

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة بلقايد - وهران-

كلية الحقوق و العلوم السياسية

الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص

مذكرة شهادة الماجستير في قانون الأعمال المقارن

تحت إشراف الأستاذ:

كحلولة محمد

من إعداد الطالبة :

زرهوني نبيلة

2013/06/24

أعضاء لجنة المناقشة

| | | |
|-----------------|------------------------------------|-----------------|
| أ. زناكي دليلة | أستاذة التعليم العالي جامعة وهران | رئيساً |
| أ. كحلولة محمد | أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان | مشرفاً و مقرراً |
| أ. تشوار جيلالي | أستاذة التعليم العالي جامعة تلمسان | مناقشاً |
| أ. يقاش فراس | أستاذ محاضر - أ. جامعة وهران | مناقشاً |

السنة الجامعية : 2012-2013

إهداء

أشكر المولى عز و جل على نعمه التي انعم علي ، بأن أعانني و وفقتني
لإنجاز هذا العمل و إتمامه ، فالحمد لله رب العالمين .

مع خالص احترامي و عمق امتناني اتقدم بشكري الى كل من ساعدني
على انجاز هذا العمل من أساتذة و افراد عائلة و موظفي المكتبات
و زملائي من الطلبة و الطالبات .

كلمة شكر

أشكر الأستاذ المشرف عن كرمه و نصحه و تشجيعه و ملاحظاته لإنجاز و إنهاء هذا العمل المتواضع ليستفيد منها كل طالب علم فيما بعد .

كما أشكر جميع أساتذتي الكرام بكل من كليتي حقوق جامعتي وهران و تلمسان .

كما أتقدم بالشكر الخاص للأساتذة أعضاء اللجنة المناقشة على قبولهم و تفضلهم لمناقشة هذه المذكرة ، فلكم مني أسمى عبارات التقدير و الإحترام .

قائمة المختصرات

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| قانون الطيران المدني الجزائري. | ق.ط.م.ج |
| قانون الخدمات الجوية الجزائري. | ق.خ.ج |
| القانون البحري الجزائري. | ق.ب.ج |
| قانون الإجراءات الجزائية الجزائري | ق.إ.ج.ج |
| قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. | ق.إ.م.و.إ |
| القانون المدني الجزائري. | ق.م.ج |
| القانون التجاري الجزائري. | ق.ت.ج |
| القانون المدني الفرنسي. | ق.م.ف |
| قانون الأسرة الجزائري. | ق.أ.ج |
| المادة. | م |
| الفقرة من المادة. | م/رقم |
| الصفحة . | ص |

مقدمة

مقدمة

تعتبر عملية النقل أهم ظاهرة سائرت تاريخ البشرية و تطورها ابتداء من العصور البدائية إلى وقتنا هذا ، مع شمولها لكل مجالات الحياة و أنشطتها .

لقد اثر التطور الصناعي و التجاري في العصور الحديثة على عملية النقل و وسائله للدور الفعال و الحيوي الذي يقوم به بتقريب المسافات بين الأمم و البلدان و الشعوب في مختلف مجالات الحياة الاقتصادية منها و الاجتماعية و الثقافية .

لعل أهم شيء دفع إلى الاعتناء بتطوير النقل و وسائله هو صلته الوثيقة بالقطاع الاقتصادي ، فلولاها لما وصلت سلع و منتجات المصانع و المزارع إلى الأسواق و بصفة تبعية إلى الأفراد ، و هذا ما ينعكس بصفة إيجابية سواء على المنتجين من فلاحين و عمال المصانع و على المستهلكين .

كما يعمل و يشجع على تطوير السياحة ، فكلما سهّلت طريقة النقل و الوصول إلى مكان ما ، كلما استغلها الإنسان لاكتشاف مناظر و ثقافات و فولكلور و طقوس غريبة عن بيئته المعتادة ، و هذا ما يسمح بتبادل الخبرات و التجارب عبر كل أرجاء العالم .

و لإشباع حاجياته استغل الإنسان كل الطرق و الوسائل من اجل التنقل ابتداء من الحيوانات: من أحصنة، و جمال، و فيلة ، و على هذا الأساس فإن أول شكل من أشكال النقل تمثل في النقل البري و تم تنظيمه في العصور القديمة ، إذ وجدت اثار لذلك في قانون أشنونا أحد ملوك بابل ، ثم تلاه النقل النهري و بعده النقل البحري إذ ورد تنظيمه في قانون حمورابي . و بعد ذلك عرف النقل الجوي الذي لم يظهر إلا

في فترة متأخرة و إنتشر بصورة هائلة بعد الحرب العالمية الأولى¹. فقد تطورت وسائل النقل من الحيوانات وصولا إلى الآلات التي اخترعها الإنسان عبر كل العصور و التي تفاوتت في سرعتها و درجة الراحة التي تخولها ، و طاقة استيعابها و مجالها .

إنتشر النقل في المجال البري بالنقل عبر الطرقات و النقل بالسكك الحديدية ، و في المجال النهري بالزوارق و القوارب ، و في المجال البحري عن طريق السفن، و في المجال الجوي عن طريق الطائرات و في مختلف المراكب الجوية الأخرى (montgolfière et dirigeable)، كما تجاوز حدود الدولة الواحدة و على هذا الأساس ينقسم إلى: نقل داخلي و نقل دولي .

نتيجة لإنتشاره و تعود الناس عليه ظهرت ضرورة تنظيمه و تأطيره من خلال إنجاز الطرق و الحرص على صيانتها و من خلال تنظيم الأروقة الجوية ، و تنظيم النقل الجماعي بمختلف أنواعه و تأطيره ، و بتنظيم حركة المرور ، و ضبطها بقواعد .

رغم هذا التنظيم و رغم كل الايجابيات و الفوائد التي عاد بها النقل على المجتمعات إلا انه لا يمكن إنكار أو تجاهل عدد الوفيات و الجرحى و المصابين بعاهاث متفاوتة الخطورة التي خلفها بمختلف وسائله ، الأمر الذي تطلب تأطيره القانوني سواء في المجال الداخلي أو الدولي . و لقد جاء تنظيم النقل في المجال الدولي عن طريق إنشاء منظمات دولية خاصة بالنقل² كالمنظمة الدولية للنقل الجوي IATA³ و هي عبارة عن منظمة دولية تجارية لشركات النقل الجوي و التي أنشئت في هافانا سنة 1945 ، و كذا المنظمة الدولية للنقل البحري OMCI⁴ المنشأة في 1948 ، و كذلك المنظمة الدولية للنقل البري IRU⁵ التي أنشئت هي أيضا سنة 1948 و التي يوجد مقرها في جنيف ، و بإبرام عدة إتفاقيات في مختلف مجالاته: كإتفاقية وارسو لسنة 1929 بالنسبة للنقل الجوي ، المعدلة ببروتوكول لاهاي ل 28 سبتمبر 1955⁶ ، و المكملة بإتفاقية جوادالاجارا ل 18 سبتمبر 1961 ، بالإضافة إلى اخر أهم إتفاقية بالنسبة للنقل الجوي و هي إتفاقية مونتريال ل 28 ماي 1999

1- سميير جميل حسين الفتلاوي- العقود التجارية الجزائرية - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - طبعة 2001- ص180.

2-www.wikipedia.fr

3- International Air Transport Association .

4- L'organisation maritime consultative intergouvernementale , dont le siège est à Londres.

5-International Road and Transport Union .

6-صادقت عليهما الجزائر بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 . الجريدة الرسمية رقم 26 .

الخاصة بتوحيد بعد قواعد النقل الجوي الدولي¹ ، و كذا إتفاقية بروكسل ل 29
أفريل 1961 في المجال البحري و الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل
المسافرين بحرا . أما في المجال البري فتوجد عدة إتفاقيات لا تعدو أن تبلغ أهمية
الإتفاقيات الدولية لمجالات النقل الأخرى نظرا لقلة الدول الموقعة عليها ، فهي
عبارة عن إتفاقيات جهوية بين دول لها حدود برية مشتركة نذكر منها : الإتفاقية
الخاصة بدول المغرب العربي المتعلقة بالنقل البري للمسافرين و البضائع و العبور
الموقع عليها في الجزائر في أول محرم 1411 الموافق ل 23 يوليو 1990 ، و كذا
الإتفاقية الدولية لنقل الأشخاص و الأمتعة عبر السكك الحديدية CIV الموقع عليها
في برن في 07 جويلية 1970² . أما في المجال الداخلي فلقد تجسد التنظيم
القانوني للنقل من خلال تنظيم عملية النقل بموجب قوانين في مختلف مجالاته :

*في المجال البري بالنسبة للنقل عبر الطرق وجدت عدة قوانين منها القانون رقم
17/88³ المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه ، و الذي ألغي بموجب المادة 66
من القانون 13-01⁴ المعدل و المتمم⁵ ، أما بالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية
فنذكر القانون 35-90 المتعلق بالأمن و السلامة و الإستعمال و الحفاظ في إستعمال
النقل بالسكك الحديدية⁶ .

*في المجال البحري فيوجد القانون البحري الذي صدر بموجب الأمر 80-76
المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و الذي عدل و تم في
سنتي 1998⁷ و 2010⁸ على التوالي .

*أما في المجال الجوي فتم ذلك بموجب القانون المتعلق بالخدمات الجوية⁹ الذي تم
إلغاؤه بموجب أحكام المادة 231 من القانون المحدد للقواعد العامة المتعلقة
بالطيران المدني¹⁰ .

1 Et 2 - Touafek Rabah – code des transports terrestres – textes législatifs et règlementaires en
vigueur – Edition Houma – Alger – Algérie – année 2006- page 84 et 122.

3- المؤرخ في 23 رمضان 1408 الموافق ل 10 ماي 1988 . الجريدة الرسمية رقم 19 .

4- القانون 13-01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422 الموافق ل 07 غشت 2001 المتضمن توجيه النقل البري
و تنظيمه . الجريدة الرسمية رقم 44 .

5- القانون 09-11 المؤرخ في 03 رجب 1423 الموافق ل 05 يونيو سنة 2011 – الجريدة الرسمية رقم 32 .

6- القانون رقم 35-90 المؤرخ في 08 جمادى الثانية 1411 الموافق ل 05 يونيو 1990 . الجريدة الرسمية رقم 56 .

7- القانون 05-98 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419 الموافق ل 15 غشت 1998 . الجريدة الرسمية رقم 47 .

8- القانون 04-10 المؤرخ في 05 رمضان 1431 الموافق ل 15 غشت 2010 . الجريدة الرسمية رقم 46 .

9- القانون 64-166 المؤرخ في 08 يونيو 1964 . الجريدة الرسمية رقم 09 .

10- القانون 06-98 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 الموافق ل 27 يونيو 1998 . الجريدة الرسمية رقم 48 .

بالإضافة إلى المواد من 36 إلى 77 من القانون التجاري الجزائري¹ المتضمنة لأحكام عقد النقل البري و عقد العمولة للنقل .

يترتب عن التأطير القانوني للنقل بمختلف مجالاته : تنظيم العلاقة التي تربط بين الناقل و الراكب . و فالنقل هو عقد يترتب إلتزامات على طرفيه فيتولى الناقل نقل الأشخاص او الأشياء من مكان إلى آخر بالطريقة و في الوقت المحدد في العقد مقابل ثمن يتقاضاه من المسافر .

هناك من إعتبر النقل عقد إذعان لا يمكن للراكب مناقشة بنوده ، و إعتبروا أن الناقل في حالة إيجاب مستمر ينتظر قبول المسافر لكي يبرم العقد ، و لكن هذه النظرية لم تعدو أن تكون مجرد فكرة لم تتجسد قانونا .

من خلال تعريف المادة 36 من القانون التجاري الجزائري لعقد النقل البري² ، و من الواقع يستنتج أن هناك نوعين من النقل : نقل للأشياء و نقل للأشخاص و سوف نركز دراستنا على هذا الأخير نظرا لأهميته .

نتيجة للحوادث التي تسببت فيها وسائل النقل و لكثرة الضحايا و نتيجة لتطور هذه الوسائل و انتشارها أصبح من غير المعقول تجاهل المتضررين من عملية نقل الأشخاص ، فلحمايتهم أقر لهم الفقه ، التشريع و القضاء الحق في المطالبة و الحصول على التعويض عن الضرر الذي أصابهم من جراء تنفيذ عملية النقل على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية .

رغم إقرار مسؤولية الناقل هذه إلا أن عبء الإثبات الذي كان يقع على المتضرر أو ورثته كان يحول دون تعويضهم عن الأضرار التي أصابتهم : بحيث كان يقع عليه إثبات كل عناصر المسؤولية من خطأ و ضرر و علاقة السببية بينهما .

نظرا لتطور وسائل النقل و سرعة وقوع الحادث فكان من الصعب على المتضرر إثبات خطأ الناقل ، و ما كان يزيده إرهاقا و إعجازا هو اختلال التوازن و الفرق في القدرات المالية بين الراكب المتضرر أو ورثته و شركات النقل الضخمة .

استمر الأمر هكذا إلى تقرير القضاء الفرنسي ابتداءً من سنة 1911 لالتزام جديد يقع على الناقل و هو إيصال الراكب إلى المكان المتفق عليه في عقد النقل سالما معافى Sain et Sauf .

1- الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 . -
2- " عقد النقل إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شئى إلى مكان معين"

و بالتالي أصبح ناقل الأشخاص ملزما بالإضافة الى الالتزامات التي ذكرتها المادة 36 من ق.ت.ج من خلال تعريفها لعقد النقل بنقل الراكبين من مكان معين إلى المكان المتفق عليه في العقد ، بالالتزام جديد بأن يحافظ على سلامتهم بإيصالهم سالمين من أي ضرر و هذا ما يعرف بالالتزام بالسلامة.

رغم الضمانات التي يخولها الإلتزام بالسلامة للركاب و المسافرين إلا أنه يطرح عدة تساؤلات حول تنظيمه القانوني : فما هو مصدره ؟ و أساسه ؟ و طبيعته القانونية ؟ و نطاق سريانه حتى تقوم مسؤولية الناقل ؟ وماذا يترتب عنه ؟.

سنحاول الإجابة عن كل هذه التساؤلات و غيرها مما يتعلق بالإلتزام بالسلامة من خلال دراسة أحكام الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص (الفصل الأول) لنوجه بحثنا في مرحلة ثانية نحول اثار الإخلال به و هي مسؤولية الناقل التي يكون الهدف منها جبر الضرر الناتج عنه عن طريق التعويض (الفصل الثاني) :

الفصل الأول:

أحكام الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص

الفصل الأول : أحكام الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص

تقع على عاتق الناقل عند تنفيذ عقد نقل الأشخاص عدة التزامات تتمثل أساسا في:

* نقل المسافرين من مكان إلى آخر .

* إيصاله في الميعاد المحدد .

* الالتزام بضمان سلامته .

* المحافظة على الأمتعة التي يصطحبها معه .

فيما يخص الالتزام بضمان السلامة موضوع بحثنا هذا : لم يستقر القضاء الفرنسي على ترتيبه على عاتق ناقل الأشخاص إلا بعد تردد طويل ساير تطور أحكام المسؤولية المدنية : العقدية منها و التصيرية منذ القرن التاسع عشر .

و تعد مسؤولية ناقل الأشخاص عن الإخلال بهذا الالتزام من بين مجالات عقد النقل التي حظت بعناية العديد من الفقهاء و سايرتها اجتهادات قضائية لا تقل أهمية ، و هذا ما جعل أغلب التشريعات تركز إهتمامها على المسؤولية عند معالجة عقد النقل ، و من بينهم المشرع الجزائري في المواد من 62 إلى 68 من القانون التجاري لما تتطلبه مصلحة الراكب من حماية . و سوف يقتصر مجال بحثنا عن مسؤولية الناقل لإخلاله بالالتزام بالسلامة فقط لما فيه من مساس بما هو أعز لدى الإنسان ألا و هو جسده .

