حدث للمسافر جراء تنفيذ التزامه، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك.

وجاء كذلك في نص المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني : "و يعفى من هذه المسؤولية، الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة."

ويتضح لنا من نص المادة يعفى من المسؤولية الحارس للشيء أي الناقل إذا أثبت أن الضرر الحادث عن الأمتعة المسجلة التي تكون حتى مسؤوليته أن وقع عليها الضرر بسبب لم يكن يتوقعه مثل كان سببه خطأ المسافر أو من طرف الغير أوفي حالة قوة قاهرة و يترتب عن ذلك إعفاء الناقل من هذه المسؤولية إما عن طريق :

#### أولاً : خطأ المسافر

قد يعفى الناقل من المسؤولية إذا تسبب المسافر وحده في وقوع الضرر، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعها ومن أمثلته نزول المسافر من الجانب الأيسر من القطار ويتعرض لحادث من طرف قطار آخر أو صعوده إلى هنا نجد أن المضرور

هو الذي قام بخطأ تجاه نفسه<sup>1</sup>، ولكي يعفى الناقل من المسؤولية وجب عليه إثبات خطأ المضرور، وأن هذا الخطأ السبب الوحيد لوقوع الضرر وتطبيقاً لهذا فقد أعفى الناقل من مسؤولية عن الضرر اللاحق بمسافرين تشاجرا، فسقطا على الرصيف وقت دخول القطار إلى المحطة.

وقد قضت محكمة ليمفيل ( Limeville ) بتاريخ 1936/11/30 الذي جاء فيه " بأن المسافر الذي يجتاز السكة الحديدية، و لم يحترم اللوائح فتعرض لحادثة، فإن شركة السكك الحديدية رغم افتراض مسؤوليتها تعفى من المسؤولية لأنها اتخذت كل تدابير و إجراءات إعلام، ويرجع هذا لسبب خطأ المسافر في إهماله أو عدم أخذ احتياطاته<sup>2</sup>.

وقد برز موقف القضاء الفرنسي في معالجته لمثل هذه الحالات من خلال حكم محكمة الاستئناف بباريس في 1934/10/29 أن شركة السكك الحديدية بتسليمها تذكرة السفر للمسافر فإنها تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان السلامة، و هنا المسافر ليس معفى من إتخاذ الحيطة و الحذر لضمان سلامته فعليه التأكد قبل النزول من القطار أن نزوله دون أي خطر، و بالتالي عدم الانتباه يشكل سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية، و منه فإن الالتزام بالسلامة الذي كان التزاماً من جانب واحد أصبح التزاماً يلزم طرفي العقد<sup>3</sup>.

ويتضح لنا أن بمجرد قيام بتسليم التذكرة للمسافر فإنها تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان سلامة المسافر وأمتعته، في هذه الحالة قد يكون المسافر مسؤولاً عن تصرفاته اتجاه شركة السكك الحديدية وهو ليس معفى من إتخاذ الحيطة والحذر لضمان

1- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 221.

2- مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 103.

3- مختار رحمانى محمد، مرجع نفسه، ص 103.



سلامته فعلى المسافر أن ينتبه ويتأكد قبل مغادرة القطار أنه ينزل دون أن يتعرض لأي خطر قد يسبب له ضرر، وبالتالي عدم مراعاة المسافر لهذه الشروط يشكل سبب في إعفاء الناقل من المسؤولية، ومنه الالتزام بالسلامة الذي كان التزام من جانب الناقل أصبح أيضاً التزام من جانب المسافر في اتخاذ الحيلة والحدز.

وذهب جانب من القضاء الفرنسي التزاما " بالسهر على سلامته الشخصية " ، أي بالحرص على نفسه أثناء النقل، وبمقتضاه فإن مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر تزول إذا كان بوسع المسافر أن يتفاداه بقليل من اليقظة والمحافظة على النفس<sup>1</sup>.

ويعد خطأ المسافر من أسباب زوال المسؤولية عن الناقل إذا كان وحده الذي سبب الضرر، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعه، ومثال ذلك نزول المسافر من وسيلة النقل أثناء سيرها وتم إصابة المسافر بأضرار<sup>2</sup>.

#### ثانيا : خطأ الغير

إن خطأ الغير يعفي الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه فيشترط فيه ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا وحده هو سبب الضرر الواقع على المسافر المتضرر، وخطأ الغير يقع جراء سبب أجنبي بموجبه يعفى الناقل، كما يجب أن يكون هذا الفعل غير ممكن التوقع والدفع.

أقرت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1965/12/08 بمسؤولية شركة النقل عن جروح المسببة لمسافر نتيجة لسقوط حقيبة مملوكة لمسافر آخر كانت موضوعة بصورة غير

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 101.

2- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 221.

جيدة في مكان وضع الأمتعة لتعذر الناقل على إثبات خطأ الغير، فهنا ما على الناقل إلا أن يثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر قد نشأ عن تدخل سبب أجنبي خارج عن مسؤولية الناقل بضمان سلامة المسافر، لكي يعفى من هذه المسؤولية، ويجب في خطأ الغير كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية أن تتوفر فيه شروط القوة القاهرة، وأن يكون وحده السبب في الضرر<sup>1</sup>.

كما أقرت المحكمة العليا في القضية رقم 232158 بتاريخ 2000/10/04 بمسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و استبعاد فعل الغير على إثر إصابة لحقت مسافر من جراء قذف حجارة اخترقت نافذة القطار و أصابت الضحية التي كانت جالسة، ذلك أن هذا الضرر يعد متوقعا مادامت النافذة التي كانت بجانب الضحية محطمة، و مادامت كذلك فالرمي بالحجارة يعد متوقعا و من تم فمسؤولية الطاعنة قائمة.

### ثالثا : الحدث المفاجئ والقوة القاهرة

إذا كانت مسؤولية الناقل العقدية تتحقق في حالة المساس بالسلامة الجسدية والبدنية للمسافر والتأخير في نقله وإيصاله إلى المكان والميعاد المتفق عليهما، فإن هناك بعض الحالات تعتبر منفذا للناقل يستطيع بها الإفلات من هذه المسؤولية.

فبالرجوع لنص المادتين 127،138 من القانون المدني يتضح لنا أن المشرع الجزائري، أعطى للناقل إمكانية إبعاد المسؤولية عنه وذلك بالتمسك بإحدى الوسائل التي حددها له وهي القوة القاهرة، الحادث الفجائي. وإذا كان المشرع جعل من القوة القاهرة سببا معفيا من المسؤولية في حالة المساس بسلامة المسافر أثناء عملية النقل، فإنه كذلك جعل من الحادث المفاجئ سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية فالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ هو

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص100.

الذي لا يد للإنسان في حدوثه ولا يمكن توقعه لا زمانا ولا مكانا وبنفس الوقت لا يمكن دفعه كالحوادث المرتبطة بالحروب أو الكوارث الطبيعية كالزلازل والعواصف والفيضانات أو الحرائق أو ما شابه، ولا يمكن القول بالقوة القاهرة ما لم تتوفر هذه الشروط<sup>1</sup>.

يتضح لنا من هذا حتى تكتسي صبغة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ يجب أن تكون غير متوقعة، وأن يكون الناقل غير قادر على دفعها، وأن تجعل الواقعة تنفيذ الالتزام مستحيلا.

وهكذا فالحريق اعتبره المشرع قوة القاهرة، إلا أن القول بذلك يجب أن يقدر بحسب الظروف فهو لا يعد كذلك إذا كان من داخل وسيلة النقل ونتاجا عن إهمال في صيانة وإصلاح هذه الأخيرة، كذلك الفيضانات هي من الأمور المتوقعة في فصل الشتاء في ظل التطور التقني والتقدم التكنولوجي الذي أصبح يسمح في الوقت الراهن برصد جميع الظواهر والعواصف الجوية، ما باتت معه إمكانية توقع هذه الأخيرة أمرا متاحا، الشيء الذي ينفى عنها طابع القوة القاهرة<sup>2</sup>.