فكيف ظهر هذا الالتزام في مجال عقد نقل الأشخاص ؟ و ماذا عن تطوره التاريخي؟ و ما هي طبيعته القانونية (المبحث الأول) . و إن كانت الدوافع الرامية إلى فرض هذا الالتزام على ناقل الأشخاص هي تعويض ضحايا حوادث النقل لصعوبة إثبات خطئ الناقل ، إلا أن حدود تطبيقه تبقى محل تساؤل من حيث مدى سريانه على مختلف أنواع النقل ، و أطراف الإلتزام ، و مدة سريانه (المبحث الثاني):

المبحث الأول: النطاق القانوني للإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص

سوف نعالج من خلال هذا المبحث تطورات مسؤولية الناقل التي أدت الى ظهور هذا الإلتزام (المطلب الأول) و الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل عند إخلاله به (المطلب الثاني) :

المطلب الأول : نشأة الإلتزام بالسلامة و تطوره

لما يلعبه النقل من دور في تطوير شتى المجالات ، و نظرا للتطورات التي عرفتھا وسائله ، و انتشارها ، و سهولة اللجوء إليها ، و تعددها كثرت الحوادث التي أودت بحياة العديد من البشر و انعكست سلبا عن صحة العديد منهم ، و هذا ما دفع المشرعين إلى تنظيم هذا النشاط تنظيما قانونيا ، و لعل أهم شيء عالجه رجال القانون هو مسؤولية ناقل الأشخاص و التي لم تظهر مباشرة كما هي حاليا بل مرت بعدة مراحل نظرا للخلافات حول أساسها و هذا كما يلي :

الفرع الأول : المسؤولية التقصيرية لناقل الأشخاص

في بداية الأمر كان التشريع الفرنسي خاليا من أي نص خاص بمسؤولية ناقل الأشخاص على خلاف مسؤولية ناقل البضائع التي كانت تنص كل من المادتين 1784 من ق.م.ف و 103 من ق.ت.ف على التزامه بضمان سلامة البضاعة المنقولة¹ ، و هذا ما دفع القضاة و الفقهاء الى إخضاع مسؤولية ناقل الأشخاص لأحكام المسؤولية التقصيرية عن الأفعال الشخصية بتطبيق المادة 1382 من ق.م التي تنص على أنه : " كل فعل أيا كان يقع من الإنسان و يحدث ضرر بالغير يوجب على من أوقع هذا الفعل الضار بخطئه أن يعرض هذا الضرر". و بالتالي فكان على كل مسافر تضرر أثناء عملية النقل: إثبات خطأ الناقل و الضرر الذي

1-Barthélémy Mercadal – Droit des transports terrestres et aériens – Dalloz/Delta – année 1996-page 386

أصابه و علاقة السببية بينهما ، و هذا ما أكده الحكم الصادر عن محكمة النقض الفرنسية في 1884/11/10 تأييدا لحكم أصدرته محكمة Clerment Loise و الذي جاء في حيثياته عدم إمكانية تطبيق الأحكام الخاصة بناقل الأشياء أي المادة 1784 على ناقل الأشخاص نظرا لحرية الحركة التي يتمتع بها المسافر أثناء النقل و التي تحول دون تطبيق أحكام الالتزام بالسلامة في نقل الأشخاص¹ .

و نظرا لصعوبة أو استحالة إثبات الراكب المتضرر خطأ الناقل الذي كان يحول دون حصوله على التعويض ، و نظرا لتطور و إنتشار وسائل النقل الذي نتج عنه تعدد الحوادث الناجمة عنها ، اضطر الفقهاء و القضاة إلى إيجاد حلول من أجل تخفيف عبء الإثبات على الراكب المصاب و تم ذلك في بداية الامر من خلال: - فرض القضاة لبعض الواجبات الإحتياطية أو الوقائية على كل من يستعمل الأشياء الخطرة من أجل الحفاظ على سلامة الركاب ، إلا أن هذا الحل لم يخفف من عبء إثبات الراكب المتضرر، و بالعكس أثقله بحيث أصبح ملزما بإثبات إخلال الناقل بهذه الالتزامات أيضا ، كما تباينت المواقف القضائية لما كان يتمتع به القاضي من سلطة تقديرية .

- ثم حاول القضاء في مرحلة ثانية التوسيع من فكرة الخطأ من خلال إعتداد قرائن الأحوال فإعتبر أن بعض الحوادث تحمل في ذاتها الدليل على خطأ الناقل و من بين هذه القرائن : حالة اصطدام قطارين أو سيارتين أو خروج القطار عن السكة الحديدية و كذا سقوط الراكب من باب السيارة أو عربة القطارإلخ ، و على إثر هذا أيضا اختلفت و تباينت الأحكام و القرارات القضائية نظرا لخضوع هذه القرائن أيضا للسلطة التقديرية للقضاة².

نتيجة لفشل أحكام المادة 1382 من ق.م.ف و كذا محاولات القضاء السابقة الذكر من أجل التخفيف من عبء الإثبات الواقع على الراكب المتضرر لجأ القضاة الى تطبيق احكام المادة 1384 من نفس القانون على ناقل الأشخاص ، و التي تنص على أن : " الإنسان مسؤول ليس فقط عن الضرر الذي يحدثه بفعله الشخصي و لكنه مسؤول أيضا عن الضرر الذي يسببه الاشخاص الذين يسأل عنهم و الأشياء

1-المشار إليه في مؤلف مختار رحمانى محمد- المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - رسالة لنيل درجة الماجستير في "العقود و المسؤولية" - كلية الحقوق و العلوم الادارية - جامعة بن عكنون - الجزائر العاصمة - الجزائر - سنة 2002/2001-ص 42

2- المشار إليه في خليفى مريم -مسؤولية الناقل البري للأشخاص - رسالة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل - كلية الحقوق و العلوم الادارية - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر سنة 2004/2003 - ص 12 .

التي تكون تحت حراسته" ، أي اخضعوا مسؤولية ناقل الأشخاص عن الأضرار التي يسببها للركاب إلى أحكام مسؤولية حارس الأشياء التي تقوم على أساس الخطأ المفترض في الحراسة ، بحيث ذهبت محكمة النقض الفرنسية في بداية الأمر إلى اعتبار القرينة التي تقيمها هذه المادة بسيطة تقبل إثبات العكس بأن يبين الناقل إنعدام الخطأ في الحراسة ، ثم عدلت عن موقفها هذا بأن قررت عدم سقوط هذه القرينة إلا بإثبات السبب الاجنبي¹ .

بالفعل ، أهم تطبيق لأحكام المسؤولية الناشئة عن الأشياء والتي نظمها المشرع الجزائري في المادة 138 من ق.م.ج التي تنص على أن : " كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة ، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء"² هي حوادث المرور و هذا ما يتبين من القرارات و الأحكام القضائية³ . كما تنص هذه المادة في فقرتها الثانية على أنه : "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 " . و من هنا يتضح لنا أن الحارس هو في غالبية الأحيان مالك الشيء ، إلا انه قد يتحول هذا الشيء الى يد الغير فهنا نميز بين حالتين :

*إذا كان لغير المالك حق في الإستعمال أو سلطة في التسيير و الرقابة ، ففي هذه الحالة يعتبر هذا الغير حارسا و يكون مسؤولا عما يحدث من ضرر وقت سيطرته على هذا الشيء .

*إذا لم يكن لهذا الغير حق الإستعمال ، أو سلطة في التسيير و الرقابة ، فإنه لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه هذا الشيء .

1 - الدكتور بلحاج العربي - النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري-الجزء الثاني:الواقعة القانونية(الفعل غير المشروع،الإثراء بلا سبب و القانون) - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - طبعة 1999 - ص 349.
2- السيد الأخضر العقون - المسؤولية في القانون الجزائري - مركز التكوين القضائي - الدار البيضاء - الجزائر - سنة 1981- ص 19 .

3- قرار المحكمة العليا رقم 111358 المؤرخ في 1990/04/20 (الملحق رقم 01)-ص98- ، قرار المحكمة العليا رقم 165803 المؤرخ في 1998/06/24 (الملحق رقم 05)-ص116.

الفرع الثاني : الإلتزام بضمان السلامة و المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص

إن مسابرة القضاء الفرنسي لمحكمة النقض فيما ذهبت إليه باعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص مسؤولية تقصيرية سواء على أساس الخطأ الشخصي او الخطأ المفترض في الحراسة لم يمنع محكمة Seine التجارية من اتخاذ حكم مغاير في 1884/04/13 إذ إعتبرت أن الناقل ملزم بمقتضى عقد النقل بإيصال المسافر سليماً معافى *sain et sauf* الى المكان المتفق عليه¹ ، و بهذا تضمن حكمها أول إشارة إلى الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص ، ثم سايره في ذلك حكم اخر صدر عن محكمة Pau في 1910/02/02² الذي قضت فيه أنه ليس من المستصاغ أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة عن ناقل الأشياء ، أي أخضعت مسؤولية ناقل الأشخاص لأحكام المادة 1784 من ق.م.ف.

رغم هذين الحكمين إلا ان القضاء الفرنسي بقي متردداً و غير مستقر في أحكامه و هذا ما عرضه لانتقادات العديد من الفقهاء اهمهم الفرنسي Mark Sauzet و البلجيكي Henri Sainctelette حيث اعتبروا بأن المسافر هو الطرف الضعيف و يستحيل عليه في اغلب الاحيان إثبات خطأ الناقل لنقص امكانياته مقارنة مع شركات النقل كطرف قوي لما تتمتع به من قدرات مالية³ . و نتيجة لهذه الانتقادات و بفضل الدور الذي لعبه النائب العام Saraut في إقناع القضاء ، اصدرت محكمة النقض الفرنسية في 1911/11/21 أشهر قرار⁴ أقرت فيه مسؤولية الناقل العقدية عن الأضرار التي قد تصيب المسافر و ذلك لإخلاله بالإلتزام بضمان سلامة الراكب و بالتالي وصوله سليماً معافى إلى المكان المتفق عليه .

« L'exécution du contrat de transport comporte une obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination »⁵ .

1 - ذكر في مختار رحمانى محمد - المرجع السابق - ص 41 .
2- ذكر في العرباوي نبيل صالح - مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري - رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص - كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر - سنة 2010/2009 - ص 98 .

3- دلال يزيد - مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الخارجي - رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص - كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر - سنة 2010/2009 - ص 18 .

4- الملحق رقم 10 - ص 134 .

5- www.legifrance.gouv.fr

تتلخص وقائع هذه القضية في إصابة المدعى زبيد بن حمدي بن محمد أثناء تنقله على متن إحدى سفن الشركة العامة للملاحة عبر المحيط الأطلنطي Compagnie Générale Transatlantique من تونس إلى بون في قدمه إثر سقوط خزان وضع في السفينة بطريقة معيبة ، فرجع دعواه أمام محكمة الجزائر فدفعت الشركة بعدم إختصاصها لوجود شرط في عقد النقل يرجع الإختصاص المحلي إلى محكمة مارسيليا ، فرفضت المحكمة هذا الدفع و فصلت في القضية على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية ، و إثر الفصل في الطعن بالنقض أمام محكمة النقض الفرنسية التي نقضت الحكم و قضت بأن عقد النقل بين المسافر و الناقل هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية هذا الأخير و ليس الفعل الضار ، كما أضافت عبارة أصبحت متداولة في الأحكام و القرارات القضائية هي أن " الناقل لا يلتزم فقط بإيصال المسافر إلى المكان المتفق عليه بل عليه أن يوصله إليه سالما معافى "1 .

و منذ هذا القرار توحد و إستقر القضاء الفرنسي على وجود إلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ، و أصبحت الأحكام و القرارات تؤسس على المادة 1147 ق.م.ف و التي تقابلها المادة 176 من القانون الجزائري و الخاصة بالمسؤولية العقدية و مفادها أن : المدين بإلتزام عقدي لا يستطيع التخلص من المسؤولية الناجمة عن عدم التنفيذ ، أو التأخر فيه إلا بإثبات السبب الأجنبي² .

الفرع الثالث : موقف الفقه و المشرع الجزائري من الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص

رغم إقرار وجود هذا الإلتزام من طرف القضاء الفرنسي إلا ان الفقهاء إنقسموا بين مؤيدين و منكرين لوجوده :

*يؤسس منكرو وجود الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص موقفهم على عدم وجود نص بشأنه في بنود العقد ، و أنه لا يدخل حتى في نية المتعاقدين و عدم إقتران إرادة المسافر الضمنية حول سلامته بإرادة الناقل ، كما يرى جانب اخر منهم أن في قياس أحكام مسؤولية نقل الأشخاص بأحكام مسؤولية الاشياء إهانة

1 -Pr René Rodière – Traité général de droit maritime – affrètements et transports – tome 3 – acconage , consignage , transit , transports successifs et combinés , transport de passagers , remorquage –Dalloz – Paris – année 1970- page 269.

2- دلال يزيد – المرجع السابق – ص 18 .

لكرامة الإنسان من جهة ، و عدم جدية ذلك لعدم سيطرة الناقل على المسافر سيطرة كاملة¹ من جهة أخرى ، و إعتبروا أن القضاء تجاوز مهامه بتعديه و تجاوزه لوظيفة تفسير العقود إلى تكوين و خلق التزامات جديدة².

*أما المؤيدين لوجوده فقد اختلفوا حول أساسه : فالبعض منهم أسسه على فكرة العدالة حيث : اعتبروا أنه من غير المعقول أن يتلخص إلتزام الناقل في نقل المسافر من مكان لآخر كيفما كان و لو كجثة هامة³ ، أما البعض الآخر فأسسوه على التفسير الضمني لإرادة المتعاقدين : فالراكب تتجه إرادته إلى التنقل و الوصول إلى المكان المتفق عليه سالما معافى و الناقل من جهته يتعهد ضمنيا بإيصاله كذلك و هذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية الصادر في 1913/01/27⁴.

*أما بالنسبة لموقف المشرع الجزائري : من إستقراء نص المادة 62 من ق.ت التي تنص على أنه : "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد " يتبين أنه إعترف بالإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ، و إعتبره إلتزاما مصدره العقد و كرسه قانونا ، و يعتبر الإخلال به خطأ عقديا يستوجب مسؤولية الناقل ، و هذا ما أكدته القرار الصادر عن المحكمة العليا في 1983/03/30⁵ الذي جاء في منطوقه أنه : "إذا كان من السائد فقها و قضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر و حمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الإلتزام".

-
- 1- مختار رحمانى محمد - المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية- دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء - دار هومه - الجزائر - سنة 2003 - ص 43 .
 - 2- خليفي مريم - المرجع السابق - ص 17 .
 - 3- العرابوي نبيل صالح - المرجع السابق - ص 103 .
 - 4- عبد الستار التليلي - شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها - الشركة الوطنية للنشر و التوزيع - الجزائر - ص 26 .
 - 5- الملحق رقم 08- ص 129 .

المطلب الثاني :أساس مسؤولية ناقل الأشخاص لإخلاله بالالتزام بالسلامة و طبيعته

رغم اجماع التشريعات و الفقهاء على وجود الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص إلا أن الخلاف قائم حول الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية ناقل الأشخاص عند إخلاله بالإلتزام بالسلامة ، و حول طبيعته ، أو مضمونه أي : إذا كان إلتزام بتحقيق نتيجة أم ببذل عناية .

الفرع الأول : أساس مسؤولية الناقل لإخلاله بالالتزام بالسلامة

توصلنا إلى أن مسؤولية ناقل الأشخاص عن الأضرار التي تصيب المسافر مسؤولية عقدية تركز على إلتزامه بضمان سلامة الراكب ، و يبقى لنا ان نتطرق إلى السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الحاصل للراكب على عاتق الناقل و هو ما يسمى بالأساس القانوني للمسؤولية ، و الذي كان و لازال محل خلافات فقهية إنقسمت أساسا إلى فريقين أو نظريتين : الأولى ترجع الأساس الى فكرة الخطأ و تعرف بالنظريات الشخصية و الثانية ترجعه إلى الضرر الناشئ و تعرف بالنظريات الموضوعية :

أولا : النظريات الشخصية

يرى أصحاب هذه النظرية أن المسؤولية تقوم على أساس الخطأ سواء كان مفترضا أو ثابتا ، و من أشهر مؤيديها الفقيهان Ripert و Plagnol الذي صرح في هذا الصدد أن : " كل مسؤولية بدون خطأ تعتبر بالنسبة للقانون المدني بمثابة إدانة البريء في القانون الجزائري " ¹ ، و من بين النظريات التي قيلت في هذا الصدد :

1- المشار إليه في العربيوي نبيل صالح - مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري - رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص - كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر - سنة 2010/2009 - ص 135 .

1-نظرية الخطأ الشخصي الواجب الإثبات:

تعتمد هذه النظرية على الخطئ الثابت كأساس للمسؤولية كما هو الشأن في أحكام المسؤولية العقدية في ق.م.ف المنظمة في المواد من 1137 الى 1147¹ ، فالخطأ العقدي و الذي تكرسه المادة 176 من ق.م.ج هو عدم تنفيذ المدين إلتزاماته الناشئة عن العقد أيا كان السبب ، أي أنه يستوي أن يكون عدم التنفيذ ناتج عن تعمده في ذلك أو عن إهماله أو عن فعله دون عمد أو إهمال².

و يفرق القانون المدني بين نوعين من الخطأ بحسب نوع الإلتزام : فإذا كان الإلتزام ببذل عناية فالمهم هو مقدار العناية الواجب بذلها من طرف المدين و هي حسب المادة 1/172 من القانون المدني الجزائري : عناية الرجل العادي أي رب الأسرة المعني بشؤونه ، فهنا الخطأ هو عدم بذل العناية الكافية و يترتب عنه قيام مسؤولية المدين كما هو الحال بالنسبة لمسؤولية الطبيب ، أما إذا كان الإلتزام بتحقيق نتيجة فإن تنفيذ الإلتزام لا يتم إلا بتحقيق الغاية المعنية و هي محل الإلتزام كما هو الشأن في عقد نقل الأشخاص الذي يلزم الناقل بإيصال الراكب سالما معافى إلى المكان المتفق عليه و بالتالي يعتبر الخطأ قائما إذا ما أصيب الراكب بجروح أو بضرر و لا يمكن للناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي .

يعاب عن هذه النظرية أنها لا تساير التطورات الصناعية و من بينها وسائل النقل التي تجعل إثبات خطأ الناقل أمرا عسيرا ، كما أنها تتعارض مع مبادئ العدالة لما تحمل المتضرر نتائج الضرر عندما لا يتمكن من إثبات خطئ الناقل³.

2-نظرية الخطأ في الحراسة :

يؤسس أصحاب هذه النظرية مسؤولية الناقل على أساس الخطأ في الحراسة كما هو الحال في المسؤولية على فعل الأشياء ، و يتمثل هذا الإلتزام بالنسبة للناقل حسب أصحاب هذه النظرية في واجبه على ضمان رقابته و سيطرته التامة على وسيلة النقل حتى لا تسبب ضررا للراكب ، إذا فهو خطأ ثابت بمجرد إصابة الراكب

1-خليفة مريم المرجع السابق – ص 23 .

2- الدكتور بلحاج العربي – النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري-الجزء الأول:التصرف القانوني(العقد و الإرادة المنفردة) – ديوان المطبوعات الجامعية – الجزائر – طبعة 1999- ص 267 .

3- العرابوي نبيل صالح -المرجع السابق – ص 136 .

بضرر بفعل وسيلة النقل و علاقة السببية مفترضة و لا يبقى للناقل من أجل التخلص منها إلا نفي هذه العلاقة بإثبات سبب أجنبي يرد إليه الضرر¹ .

لم تسلم هذه النظرية أيضا من الانتقادات : فما يعاب عليها أنها لا تحمي الراكب المتضرر في حالة إنعدام التدخل الإيجابي لوسيلة النقل مثلا : حالة إصدام الراكب بأشجار ، كذلك في حالة تضرره من أعمال تابعي الناقل ، كما يضيف الدكتور عادل علي المقدادي في هذا الصدد أن هذه النظرية لا تستند إلى أي سند قانوني لأنه لا يمكن اللجوء إليها في عقد النقل كون المسؤولية عقدية إلا إذا أخذ بنظام الخيرة بين المسؤولين² ، و هذا النظام محل خلاف بين الفقهاء³ : حيث ورد في عدة قرارات أن أحكام المواد 1382⁴ و ما يليها من القانون المدني لا تطبق إذا ما تعلق الأمر بخطئ عقدي⁵ .

ثانيا: النظريات الموضوعية

نتيجة للانتقادات الموجهة للنظريات الشخصية التي ترجع المسؤولية لخطئ الناقل الشخصي أو الخطأ في حراسة وسيلة النقل ، ظهرت النظريات الموضوعية التي تبنت الضرر كأساس لمساءلة الناقل و من أهمها : نظرية المخاطر أو تحمل التبعة، و نظرية الضمان :

1-نظرية تحمل التبعة أو المخاطر

ظهرت هذه النظرية في فرنسا نظرا للتطورات الصناعية و إنتشار الآلات و وسائل النقل و تعدد الحوادث و تعذر إثبات الخطأ في أغلبية الأحيان مما دفع أصحابها و من بينهم جوسران و سالي إلى إستبعاد الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل لإخلاله

1-خلفي مريم – المرجع السابق – ص 26 .

2- العربيوي نبيل صالح – المرجع السابق – ص 141 .

3-- Alex Weill et François Terré – Droit civil –les obligations – Dalloz – quatrième édition – Paris – France – 1986- page 783 .

4-cour de cassation .chambre commerciale.du 07/12/1960 – cour de cassation .chambre commerciale . du 03/01/1964 .

5- Nombre d'arrêts ont décidé que les dispositions des articles 1382 et suivant sont sans application lorsqu'il s'agit d'une faute commise dans l'exécution d'une obligation résultant d'un contrat.

بالإلتزام بالسلامة و رغم إتفاقهم حول هذا، إلا أنهم إختلفوا حول المعيار الذي تؤسس عليه نظريتهم و إنقسموا إلى فرضين :

أ-نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح

و مفادها أن كل من يستعمل شيئاً يستهدف من ورائه فائدة أو ربح ، عليه أن يتحمل مخاطره و الضرر الذي قد يحدثه أو يسببه هذا الشيء للغير أي الغرم بالغرم ، و حجتهم في ذلك هو أن حارس الشيء الذي يستفيد منه ، و يجني أرباحه هو الوحيد الذي كان في مقدوره أن يمنه الحادث الذي نتج عنه الضرر ، و بالتالي فعليه أن يتحمل مسؤولية ذلك بدفع التعويض ، و من غير العدالة أن يتحمل المضرور الضرر الناتج عن شيء لم يستفد منه و لم يكن في قدرته دفع الحادث الناتج عنه، و بالتالي فإن الإنتفاع من الشيء يقابله الإلتزام بتحمل مخاطره¹ .

ب-نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث

مفادها أن كل من أنشأ بفعله خطراً مستحدثاً يتعين عليه تحمل تبعته ، و لقد إعتبر الفقيه سالي أن الإعتقاد على نظرية الضرر كأساس لمسؤولية الناقل هو الوضع السليم ، فيجب مساءلة كل من يسبب ضرراً للغير بغض النظر عما إذا كان فعله يشكل خطأ ام لا² .

فحسب هذه النظرية يتحمل الناقل المسؤولية لما يصاب الراكب بضرر أثناء عملية النقل بإعتباره المنتفع من هذه العملية ، و بالتالي عليه أن يتحمل كل ما يتبع هذا النشاط من أضرار لكون وسائل النقل من الأشياء محتملة الخطأ .

*رغم مسايرة نظرية تحمل التبعة للتطور الصناعي إلا أنها تحمل مستعملي هذه الوسائل المتطورة كل الأضرار التي تسببها و هذا ما يشكل إئقال لمسؤولية الناقل، لحتمية تسبب هذه الوسائل أضراراً بصفة مباشرة أو غير مباشرة .

1-خلفي مريم - المرجع السابق - ص 27 .

2-ذكر من طرف العرباوي نبيل صالح - المرجع السابق - ص 149 .

2-نظرية الضمان :

إعتبر صاحب هذه النظرية Boris Starck أن كل النظريات المبنية على الخطأ كأساس للمسؤولية و كذلك نظرية تحمل التبعة لا تبرر أساس المسؤولية إلا من ناحية المسؤول ، أي المتسبب في الضرر متجاهلة بذلك الطرف المتضرر . و لهذا السبب بنى نظريته برد الإعتبار للمتضرر، و إعتبر أن الإنسان يتمتع بحق فردي في الأمن ، و الإستقرار ، و السلامة الجسدية ، و يعتبر كل إعتداء على هذا الحق محظورا و يستلزم التعويض .

كما توصل إلى ان للمسؤولية وظيفتين : الأولى هي الضمان إذ تتحقق بمجرد المساس بحق مضمون كالحق في السلامة الجسدية و المالية بغض النظر عما إذا كان الفعل المسبب له خطأ أم لا ، أما الثانية فهي الجزاء أو العقوبة الخاصة ، فمتى ثبت وقوع الخطأ يتسع دور المسؤولية لمعاقبة المسؤول عقابا خاصا و هو التعويض . و يترتب عن تطبيق هذه النظرية على عقد النقل أن مجرد عدم تنفيذ الناقل للإلتزام بالسلامة يجعله مسؤولا دون حاجة لإثبات خطئه ، لأنه أخل بضمان تنفيذ الإلتزام و عليه تعويض الراكب عما أصابه من أضرار غير مشروعة ، أما إذا أثبت وقوع هذه الأضرار لخطئ الناقل فيشدد التعويض وفقا للوظيفة الثانية للمسؤولية¹ .

رغم مسابرة هذه النظرية للواقع الإجتماعي و حق الإنسان في الإستقرار إلا أنها لم تسلم هي أيضا من الإنتقادات منها : حصول الراكب المتضرر على تعويض جزئي في حالة عدم إثباته خطأ الناقل و هذا ما يخالف الواقع كون التعويض يقدر حسب جسامه الضرر² .

رغم الإنتقادات الموجهة إلى كل هذه النظريات الشخصية و الموضوعية ، إلا أننا نرى أن نظرية الخطأ هي الأنجع و الأقرب إلى الصواب لتفسير مسؤولية ناقل الأشخاص لأنها أسست الحق في التعويض على خطئ الناقل العقدي ، و هذا ما يتماشى مع المادة 62 من القانون التجاري التي ألزمت ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر ، و أن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد و بالتالي إعتبرت الإلتزام بالسلامة إلتزاما تعاقديا يستلزم التعويض إذا ما تم الإخلال به .

1-خليفة مريم - المرجع السابق - ص 30 .
2-العرباوي نبيل صالح - المرجع السابق - ص 146

الفرع الثاني: طبيعة إلتزام ناقل الاشخاص بضمان السلامة

لتحديد طبيعة الإلتزام بالسلامة يجب حل مشكلة إثبات الخطأ العقدي و الرجعة إلى التناقض بين المادتين 1147 من القانون المدني الفرنسي التي تقابلها المادة 176 من القانون الجزائري التي تعتبر مسؤولية المتعاقد قائمة بمجرد عدم تنفيذه للعقد بدون إثبات خطئه كونه مفترض، و المادة 1137 من القانون الفرنسي أي المادة 172 من القانون الجزائري التي تعتبر المدين مخطئ بمجرد مقارنة تصرفه مع تصرف الرجل العادي الحريص عن عائلته . و لحل هذا التناقض ، إعتبر الفقه الحديث خاصة منذ René Demogue أن إثبات الخطأ العقدي مرتبط بمحل الإلتزام إذا ما كان الإلتزام بتحقيق نتيجة أو ببذل عناية¹ .

الفكرة العامة للتمييز بين الإلتزام بتحقيق نتيجة و الإلتزام ببذل عناية تتمثل في معاينة ما تعهد به المدين و ما ينتظره الدائن : فإما أن يتعهد بتحقيق نتيجة أو غاية محددة كتعهد البائع بتوريد سلعة معينة و في أجل محدد ، و يتعهد المشتري بدفع ثمنها ، و إما أن يتعهد المدين إلا باتخاذ الأمور و الوسائل المناسبة التي سوف تسمح للدائن الوصول إلى نتيجة محتملة كما هو الحال بالنسبة للطبيب أو المحامي فهما لا يضمنان الشفاء أو النتيجة الإيجابية في الدعوى.

و على هذا الأساس في الإلتزام بتحقيق نتيجة : يعتبر عدم تحققها خطأ عقديا و يفترض وجوده ، و على هذا الأساس لا يبقى للدائن إلا إثبات وجود العقد و عدم تحقق النتيجة دون إثبات وجود الخطأ أم لا فهو مفترض ، و لا يبقى للمدين للتخلص من مسؤوليته إلا إثبات أن عدم تنفيذ العقد يعود الى سبب اجنبي .

أما في الإلتزام ببذل عناية ففي غالبية الأحيان على الدائن إثبات عدم تنفيذ الإلتزام و عدم مطابقة تصرفات المدين مع تصرفات الرجل العادي الحريص عن شؤون عائلته . إن التفرقة بين الإلتزامين بتحقيق نتيجة و ببذل عناية لا تطرح اي اشكال إلا في مجال الالتمات بأداء عمل و من بينها: الالتمام بالسلامة خاصة فــــي

1 - Alex Weill et François Terré – Droit civil – les obligations – Dalloz – quatrième édition – Paris – France – 1986 – p 400 .

الحالات التي يكون فيها الشخص تحت تصرف التقنيين و آلتهم كما هو الشأن في عقد النقل¹.

يترتب على إعتبار الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص كإلتزام بتحقيق نتيجة كما يعرف باللغة الفرنسية sécurité-résultat أن الناقل ملزم بنقل المسافر إلى المكان المتفق عليه سالما معافى² ، و بالتالي فيكفي إصابة المسافر بأي ضرر أثناء عملية النقل لقيام مسؤولية الناقل ، و بالتالي إلتزامه بالتعويض دون حاجة إلى إثبات خطئه و لا يعفيه منها إثباته لبدله العناية اللازمة ، أو اتخاذه الحيطه و الحذر كون الإلتزام بتحقيق نتيجة ، بل عليه إثبات السبب الأجنبي³ .

رغم مصداقية و فعالية إعتبار الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص كإلتزام بتحقيق نتيجة ، إلا أننا نلاحظ أن المشرع الجزائري قد جمع بين أحكام الإلتزام بتحقيق نتيجة و أحكام الإلتزام ببذل عناية خاصة في المجال الجوي و البحري :

*في المجال الجوي : تنص المادة 145 من قانون الطيران المدني⁴ على أن يكون الناقل مسؤولا تلقائيا بمجرد حدوث ضرر للمسافر أثناء تنفيذ العقد ، هذا من جهة من خصائص الإلتزام بتحقيق نتيجة ، و من جهة أخرى ينص في المادة 1/148 من نفس القانون على أن : " الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت أنه و تابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر ، و أنه استحال عليهم ذلك ، و هذا من خصائص الإلتزام ببذل عناية".

*أما في المجال البحري : فيظهر هذا من خلال المادة 841 من القانون البحري الجزائري التي تكرر أحكام الإلتزام ببذل عناية التي تلزم الناقل بتجهيز السفينة و إتخاذ كل الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب ، هذا من جهة ، و من جهة أخرى أحكام المادة 842 من نفس القانون التي تعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تصيب الركاب و أمتعتهم إذا ما وقعت خلال عملية النقل ، و هذا ما يتماشى مع أحكام الإلتزام بتحقيق نتيجة .

إن هذا الجمع لأحكام الإلتزامين ، إن كان يدل على شيء ، فهو يدل على رغبة المشرع في حماية الطرف الضعيف في العقد ألا و هو : المسافر .

1 - « L'obligation de sécurité est surtout admise lorsque le client est livré au technicien et à ses instruments et n'a pas d'initiatives à manifester , de coopération a fournir .c'est essentiellement le cas du contrat de transport »

2 - Barthélémy Mercadal – Droit des transports terrestres et aériens – Dalloz/Delta – année 1996 – page 389 .

3- خليفي مريم – المرجع السابق – ص 52 .

4-تقابلها المادة 17 من إتفاقية وارسو .

المبحث الثاني : مجال سريان الإلتزام بالسلامة في عقد نقل

الأشخاص

بعد أن بينا أن الإلتزام بالسلامة إلتزام عقدي بتحقيق نتيجة و هي : إيصال الراكب إلى المكان المتفق عليه سالما معافى ، يبقى لنا ان نبين مجال أو نطاق سريانه من حيث أنواع النقل كونه نشأ في المجال البحري ، و أن نحدد أطرافه (المطلب الأول) و من حيث كل مراحل النقل ، و مدى سريانه أو إمتداده إلى الأمتعة بمختلف أنواعها (المطلب الثاني) :

المطلب الأول :مجال سريانه من حيث نوع النقل و من حيث الأشخاص

من خلال ما يلي سوف نوضح مدى إمتداد هذا الإلتزام إلى مجالات النقل الأخرى و مدى تجسيده في قوانينها الخاصة (الفرع الاول) ، و مدى سريانه على الأشخاص من خلال توضيح صفة كل من الناقل و الراكب (الفرع الثاني) :

الفرع الأول : نطاق سريانه من حيث نوع النقل

ينقسم النقل من حيث الموضوع أو محل الأداء إلى : نقل أشخاص و نقل أشياء ، و من حيث المجال الذي يتم فيه إلى : نقل بري و نقل جوي و نقل بحري ، و من حيث النطاق السياسي إلى: نقل داخلي و نقل دولي . و سوف تقتصر دراستنا عن مدى سريان هذا الإلتزام على نقل الأشخاص في مختلف المجالات في النطاقين الداخلي و الدولي.

رغم نشأة الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص في المجال البحري إلا أنه امتد إلى كل أنواع النقل مهما كانت وسيلة النقل المستعملة : بحيث طبقت أحكامه لأول مرة في مجال السكك الحديدية من طرف محكمة النقض الفرنسية في سنة 1913¹ ، و على النقل بالميترو سنة 1950² ، و الحافلات سنة 1955³ ، و سيارات الاجرة

1- Cass.civ.27/01/1913.s1913.177

2- Cass . civ . 04/03/1950 .

3 -Cass . civ . 23/05/1955 . D 1955.504.

في 1922¹، و على القوارب و زوارق النهر في 1921²، كما ان التعداد لا يتوقف هنا بل ان الاجتهادات القضائية تتجه الى تمديد تطبيقه على مستغلي المصاعد³ les exploitants de remontée mécanique et de télésiège و إلى مالكي الأحصنة عند إستعمالها كوسيلة نقل لكن كإلتزام ببذل عناية بالنسبة لهذه الأخيرة⁴، و هذا ما سنتعرض له من خلال ما يلي :

أولا : النقل البري

سوف نوضح مدى تجسيد هذا الإلتزام في القوانين الوطنية و الدولية الخاصة بهذا النوع من النقل

1- في المجال الداخلي

النقل البري هو الذي يتم على اليابسة، و لقد عرفته المادة الثانية من القانون 13/01 الصادر في 08 غشت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه المعدلة و المتممة بموجب المادة 02 من القانون 09/11 على أنه⁵ " كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى اخر عبر الطريق أو السكك الحديدية على متن مركبة ملائمة" مع الإشارة أن هذا التعديل إستبدل التعبير عن القائم بالنقل من " كل شخص طبيعي أو معنوي " ليصبح " كل مستغل "، مع تعريف هذا الأخير في المادة الرابعة من نفس القانون المعدل و المتمم على أنه : " كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للنقل أو بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في إيطار إمتياز " .