ولكي يعفى الناقل من المسؤولية بسبب قوة القاهرة يجب أن يتوفر فيها العناصر التالية:

1 - عدم التوقع .

2 - عدم الدفع .

<sup>1</sup> [http://www.arab-](http://www.arab-ency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display_term&id=8684&m=1)

[ency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display\\_term&id=8684&m=1](http://www.arab-ency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display_term&id=8684&m=1)

,09/05/2014 , 16 :09

2- عدلى أمير خالد، عقد النقل البري، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، دط، دار الجامعية الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص 143.

3 - سبب الحادث يكون خارجي.

حيث أن في يوم 18/03/1948 قامت السيد بورشير برفع دعوى تطلب فيها التعويض ورفضت الدعوى على أساس أن سبب وفاة زوجها يرجع إلى فيضان جارف غير متوقع نجم عنه انهيار جسر أدى إلى سقوط القطار في الهاوية وإصابة وموت العديد من المسافرين<sup>1</sup>.

وقد قضى بإعفاء الشركة الوطنية للسكك الحديدية عن إصابة مسافر بشظايا الزجاج نتيجة سقوط شجرة على القطار، بسبب عاصفة قوية أدت إلى اقتلاع الشجرة.

الفرع الثاني : الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقانون التجاري الجزائري

يعتبر عقد نقل البري للأشخاص من الأعمال التجارية، لذا يجب على الناقل أن يخضع إلى القوانين التجارية في ممارسة عمله، فاللناقل مسؤولية تلزمه على تنفيذ عقده بإيصال المسافر وأمتعته سالماً معافى إلى المكان المقصود وفي الميعاد المحدد وفي حال إخلاله بالتزامه يتحمل مسؤولية الضرر الحاصل على المسافر كما يمكن إعفاء الناقل من هذه المسؤولية طبقاً للقوانين التي جاء بها المشرع الجزائري في القانون التجاري.

وقد جاء في نص المادة 63 من القانون التجاري<sup>2</sup> : "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط يثبت أن ذلك نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر.

1- مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 98.

2 - المادة 63، القانون 75-59، مرجع سابق، ص 16.

يتضح لنا من نص المادة أنه في حالة وقوع ضرر يصب المسافر وكان هذا الضرر ناتج عن قوة قاهرة أو بخطأ من المسافر وعدم قدرة الناقل على تنفيذ التزامه يجيز إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية إذا تم إثبات ذلك، فقد أبرز المشرع في نص المادة كل من القوة القاهرة و خطأ المسافر ولم يتطرق إلى الخطأ المحتمل من طرف الغير فيمكن القول أن في نظر المشرع الجزائري في نص هذه المادة أن خطأ الغير لا يعفي الناقل من المسؤولية الناشئة في ذمته بموجب القانون التجاري.

وجاء كذلك في نص المادة 65 من القانون التجاري<sup>1</sup> : " يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر".

يتضح من نص المادة، أنه قد يقوم الناقل بوضع شروط في العقد تعفيه كلياً أو جزئياً من المسؤولية في حالة حدوث أضرار بدنية للمسافر، فإن هذه الشروط تكون باطلة لأن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر أثناء عملية النقل وإيصال المسافر سالماً معافى إلى المكان المقصود، بموجب عقد النقل المبرم بين الناقل والمسافر.

وإذا تعرض المسافر بضرر أثناء تنفيذ العقد، لا يمكن للناقل أن يتهرب من المسؤولية الملقاة على عاتقه، بحجة أنه تم الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية الناشئة عن الالتزام بضمان سلامة المسافر، وعلى الناقل في هذه الحالة أن يقوم بالتعويض عن الأضرار التي سببها للمسافر.

1 - المادة 65، القانون 75-59، مرجع نفسه، ص 16.

تنص المادة 66 من القانون التجاري<sup>1</sup> : " يجوز للناقل، استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل و مطابق للقوانين و الأنظمة الجاري بها العمل و مبلغ للمسافر، و فيما عدا حالة الخطأ العمدى أو الجسيم المرتكب من مستخدميه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر."

يتضح لنا من نص المادة أنه يجوز للناقل وضع شروط تعفيه من المسؤولية الناشئة جراء التزامه بتنفيذ العقد، بحيث تكون هذه الشروط مكتوبة ومدرجة في تذكرة النقل أو نشرة الأمتعة وتكون هذه الشروط مطابقة للقوانين والتنظيم المعمول به، ولا بد أن يكون هذا الإعفاء مبرم وفقا لشروط التالية :

أولا : أن يكون شرط الإعفاء كتابي ومدون في سند النقل ( تذكرة النقل ) :

نستخلص من المادة 66 من القانون التجاري<sup>2</sup> أن شرط إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية الناشئة عن نقل المسافرين، يجب أن يكون الشرط مكتوبا ومدرج في تذكرة النقل أو نشرة الأمتعة لا يدع مجالاً للغموض واللبس في حالة نشوء نزاع بين طرفي العقد، كما أن كل شرط غامض يفسر لصالح الطرف الضعيف أي المسافر.

ثانيا : أن يكون شرط الإعفاء مشروعاً :

يشترط في شرط إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن عقد نقل المسافرين<sup>3</sup>، أن يكون شرطا مشروعاً مطابقاً للقوانين والأنظمة المعمول بها وغير مخالف للآداب والنظام

1 - المادة 66، القانون 75-59، مرجع نفسه، ص 16.

2- المادة 66، القانون رقم 75-59، مرجع نفسه، ص 16.

3- عبد القادر البقيرات، مرجع سابق، ص 170.

العام، كأن يكون اشتراط إعفاء الناقل من مسؤولية الأضرار البدنية التي يتعرض لها المسافر.

ثالثا : أن يقوم الناقل بإعلام المسافر :

يجب أن يعلم المسافر بهذا الاشتراط هو قيام الناقل بإبلاغ المسافر بهذا الشرط، عموما يكون أثناء اقتناء المسافر لتذكرة النقل، حيث لم يأتي المشرع بنص يتحدث عن كيفية إبلاغ المسافر.

رابعا : ألا يكون الضرر ناتج عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه :

لإعفاء الناقل من المسؤولية جراء نقل المسافرين الا يكون الناقل بنفسه متسبب في ضرر المسافر جراء خطأ جسيم أو عمدي أو كذا من مستخدميه، هذا ما يجعل الشرط باطلا وملغى ويبقى الناقل مسؤول عن الأضرار التي إصابة المسافر.

خامسا : أن يكون الإعفاء متعلقا بالتأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر :

إن الناقل يلتزم بسلامة المسافر وأمتعته وإيصاله في الميعاد المتفق عليه، وعليه فيمكن وضع شرط في العقد على إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن أضرار التأخير أو عن الأضرار التي تصيب الأمتعة بنوعيتها، ولا يعفى من الأضرار التي تصيب المسافر في بدنه كالأضرار المادية ( الجسمية) والأضرار المعنوية.

كذلك يعفى الناقل من المسؤولية فيما يخص الأضرار التي تصيب الأمتعة وهذا ما جاء به المشرع الجزائري في نص المادة 68 من نفس القانون التي أحالت على المادتين 48 و 52.