1 -Cass . civ 31/07/1922.

2 -C . A . Grenoble du 15/03/1921.

3- Cass . civ . 08/10/1968 .

4 - Barthélémy Mercadal – Droit des transports terrestres et aériens – Dalloz/Delta – année 1996 – page 387 .

5- Touafek Rabah – code des transports terrestres – textes législatifs et règlementaires en vigueur – Edition Houma – Alger – Algérie – année 2006 – p 258 .

كما تم إدراج بموجب التعديل السابق الذكر فقرة سادسة في المادة الثانية عرفت المركبة *véhicule* على أنها : " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك دفع ، تسير على الطريق ، أو على السكة الحديدية مجرورة أو معلقة بواسطة سلك ، و تندرج على الخصوص ضمن هذا التعريف : سيارات نقل الأشخاص أو نقل البضائع *Automobiles* ، و الحافلات *Bus* ، و الحافلات المتمفصلة *Les bus articulés* ، و الحافلات الكهربائية *Les trolleybus* ، و عربات القطارات و القطارات الكهربائية ، و القطارات ذاتية الدفع ، و عربات الترامواي ، و عربات المترو ، و حجات التلفريك و التلبنان *Les cabines de téléphériques et funiculaires* ، و العربات المعلقة بالأسلاك و التلسيح و مصاعد التزلج و كذا حجات المصاعد الحضرية *les cabines des ascenseurs urbains* ."

بالتالي يشمل النقل البري للأشخاص حسب ما تنص عليه المادة 14 من القانون 09/11¹ : النقل عبر الطرقات ، النقل بالسكك الحديدية ، النقل المشترك ما بين الأنماط ، و نقل الأشخاص الموجه *le transport guidé de personnes* .

أ-النقل عبر الطرق :

لقد عرفت المادة الثانية من القانون السابق ذكره في فقرتها التاسعة النقل عبر الطرق على أنه : "نقل يستعمل مركبات مهيأة من طرف الصانع لنقل أشخاص من مكان إلى آخر ، تسير عبر الطرق " ، و ينقسم بدوره الى نقل عمومي و نقل للحساب الخاص : فاما النقل العمومي فقد عرفته المادة 02/02 من نفس القانون على انه : " نقل يتم بمقابل لحساب الغير ، يقوم به مستغلون مرخص لهم لهذا الغرض " ، اما النقل للحساب الخاص فهو : "نقل تقوم به أشخاص طبيعية أو اعتبارية لحاجاتهم الخاصة بواسطة مركبات يملكونها"².

كما تنص المادة 27 من القانون 13/01 المعدل و المتمم على أن نقل الأشخاص عبر الطرق يشمل : النقل الجماعي الحضري و غير الحضري و النقل النوعي الذي يشمل بدوره : النقل المدرسي ، النقل بواسطة سيارة الاجرة ، نقل السياح ، نقل المرضى ، و النقل الجنائزي و يكون النقل النوعي موضوع تنظيم خاص³ .

1- المادة 14 من القانون 09/11 المعدل و المتمم للقانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه

2- المادة 02 فقرة 03 من القانون 13/01 المعدل و المتمم .

3- المادة 34 من القانون 13/01 المعدل و المتمم .

ب- النقل بالسكك الحديدية :

عرف النقل بالسكك الحديدية عدة تطورات خلصت إلى أن يتم هذا النقل من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية المنشأة بموجب الأمر 28/76 و التي أصبحت مؤسسة ذات طابع تجاري و صناعي منذ صدور المرسوم التنفيذي رقم 391/90 . و لقد نظم المشرع أحكامه بالإضافة إلى أحكام القانون التجاري و القانون 13/01 السابق الذكر بموجب القانون رقم 35/90¹ المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية و المرسوم التنفيذي رقم 348/93 المؤرخ في 1993/12/28.

و لقد عرفته المادة 07/02 من القانون 13/01 المعدل و المتمم على أنه : " كل منظومة نقل الأشخاص و البضائع بواسطة مركبات مجرورة أو تسيير عبر السكة " .

ج- النقل المشترك الأنماط Transport combiné intermodal

لقد عرف المشرع النقل المشترك الأنماط على أنه : " خدمة نقل ينجزها مستغل بموجب سند نقل وحيد بنمطين مختلفين من النقل على الأقل و تغطي النقل من بدايته الى نهايته تحت مسؤولية متعامل واحد"² .

د- نقل الأشخاص الموجه le transport guidé de personnes

نقل الأشخاص الموجه هو : " كل منظومة نقل عمومي تستعمل مركبات ملزمة بإتباع مسار محدد على كل أو جزء من مسارها ، سواءا كانت هذه المركبات تسيير في رحاب مخصص لها أم لا بإستثناء شبكة السكة الحديدية وطنية"³ ، و يتضمن هذا النوع من النقل حسب المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 359/11⁴ الذي يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه ، أنظمة النقل التالية :

1- المؤرخ في 26 ديسمبر 1990 يتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية – الجريدة الرسمية رقم 56.

2- المادة 05/02 من القانون 13/01 المعدل و المتمم .

3- المادة 08/02 من القانون 13/01 المعدل و المتمم .

4- المؤرخ في 23 أكتوبر 2011 الذي يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه – الجريدة الرسمية رقم 58 .

Les métros (automatiques ou non) *المترو : تلقائي أو لا

Les véhicules automatiques légers(VAL) *المركبات التلقائية الخفيفة

Les tramways *الترامواي

Les autobus guidés *الحافلات الموجهة بكاميرا بصرية أو نظام مغناطيسي
par caméra optique ou par un système magnétique

*الأجهزة المسماة : مصاعد ميكانيكية أو النقل بواسطة أسلاك

Les appareils dénommés : remontées mécaniques ou transports par cables

Le monorail *القطارات أحادية السكة

إن ما يظهر خضوع النقل البري للالتزام بالسلامة في المجال الداخلي هي المادة 61 من القانون 13/01 التي و التي تنص على ما يلي : " يعد مخالفة بمفهوم هذا القانون :..... /4 عدم إحترام الإلتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد النقل " و الإلتزام بالسلامة من الإلتزامات التي قررها المشرع و أوجدها في عقد النقل بموجب كل من المادة 62 من ق.ت.ج ، و المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 359/11 بالنسبة للنقل الموجه للأشخاص و التي تنص على أنه : "يجب أن تتوفر في نقل الأشخاص الموجه قبل إستعماله ، عند تصوره ، و إنجازة ، و إستغلاله ، و تعديله ، و/أو رد إعتبره : شروط السلامة التي يجب أن تضمن الحماية القصوى للمستعملين و المستخدمين المكلفين بالإستغلال و للغير و كذا الممتلكات " .

كما تظهر الأهمية التي يعيرها المشرع لسلامة الأشخاص في النقل الموجه من خلال إستحداثه للجنة تقنية لدى الوزير المكلف بالنقل تكلف على الخصوص بسلامة منظومة نقل الأشخاص الموجه¹ .

1-المادة 55 مكرر من القانون 13/01 المعدل و المتمم

2- في المجال الدولي :

فيما يخص النقل عبر الطرق و نظرا للفراغ القانوني السائد ذهبت بعض الدول الى اعداد اتفاقية دولية ابرمت في جونييف في الاول من مارس 1973 متعلقة بالنقل عبر الطرق للأشخاص و الأمتعة و المعروفة ب CVR ، و التي دخلت حيز التنفيذ في 12/04/1994 -لم تصادق عليها فرنسا-، فهي إتفاقية تطبق بين الدول الأطراف و من بينهم يوغوسلافيا ، سلوفاكيا ، كرواتيا ... الخ¹ ، و تنص هذه الإتفاقية على أن الناقل مسؤول عن الضرر الناتج عن وفاة ، أو جرح ، أو أي مساس بسلامة المسافرين المادية ، و المعنوية ، و الناتجة عن حادث مرتبط بالنقل منذ صعوده إلى حين نزوله من وسيلة النقل . أما على المستوى المغربي فتوجد إتفاقية خاصة بدول المغرب العربي متعلقة بالنقل البري للمسافرين و البضائع و العبور و التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2421/90² .

بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية فهناك إتفاقية دولية لنقل الأشخاص و الأمتعة أبرمت في برن السويسرية تدعى " CIV " و التي نصت في المادة 25 منها أن : "مسؤولية شركة السكك الحديدية عن الوفاة ، أو الجروح ، أو السلامة الجسدية للمسافر تخضع للقوانين و لوائح الدولة التي وقع فيها الحادث " . مع الإشارة أن الجزائر صادقت عليها بموجب الامر 36/72 المؤرخ في 27/07/1972³ و كذا على التعديلات التي طرأت عليها أهمها التعديل المعروف باسم " COTIF " و بروتوكولها و ملحقيه "أ" و "ب" و مرفقاتهما و الذي صادقت عليه الجزائر بتحفظات بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10/08/1991⁴ .

ثانيا : النقل الجوي

النقل الجوي أيضا يكون إما داخليا و إما دوليا ، و يقصد بالنقل الجوي الداخلي ذلك النقل للأشخاص أو البضائع الذي يتم داخل حدود الدولة أي فوق إقليمها و أراضيها

1 - Barthélémy Mercadal – l'ouvrage précédant – page 365 .

2 Et 3 - Touafek Rabah – code des transports terrestres – textes législatifs et règlementaires en vigueur – Edition Houma – Alger – Algérie – année 2006 – page 122 et 84 .

4-مختار رحماني – المرجع السابق – ص 11 .

الوطنية و وسيلته هي الطائرة¹ ، أما النقل الجوي الدولي فهو الذي يتجاوز حدود الدولة من الناحية الجغرافية و السياسية :

أ-في المجال الداخلي :

بعد الاستقلال و بمقتضى القانون الصادر في 1962/12/31 الذي مدد سريان القوانين الموروثة عن الإستعمار الفرنسي ما عدا تلك التي تمس بالسيادة و الشخصية الوطنية ، ظل قانون الملاحة الجوية الفرنسي رقم 259/57 الصادر بتاريخ 1957/03/02 ساري المفعول و يحكم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار التي تصيب المسافرين في حدود إقليم الدولة إلى أن صدر القانون المتعلق بالخدمات الجوية رقم 166/64 و الذي الغي بموجب المادة 4/231 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقانون الطيران المدني المؤرخ في 27 جوان 1998 والذي تم تعديله و إتمامه بموجب القانون رقم 08/02 المؤرخ في 23 جانفي 2008 ج.ر رقم 04 الذي اعتبر الناقل ملزم بضمان سلامة المسافرين عندما عالج أحكام المسؤولية في المواد من 145 إلى 156² .

ب-في المجال الدولي :

هناك عدة معاهدات و إتفاقيات دولية في مجال النقل الجوي الدولي و التي كرسست و أكدت إلزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين من بينها ما يلي:

* لعل أهم إتفاقية في مجال النقل الجوي الدولي للأشخاص هي إتفاقية وارسو Varsovie ل 12 اكتوبر 1929 و التي دخلت حيز التنفيذ في 1933/02/13 و كانت تعتبر إلزام الناقل بضمان السلامة إلزاما عقديا ببذل عناية ، و عرفت تعديلا بمقتضى بروتوكول لاهاي في 1955/09/08 الذي دخل حيز التنفيذ في

1-حمد الله محمد حمد الله - عقد النقل (البري-البحري-الجوي) - دار النهضة العربية - القاهرة - مصر - السنة 1998/1997 - ص 259 .

2- م 145 من ق.ط.م.ج.تنص على ان : "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي الى وفاته ، او تسبب له جرحا او ضررا"

1963/03/01 دون المساس بأحكام المسؤولية¹ ، و إنضمت الجزائر لهذه الاتفاقية بما فيها تعديلها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 74/64².

* إتفاقية مونتريال لسنة 1966 : نتيجة للأزمة التي نتجت عن إنسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من إتفاقية وارسو ، سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA إلى إقناع مجموعة من شركات الطيران لبعض الدول من أجل عقد إجتماع مع شركات الطيران الأمريكية لتبني نظام جديد لمسؤولية الناقل الجوي الدولي ، و تم ذلك وخلص إلى توقيع إتفاق في 1966/05/04 و الذي ضم أغلب شركات الطيران التي تعمل على الخطوط الجوية المنتظمة ، و من بينها الخطوط الجوية الجزائرية التي تنص صراحة في تذكرة السفر الدولية التي تصدرها على : إمكانية إخضاع النقل الدولي لأحكام هذا الإتفاق إذا كانت نقطة الإقلاع ، الوصول ، أو الرسو واقعة في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية ، فهذه الإتفاقية عبارة عن إعلان جماعي من مجموعة من الناقلين لخضوعهم لما تضعه هيئات الطيران المدني الأمريكي لحماية لرعاياها³.

*بروتوكول غواتيمالا سيتي 1971: تم التوقيع عنه في 1971/03/08 و قد غير من طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أدى جسماني بحيث أصبحت مسؤولية موضوعية تركز على فكرة الخطر و تحمل التبعة و تقوم بمجرد تحقق الضرر ، إلا أنه لم يدخل حيز التنفيذ بسبب شروط تطبيقه المستعصية التحقيق .

* إتفاقية مونتريال لسنة 1999 : نظرا لتباين قواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي و تفرقتها نتيجة كثرة الإتفاقيات الدولية بهذا الشأن ، و رغبة للحد من الأثار الوخيمة المترتبة عن ذلك ، ظهرت ضرورة الاجتماع من أجل توحيد أحكامها و هذا ما نتج عن جلسات الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني⁴ ICAO ، و الذي كلف مجلس المنظمة بمراجعة إتفاقية وارسو التي أدت الى التوقيع على إتفاقية جديدة تعرف باسم "اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لسنة 1999" في 28 ماي من نفس السنة بحضور 121 دولة و 11 منظمة إقليمية . و لعل أهم ما توصلت إليه هو الطبيعة

1 و 3- دلال يزيد - المرجع السابق - ص 40 و 54.

2- المؤرخ في 1964/03/02 - الجريدة الرسمية رقم 26 .

4-انضمت اليها الجزائر في 1963 . -

المزدوجة لمسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية حسب قيمة التعويضات : فتكون على أساس الضرر اذا كانت قيمة التعويض المطالب بها في حدود 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة و لا يمكن التخلص منها الا باثبات خطأ المضرور ، و تكون على اساس الخطا المفترض اذا ما تجاوزت قيمة التعويضات القيمة السابقة الذكر¹.

ثالثا : النقل البحري

يكون النقل بحريا إذا كان محققا في البحار ، و المحيطات ، و وسيلة النقل البحري التقليدية هي السفينة .

أ-في المجال الداخلي :

لعل أهم ما يكرس قيام الإلتزام بالسلامة في عقد النقل البحري للأشخاص هو ما نصت عليه المادة 842 من الأمر 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998² الذي عدل و تم الأمر 80/76 الصادر في 1976/10/23 و المتضمنين القانون البحري على ان : " يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة و الاصابات الجسمانية للراكب و كذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل ، و له علاقة بالملاحة ، و إستغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم " .

ب-في المجال الخارجي :

لعل أول اتفاقية في مجال النقل البحري للأشخاص هي إتفاقية Bruxelles ل1961/04/29 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا و التي لم تعالج الأمتعة مما تطلب تكميلها بموجب إتفاقية بروكسل لسنة 1967³ ،

1- دلال يزيد - المرجع السابق - ص 73 .

2- المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 10/04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج.ر رقم 46 الصادرة في 18 أوت 2010 .
3 - Pr René Rodière – Traité général de droit maritime – affrètements et transports – tome 3 – acconage , consignage , transit , transports successifs et combinés , transport de passagers , remorquage –Daloz – Paris – année 1970- page 232 .

و التي صادقت عليهما الجزائر¹ و هذا ما يشرح التشابه بين المادتين 842 من القانون البحري الجزائري السابقة الذكر و المادة الرابعة من اتفاقية 1961 اللتان تؤكدان على وجود إلتزام بالسلامة في عقد النقل البحري للأشخاص .

مع الإشارة إلى أن أحكام هذه الإتفاقية تطبق على كل نقل دولي يتم إما بواسطة سفينة ترفع علم دولة متعاقدة ، و إما عندما تكون في عقد النقل نقطة الإنطلاق أو الوصول في دولة متعاقدة² .

الفرع الثاني :نطاق سريان الإلتزام بالسلامة من حيث الأشخاص

عقد نقل الأشخاص هو عقد يلتزم بمقتضاه متعهد النقل بنقل شخص من مكان إلى اخر سليما معافى و في الوقت المحدد مقابل أجرة³ ، فهو عقد تبادلي بين شخصين أي ملزم للجانبين : الراكب و الناقل ، و عقد معاوضة لأنه يشترط دفع الأجرة و من ثمة لا ينشئ أصلا في حالة النقل المجاني . سوف نوضح من خلال ما يلي كل من الدائن و المدين بهذا الإلتزام ، و مدى سريانه أو إمتداده إلى الخلف العام للراكب في حالة وفاته مع توضيح طبيعة المسؤولية في حالة النقل بالمجان :

أولا : المدين بالالتزام

يشترط لتطبيق قواعد مسؤولية ناقل الأشخاص عن الإخلال بالإلتزام بالسلامة على المستوى الوطني و الدولي ضرورة وجود عقد نقل بين الناقل و المسافر . و يعرف الناقل عامة بأنه : " تقني يحترف عملية نقل الأشخاص و الأشياء " ، أو بأنه : " كل شخص يتعهد بمقتضى عقد النقل بالتكفل بالنقل بتنفيذه عبر البر ، أو البحر ، أو الجو ، أو عن طريق إشراك عدة وسائل للنقل"⁴ .

1- المرسومين الرئاسيين 02/73 و 03/73 المؤرخين في 1973/01/05

2-Art 2 de la convention de bruxelles : « les dispositions de la présente convention s'appliquent à tous les transports internationaux qui sont effectués par un navire battant le pavillon d'un état contractant , soit lorsque , d'après le contrat de transport , le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un état contractant » .

3- أ . عمورة عمار - العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري - دار الخلدونية - الجزائر - ص 114 .

4-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 76 .

1/ في المجال البري :

تنص المادة 03 من المرسوم الرئاسي رقم 433/01 المؤرخ في 11 شوال 1422 الموافق ل 26 ديسمبر 2001 المتضمن المصادقة على بروتوكول 03 يونيو لسنة 1999 حول تعديل الإتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية COTIF المؤرخة في 09 ماي 1980¹ على أنه : " يقصد بعبارة "ناقل" الناقل المتعاقد الذي أبرم معه المسافر عقد النقل بموجب هذه القواعد الموحدة ، أو الناقل اللاحق المسؤول على أساس هذا العقد "

كما عرفت المادة 02 من القانون 421/90 المؤرخ في 1990/12/22 المتضمن المصادقة على الإتفاقية فيما بين دول اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري للمسافرين و البضائع و العبور الموقعة في الجزائر في تاريخ 1990/07/23 على أنه² : "شخص طبيعي أو معنوي من إحدى الدول الأعضاء في اتحاد المغرب العربي معتمد للقيام بالنقل البري للمسافرين أو البضائع طبقا للأحكام القانونية و التنظيمية السارية المفعول في بلده " .

أما المادة 02 من القانون 13/01 المعدلة و المتممة بموجب القانون 09/11 عرفت المستغل على أنه : " كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة ، أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع ، بوسائله الخاصة للنقل ، أو بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في إطار الإمتياز " .

2/ في المجال الجوي :

يمكن إستنتاج تعريف الناقل الجوي من خلال تعريف المستغل الوارد في المادة 02 من قانون الطيران المدني التي تنص على أنه :

"كل شخص إعتباري مرخص له بإستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي

-كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران الجوي

1 Et 2- Touafek Rabah – code des transports terrestres – textes législatifs et règlementaires en vigueur – Edition Houma – Alger – Algérie – année 2006 – P 144 et 123.

كل مؤجر طائرة إحتفظ بالتسيير التقني و بقيادة طاقم الطائرة أثناء مدة التأجير
le contrat d'affrètement

كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه "le
contrat de location d'aéronefs

لكن هناك شك حول هذا التعريف حيث جاء تعريف المستغل في القسم الرابع من قانون الطيران المدني الخاص بمسؤولية المستغل على اليابسة من جهة ، و جاءت أحكام مسؤولية الناقل الجوي ضمن القسم الثالث من الفصل الثامن تحت عنوان "مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة " من جهة أخرى و بدون أي تعريف مما قد يوحي إلى ذهن القارئ أن الناقل ليس هو المستغل ، و هذا ما يظهر ضرورة تدخل المشرع الجزائري من أجل سد هذا الفراغ القانوني ، أو الخلاف بين المفهومين .

و لقد وقع وقع خلاف حاد في المجال الدولي بين المحاكم الفرنسية و المحاكم الأنجلوسكسونية حول ما إذا كان الناقل الشخص المتعاقد مع المسافرين أم الشخص الذي ينفذ عملية النقل ، فجاءت إتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي و التي تمت إتفاقية وارسو¹ ، و وضعت تعريفا لكل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي ، فعرفت الأول على أنه : " كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو و مبرم مع الراكب ، أو الشاحن ، أو شخص يعمل لحسابهما " أما الثاني فعرفته على أنه : "شخص اخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو جزء منها " ².

كما أنه ما يجب الإشارة إليه أيضا هو إختلاف نظام المسؤولية بالنسبة لكل من مؤجر و مستأجر الطائرة في مواجهة المسافرين بحسب ما إذا وقع إيجارها و هي مجهزة أو مزودة بطاقمها le contrat d'affrètement³ ، أو إذا وقع و هي غير مجهزة أي عارية⁴ le contrat de location d'aéronefs ، حيث يعتبر مستأجر الطائرة غير مجهزة الناقل الوحيد بالنسبة للمسافرين لجمعه صفتي الناقل

1-صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر 267/65 المؤرخ في 25/10/1965 .

2-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 77 .

3-م123 من ق.ط.م.ج.: "عقد يلتزم بمقتضاه مؤجر يملك طائرة و بمقابل ، تحت تصرف مستأجر ، استخدام طاقات هذه الطائرة كليا او جزئيا " .

4-م122 من ق.ط.م.ج.: "عقد يلتزم بمقتضاه مؤجر يملك طائرة و بمقابل ، تحت تصرف مستأجر ، استخدام الطائرة بدون طاقم"

المتعاقد و الناقل الفعلي خلافا لما هو عليه الامر في إيجار الطائرة مجهزة : حيث يعتبر مؤجرها ناقلا فعليا و مستأجرها ناقلا متعاقدا¹.

3/ في المجال البحري

تعرف المادة الأولى من إتفاقية بروكسل ل 1961/04/29 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين ، الناقل البحري للمسافرين على أنه² : "الناقل ، يضم أحد هؤلاء الأشخاص و يكون طرفا في عقد النقل و هم : مالك السفينة ، أو المجهز ، أو المستأجر"³ ، أي أن النقل هو طرف في العقد ، قد يتخذ إحدى الصفات المذكورة في هذه الإتفاقية ، إلا أنه ما يلاحظ من من خلال القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم ، أن المادة 572 منه تعرف المجهز على أنه : " يعتبر مجهزة كل شخص طبيعي ، أو معنوي يقوم بإستغلال السفينة على إسمه ، إما بصفته مالكا للسفينة ، و إما بناء على صفات أخرى تخول له الحق بإستعمال السفينة " . و هو نفس التعريف الذي جاءت به إتفاقية بروكسل تحت عنوان الناقل ، و هذا ما يظهر خلط في المفاهيم ، يتطلب تدخل المشرع الجزائري لحسمه على أساس أن الناقل هو مستغل السفينة إما لكونه مالكا لها ، أو مجهزةا ، أو مستأجرا لها.

4/ مدى إكتساب وكالات السياحة و السفر و الوكلاء بالعمولة لصفة الناقل

قد يكون أشخاصا اخرين أطرافا في عقد نقل الأشخاص من خلال تدخلهم في تنفيذ عملية النقل بصفة كلية أو جزئية ، و من بينهم : وكالات السفر و الوكلاء بالعمولة، يتعين إيضاح مدى إكتساب هؤلاء لصفة الناقل ؟ و بالتالي تحملهم للإلتزام بضمان السلامة أثناء النقل ؟

1-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 83 .

2 - www.admin.ch

3- « transporteur » comprend l'une quelconque des personnes suivantes , partie à un contrat de transport : le propriétaire du navire , ou l'affreteur , ou l'armateur .

أوكالات السفر Agences de voyage

تم تنظيم أحكام وكالات السفر بموجب القانون رقم 05/90¹ الذي ألغى بموجب المادة 47 من القانون رقم 06/99² المنظم لنشاط وكالات السياحة و السفر حيث عرفت المادة الثالثة منه على أنها : " كل مؤسسة تجارية تمارس بصفة دائمة نشاطا تجاريا يتمثل في بيع مباشرة أو بصفة غير مباشرة رحلات و إقامات فردية أو جماعية و كل أنواع الخدمات المرتبطة بها كما هو منصوص عليها في المادة الرابعة أدناه " ، و من بين الخدمات الواردة في المادة الرابعة : النقل السياحي و بيع كل أنواع تذاكر النقل . أما في الفصل المتعلق بالواجبات خاصة المادتين 18 و 21 من ذات القانون فلقد ألقى المشرع على عاتق الوكالة واجب أخذ كل الإحتياطات من أجل توفير و ضمان أمن الزبون و ممتلكاته و حملها المسؤولية عن كل ضرر يتعرض له من جراء عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي لإلتزاماتها ، و كل ضرر اخر ناتج عن كل مقدم خدمة تلجأ اليه الوكالة عند إنجازالخدمات المتفق عليها³ . و يستخلص من هذا أنه بإمكان وكالة السياحة أن تقوم بنقل زبائنهم إما بنفسها إذا كانت مالكة لوسيلة النقل أو بإستئجارها و إما بلجوئها إلى ناقل، و في كلتا الحالتين تضمن تنفيذ العقد بكل إلتزاماته بما فيه الإلتزام بالسلامة أثناء النقل⁴ و نفس الشأن بالنسبة لمنظم الرحلات البحرية⁵ l'organisateur de croisières maritimes .

1- المؤرخ في 19 فبراير 1990 – الجريدة الرسمية رقم 8 .
2- المؤرخ في 04 أبريل 1999 – الجريدة الرسمية رقم 24.

3 -l'art 23 de la loi du 13/07/1992 fixant les clauses types de la convention de de mandataire , d'agent de voyage : « toute personne physique ou morale qui exerce une activité d'agent de voyage est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur , de la bonne execution des obligations résultant des contrats , que ces obligations soient à executer par elles memes ou par d'autres prestataires de services , sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci »
4 --Barthélémy Mercadal – Droit des transports terrestres et aériens – Dalloz/Delta – année 1996- page 366 .

5 - Pierre Bonassies et Christian Scapel – traité de droit maritime – Droit maritime – L.G.D.J – paris – France – année 2006- page 815 .

ب-الوكالات بالعمولة للنقل les commissionnaires de transport

يتضمن عقد الوكالة بالعمولة إلتزام الوكيل بأن يوصل المسافر إلى المكان المتفق عليه ، سواء بنفسه بإستخدام وسائله الخاصة ، أو بواسطة غيره من الناقلين مقابل أجرة أو عمولة¹.

و لقد خص القانون التجاري الجزائري عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص بالمواد من 69 الى 73 و هذا ما قد يوحي إلى الأذهان إلى إختلافه عن أحكام عقد نقل الأشخاص و لكن الأمر غير ذلك خاصة في مجال المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافر ، حيث نصت المادة 69 من نفس القانون على أن : "زيادة عن الإلتزامات المترتبة على ناقل الأشخاص و المنصوص عليها في المادة 65 ، يعد الوكيل بالعمولة إبتداءً من تكلفه بالمسافر مسؤولاً عن الأضرار البدنية ". بالتالي يضمن الوكيل بالعمولة سلامة المسافر سواء نفذ الإلتزام بنفسه أم لا ، فهو ضامن بحكم القانون².

ثانيا : الدائن بالإلتزام

الدائن بالإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص هو الراكب أو المسافر بالدرجة الأولى إلا أنه يطرح التساؤل حول إمتداده إلى خلفه العام إذا ما توفي نتيجة و أثناء عملية النقل . و سوف نوضح من خلال ما يلي من يتمتع بصفة الراكب كمرحلة أولى و حول إنتقال أو سريان الإلتزام إلى خلفه العام في حالة وفاته .

1/الراكب او المسافر

يقصد بالراكب أو المسافر كل شخص تعاقده مع الناقل على أن ينقله إلى المكان المحدد في عقد النقل³، فشرط إستفادته من حق ممارسة الدعوى المدنية على أساس الإخلال بالإلتزام التعاقدي بالسلامة هو أن تكون الرابطة بينه و بين الناقل عقد نقل⁴ ، و هذا ما يتماشى مع التعريف الوارد في إتفاقية بروكسل لسنة 1961

1- المادة 37 من القانون التجاري الجزائري .

2-العرباوي نبيل صالح – المرجع السابق – ص 299 .

3- عبد الستار التليلي – شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها – الشركة الوطنية للنشر و التوزيع – الجزائر – ص 21 .

4 - Barthélémy Mercadal – Droit des transports terrestres et aériens – Dalloz/Delta – année 1996 – page 413 .

في المجال البحري¹ ، و بالتالي فيجب تحديد مركز الراكب غير المتعاقد و الراكب بغير عقد النقل و من بينهم المتسلل ، طلبة الطيران المدني ، تابعي الناقل و كذلك المسافرين في إطار النقل بالمجان :

أ/المسافرين الموجودين في وضعية غير قانونية

و هم كل من المتسلل و المسافر بتذكرة سفر معيبة :

-المتسلل : و هو الشخص الذي يمتطي وسيلة النقل خلسة frauduleusement من اجل التنقل بدون تعاقد و بالتالي دون علم الناقل و دون دفع الثمن و بالتالي دون تذكرة².

-المسافر بتذكرة معيبة : و هو المسافر الذي انقضى عقده بتمام تنفيذه ، او بانتهاء مفعول التذكرة كمن ينام في القطار فيتجاوز المحطة المتفق عليها³.

ففي هاتين الحالتين لا يكون الناقل مسؤولا على أساس عقد النقل و بالتالي فعلى هؤلاء إذا ما تضرروا أن يلجؤوا إلى الأحكام العامة للمسؤولية التقصيرية من أجل الحصول على التعويض بإثبات كل من الخطأ و الضرر و علاقة السببية بينهما⁴.

ب-المتعاقدين مع الناقل بغير عقد النقل :

*أعوان البريد و الجنود و اعوان السكك الحديدية و رجال الدرك و الممرضين : يوجد هؤلاء الاشخاص خاصة في النقل بالسكك الحديدية ، و هؤلاء يستفيدون من أحكام المسؤولية العقدية لأن الدولة تشترط لصالحهم في دفتر الشروط شرطا يقضي بان يخصص في كل قطار عربتين لهم ، و هذا ما يشكل سندا للنقل و ما يمكنهم

1 - Passager signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport .

2 - René Rodière – Traité général de droit maritime – affrètements et transports – tome 3 – acconage , consignage , transit , transports successifs et combinés , transport de passagers , remorquage –Daloz – Paris – année 197- page 239 .

3- مختار رحمانى محمد – المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية- دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء – دار هومه – الجزائر – سنة 2003 – ص 35.

4 - أ.عمورة عمار – العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري – دار الخلدونية – الجزائر- ص 118 .

بالتمسك بإخلال الناقل بالإلتزام بالسلامة في حالة إصابتهم بضرر إثر تنفيذ عملية النقل¹.

***طلبة الطيران المدني :** العلاقة التي تربط هؤلاء بمديريهم أو بالنوادي التي تقوم بتعليمهم و تدريبهم ، رغم أنها ليست عقد نقل الا انها خاضعة للمبادئ العامة للمسؤولية المدنية التي تلقي على النوادي الإلتزام ببذل العناية اللازمة لضمان سلامتهم . و نفس الحكم في حالة تعليم قيادة الطائرات و سيطرة السيارات فهي أيضا تخرج عن نطاق عقد النقل².

***المسافرين مجانا بموجب رخصة :** مثلا المجاهدين الذين يرخص لهم القانون بأخذ بعض وسائل النقل مجانا كالطائرات و القطارات ، و كذلك المعوقين و أعوان السكك الحديدية الذين يسمح لهم بالتنقل بالقطار مجانا أو بتخفيض الثمن ، و يكون ذلك بموجب بطاقات تحل محل التذكرة العادية ، و بالتالي فيعتبرون كمسافرين عاديين يستفيدون من أحكام المسؤولية العقدية المقررة قانونا .

ج-النقل بالمجان

من المسلم به وجود الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الاشخاص كاللتزام بتحقيق نتيجة يقابله التزام الراكب او المسافر بدفع اجرة النقل ، و لكن السؤال يطرح حول عملية النقل بالمجان –le transport bénévole ou le transport à titre gratuit- اذا ما كان الإلتزام بالسلامة قائما رغم انعدام مقابله و هو الاجرة مثلا في الحالة التي يسمح فيها الناقل لشخص بالركوب ليوصله الى مكان معين دون ان يتقاضى اجرا عن ذلك؟ و ماهي طبيعة المسؤولية اذا ما وقع حادث يحقق ضررا للراكب ؟ اي هل تعتبر عقدية ام تقصيرية ؟ و ما هو اساسها ؟

-الطبيعة القانونية للنقل بالمجان :

تضاربت اراء الفقهاء حول إمكانية إعتبار العلاقة القائمة في إطار النقل بالمجان عقدا أم لا ؟

1-مختار رحمانى - المرجع السابق - ص 39 .

2- عبد الستار التليلي - المرجع السابق - ص 21 .

*الاراء المؤيدة للنظرية العقدية :

يرى جانب من الفقه أن النقل المجاني عبارة عن عقد بدون عوض لما يتضمنه من إقتران لإيجاب الناقل بقبول المنقول مجاناً و توافر المحل و هو الركوب و سبب العقد هو نية التبرع غير أنهم إعتبروا أن هذا العقد لا يرتب على الناقل إلتزام بضمان سلامة الراكب كإلتزام بتحقيق نتيجة و إنما إلتزام ببذل عناية و بالتالي إذا ما تضرر الراكب إثر حادث و جب عليه إثبات خطأ الناقل من أجل الحصول على التعويض¹.