حيث جاء في نص المادة 48 من القانون التجاري<sup>1</sup> : "يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، و ذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة<sup>2</sup> أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه. "

يعفى الناقل من المسؤولية الناشئة عن عدم تنفيذ التزامه أو الإخلال أو التأخير، شرط أن يثبت سبب الضرر هو القوة القاهرة التي منعت من تحقيق نتيجة وهي سلامة الأمتعة من الضرر أو عيب خاص بالشيء كالعيوب غير الظاهرة الخفية مثل وجود بضاعة سريعة التلف أو أمتعة سهلة الهلاك - الكسر - أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه، وبما أن العقد هو عقد الأشخاص فإن المرسل والمرسل إليه يمثلان شخص واحد وهو المسافر في هذه الحالة على المسافر إعلام الناقل بطبيعة الأمتعة إذا كانت سريعة الهلاك والتلف.

وتضيف المادة 52 من القانون التجاري تنص على : " فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل و المبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل، عدا حالة الخطأ العمدى أو المرتكب منه أو من مستخدمه<sup>3</sup> "

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

2 - إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية التأخير.

1- المادة 48، القانون رقم 75-59، مرجع سابق، ص 13.

2 - عدلى أمير خالد، مرجع سابق، ص 143.

3- الياس ناصف، مرجع سابق، ص 140



3- يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كليا من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف".

يتبين أنه يمكن اتفاق أطراف العقد على إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة من نقل الأمتعة المسجلة للمسافر والتي تكون تحت مسؤوليته، ولكي يعتبر هذا الاتفاق صحيح لابد أن تتوفر الشروط التالية :

- أن يكون اشتراط الإعفاء كتابيا مدرج في سند النقل أي نشرة الأمتعة :

إن الأمتعة المسجلة تخضع لنفس التنظيم المعمول به في نقل البضائع وفي حالة وجود اشتراط كتابي مدرج في نشرة الأمتعة المسجلة والمملوكة من قبل المسافر، يجب أن يكون الشرط مكتوبا بوضوح في سند النقل لا يدع مجالا للبس، لأن ذلك الغموض أو اللبس يفسر لصالح الطرف الضعيف في العقد وهو المسافر<sup>1</sup>.

- أن يكون هذا الاشتراط مشروعاً :

يشترط في شرط إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن عقد نقل الأمتعة المسجلة، أن يكون شرطاً مشروعاً مطابقاً للقوانين والأنظمة المعمول بها وغير مخالف للآداب والنظام العام، فإذا كان هذا الشرط غير مشروع فيعد باطلاً أما العقد فيبقى صحيحاً.

- ألا يكون الضرر ناتجاً عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو استخدامه :

فمتى ثبت للمسافر أن الضرر الواقع على أمتعته كان بسبب الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه، هنا يجعل شرط الإعفاء باطلاً أما النقل يبقى صحيحاً و تنشئ مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بأمتعة المسافر، ذلك أن الخطأ العمدي دليل

1- عبد القادر البقيرات، مرجع سابق، ص 172.

قطعي عن سوء النية، أما الخطأ الجسيم<sup>1</sup> كعدم انتباه الناقل للمعلومات المصرح بها من قبل المسافرين بخصوص أمتعته.

- أن يتعلق هذا الشرط بتحديد مسؤولية الناقل بسبب ضياع أو تلف الأمتعة :

و عموما يكمن تحديد المسؤولية من أجل تحديد قيمة التعويض بشرط ألا تكون قيمة التعويض مبلغ تافها أو وهميا وإنما يكون حسب قيمة الشيء المفقود.

و عموما نجد القوانين والتنظيمات الداخلية و الدولية تحدد سقفا للتعويض عن ضرر التأخير أو تلف أو ضياع الأمتعة.

- أن يتعلق هذا الشرط بالإعفاء من المسؤولية بصفة كلية أو جزئية :

وهو أن يتضمن هذا الشرط بنود بإعفاء الناقل من المسؤولية الجزئية أو الكلية جراء التأخير عن إيصال الأمتعة في الوقت، وإلى الوجهة المقصودة.

### الفرع الثالث : الإعفاء من المسؤولية طبقا لأحكام القانون 35-90

لقد وضع المشرع الجزائري في أحكام القانون 35-90 الذي يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، نص في مواده من 32 إلى 37 على مجموعة من الأفعال التي يجب على الأشخاص ومستعملي النقل بالسكك الحديدية ألا يقوم بها وذلك باستعمال المشرع بعض العبارات التي تعفي الناقل من المسؤولية الناشئة جراء أفعال لا دخل للناقل فيها مثل : عبارة لا يجوز لأي شخص، لا يجوز للمسافرين، يمنع، لا يقبل.

1- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، مرجع سابق، ص 143.

ويتضح لنا من هذا وبمراجعة نصي المواد 32 و 37، على أنه متى قام أي شخص بتصرف من التصرفات المحظورة عليه، تنشئ المسؤولية على من قام بهذا العمل ، وتزول مسؤولية الناقل الذي يمثل لنا الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، و عموما يمكن تقسيم هذه الحوادث إلى حوادث فردية و حوادث جماعية، وبهذا سوف نقوم بدراسة هذا الموضوع بالتطرق إلى كل صنف :

أولا : الحوادث الفردية :

#### 1 - اجتياز المسالك الممنوعة :

في المحطات الكبيرة عادة مزودة بممرات توجه المسافرين بالمرور عبرها وتقادي اجتياز الخطوط الحديدية، وإذا لم يلتزم المسافر هذه التعليمات التي وضعها الناقل ويتعرض إلى حادث فإنه يتحمل المسؤولية نتيجة لإهماله<sup>1</sup>.

ولا يحق له التمسك بقرينة مسؤولية الناقل بضمان السلامة، فإنه خالف اللوائح والتعليمات كما هو الحال بالنسبة للمسافر الذي يقطع السكة الحديدية تقاديا لكثرة الازدحام في الممر المخصص لذلك.

#### 2 - حوادث الرصيف :

قد يتوقع حدوث حادث أمام الرصيف إذا وقع الحادث قبل أو بعد تنفيذ عقد النقل فالمسافر المتجول على الرصيف يمكن أن يصطدم بأي حاجز مملوك للناقل أو يسقط تحت عربة القطار نتيجة ازدحام المسافرين<sup>2</sup>.

1- مختار رحماني محمد، مرجع سابق، ص 70.

2- مختار رحماني محمد، مرجع نفسه، ص 71.

وبناء على الاجتهاد القضاء الفرنسي من خلال قرار 07 مارس 1989 الذي أصبح يخضع حوادث الرصيف إلى المسؤولية التقصيرية، وتكمن أهمية هذا الاجتهاد في التفرقة بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية.

### 3 - الحوادث الناجمة عن غلق و فتح الأبواب :

إن أعوان شركة السكك الحديدية يقومون بتنبيه المسافرين بإشارات انطلاق القطار وغلق الأبواب طبقا للمادة 2/16 من المرسوم التنفيذي رقم 93-348<sup>1</sup> المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 أنه تتم عملية غلق و فتح أبواب العربات أما بطريقة اليدوية و البطريق الآلية حسب نوعية الأبواب.

كما تقرر أن أحكام القضاء في هذا المجال مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تلحق المسافرين نتيجة فتح وغلق الأبواب ، كما جاء في قرار للمحكمة العليا الصادر بتاريخ 20 أبريل 1994، تحت رقم 11358 " بأن القاعدة العامة للنقل هي التزام الناقل بالسهر على أمن وسلامة المسافرين أثناء النقل وياتخاذ الحيطة والحذر قبل انطلاق القطار ، وفي حالة ما إذا قام المسافر بعمل سلبي يعرضه للإصابة بالضرر من جراء إفراطه في فتح باب العربة، فإن أحكام القضاء تعفي في أحوال معينة الناقل من المسؤولية.