كما رأى جانب آخر أن عقد النقل يوجد بمجرد أن تكون للناقل مصلحة في ذلك ، غير أن الاراء تضاربت حول هذه المصلحة فهناك من إكتفى بالمصلحة الادبية و هناك من إشتراط المصلحة المادية و من أمثلة هذه المصلحة : نقل تاجر لعملائه و من هذا القبيل أيضا le covoiturage أين يتقاسم صاحب السيارة المصاريف مع الراكبين الاخرين من وقود و أكل ، أو من أجل التقليل من التلوث البيئي... إلخ و من الإنتقادات التي وجهت لهذه النظرية إستنتج الفقهاء عناصر النقل المجاني أو النقل على سبيل المجاملة و هما عنصرين : العنصر المادي و هو عدم حصول الناقل على أي مقابل مهما كانت طبيعته ، و العنصر المعنوي و هو توافر نية المجاملة لدى الناقل².

كما إختلف فقهاء آخرون حول طبيعة أو نوع العقد في النقل بالمجان فهناك من إعتبره من عقود الخدمات و هناك من شبهه بعقد الوكالة و البعض منهم اعتبروه عقد وديعة و البعض الآخر عقد معاوضة إذا ما كانت للناقل مصلحة بالإضافة إلى التبرع الذي إعتبره من العقود غير المسماة لما يتمتع به الافراد من حرية في إنشاء العقود، إلا أن هذا الراي تعرض لعدة إنتقادات على أساس أنه لا توجد نية في التعاقد في النقل بالمجان .

*الاراء النافية لصفة العقد :

لقد نفى البعض من الفقه صفة العقد عن نقل الأشخاص مجاناً لأن الطرفين لم يقصدا الترابط قانونياً³ ، أي أن إرادتهم لم تتجه إلى إنشاء اثار قانونية ، و نفاها آخرون على أساس أنه لا يتصور أن يسأل الناقل المجاني عن تنفيذ عقد النقل بحيث

1-خلفي مريم ، المرجع السابق ، ص 34 .

2-العرباوي نبيل صالح - المرجع السابق - ص 162 .

3- الدكتور عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني-نظرية الإلتزام بوجه عام-مصادر الإلتزام - الجزء الأول - دار إحياء التراث العربي - بيروت - لبنان - طبعة 1952 - ص 814 .

ليس لأحد الطرفين الحق في ممارسة دعوى قضائية أو الحق في تنفيذ النقل المجاني ، كما بنى آخرون تعليلاً على إستبعاد القضاء للخدمات المجانية من العقود.

و ذهب جانب آخر من الفقهاء إلى إعتبار من قبيل أعمال الفضالة إلا أن هذه الفكرة تعرضت للإنتقاد على أساس أن الفضالة شبه عقد .

-طبيعة مسؤولية الناقل بالمجان و أساسها :-

مع تطور أحكام المسؤولية لم يعد للراكب المتضرر من النقل بالمجان مانع يحول دون مطالبته بالتعويض عن الأضرار التي أصابته من جراء ذلك ، الأمر الذي طرح مسألة طبيعة هذه المسؤولية و أساسها . فسرعان ما هجر القضاء أحكام المسؤولية العقدية بإعتبار أن إرادة الطرفين لم تتجه إلى ترتيب أي أثر قانوني ، و لإنعدام المقابل المادي الذي على أساسه يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب ، و بالتالي فلم تبق سوى أحكام المسؤولية التقصيرية التي تطرح الإشكالات التالية : هل تعتبر مسؤولية الناقل المجاني مسؤولية مؤسسة على خطئ مفترض في حراسة الشيء ؟ أم على خطئ شخصي واجل الإثبات ؟ و في هذه الحالة ماهو الخطأ الواجب الإثبات ؟ هل يتعلق الأمر بكل أنواع الخطأ ؟ أم يقتصر على الخطئ الجسيم فقط؟¹.

بعد الخلاف الطويل الذي ساد كل من الفقه و القضاء ، صدر حكم عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1928/03/27 قضى صراحة بأن النقل المجاني ليس عقداً ، و إعتبر مسؤولية الناقل المجاني شخصية قائمة على أساس إثبات خطأ الناقل معتمداً في ذلك على أحكام المادتين 1382 و 1383² من القانون المدني الفرنسي³

1- الدكتور عبد الرزاق السنهوري – المرجع السابق – ص 815 .

2- Art 1382 : « tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par lequel il est arrivé à le réparer »

Art 1383 : « chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait mais aussi par sa négligence ou par son imprudence »

3- العربيوي نبيل صالح – المرجع السابق – ص 156 .

و لقد إستبعد كل من الفقه و القضاء فكرة الخطأ المفترض في الحراسة لسبب أن المنقول بالمجان بركوبه مع الناقل يكون قد قبل المخاطر على إعتبار أنه يسمح له بالمطالبة بالتعويض بإثبات خطأ أو إهمال الناقل بالمجان ، و لإن هذا الأخير لم يحصل على أي منفعة من هذا النقل . و قد ترتب على تطبيق المادتين 1382 و 1383 نتائج غير منطقية خاصة في حالة تصادم سيارتين فكان يرجع الراكب المنقول مجانا على صاحب السيارة الأخرى على أساس الخطئ المفترض في الحراسة و الذي كان يرجع بدوره على الناقل بالمجان فيدفع كل التعويض دون أن يثبت خطؤه و هذا ما إنتقده الفقهاء¹ ، و ما دفع القضاء إلى التخفيف من عبء إثبات خطأ الناقل بعدة وسائل منها تضيق مدلول المجانية و إعتبار العقد بعوض بمجرد إستفادة الناقل و لو إستفادة معنوية ، و كذلك بإعتماد بعض القرائن مثلا إعتبار مجرد فقدان السيطرة على السيارة كخطئ و كذلك بإيقاع عبء إثبات أن النقل تم مجانا على الناقل.

و إستمر الأمر كذلك إلى حين صدور قانون التأمين الإجباري على السيارات سنة 1958 حيث عدل القضاء عن موقفه و أخضع مسؤولية الناقل بالمجان لأحكام المادة 1/1384² من القانون المدني الفرنسي و التي تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري³ بموجب الحكم الذي اصدرته محكمة النقض الفرنسية في 1968/12/30 ، و هذا ما سايره المشرع الجزائري من خلال تطبيق احكام الامر رقم 15/74 الصادر في 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض على الاضرار⁴ على كل من أصابه ضررا سواءا من جراء نقل بمقابل او بالمجان و هذا ما اكده القرار الصادر عن الغرفة المدنية للمحكمة العليا في 1982/01/20⁵.

1 و 5-خليفة مريم – المرجع السابق – ص 38 و 40 .

2 - « on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit repondre ou des choses que l'on a sous sa garde » .

3-العرباوي نبيل صالح – المرجع السابق – ص 156 .

4- المعدل و المتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 1988/07/19 – الجريدة الرسمية رقم 29.

المطلب الثاني: المجال الزمني للإلتزام بالسلامة و مدى سريانه على الأمتعة

لما يسبق عمليات النقل بمختلف أنواعها من مراحل ، يجب تحديدها الفترة التي يلتزم فيها الناقل بضمان سلامة الركاب في مختلف أنواع النقل (الفرع الأول) ثم سنوضح إذا كانت الحماية المقررة للمسافر تسري و تمتد إلى حماية أمتعته (الفرع الثاني) :

الفرع الاول : نطاق سريانه من حيث الزمان

لا يكفي لقيام مسؤولية الناقل العقدية لإخلاله بالإلتزام بالسلامة بمجرد تضرر المسافر بل تشترط علاقة السببية بين الحادث و الضرر ، و تظهر هذه العلاقة في المجال الزمني لمسؤولية الناقل أي الفترة الزمنية التي يمتد خلالها تنفيذ العقد . و بالتالي لا يبدأ الإلتزام بالسلامة¹ من وقت إبرام العقد بتسلم الراكب التذكرة كونها قد تصرف مقدما و إنما يبدأ مع تنفيذ العقد² ، و هذا ما سنحاول توضيحه في مختلف أنواع النقل :

أولا : سريان المسؤولية في النقل البري

ميزت محكمة النقض الفرنسية منذ البداية بين الحالتين التاليتين : الحالة التي يتصل فيها المسافر بوسيلة النقل في مكان مفتوح للجمهور أي الأماكن التي لا يشترط فيها الحصول على التذكرة مقدما فيبدأ الإلتزام بالسلامة في الوقت الذي يتصل فيه المسافر بوسيلة النقل و ينتهي بمغادرته لها ، و الحالة التي يمنع فيها دخول المسافر إلى مكان وجود وسيلة النقل المخصص للركاب إلا بناء على تذكرة السفر فيبدأ الإلتزام بدخول المسافر إلى المنطقة المراقبة و ينتهي بخروجه منها³.

و في هذا الصدد تنص المادة 64 من القانون التجاري على ان : "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به " و تختلف هذه المرحلة إذا ما كسرت الطريق أو عبر السكك الحديدية :

1-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 147 .

2-مصطفى كمال طه - العقود التجارية - دار الفكر الجامعي - الإسكندرية - مصر- ص 219 .

3 --Barthélémy Mercadal - l'ouvrage précédant - page 388 .

1-النقل عبر الطرق :

تبدأ مسؤولية ناقل الأشخاص و بالتالي إلتزامه بضمان سلامة المسافر ببداية تنفيذ العقد و تنتهي بنهاية التنفيذ ، و تحدد أغلبية الفقه و القضاء هذه الفترة في النقل عبر الطرق من اللحظة التي يحصل فيها الإتصال المادي للراكب بالسيارة أو الحافلة ، أي الوقت الذي يهـم فيه بالصعود بغرض نقله إلى حين إنقطاع هذا الاتصال المادي بينه و بين وسيلة النقل بنزوله منها و وقوفه على الأرض بقدميه سالماً¹.

و يعد من قبيل الإتصال المادي : أن يقوم الراكب بفتح الباب أو أن يضع أحد قدميه داخل وسيلة النقل ، فبمجرد ملامسته لها و إنصراف نيته إلى إبرام العقد مع الناقل تبدأ مسؤولية هذا الأخير².

2-النقل عبر السكك الحديدية

أغلبية الفقه و القضاء كان يعتبر أن فترة تنفيذ العقد تبدأ عند الحصول على تذكرة السفر و بعد السماح للمسافرين من الدخول إلى الأرصفة و يصبح الناقل مسؤولاً عن كل ما قد يصيب المسافرين من أضرار كإنزلاق قدمه بشحم كان على الرصيف أو سقوط شيء عليه من القطار ، أو صدمه باب مفتوح ، أو إنغلاق الباب على يده ، و لا ينتهي بوصول الراكب إلى المكان المقصود بل ينتهي بخروجه من المنطقة المخصصة للركاب و بتسليمه للتذكرة عند الخروج من محطة الوصول³ . و نتيجة لعدة إنتقادات عدلت محكمة النقض الفرنسية عن موقفها هذا و إعتبرت إبتداءً من قرارها الصادر في 1969/07/01 بأن الإلتزام بالسلامة كالإلتزام بتحقيق نتيجة لا يسري و لا يتصور وجوده إلا خلال تنفيذ عقد النقل أي منذ دخول المسافر إلى القطار الى حين نزوله منه ، و لم تحسم مسألة الحوادث التي تقع على الرصيف إلا في قرارها الصادر في 1970/07/21 الذي تتلخص وقائعه في سقوط امرأة عند محاولة خروجها من الرصيف ، فقضت محكمة باريس بمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية و حكمت عليها بالتعويض ، و على إثر نظر محكمة النقض في الطعن الذي قامت به الشركة قضت بما يلي : "حيث أن الإلتزام بتوصيل المسافر سليماً معافى الى مكان الوصول تطبيقاً لاحكام المادة 1147 من ق.م يتوقف تطبيقه

1-أ.عمورة عمار – المرجع السابق – ص 121 .

2-خليفة مريم – المرجع السابق – ص 42 .

3- الدكتور مصطفى كمال طه – المرجع السابق – ص 220 .

بمجرد نزول المسافر من القطار ، و يبقى الناقل ملزماً اتجاهه بالالتزام عام بالحيطه و الحذر ، و بما أن محكمة الإستئناف سببت قرارها بأن الشركة لم تتخذ الإحتياطات اللازمة لضمان خروج هادئ و عادي للمسافرين ، بل و تركتهم عرضة للإزدحام رغم أنه كان من المفروض عليها فرض رقابة و حراسة على كل المخارج و بالتالي فإن القرار أصاب فيما قضى به .¹ فأبقت الناقل ملزماً إتجاه المسافر الموجود في أروقة المحطة ، أو في الأرصفة بالالتزام عام باليقظة و الإلتباه Obligation de prudence et de diligence أي إلتزام عقدي ببذل عناية يتطلب من المسافر المتضرر في حالة إصابته بضرر إثبات خطئ الناقل .

نتيجة للإنتقادات التي واجهت تقسيم الإلتزام بالسلامة ، و لما خلفه من تناقضات دفعت محكمة النقض الفرنسية إلى العدول عن موقفها في قرار مؤرخ في 1989/03/07 بتقريرها مسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تحدث خارج فترة النقل سواء كان الدخول إلى القطار حراً أم لا ، أو وقع الحادث في الرصيف أو في المحطة إما على أساس الخطأ الشخصي و إما على أساس الخطأ في الحراسة² . و خلاصة القول أن فترة سريان الإلتزام العقدي بالسلامة بتحقيق نتيجة ينحصر في المدة الممتدة بين الصعود و النزول من القطار .

3-الجدال الفقهي حول مسؤولية الناقل في فترة انقطاع النقل

قد تنقطع عملية النقل لعدة عوامل قد ترجع لطبيعة النقل ، أو لعوامل تخص الناقل مثلاً من أجل تغيير وسيلة النقل ، أو إصلاح عطب ، أو لأسباب تعود في طبيعتها للمسافر . و قد تضاربت الآراء في هذا المجال حول إستمرارية إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافر في مرحلة التوقف أم انقطاعها بإفصال هذا الأخير عن وسيلة النقل³؟

*نادى جانب من الفقهاء من بينهم علي البارودي و محمد العريني بإستمرار المسؤولية التعاقدية للناقل على الضرر الذي يصيب المسافر خلال فترة الإنقطاع بإعتبار أن هذا الفترة تدخل في تنفيذ العقد و لخضوع المسافر لتعليمات الناقل .

1-مختار رحمانى - المرجع السابق - ص 55 .

2 - Barthélémy Mercadal – l'ouvrage précédant – page 89 .

3-العرباوي نبيل صالح - المرجع السابق - ص 195 .

*أما جانب اخر فقد نادى بإنقطاع إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافر لإنفصال هذا الأخير عن وسيلة النقل¹.

نرى أنه من غير المعقول تحميل الناقل المسؤولية عن الإلتزام بضمان السلامة خلال مدة إنقطاع النقل إذا كان بسبب أو بطلب من المسافر، كما أنه من غير العدل إعفاؤه منه إذا كان الإنقطاع راجع إلى طبيعة النقل أو بسببه ، و بالتالي فمن الأجدر إنقطاع إلتزام الناقل بضمان سلامة الراكب في حالة إنقطاع أو توقف عملية النقل بسبب أو بطلب هذا الأخير ، و إستمرار ضمان الناقل لسلامة الراكب إذا كان توقف عملية النقل راجع إلى طبيعتها أو بسبب الناقل نفسه .

ثانيا : سريان المسؤولية في النقل الجوي

رغم صراحة كل من المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929² و بروتوكول مونتريال 1999 و المادة 145 من ق.ط.م³ على مسؤولية الناقل عما يصيب المسافر من أضرار إذا ما وقع الحادث المسبب للضرر أثناء وجود هذا الأخير على متن الطائرة أو أثناء كل من عملية الصعود و النزول منها .

و رغم وضوح النص حول حصره لمدة إلتزام الناقل الجوي للأشخاص بضمان سلامة المسافرين في الفترة الممتدة من عمليات الصعود إلى الطائرة لتشمل المدة التي يكون فيها المسافر على متن الطائرة إلى الإنتهاء من عمليات النزول من الطائرة ، إلا أن الاراء الفقهية و المواقف القضائية تعددت و اختلفت نظرا لتوسيعها أو تضيقها من مفهوم "عمليات الصعود و النزول" ، و كذا "مرحلة وجود الراكب على متن الطائرة" و هذا ما سنوضحه من خلال ما يلي :

1-بالنسبة لعمليات الصعود و النزول

من المعروف و المعمول به أن المسافر في النقل الجوي يمر بعدة مراحل قبل ان يستقر على مقعده في الطائرة ، قد تبدأ في بعض الأحيان بنقله من مكتب شركة

1-خلفي مريم – المرجع السابق – ص 45 .