### 4 - الحوادث التي تحدث في الممرات المحروسة :

كثيرا ما تحدث مثل هذه الحوادث في الممرات المحروسة ومن بين الحوادث الأكثر شيوعا في هذا السياق، أن يحاول سائق مركبة اجتياز ممر رغم التنبيهات والإشارات الدالة على

1 - المادة 2/16 من المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993، المحدد لقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله، ج ر، العدد 87 ، تنص على " يجب غلق الأبواب الخارجية ولا يسير القطار إلا بعد إشارة الإقلاع التي يصدرها المستخدم المختص والمؤهل لهذا الغرض "

اقترب القطار فيحاول المرور ويقع الاصطدام مع القطار هنا في أغلب الأحيان يتحمل الضحية المسؤولية.

تنص المادة 2/34 من القانون 35-90 أنه يجب على مستعملي الطريق الامتثال لتوصيات الحارس في الحواجز المحروسة<sup>1</sup>.

وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ : 2000/10/18 تحت رقم 229816 بإعفاء الناقل من المسؤولية و ترتيبها على الضحية المتضرر.

#### 05 - الحوادث التي تحدث في ممرات غير محروسة :

كثيرا ما تحدث مثل هذه الحوادث نتيجة عدم انتباه مستعملي الطرق أو المشاة أو رعاة المواشي عند اجتياز الخطوط الحديدية دون أدنى احتياط<sup>2</sup>.

كما جاء في نص المادة 3/34 من القانون 35-90 على مستعملي الطريق اتخاذ كل الإجراءات والاحتياطات المتعلقة باجتياز ممر غير محروس.

لذلك قضت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ : 1995/11/05 تحت رقم: " 211825 " وحيث أن الطاعنة رغم إثباتها خطأ الغير ذلك أن السائق كان عليه أن يتأكد قبل العبور أنه ليس هناك أي قطار في الأفق، و عبوره بغير أخذ كل الاحتياطات يعد خطأ منه مما يعفي الناقل من المسؤولية .

1- تنص المادة 34 من القانون 35-90 على أنه " لا يجوز لمستعمل الطريق أثناء عبوره لتقاطع السكة الحديدية مع

الطريق البري أن يتوقف أو يوقف العربات التي يسوقها أو الحيوانات التي يربطها " .

2 - مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 77.

ثانيا - الحوادث الجماعية :

عادة ما تكون الحوادث الجماعية عموما في اصطدام قطارين ( La collision ) ، أو انحراف القطار عن سكته ( Le déraillement ) ، و في مجال الحوادث الجماعية لكون مسؤولية الناقل تكون قائمة في كل الأحوال، وعليه المبادرة باقتراح تسوية ودية، قبل اللجوء إلى القضاء.

1 - حالة اصطدام قطارين :

يحدث التصادم بين قطارين عند وقوع خلل في أجهزة الإشارة<sup>1</sup>، لذا ينبغي على سائق القطار عند الاقتراع من منطقة عمرانية أن ينتبه للإشارة الموضوعية في الأماكن المخصصة لذلك حيث أنه إذا كانت الإشارة لونها أخضر، فيواصل القطار سيره بشكل عادي، أما إذا كان لونها أحمر، على سائق القطار أن يتخذ الاحتياطات اللازمة التي تفرضها عليه اللوائح ومقتضيات قانون 90-35.

كما هو الشأن بالنسبة لحادث تصادم قطار البضائع القادم من قسنطينة بقطار المسافرين الذي كان متوقفا بمحطة بودواو خلال عام 1998 عندما وصل إلى المنحدر ولم يقلل السرعة ( قطار البضائع ) مع علمه بأن الإشارات الضوئية كانت معطلة مما أدى إلى عدم التحكم في القطار وتوقيفه مما أنجر عنه وقوع الاصطدام وإصابة عدد كبير من المسافرين بجروح متفاوتة الخطورة.

وبهذا تمت إدانة سائق قطار البضائع وأعوانه بتهمة القتل الخطأ والجروح غير العمدية بعقوبة عام حبس مع وقف التنفيذ وفي الدعوى ومنح التعويضات المناسبة.

1- مختار رحماني محمد، مرجع نفسه، ص 80.

## 2 - انحراف القطار عن سكة :

قد تتجسد صورة انحراف القطار عن سكته، عندما يخرج القطار أثناء السير عن السكة بصورة مفاجئة، وترجع أسباب هذا الانحراف إلى عدم الصيانة الآلات والتجهيزات وتآكل العجلات وعدم تغييرها بصفة دورية وعيوب تقنية أخرى تؤثر في سلامة التجهيزات<sup>1</sup>. وتبقى مسؤولية الناقل في مثل هذه الحوادث ثابتة بصورة كاملة إلا إذا ثبت بأن الانحراف ناجم عن قوة قاهرة كتراكم الثلوج فوق السكك الحديدية.

### المبحث الثاني

#### النتائج المترتبة عن المسؤولية العقدية

لاشك أن مسؤولية الناقل العقدية هي مسؤولية ناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص ويسأل الناقل عن الأضرار التي يتسبب بها أو أحد تابعيه في إصابة المسافر بأضرار بدنية أو التأخير وتلك الأضرار التي تصيب الأمتعة، ويترتب على هذا مسؤولية الناقل في تعويض المسافر المتضرر جراء عدم تنفيذ التزامه<sup>2</sup>.

وعليه سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة دعوى التعويض في عقد النقل البري للأشخاص ( المطلب الأول ) سقوط دعوى التعويض في عقد النقل البري للأشخاص ( المطلب الثاني ).

1 - مختار رحمانى محمد، مرجع نفسه، ص 82.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 101.

## المطلب الأول

### دعوى التعويض في عقد النقل البري للأشخاص

إن دعوى التعويض عادة ترفع من طرف المتضرر نتيجة تنفيذ العقد ولكي تباشر الدعوى لابد من إتباع إجراءات قانونية حتى يضمن المتضرر حقه في التعويض في الآجال المحددة، لذا سنتطرق في هذا المطلب إلى دراسة الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض ( الفرع الأول ) وتقدير قيمة التعويض ( الفرع الثاني ).

#### الفرع الأول : الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض

تنشئ مسؤولية الناقل بإخلاله بعدم تنفيذ الالتزام ووقوع أضرار بالمسافر، وللمسافر المتضرر طلب التعويض<sup>1</sup>.

ولكي يستفيد المسافر المتضرر من التعويض لابد أن يلجئ إلى طرق قانونية تسمح له من الحصول على التعويض إما بطرق ودية أو اللجوء إلى القضاء، وهذا ما جاءت به النصوص التنظيمية حسب قانون التأمين وكذلك بالنسبة للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

وبمجرد وقوع الضرر بالمسافر وإصابته، فهنا قد يلجئ الشخص المتضرر إلى المطالبة بالتعويض أو من له المصلحة في ذلك.

لقد حدد الأمر 15-74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الأشخاص الذين لهم الحق في طلب التعويض و هم الوالدين، الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر و كذا الذين هم تحت كفاله بمفهوم الضمان الاجتماعي لاقتسام

1- نبيل إبراهيم سعد، مرجع سابق، ص 297.



رأس مال الوفاة و يضاف الأبناء البالغين في التعويض عن الأضرار المعنوية، في هذه الحالة للمتضرر الحق في رفع الدعوى القضائية والمطالبة بالتعويض جراء ما لحق به من أضرار سواء كانت بدنية أو تأخير أو أضرار تصيب أمتعته، ويمكن أن ينوبه أحد من ذوي حقوقه المذكورين أعلاه وهذا طبقاً للقواعد العامة.

حيث اجتهد القضاء الفرنسي و أقر أن مطالبة ذوي الحقوق يكون مؤسسا على أساس المسؤولية العقدية، إذا كان المتضرر ليس أهلا في رفع دعوته أو في حالة وفاته، ذلك لأن أساس المسؤولية العقدية هو اشتراط سلامة المسافر وسلامته بالنسبة لذويه، و عليه يمكن لدوي المتضرر الحصول على التعويض عن طريق المسؤولية التقصيرية،<sup>1</sup> إلا أن الاتجاه الأخير تم انتقاده ذلك أن ذوي الحقوق يمكنهم الحصول على حقوق كان يمكن للضحية نفسه ألا يحصل عليها، كما أنها تنفي العلاقة التعاقدية التي لولاها لما حدث الضرر الذي بسببه شكل التزام بالتعويض.<sup>2</sup>

ترفع دعوى المسؤولية بمجرد إخلال أحد أطراف العقد بعدم الالتزام بتنفيذ التزامه فإذا كان هو المتضرر فهنا ترفع الدعوى من طرفه أو من قبل دويه ضد الناقل سواء كان الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أو مالك للوسيلة النقل أو سائق سيارات الأجرة، أما إذا سقط حق المؤمن - الناقل - في الضمان كأن يكون غير مؤمن، أو انعدمت رخصة سياقته فيتم إدخال صندوق ضمان السيارات، وقد جاء في نص المادة 3 من الأمر 15-74 أنه : " لا تسري الزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر، على النقل بالسكك الحديدية " .

1 - نبيل ابراهيم سعد، مرجع نفسه، ص 305.

<sup>2</sup> René RODIERE - Barthélemy MERCADAL,op, cit ,p412.

يتضح لنا من هذا النص أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير ملزمة بالتأمين، لأن هذه الشركة تابعة للدولة وحسب ما جاء في نص المادة 2 من نفس الأمر أن الدولة معفاة من الالتزام بالتأمين، ذلك أنها تؤمن نفسها بنفسها وبالتالي فإن الدعوى تقام ضدها لوحدها.

ويمكن أن ترفع الدعوى من طرف الناقل المتضرر ضد المسافر جراء عدم تنفيذ المسافر لالتزامه بدفع ثمن النقل أو ثمن نقل الأمتعة المسجلة التي تكون في حراسة الناقل وهذا طبقا لنصي المادتين 2/60 و 2/73 من القانون التجاري الجزائري<sup>1</sup>.

ويجب على المدعي أن يرفع دعواه طبقا للقواعد العامة للاختصاص النوعي وهذا ما نص عليه قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المادة 3/32 في قولها : " تفصل المحكمة جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا " .

---

1 - تنص المادة 2/60 و 2/73 على التوالي من قانون 59-75 المعدل والمتمم على أنه "يجوز للناقل أن يرفع مباشرة على الموكل دعوى بطلب التعويض عن الأضرار الحاصلة له من جراء تنفيذ عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها " .  
المادة 2/73 على أنه " يجوز للناقل أن يرفع مباشرة دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب تنفيذ عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها " .

كما يجب على المدعي المتضرر رفع دعواه طبقاً للقواعد العامة للاختصاص الإقليمي وهذا ما نص عليه قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المادتين 37 و 2/39<sup>1</sup>

كما أنه إذا تعلق الضرر بالسلامة الجسدية للمسافر كالجروح أو الوفاة فيمكن المطالبة بالتعويض عن الضرر أمام القاضي الجزائي حسب القسم المحال عليه القضية إما المخالفات و الجنح و الجنايات، و حسب التكييف القانوني للجريمة من الجروح الخطأ إلى القتل الخطأ.

### الفرع الثاني : تقدير قيمة التعويض

تقدر قيمة التعويض بقيمة الضرر الواقع على المسافر المتضرر جزاء عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه أو تأخر في تنفيذه، وهذا ما يؤدي إلى تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد<sup>2</sup>، وألحق أضراراً بدنية أو تأخير أو إصابة الأمتعة.

### أولاً : تقدير قيمة التعويض عن الأضرار البدنية

لقد أورد المشرع الجزائري نصوص قانونية تتحدث عن تقدير قيمة التعويض جراء الأضرار التي يتعرض لها المسافر أثناء تنفيذ الناقل لالتزامه بنقله، وهذا نتيجة العقد المبرم بين الناقل والمسافر، ولكن قد يخلو هذا العقد من شروط تنص على تقدير قيمة التعويض

1 - تنص المادة 37 من القانون 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم للأمر 33/33/33 المؤرخ في 20/02/1665، ج ر، العدد 20، تنص على " يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

وكذلك المادة 2/39 تنص على " في مواد تعويض الضرر عن جنائية، أو جنحة، أو مخالفة، أو فعل تقصيري، ودعوى الأضرار الحاصلة بفعل الإدارة أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار ."

2 - نبيل إبراهيم سعد، مرجع سابق، ص 297.

في حالة وقوع الضرر، و انعدامه من أحكام بتحديد مسؤولية الناقل يتولى القاضي تقدير قيمة التعويض طبقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني وهذا ما جاء في نص المادة 182 من القانون المدني: " إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به.

ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد.

أما بالنسبة للأضرار البدنية التي تتسبب فيها الشركة الوطنية للسكك الحديدية فهنا القضاة يعتمدون

على القواعد العامة لتقرير المسؤولية و تقدير التعويض طبقا للمواد 124،182،176،138،131 من القانون المدني الجزائري مع مراعاة ظروف الطرف المضرور وحالته الصحية والاجتماعية والمهنية، كما أن تحديد المبلغ يكون بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار اللاحقة به من أضرار مادية و معنوية وجمالية.

حيث أن المادة 3 من الأمر 74-15 أنها تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية.

و قد تظهر أهمية التأمين في تقدير قيمة التعويض عن الأشخاص المتضرر جراء حوادث المرور، علما أن قانون التأمين يمكن القول أنه من الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية<sup>1</sup> وكذا النظام العام خاصة أن هذا القانون وضع جدول وعمليات حسابية خاصة بتقدير قيمة التعويض.

كما حدد لنا هذا القانون الأضرار القابلة للتعويض والتي جاءت كما يلي :

- المصاريف الطبية والصيدلانية ومصاريف النقل؛
- العجز المؤقت عن العمل ( ITT ) ؛
- العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل ( IPP ) ؛
- ضرر الوفاة ( Prétium mortis ou vitae ) ؛
- مصاريف الجنازة ؛
- ضرر التألم ( Prétium doloris ) ؛
- الضرر المعنوي ( Préjudice morale ) ؛
- الضرر الجمالي ( Préjudice esthétique ).

حيث تقوم شركة التأمين بدفع قيمة التعويض للمتضرر أو دوي حقوقها بصفقتها ضامنة للمسؤولية المدنية للمؤمن له أو يقوم بذلك صندوق ضمان السيارات الذي يمكنه الرجوع على المتسبب في الحادث إلا إذا أثبت هذا الأخير إفساره أو بقي الفاعل مجهولا أو شركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، كما أن الحكم بالبراءة في الدعوى العمومية لا

1 - نبيل إبراهيم سعد، مرجع سابق، ص 305.

يعني القاضي الجزائري من الفصل في الدعوى المدنية التبعية طبقا لما جاء في المادة 8 من الأمر 15-74 المعدل والمتمم بالقانون 31-88.

و مع ذلك هناك قرارات للمحكمة العليا خاصة بحوادث السكة الحديدية أين طبقت عليها أحكام الأمر 15-74 منها القرار الصادر بتاريخ 1987/12/29 تحت رقم 49715، لكنه ينبغي القول أنه منذ صدور

الأمر 15-74 والمراسيم التطبيقية له فإن خطأ الضحية لا يلعب أي دور لتعويضها من جراء الأضرار الجسمانية لحوادث المرور<sup>1</sup>.