2:- « le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort , de blessures ou toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aeronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement »

3 -www.macgill.ca

النقل بالمدينة إلى المطار بوسائلها الخاصة ، و تنتهي بخروجه من مطار مكان الوصول المتفق عليه . ولهذا علينا تحديد موقع عمليات الصعود و النزول من الطائرة ضمن هذه المراحل لكي نحدد مجال ضمان الناقل لسلامة الراكب ، و في هذا الصدد إتفق الفقهاء على إخراج عملية إيصال المسافر من مكتب شركة النقل بالمدينة إلى مطار الإنطلاق و من مطار الوصول إلى وسط المدينة ، كما إتفق على عدم حصرها في المرحلة الفاصلة بين لحظة لمس سلم الطائرة في مطار الإقلاع و نهاية النزول منه في مطار الوصول¹ . و بقي الخلاف قائم حول ما إذا كانت عمليات الصعود و النزول تنحصر فقط في المدة الممتدة بين خروج المسافر من مبنى المطار إلى ساحة الإقلاع و دخوله مبنى مطار الوصول ، أم أنها تتسع لتشمل كل المراحل ابتداء من دخول مطار الإقلاع إلى حين الخروج من مطار الوصول ؟

و لحسم هذه القضية إعتد الفقه و القضاء على معيارين : معيار تكفل الناقل بالمسافر La prise en charge ou le contrôle exercé par le transporteur sur le voyageur و معيار مخاطر الجو L'exposition du voyageur aux risques inhérents à l'exploitation aérienne²

أ-معيار مخاطر الجو " المعيار المكاني "

حصر مؤيدي هذا المعيار³ النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي بالمرحلة التي يكون فيها المسافر معرضا للمخاطر الخاصة و اللصيقة بالملاحة و الإستغلال الجوي و التي تمتد حسب رأيهم : من فترة تواجد الراكب في ساحة مطار الإقلاع إلى حين مغادرة ساحة مطار الوصول .

رغم جدية هذا المعيار إلا أنه أصبح نسبيا لما عرفته الملاحة الجوية من تطورات ، إذ أنه أصبح من الصعب تحديد هذه الأماكن المعرضة لمخاطر الجو خاصة في المطارات التي لا يطو فيها المسافر أرض ساحة المطار و التي يدخل فيها إلى الطائرة عبر نفق⁴ .

1-عبد الستار التليلي - المرجع السابق - ص 46 .

2 - Barthélémy Mercadal - l'ouvrage précédant - page 397 .

3 - Chauveau , M.Lemoine , J.Lacour , E.D.Pontarvice .

4-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 155 .

ب-معيار تكفل الناقل بالمسافر "المعيار الزمني"

يعتمد هذا المعيار في تحديد عمليات الصعود و النزول و بالتالي مسؤولية الناقل الجوي على فترة تنفيذ عقد النقل الجوي ، أي فترة خضوع المسافر لرقابة و وصاية الناقل و تابعيه ، أي بمجرد بدأ الناقل في تنفيذ الإلتزامات التي يرتبها عقد النقل في ذمته إلى حين دخول المسافر قاعة الوصول .

ما يعاب عن هذا المعيار هو توسيعه لهذه المدة لتشمل أكثر من عمليات الصعود و النزول و بالتالي تنقل من مسؤولية الناقل .

ج-المعيار المزدوج

جمع أصحاب هذا المعيار لتحديد عمليات الصعود و النزول بين معياري مخاطر الجو و تكفل الناقل بالمسافر، و بالتالي تبدأ عملية الصعود بدخول المسافر تحت وصاية الناقل و خضوعه لتوجيهاته لحياته من مخاطر الطيران التي قد يتعرض لها من قاعة الإنتظار مرورا بساحة المطار إلى حين تمام صعوده إلى الطائرة ، و تنتهي عملية النزول في اللحظة و المكان الذي تزول فيه مخاطر الطيران و يتحرر المسافر من رقابة الناقل و تابعيه في مكان امن هو قاعة الوصول¹ . و بالتالي تستبعد مسؤولية الناقل في حالة وجود المسافر في ساحة المطار دون رقابة الناقل و كذا في حالة وجوده داخل مبنى المطار مثلا في إحدى مطاعمه لأنه في مأمّن من مخاطر النقل الجوي ، و هذا ما سايرته المحاكم الفرنسية ، و لعل أشهر قضية في هذا الموضوع قضية Maché ضد Air France أين أخذت محكمة النقض الفرنسية بالمعيار المزدوج²

2-مرحلة وجود الراكب على متن الطائرة

تستمر مسؤولية الناقل بعد صعود المسافر إلى الطائرة ، و من صراحة نص المادة 145 من ق.ط.م.ج و إتفاق الفقهاء تمتد هذه المرحلة من اللحظة التي يدخل فيها المسافر الطائرة و يستقر في مقعده بغض النظر عما إذا كانت الطائرة مازلت رابضة على أرض المطار بدون تحرك ، أو مستعدة للإقلاع ، أو للهبوط أو محلقة

1-عبد الستار التليلي - المرجع السابق - ص 48 .

2 - Cass.Civ 1^{ère} , 3 juin 1970 . www.legifrance.gouv.fr

في أجواء السماء ، و تستمر إلى حين خروجه منها ووضع قدمه على السلم¹ ، فهي مرحلة يجتمع فيها المعيارين السابقين الذكر .

رغم وضوح عبارة "على متن الطائرة" إلا أن هناك من وسع من مفهومها خاصة القضاء الأمريكي في حالة القرصنة الجوية لتشمل حتى المرحلة التي التي يخرج فيها المسافرون كرهائن من الطائرة مرغمين من طرف القراصنة قبل أن يستأنف النقل إلى المكان المتفق عليه في العقد ، و لعل أشهر قضية تؤكد هذا التوجه للقضاء الأمريكي هي قضية² Husserl التي فسرت من خلالها محكمة New York أن عبارة "على متن الطائرة" تشمل الفترة ما بين صعود الراكب إلى الطائرة في مطار الإقلاع و نزوله منها في مطار الوصول المتفق عليه ، و أن كل ما يحدث بين هاتين اللحظتين إنما يدخل في مفهوم "على متن الطائرة" و هذا ما يتفق مع مقصود المادة 17 من إتفاقيتي وارسو ل 1929 و مونتريال ل 1999 حسب هذه المحكمة. رغم مراعاة هذا الموقف لمصالح الركاب إلا أنه منتقد لان المسألة تتطلب وجود نقل جوي فعلي ، فمن غير المعقول تحميل الناقل المسؤولية رغم خروج الراكب من الطائرة و بالتالي من رقيبته .

ثالثا : سريان المسؤولية في النقل البحري

تنص المادة 842 من الأمر 80/76 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المتضمن القانون البحري الجزائري أنه : " يعد الناقل مسؤولا عن الضرر إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل و له علاقة بالملاحة أو إستغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم ". و يعتبر الحادث واقعا أثناء تنفيذ العقد إذا وقع أثناء السفر و أثناء صعود المسافرين إلى السفينة في ميناء الذهاب أو نزوله منه في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر تحت حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو نزوله منها كما إذا قام تابعو الناقل بإستقبال المسافرين عند مدخل ميناء الذهاب ثم قاموا بنقلهم في قوارب إلى السفينة في ميناء متوسط ، أو تولى الناقل نقل المسافرين إلى سفينة أخرى³ .

1-عبد الستار التليلي - المرجع السابق - ص 49 .

2-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 149 .

3-حمد الله محمد حمد الله - المرجع السابق - ص 223 .

الفرع الثاني: مدى سريان الإلتزام بالسلامة على الأمتعة

تنص المادة 67 من ق.ت.ج على أنه: " ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد و التي يحافظ عليها المسافر " اما المادة 68 من نفس القانون فاخضعت الامتعة المسجلة الى الاحكام المواد 46،47،48 و من المواد 52 الى 61 و التي توجد في الفقرة الاولى من القسم الثاني للفصل الرابع من ق.ت و تحت عنوان : عقد نقل الاشياء .

من إستقراء هاتين المادتين يتضح أن القانون الجزائري فرق بين نوعين من الأمتعة، تختلف أحكام المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل عن ضياعها أو تلفها و هي : الأمتعة اليدوية و الأمتعة المسجلة .

أولا : الأمتعة اليدوية « les bagaes à main »

يقصد بالأمتعة اليدوية تلك التي يحتفظ بها المسافر و التي هو بحاجة إليها أثناء عملية النقل و التي تبقى في حيازته و تحت حراسته و مسؤوليته¹ ، و حسب المادة 67 السابقة الذكر لا يلتزم الناقل بضمان سلامتها من التلف أو الضياع بموجب عقد النقل كونها تبقى تحت حراسة صاحبها ، لكن يمكن مساءلته على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية بإثبات عناصرها الثلاث أي : الخطأ ، الضرر و علاقة السببية بينهما.

ثانيا: الأمتعة المسجلة :

و هي الأمتعة التي يسلمها الراكب للناقل نظير إيصال يصدره هذا الأخير و يبين فيه عدد الأمتعة و طبيعتها و وزنها ، فإنها تكون موضوع عقد نقل تبقي بجانب عقد النقل الأصلي لنقل الراكب² ، دون أن يتقاضى أجرا عن ذلك إذا لم تتجاوز الوزن المسموح به .

فيما يخص نقلها و كما سبق ذكره فقد أحالت المادة 68 من ق.ت.ج إلى أحكام عقد نقل الأشياء كونها تحت حراسة الناقل فقط و بالتالي يلتزم بالمحافظة عليها ، و تسليمها إلى صاحبها عند الوصول سالمة ، و بناء على هذا يكون مسؤولا عما

1 - Barthélémy Mercadal – l'ouvrage précédant – page 405 .

2-مصطفى كمال طه – المرجع السابق- ص 210 .

يُصيبها من ضرر مسؤولية عقدية كما هو مقرر في عقد نقل الأشياء¹ ، و لا يستطيع دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي أو عيب في هذه الأمتعة².

من هذا يتبين أن أحكام مسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة هي نفسها أحكام نقل الأشخاص، و لذا نتساءل عن سبب إمتناع المشرع عن ذكر الإلتزام بالسلامة صراحة بالنسبة لنقل الأشياء و الأمتعة المسجلة كما فعل في نص المادة 62 من ق.ت و المتعلقة بنقل الاشخاص.

1-خليفة مريم -المرجع السابق - ص59 .
2- م 48 ق.ت.ج

**الفصل الثاني : الأثار الناجمة عن
إخلال الناقل بالإلتزام بالسلامة
و طرق درء المسؤولية الناجمة عنه**

الفصل الثاني : الاثار الناجمة عن إخلال الناقل بالإلتزام بالسلامة و طرق درء المسؤولية الناجمة عنه

إن الهدف الأساسي المتوخى من طرف المشرع الجزائري عند تقرير الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ، كإلتزام عقدي بتحقيق نتيجة هو جبر الضرر الذي يصيب كل من المسافر إثر إصابته بجروح أو بأضرار جسدية أخرى ، و وراثته في حالة ما إذا أدى تنفيذ عملية النقل إلى وفاته .

من جهة اخرى لم يقم المشرع مسؤولية الناقل كلما تضرر المسافر ، إذ أوجد بعض الاليات يتمكن من خلالها الناقل من دفع مسؤوليته .

نتعرض فيما يلي إلى الاثار التي تترتب عن إخلال الناقل بالإلتزام بالسلامة من بالتعرض إلى طريقة تحصيل الراكب المتضرر أو وراثته مبلغ التعويض و ذلك من خلال اللجوء إلى القضاء (المبحث الاول) و إلى التعويض في حد ذاته من خلال إظهار الأضرار الموجبة له و طرق استيفائه ، ثم إلى الاليات المخولة للناقل لدرئ المسؤولية الناجمة عن ذلك (المبحث الثاني) :

المبحث الاول : دعوى المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالالتزام بالسلامة

نتطرق فيما يلي إلى أحكام دعوى المسؤولية التي يرفعها المسافر أو ورثته ضد الناقل نتيجة إخلاله بالالتزام بالسلامة من خلال التعرض إلى : أطرافها في كل الحالات ، و إلى طرق رفعها ، و تقادما (المطلب الاول) كمرحلة أولى ، ثم إلى الاليات التي تسمح للناقل درء مسؤوليته ، و إلى التعويض كنتيجة في حالة فشل الناقل في حماية المسافر بتوضيح الأضرار الموجبة له ، و طرق الحصول عليه(المطلب الثاني):

المطلب الاول : أطراف الدعوى

عندما يصاب الراكب بأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل نتيجة لخطئ الناقل العقدي لإخلاله بالالتزام بضمان السلامة بصفته إلتزام بتحقيق غاية ، فيترتب عن هذا حق المتضرر في الحصول على التعويض و حق إجرائي لحماية هذا الحق و الحصول عليه و المتمثل في الدعوى القضائية التي تتطلب وجود طرفيها من مدعى و مدعى عليه .

تنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على أنه : " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة ، و له مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون " .

المقصود بالمصلحة في رفع الدعوى هو المنفعة أو الفائدة المادية أو الأدبية التي يسعى المدعي إلى تحقيقها من جراء الحكم له بما يطالبه ، بشرط أن تكون قانونية غير مخالفة للنظام العام من جهة ، و أن تكون قائمة أو محتملة من جهة أخرى¹ .

أما بالنسبة لإشتراط الصفة في كل من طرفي الدعوى فالمقصود منه هو أن ترفع الدعوى من طرف الشخص صاحب الحق أو المركز القانوني المعتدى

1- أ.عمر زودة - الإجراءات المدنية على ضوء آراء الفقهاء و أحكام القضاء- ENCYCLOPEDIA - الجزائر - ص 47.

عليه (المدعي) ، ضد الشخص المعتدي على هذا الحق (المدعى عليه) ¹ ، مع الإشارة أن الصفة شرط من النظام العام ، بحيث يثير القاضي إنعدامه تلقائياً في المدعي أو المدعى عليه ² .

قد يبدو من كون مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية أن الأمر سهلاً لتحديد طرفا الدعوى و حصرهما في الناقل و الراكب المتضرر ، إلا أن الأمر غير ذلك إذ يصعب تحديد كل من صفة الناقل كمدعى عليه و صفة المدعى خاصة في حالة وفاة الراكب إثر الحادث .

الفرع الأول : صاحب الحق في رفع الدعوى (المدعي)

يختلف المدعي في دعوى الحصول على التعويض نتيجة إخلال الناقل لإلتزامه العقدي حسب الأضرار التي قد تصيب الراكب أو المسافر من جراء الحادث ، فالأمر ليس نفسه في حالة إصابته بجروح جسدية فقط ، و في حالة إصابته بعاهات عقلية تنقص من أهليته ، و كذا في حالة وفاته . و وفقاً لهذا فقد ترفع هذه الدعوى إما من طرف الراكب المتضرر بنفسه ، و إما من طرف ممثله القانوني أو الشرعي ، و إما من طرف ورثته :

أولاً : رفع الدعوى من طرف الراكب

لا تثور أية إشكالية حول حق الراكب المتضرر من تنفيذ عقد النقل و إخلال الناقل بإلتزامه في حفظ سلامته في رفع دعوى من أجل طلب التعويض عن الأضرار التي أصابته سواء المادية أو المعنوية كونه المتعاقد الأصلي ، وفقاً للشروط الواجب توافرها لرفع الدعوى من صفة و مصلحة و أهلية ³ .

1- أ.عمر زودة - المرجع السابق - ص 63 .

2 و 3- المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

ثانيا :رفع الدعوى من طرف الممثل القانونى للراكب

يمكن أن ترفع دعوى التعويض الناتجة عن إخلال الناقل لإلتزامه العقدي من طرف النائب و الممثل القانوني للراكب المتضرر كالولي و الوصي و القيم¹ ، و يكون ذلك في حالة نقص أو إنعدام أهلية الراكب المتضرر سواءا كان هذا النقص أو الإنعدام سابق عن الحادث مثلا في حالة سفر قاصر أين يبرم العقد من طرف والده ، أو لاحقا للحادث إذا ما تسبب له في عاهات عقلية تفقده أهليته في التقاضي بتطبيق أحكام المواد 81 فما فوق من قانون الاسرة الجزائري مثلا في حالة إصابته بعاهتين كالصم و البكم ، أو العمى و الصم ، أو العمى و البكم ففي هذه الحالة نصت المادة 80 من نفس القانون على أنه : "في حالة توفر عاهتين من هذه العاهات في شخص تحول دون تعبيره عن إرادته ، جاز للمحكمة أن تعين له وصيا قضائيا يعاونه في التصرفات التي تقتضيها مصلحته "، و يكون رفع هذه الدعوى من طرف الممثل القانوني للراكب المتضرر مقبولا كلما طالب بحق هذا الأخير في التعويض عن الضرر الذي أصابه من جراء تنفيذ عملية النقل .

ثالثا :رفع الدعوى من طرف ورثة الراكب

إذا كان أمر رفع الدعوى من طرف الراكب المتضرر شخصا لا يثير أي إشكال أو صعوبة ، فإن الأمر عكس ذلك في حالة وفاة الراكب من جراء الحادث كون القوانين لم تنص صراحة و لم تحدد الأشخاص الذين لهم الحق في رفع هذه الدعوى ، و لا طبيعة هذه الدعوى ، و هذا ما سنتعرض اليه من خلال ما يلي :

1/الورثة الذين يحق لهم رفع هذه الدعوى :

لا يقتصر أثر الضرر الناجم عن وقوع الحادث على الراكب المتضرر فحسب بل يمكن أن يشمل و يمتد إلى أشخاص لا تربطهم أي علاقة عقدية بالناقل و هم الخلف العام للراكب les ayants cause à titre universel أي : من

1- الدكتور مصطفى كمال طه -المرجع السابق - ص 313 .