و من جهة أخرى إذا كانت إلزامية التأمين لا تسري على حوادث المتسبب فيها النقل بالسكك الحديدية، فإن عند الإشارة إلى نص المادة 138 من القانون المدني والتمعن فيه نلاحظ أنه غير مؤسس باعتبار أن القانون الخاص 15-74 يعد تطبيقا للقانون العام.

وجاءت الاتفاقية ( CIV ) التي نصت على التعويض عن الأضرار البدنية لم تتطرق إليها الاتفاقية الدولية ، ذلك أن هذه الأخيرة لم تتكلم لا على مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية ولا عن نظام التعويض الخاص بها.

وفيما يخص الاتفاقية الدولية ( CVR ) التي تحدث عن الأضرار البدنية و المسؤولية الناشئة عنها و كذا نظام التعويض الخاص بها<sup>2</sup>.

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

<sup>2</sup> René RODIERE – Barthélemy MERCADAL , op,cit, p 423.

ثانيا: تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير :

تقدر قيمة التعويض الخاصة بأضرار التأخير تكون طبقا للمواد 131،176،182 من القانون المدني.

وهنا يكون معيار تقدير التعويض على حسب ما لحق الدائن من ضرر و ما فاتته من كسب، مثلا تأخر التاجر المتنقل عن إبرام صفقة تجارية وكان سبب التأخر عدم التزام الناقل في إيصال التاجر في الميعاد المحدد فهنا على الناقل تعويض التاجر المتضرر، ويتوجب على الناقل توجيه إعدار قبل مباشرة الدعوى المدنية، لأننا بصدد مسؤولية عقدية. وإذا كانت هناك شروط تحدد المسؤولية التي تجعل التعويض الذي يلتزم به الناقل بمبلغ معين كحد أقصى، على أن هذه الشروط ، كشرط الإعفاء من المسؤولية، لا تستخدم من الناحية العملية في النقل البري بالسكك الحديدية أو العربات إلا بالنسبة للتأخير<sup>1</sup>. كما أنه تقوم شركات النقل عموما بتحديد سقف للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير ما لم يثبت تدليس أو الخطأ الجسيم للناقل، هذا داخل إقليم الدولة.

وقد نصت الاتفاقية الدولية ( CIV -otif ) أما على الصعيد الدولي نجد أن الاتفاقية الدولية لم تنص لا على المسؤولية الناشئة عن التأخير ولا على التعويض عن التأخير.

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 101.

ثالثا : تقدير قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

إن معيار تقدير التعويض عن الأضرار في المسؤوليتين العقدية والتقصيرية<sup>1</sup> وهو ما لحق المسافرين من أضرار التي تصيب أمتعته، وهذا طبقا للمواد 131،176،182 من القانون المدني، و عموما يكون المعيار المطبق هنا هو مالحق الدائن من ضرر، مع أخذ بعين الاعتبار القيمة المادية و المعنوية للأمتعة المتلفة أو المفقودة، و إلزامية توجييه إعدار طبقا للمادة 179 من القانون المدني، و المادة 55 من القانون التجاري قبل المطالبة القضائية.

وعموما يعمل الناقل على تحديد سقف التعويض عن الأضرار المترتبة عن التلف أو فقدان الأمتعة بموجب اللوائح و الأنظمة المنظمة للنشاط و كيفية استغلاله، كما أنه يمكن استبعاد هذه المبالغ المحددة مسبقا كلما ثبت تدليس أو خطأ الناقل.

و في مجال النقل الدولي نجد أن الاتفاقية الدولية (CIV- Cotif) تنظم المسؤولية المترتبة عن فقدان أو تلف الأمتعة و كذا نظام التعويض عنها، كما أن الاتفاقية الدولية (CVR) تنظم المسؤولية المترتبة عن شحن و تفريغ البضائع-الأمتعة المسجلة-و نظام التعويض عنها<sup>2</sup>.

كما أن هذه الاتفاقيات تحدد بدورها سقفا للتعويض عن التلف أو فقدان الأمتعة، كما أنه تستبعد هذه المبالغ عند ثبوت تدليس أو خطأ الناقل.

1- مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 123.

<sup>2</sup> René RODIERE,op, cit, p762.



و التعويض عن الأمتعة المثلثة أو المفقودة يكون للكيلو غرام الواحد، كما نجد أن عامة الناقلين يعفون أنفسهم من نقل المجوهرات أو يتركوها تحت مسؤولية صاحبها نظرا لارتفاع مبالغ التعويض في حالة فقدانها أو تلفها.

## المطلب الثاني

### تقديم دعوى التعويض

قد تخضع دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل إلى التقادم، و بالرجوع إلى النصوص القانونية التي تضمنها القانون المدني الجزائري والمتعلقة بدعاوي التعويض المعروضة على القاضي المدني تتقدم بمضي 15 سنة طبقا للمادة 308<sup>1</sup> من القانون المدني الجزائري.

ويكون تقادم دعوى المدنية التبعية للدعوى العمومية تتقدم بمضي 10 سنوات إذا كانت بالنسبة للجنايات و 3 سنوات بالنسبة للجنة وسنتين بالنسبة للمخالفة وهذا طبقا للمواد 7،8،9 من قانون الإجراءات الجزائية<sup>2</sup>.

بما أننا بصدد دعوى التعويض الخاصة بعقد نقل البري للأشخاص فقد جاء في نص المادتين 74 و 68 التي تطرقت إلى تقادم الدعوى المتعلقة بعقد نقل الأشخاص في مادته 61 من قانون التجاري.

1- المادة 308 من القانون " يتقدم الالتزام بانقضاء خمس عشرة سنة، فيما عدا الحالات التي ورد فيها نص خاص في القانون وفيما عدا الاستثناءات الآتية " .

2 - أنظر المواد 7،8،9 من الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 8 يونيو 1966، الذي يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-22 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006، ج ر، العدد 84، المؤرخة في 24 ديسمبر 2006.

وهذا ما سوف نتناوله في تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص ( الفرع الأول ) وتقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة ( الفرع الثاني ) .

### الفرع الأول : تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص

يعتبر تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص من العقود التجارية وبالتالي فإنها تخضع لقواعد القانون التجاري، كما نصت المادة 74 من القانون التجاري صراحة على أن دعوى التعويض عن عقد نقل الأشخاص، سواء كان التعويض عن الأضرار البدنية أو الوفاة أو التأخير، تتقادم بمرور 3 سنوات من تاريخ وقوع الحادث أو عدم تنفيذ الالتزام، وللمدعي الحق في الرجوع بمهلة محددة بثلاثة أشهر من رفع الدعوى على المكلف.

ويسقط الحق في دعوى التعويض طبقاً لنص المادة 76 والتي أحالت للمادة 74 أنه لا يحق للدائن أن يتمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل ، وتكون باطلة وعديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة، وجاء في نصوص المواد 74،75،76، المواعيد الدعوى وهي من النظام العام ولا يجوز مخالفته أو التخلف عنها.

### الفرع الثاني : تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة

لقد تدخل المشرع التجاري بتنظيم تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل الخاص بالأمتعة أو الأشياء و أقنصر على تحديد مدة التقادم من جهة وكذلك تحديد مبدأ سريان هذه المدة من جهة أخرى، كما جاء في نص المادة 61 التي أحالتنا عليها المادة 68 ، أن الدعوى الناشئة عن عقد نقل شيء-الأمتعة-تسقط بمضي سنة واحدة.

ويبدأ سريان تقادم الدعوى من تاريخ تسليم الأشياء - الأمتعة - إلى المرسل فهنا المرسل يمثل لنا في شخص المسافر، وفي حالة الهلاك الكلي للأمتعة تسري مدة التقادم من تاريخ انقضاء الميعاد الذي كان ليسلم فيه الناقل العادي للأمتعة إذا وجد في ظروف ملائمة.<sup>1</sup>

وتسقط الدعوى ضد الناقل في حالة إذا لم يقم المسافر بتقديم احتجاج أو إخبار غير قضائي في ظرف 3 أيام من تاريخ استلام الأشياء - الأمتعة - التي تعرضت لتلف أو الضياع الجزئي دون احتساب أيام العطل، ويكون هذا الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا ثبت في وصل باستلام الناقل. هذا ما جاء في نص المادة 55 من القانون التجاري على أنه " يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام دون حساب أيام العطل ".

كما يحق لأحد الأطراف طلب إجراء الخبرة<sup>2</sup> طبقا للمادة 54، خلال 3 أيام التالية للتسليم، وحق الرجوع المقرر للمدعي عليه تحدد مهلته بثلاثة أشهر من يوم رفع الدعوى على المكلف.

1- عدلى أمير خالد، مرجع سابق، ص 138.

2 - نصت المادة 54 من القانون التجاري على أنه " يكون الطالب ملزم تحت مسؤوليته بأن يوجه الدعوة لحضور هذه الخبرة بواسطة رسالة موصى عليها أو برفقية ".

وتسقط دعوى التعويض لعدة أسباب منها عدم تقديم الاحتجاج خلال المدة القانونية أو الميعاد القانوني، كما أنه لا يعطي الحق للدائن أن يتمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل.<sup>1</sup>

لاشك أن مسؤولية الناقل العقدية هي مسؤولية ناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص ويسأل الناقل عن الأضرار التي يتسبب بها أو أحد تابعيه في إصابة المسافر بأضرار بدنية أو التأخير وتلك الأضرار التي تصيب الأمتعة، ويترتب على هذا مسؤولية الناقل في تعويض المسافر المتضرر جراء عدم تنفيذ التزامه.<sup>2</sup>

نستخلص من هذا أن مسؤولية الناقل اتجاه المسافر في عقد نقل الأشخاص مسؤولية عقدية، أساسها الإخلال بالالتزام بضمان سلامة وصول المسافر وأمتعته المسجلة إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد، فإذا تخلفت هذه النتيجة قامت مسؤولية الناقل التعاقدية عن تعويض المسافر عن الأضرار البدنية أو المادية أو الأدبية التي تلحق به أو بأمتعته، و تدخل المشرع لحماية المسافر، و حمل الناقل التزاما ثقيلًا متمثل في الالتزام بتحقيق نتيجة الالتزام بالسلامة، و القرينة التي تفترض الخطأ من جانب الناقل والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ليست مطلقة، بل يستطيع الناقل أن يتفادى هذه المسؤولية التي كانت على عاتقه، وهذا بإثبات أن الضرر وقع بسبب قوة قاهرة، أو خطأ الغير أو من خطأ المسافر، وترفع دعوى التعويض عادة من طرف المتضرر نتيجة تنفيذ العقد ولكي تباشر الدعوى لابد من إتباع إجراءات قانونية حتى يضمن المتضرر حقه في التعويض في الآجال المحددة، وقد تخضع المسؤولية الناشئة عن عقد النقل إلى التقادم، وهذا بالرجوع إلى النصوص القانونية المنظمة لهذا العقد.

1 - سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 346.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 101.

خاتمة

من خلال دراستنا لموضوع عقد النقل البري للأشخاص، نجد أن المشرع الجزائري قد أخضع هذا العقد في مراحل إبرام العقد و تنفيذه إلى عدة التزامات يتعهد به المتعاقدين والوفاء بها، وقد نظم المشرع هذا العقد في العديد من القوانين من بينها القانون المدني بصفة هذا العقد من عقود المقاولة وكذا في القانون التجاري باعتبار أن عقد المقاولة من الأعمال التجارية والتي تتمثل في استعمال النقل والتنقل ونظرا إلى أهمية هذا العقد في الحياة اليومية وكذا التطورات المستمرة في هذا المجال وتطور وسائل النقل وتعددتها، اجتهد المشرع ووضع قواعد خاصة تنظم عقد النقل البري للأشخاص بظهور الشركات الوطنية والمؤسسات العمومية والخاصة لنقل المسافرين، ومن خلال هذا ظهر القانون الخاص بالنقل البري 11 - 09 المعدل للقانون 01 - 13 الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، وظهور كذلك قانون يحكم وينظم خدمات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية 90 - 35، لذا نقول أن عقد النقل البري للأشخاص هو من العقود التجارية التي يلتزم بتنفيذها ناقل محترف المهنة بإيصال المسافر في الميعاد المكان المتفق عليه في العقد وفي هذا المجال استخلصنا جملة من التوصيات والاقتراحات التي جاءت على النحو التالي :

✓ نجد أن المشرع من خلال المواد التي وضعها في القانون التجاري عرف بها عقد النقل البري بنوعيه نقل البضائع و نقل المسافرين ولم يتخصص في هذا العقد برغم من أهميته الكبيرة على حياة الإنسان، و مراعاة لأهمية عقد النقل البري للأشخاص، كان على المشرع البحث ومواصلة الاجتهاد في وضع قوانين تنظيمية دقيقة تشمل هذا النوع من العقد وتحدد آلياته القانونية.

✓ ونجد كذلك في هذا العقد أن المسافر يمثل لنا الطرف الضعيف في العقد عكس الناقل الذي يتمركز في مركز قوي، لأن الناقل عادة يكون في حالة إيجاب عام ودائم؛  
 ✓ كما نجد في هذا العقد بالنسبة لقضايا التعويض، لم يتمكن المشرع من حصر هذا العقد وتعيين الجهة المختصة بالنسبة لطلب التعويض، وهذا راجع إلى أن عقد النقل يعد من الأعمال التجارية، في هذه الحالة يمكن أن يكون طالب التعويض يكتسي الطبيعة

التجارية أو أنه يكتسي الطبيعة المدنية، لهذا ينبغي إصدار أحكام خاصة تنظم هذا العقد وتصنفه حسب تعريف هذا العقد القانوني؛

✓ اما في مجال تحديد المسؤولية الناشئة على الإخلال بالالتزام، كلها تحدث عن الالتزامات سواء من جهة المسافر أو الناقل، مع وضع نصوص قد تكون غامضة تتحدث عن أطراف الدعوى أثناء حدوث النزاع وعلى من يتم رفعها، بما أن العقد يبرم بين متعاقدين اثنين الناقل والمسافر ويمكن أن يكون طرف ثالث في الدعوى والمتمثل في شركة التأمينات التي تلعب دور كبير في ضمان حقوق المتضرر جراء هذا العقد، لذا ينبغي تحديد بدقة طرق مسؤولية هذه الشركة إتجاه المتضرر؛

✓ وبما ان الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تعد من أنواع النقل البري، إلا ان المشرع الجزائري أعفاها من الالتزام بالتأمين وكلفها بمهمة تأمين نفسها بنفسها، قد يكون هذا النص ليس في محله بل تترتب على هذا إنه يمكن للشركة أن تضع شروط تكون لصالحها ولا تخدم الطرف الضعيف في العقد، ولكي نتفاد اللبس يجب على المشرع إصدار نصوص تنظيمية تلزم الشركة على ضرورة التأمين وفق النصوص القانونية، وكذا لتسهيل عمل القضاء في الفصل في مثل هذه المنازعات التي تكون شركة النقل بالسكك الحديدية طرف فيها؛

✓ وفي مجال نقل أمتعة المسافرين، وردت بعض النصوص القانونية التي من شأنها ان تحمل مسؤولية هلاكها أو تلفها إلى الناقل رغم توفير جميع الوسائل الكفيلة للحرص على سلامته، وإبصالها في الوقت المحدد، مع وضع استثناءات من شأنها تحدد بصفة دقيقة؛

✓ وفي مجال النقل وبتعدد الشركات الخاصة للنقل، التي في مجملها تهدف إلى المصلحة الخاصة، وجب تكثيف الرقابة على هذه المؤسسات حرصا على سلامة وصحة المسافرين وأمتعته، لأننا استنتجنا في الفترة الاخيرة كثرة حوادث المرور جراء تنافس هذه الشركات على تحقيق الربح والفائدة.

✓ كذلك النظر في إعادة نشاط المؤسسات العمومية لنقل المسافرين، التي كانت تهدف إلى المصلحة العامة وتوفير السلامة والأمن للمسافر، مع التفكير في طرق جديدة تهدف

إلى تنظيم هذا النقل وتحديد أسعاره وفق المسافة والوجهة المحددة في النقل مع مراعاة المصلحة العامة للمسافرين؛

✓ وعقد النقل البري للأشخاص يتطلب جهود كبيرة من الدولة وكذا من الشركات الخاصة المكلفة بنقل المسافرين وهذا بالعمل بإخلاص والحرص على تحقيق النتيجة التي يهدف إليها هذا العقد، وكذا وضع قيود تلزم الناقل على الالتزام بنود العقد.



# قائمة المراجع

❖ المؤلفات

اولا : الكتب باللغة العربية :

- 01 - البشير زهرة، التأمين البري، ط2، مؤسسات عبد الكريم بن عبد الله، تونس، د س.
- 02 - الياس ناصيف، الكامل في قانون التجاري، ج1، ط1، منشور بحر المتوسط ومنشورات عويدات، بيروت\_باريس، 1981.
- 03 - هاني محمد دويدار، النظام القانوني للتجارة، دط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997.
- 04 - محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- 05 - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دط، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- 06 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2010.
- 07 - مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، دط، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002.
- 08 - مصطفى كمال طه، القانون التجاري والقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، بيروت، 2010.
- 09 - نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري - الأعمال التجارية ، التاجر، المحل التجاري، ط9، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 10 - سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، دط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.
- 11 - عباس حلمي المنزلاوي، القانون التجاري " العقود والأوراق التجارية "، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992.
- 12 - عبد القادر البقيرات، القانون التجاري الجزائري\_ السندات التجارية\_ دط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.

## قائمة المصادر والمراجع

- 13 - عدلى أمير خالد، عقد النقل البري، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، دط، دار الجامعية الجديدة، الاسكندرية، 2006.
- 14 - عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000.
- 15 - عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري - الأعمال التجارية - التجار - المتجر - العقود التجارية، ج1، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، 2008.
- 16 - علي حسن يونس، عقد النقل، دط، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965.
- 17 - علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
- 18 - علي فيلاي، الإلتزامات - النظرية العامة للعقد، ط2، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.
- 19 - فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ط1، دار المكتبة التربية، ج1، ط1، بيروت، 1997.
- 20 - فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري، ج1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

### ثانيا : النصوص القانونية :

#### أ. الأوامر :

- 01 - الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974 والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر، العدد 15، المؤرخة في 19 فيفري 1974.
- 02 - الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 والمتعلق بالتأمينات، ج ر، العدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995.
- 03 - الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 8 يونيو 1966، الذي يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-22 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006، ج ر، العدد 84، المؤرخة في 24 ديسمبر 2006.

ب - القوانين :

01- القانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-15، المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

02- القانون رقم 90\_35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990، المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر، العدد 56، المؤرخة في 26 ديسمبر 1990.

03- قانون رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن ق ت ج، المعدل والمتمم، بموجب القانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر، العدد 11، الصادرة في 09 فيفري 2005.

04 - القانون رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن ق م، المعدل والمتمم بموجب الأمر رقم 07-05، المؤرخ في 16 ماي 2007، ج ر، العدد 31.

05- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن ق إ م إ، معدل والمتمم للأمر 33-33 المؤرخ في 1665/02/20، ج ر، العدد 20.

06- قانون رقم 11-9 مؤرخ في 5 جوان 2011، يعدل القانون رقم 01-13، ج ر، العدد 32، المؤرخة في 08 جوان 2011 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

ج - المراسيم :

01 - المرسوم التنفيذي رقم 96-39 المؤرخ في 15 جانفي 1996، يتضمن تعريفه نقل الركاب برا ( خدمة الركاب ) ، ج ر، العدد 4 المؤرخة في 17 جانفي 1996.

02- المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993،المحدد لقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله، ج ر، رقم 87.

ثالثا . المراجع باللغة الأجنبية :

01 – Gérard Guyon , Transport collectif urbain de voyageurs,  
CELSE ,Paris,2000, P 12.

02 – René RODIERE , DROIT DES TRANSPORTS,TRANSPORTS  
.TERRESTRES ET AERIENS,2 EDITION,SIREY 1977, P 07

03 – René RODIERE – Barthélemy MERCADAL – DROIT DES  
P1.TRANSPORTS–TERRESTRES ET AERIENS–5 EDITION DALLOZ 1990,

رابعا – المواقع الالكترونية :

01 – <http://www.arab-ency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func>  
, 09/05/2014 , 16 :09. =display\_term&id=8684&m=1

02 – <http://bara-sy.com/news-view-6441.html> 1 , 2014/05/10, 19.11.

# فهرس المحتويات

الرقم	العنوان	الصفحة
01	مقدمة	01
02	الفصل الأول : النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص	05
03	المبحث الأول : ماهية عقد النقل البري للأشخاص	06
04	المطلب الأول : تعريف عقد النقل البري للأشخاص وآلياته القانونية	06
05	الفرع الأول : تعريف عقد نقل البري للأشخاص	06
06	الفرع الثاني : الآليات القانونية لعقد النقل البري للأشخاص	09
07	المطلب الثاني : تكوين عقد النقل البري للأشخاص	11
08	الفرع الأول : شروط عقد النقل البري للأشخاص	11
09	الفرع الثاني : تذكرة النقل	14
10	المبحث الثاني : الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص	17
11	المطلب الأول : واجبات المسافر	17
12	الفرع الأول : دفع ثمن النقل	17
13	الفرع الثاني : التزام المسافر بتعليمات النقل	19
14	المطلب الثاني : واجبات الناقل	21
15	الفرع الأول : نقل المسافر وأمتعته	21
16	الفرع الثاني : الحرص على سلامة المسافر وأمتعته	23
17	الفصل الثاني : المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص والنتائج المترتبة عنها	28
18	المبحث الأول : المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص	29
19	المطلب الأول : مسؤولية الناقل عن الأضرار في عقد النقل البري	30

	للأشخاص	
30	الفرع الأول : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر	20
33	الفرع الثاني : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة	21
34	الفرع الثالث : مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير عن وقت التنقل	22
35	المطلب الثاني : إعفاءات الناقل عن المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص	23
35	الفرع الأول : الإعفاء من المسؤولية طبقا للقواعد القانونية العامة	24
39	الفرع الثاني : الإعفاء من المسؤولية طبقا للقانون التجاري الجزائري	25
44	الفرع الثالث : الإعفاء من المسؤولية طبقا لأحكام القانون 90-35	26
48	المبحث الثاني : النتائج المترتبة عن المسؤولية العقدية	27
48	المطلب الأول : دعوى التعويض في عقد النقل البري للأشخاص	28
48	الفرع الأول : الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض	29
51	الفرع الثاني : تقدير قيمة التعويض	30
55	المطلب الثاني : تقادم دعوى التعويض	31
55	الفرع الأول : تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص	32
56	الفرع الثاني : تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة	33
58	خاتمة	34
61	قائمة المراجع	35
65	فهرس المحتويات	36