يخلف الشخص في ذمته المالية من حقوق و إلتزامات كالورثة و الموصى لهم¹.

ما يلاحظ في هذا المجال هو إفتقار القوانين الوطنية و المعاهدات الدولية الخاصة بعقد النقل إلى مواد تحدد هؤلاء الأشخاص بما فيهم القانون الجزائري ، الأمر الذي دفع أغلبية الفقه إلى تطبيق الأحكام العامة للمسؤولية، و بالتالي المادة 124 من ق.م.ج بإعتبار أنه يحق لكل من أصابه ضرر من جراء وفاة الراكب أن يطالب بالتعويض ، و بهذا يفتح المجال لورثة الراكب و غيرهم في حالة وفاته مباشرة في الحادث ، أو إذا عاش بعض الوقت و رتب علاجه بعض المصاريف .

و نظرا لعموم نص المادة 124 من القانون المدني نادى بعض المفسرين إلى ضرورة القياس في مختلف أنواع النقل البحري ، الجوي و بالسكك الحديدية على أحكام الأمر رقم 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن حوادث المرور المعدل و المتمم بالقانون رقم 31/88² الذي يقر الحق في التعويض عن الضرر المادي الناتج عن وفاة الراكب إلا لمن كان يعيش تحت نفقته و بالتالي حصرهم في : الزوج أو الأزواج ، الأبناء القصر ، و الأب ، و الأم . أما فيما يخص الضرر المعنوي فلقد أقر القانون السابق الذكر الحق في التعويض لكل من : الزوج أو الأزواج ، و الوالدين ، و الأبناء قصرا كانوا أم بالغين³ .

لكن هذا يبقى مجرد إقتراح ، الأمر الذي يتطلب تدخل المشرع الجزائري من أجل سد هذا الفراغ القانوني بالنسبة لبقية أنواع النقل ، إما بتوحيد الأحكام ، أو بمراعاة خصوصيات كل نوع منه .

2/ طبيعة مسؤولية الناقل عن الإخلال بالإلتزام بالسلامة إتجاه الورثة

الإشكال يقع هنا حول ما إذا كانت الدعوى التي يحق لورثة الراكب المتوفى إثر تنفيذ عملية النقل : أساسها المسؤولية العقدية أي الأخذ بالتعريف الموسع

1- الدكتور عبد الرزاق السنهوري - المرجع السابق - ص 541 .

2- دلال يزيد - المرجع السابق - ص 348 .

3- المادة 8 من القانون 31/88 .

للخلف العام و إعتبارهم أطرافا في عقد النقل ؟ أم أساسها المسؤولية التقصيرية ؟ و المسألة محل خلاف حاد ، و عرفت عدة تطورات:

-في بداية الأمر و لمدة طويلة رفض حق وريثة الراكب المتوفى في التمسك بعقد النقل للحصول على التعويض عن الضرر الذي سببته لهم وفاة الراكب ، و بالتالي كان لهم الحق إذا كانوا من الورثة التمسك بالدعوى المدنية التي كانت للراكب ضد الناقل¹ ، و كانت المطالبة هنا عن الضرر الذي أصاب مورثهم المتمثل في الإصابة و الالام و المصاريف الناتجة عنها ، و كذا الأضرار الأدبية التي تعرض لها ، و هذه الأخيرة كانت محل خلاف حيث إعتبر بعض المفسرين أن الحق في المطالبة بالأضرار الأدبية التي تصيب الراكب قبل وفاته حق لصيق به ، و هذا ما دفع أغلب التشريعات إلى منع الورثة من المطالبة به إلا إذا طالب به المتضرر شخصا أو بدء في ذلك قبل وفاته².

-إستبعدت محكمة النقض الفرنسية هذا الحل إبتداء من سنة 1932 ، و خولت للورثة الحق في مطالبة الناقل بتعويض الضرر الذي أصابهم من جراء وفاة مورثهم على أساس المسؤولية العقدية ، و هذا بحكم أن عقد النقل يتضمن إشتراطا ضمنيا من طرف المسافر لمصلحة ورثته عند إبرام العقد و قبل وفاته³ ، و بالتالي فالناقل يضمن سلامة المسافر : له من جهة و لورثته من جهة أخرى .

-غير أن محكمة النقض الفرنسية عدلت عن موقفها هذا و قررت أنه لورثة المسافر المتوفى دعويين متميزتين : دعوى إستخلاف تكون قائمة على أساس المسؤولية العقدية للناقل على ضمان سلامة المسافر ، و بالتالي عن الأضرار المادية و الأدبية التي أصابته قبل وفاته ، أما الدعوى الثانية فهي قائمة على أساس المسؤولية التقصيرية جراء الأضرار المادية و المعنوية التي أصابتهم عن فقد قريبهم⁴ ، و هذا حل غير منطقي كونه يعطي للورثة حق أكبر من حق الراكب المتضرر إذا بقي على قيد الحياة . و لتجنب هذا قامت الاتفاقيات

1- Barthélémy Mercadal – Droit des transports terrestres et aériens – Dalloz/Delta – année 1996- page 412 .

2-خلفي مريم – المرجع السابق – ص 81 .

3- أ.عمورة عمار – العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري – دار الخلدونية – الجزائر-ص 123 .

4-دلال يزيد – المرجع السابق – ص 350 و 353 .

الدولية حول النقل منها اتفاقية بروكسل 1961 للنقل البحري ، و إتفاقية وارسو 1929 للنقل الجوي بتحديد قيمة التعويض القصوى التي قد يحصل عليها سواء الراكب المتضرر أو ورثة الراكب المتوفى .

نتيجة لهذه الخلافات تظهر ضرورة تدخل المشرعين و من بينهم الجزائري من أجل حسم هذه المسألة من خلال تحديد طبيعة مسؤولية الناقل إتجاه ورثة الراكب المتوفى ، و نوع الضرر الذي يستلزم تعويضهم عنه ، و كذا تحديد الورثة الذين لهم الحق في المطالبة به .

الفرع الثاني :المسؤول الذي ترفع ضده الدعوى (المدعى عليه)

إن المدعى عليه في دعوى المسؤولية عن تضرر المسافر التي يرفعها بنفسه أو التي يرفعها ورثته في حالة وفاته هو الناقل الذي أبرم العقد مباشرة ، و الذي تولى تنفيذه سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا ، أي أنه ليس السائق بالضرورة¹ . و على هذا الأساس تقوم مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و ليس سائق أو قائد القطار في حالة ما إذا تضرر المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل ، و كذلك الشأن في النقل البحري و الجوي.

مع الإشارة أنه في الحالة التي يكون فيها الناقل شخصا طبيعيا و توفي هو أيضا أثناء تنفيذ عملية النقل فترفع الدعوى ضد ورثته و تؤخذ قيمة التعويض من تركته .

أما في حالة تعدد الناقلين مثلا في النقل المتتابع الذي يشترط فيه زيادة عن تحديد الناقلين ، أن يكون النقل في نظر الأطراف عملية نقل واحدة ،أي أن يتولى تنفيذ عملية نقل واحدة عدة ناقلين كل واحد منهم ينفذ جزء منه، فقد حسم المشرع الجزائري هذا الأمر في المجال الجوي بمقتضى المادة 153 من ق.ط.م.ج التي لم تجز أن ترفع دعوى المسؤولية من طرف الراكب المتضرر أو ذوي حقوقه إلا ضد الناقل الذي وقع الحادث المسبب للضرر في مرحلة

1-خلفي مريم - المرجع السابق - ص 84 .

النقل التي تولاهما¹. و عدم حسم المشرع الجزائري فيما يخص هذه المسألة بالنسبة لأنواع النقل الأخرى يبقى محل تساؤل .

المطلب الثاني : طرق رفع دعوى المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالالتزام بالسلامة و تقادمها

للمتضرر أو ورثته من جراء إخلال الناقل بالالتزام بالسلامة طريقتين لرفع الدعوى من أجل الحصول على التعويض تختلف بحسب ما إذا كان فعل الناقل خطأ جزائيا أم لا ، كما أنه على المدعين أن يرفعوها خلال مدة محددة تحت طائلة سقوط حقهم في التعويض :

الفرع الأول : طرق رفعها

يترتب عن إخلال ناقل الأشخاص بالالتزام بالسلامة : قيام مسؤوليته المدنية و بالتحديد مسؤوليته العقدية ، كون مصدر هذا الالتزام عقد النقل خاصة بينه و بين المسافر المتضرر. و بالتالي فمن المنطق أن ترفع دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الراكب المتضرر أمام المحاكم المدنية ، إلا أنه في بعض الأحيان قد يشمل الحادث المسبب للضرر جريمة تتولى أعوان الضبطية القضائية معاينتها و إحالتها على النيابة لتتخذ الإجراءات المناسبة ، و في هذه الحالة يكون للراكب المتضرر حق الخيار بين رفع دعواه أمام القضاء المدني أو القضاء الجزائي ، و هذا ما كرسته المادتين 3 و 4 من ق.إ.ج. حيث نصت المادة 3 منه على أنه : "يجوز مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العمومية في وقت واحد أمام الجهة القضائية المختصة .

و تكون مقبولة أيا كان الشخص المدني أو المعنوي المعتبر مسؤولا مدنيا عن الضرر.

و كذلك الحال بالنسبة للدولة ، و الولاية ، و البلدية ، أو إحدى المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري في حالة ما إذا كانت غاية دعوى المسؤولية ترمي إلى التعويض عن ضرر سببته " ، أما المادة 4 من نفس القانون

1-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 353 .

فتنص على أنه: "يجوز أيضا مباشرة الدعوى المدنية منفصلة عن الدعوى العمومية .

غير أنه ترجئ المحكمة المدنية الحكم في تلك الدعوى المرفوعة أمامها لحين الفصل النهائي في الدعوى العمومية إذا كانت قد حركت "

إن هذا الحق في الخيار بين الطريق الجزائي و الطريق المدني غير مطلق: حيث منعت المادة 5 من ق.ا.ج.ج. على الخصم الذي يباشر دعواه أمام المحكمة المدنية المختصة أن يرفعها أمام المحكمة الجزائية إلا في الحالة التي ترفع فيها النيابة العامة الدعوى العمومية قبل أن تفصل المحكمة المدنية في الموضوع¹ .

أولا :دعوى التعويض أمام القاضي الجزائي :

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

*في حالة إدانة الناقل : تفصل المحكمة الجزائية في الدعوى المدنية ، و تمنح المتضرر الحقوق المناسبة للأضرار التي لحقته سواءا كانت هذه الحقوق محددة في العقد ، أو القانون ، أو بالأحكام العامة² .

*في حالة البراءة : عند عدم ثبوت التهمة في جانب الناقل تقضي المحكمة الجزائية بعدم إختصاصها بنظر الدعوى المدنية³ ، و هنا يعود الإختصاص عندئذ إلى القضاء المدني لتطبيق القواعد العامة المنصوص عليها في المواد 124 و 138 من ق.م.ج للفصل في طلب التعويض عن الضرر الذي أصاب المسافرين من جراء تنفيذ عملية النقل⁴ و هذا ما تؤكد المحكمة العليا⁵ .

1-أجازت المادة 247 من ق.ا.ج.ج لمن يختار الطريق الجزائي اولاً ان يتركه و يلجأ الى الطريق المدني .

2-مختاري رحمانى - المرجع السابق - ص 96 .

3-باستثناء محكمة الجنايات التي لا يجوز لها ان تقرر عدم اختصاصها حسب المادة 251 من ق.ا.ج.ج و بالتالي تفصل في الدعوى المدنية رغم قضائها بالبراءة في الدعوى العمومية .

4- أ.محمد حزيط - مذكرات في قانون الإجراءات الجزائية-دار هومه - الجزائر - سنة 2007- ص 41

5- قرار المحكمة العليا رقم 208521-غرفة الجرح و المخالفات-المؤرخ في 1999/06/01- الملحق رقم 04- ص 111

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

ثانيا :دعوى التعويض أمام القاضي المدني :

يرفع المسافر المتضرر أو ورثته دعوى التعويض أمام القضاء المدني: إما في حالة إدانة الناقل أمام القضاء الجزائي و حفظ حقوقهم كطرف المدني ، و في هذه الحالة يرفعها أمام المحكمة المدنية بناء على أحكام المادة 124 من القانون المدني على أساس ثبوت الخطئ في جانب الناقل ، و بالتالي فلا يلتزم بإثبات الخطأ الشخصي للمدعى عليه في الدعوى المدنية كونه ثابت بموجب قرار جزائي حائز لقوة الشيء المقضي به .

و إما في حالة تبرئة الناقل أمام القضاء الجزائي في الدعوى العمومية و قضائه بعدم الإختصاص بالدعوى المدنية ، و في هذه الحالة تطرح إشكالية مدى حجية الحكم الجزائي أمام القضاء المدني ؟

لعل ما يشير إلى تأثر القضاء المدني بالحكم الجزائي هو ما نصت عليه المادة 2/4 من ق.إ.ج.ج بخصوص إرجاء الفصل في الدعوى المدنية إلى حين الفصل النهائي في الدعوى الجزائية ، و لقد حددت المادة 339 من ق.م.ج مدى أو مجال هذا التأثير حيث نصت : " لا يرتبط القضاء المدني بالحكم الجزائي إلا في الوقائع التي فصل فيها هذا الحكم و كان فصله فيها ضروريا " أي أن حجية الحكم الجزائي تقتصر على السبب الذي أسست عليه الدعوى¹ ، و على هذا الأساس يتقيد القاضي المدني بالقرار الجزائي بنسبه الخطأ للناقل من عدمه، و بالتالي إذا قضى القرار الجزائي ببراءة الناقل لعدم ثبوت الخطئ الشخصي للناقل ، فليس هناك ما يمنع الراكب المتضرر من رفع الدعوى المدنية أمام القضاء المدني على أساس الخطئ المفترض في الحراسة .

1-مختار رحمانى -المرجع السابق - ص 99 .

كما أنه بإمكان الراكب المتضرر إقامة الدعوى المدنية مباشرة دون اللجوء إلى القضاء الجزائي إذا كان ثابت أن الفعل لا يشكل جريمة و رغم ذلك سبب له ضررا .

ما يلاحظ من القرارات القضائية الفاصلة في دعاوى التعويض عن الضرر الناجم عن إخلال الناقل بالالتزام بالسلامة¹ أن أغليبتها تقام على أساس المادة 124 من ق.م.ج في حالة ثبوت الخطأ الشخصي للناقل ، أو على أساس المادة 138 من نفس القانون الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الاشياء ، أي بتطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية رغم كون هذا الالتزام تعاقديا ، و إمكانية تطبيق أحكام المسؤولية العقدية الواردة في المادة 176 من القانون السابق الذكر بإثبات وجود عقد النقل ، و وقوع الضرر اثناء تنفيذه .

الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بالسلامة

إذا ما تضرر المسافر من جراء عملية النقل بأن يصاب بضرر أو أشد من ذلك في حالة وفاته ، فتترتب مسؤولية الناقل العقدية لإخلاله بالالتزام بالسلامة و التي تلزمه التعويض و يتم ذلك برفع دعوى ضد الناقل .

يجب إقامة هذه الدعوى خلال مدة معينة ، يفقد المسافر أو مورثيه الحق في رفعها بعد مضيها ، و هذا ما يعرف ب : مدة التقادم ، و لقد حددتها المادة 1/74 من ق.ت.ج بنصها على أنه : " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص ، أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه " ، و تعتبر هذه المادة كقاعدة عامة في عقود نقل الأشخاص ، و تطبق في حالة عدم تنظيم المشرع لهذه المسألة بموجب مادة في قانون خاص بأحد أنواع النقل ، بحيث أن الخاص يقيد العام و هذا ما فعله المشرع الجزائري في المجال الجوي ، و البحري حيث نصت المادة 156 من ق.ط.م.ج على أنه : " يحدد تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين . " ، و المادة 853 من ق.ب.ج. على أن : " تخضع الدعاوى المتعلقة

1- قرار المحكمة العليا – الغرفة المدنية – الصادر في 24/06/1998 تحت رقم 165803 -الملحق رقم 05- ص 116
-قرار المحكمة العليا – غرفة الجنح و المخالفات – الصادر في 01/06/1999 تحت رقم 208524 –الملحق رقم 04 – ص 111 .

بالتعويض عن الضرر و الناتجة عن وفاة أحد المسافرين ، أو الإصابات الجسمانية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها لتقادم مدته سنتان " .

أولا : وقت بداية حساب التقادم

فيما يخص مسألة تحديد لحظة بداية سريان مدة التقادم فبالنسبة للنقل البري سواء عبر الطرق ، أو بالسكك الحديدية و التي لم يخصها المشرع بنصوص خاصة ، فنطبق أحكام المادة 74 من ق.ت.ج. التي تحددها بتاريخ وقوع الحادث .

أما بالنسبة للنقل البحري ، فقد نصت المادة 854 من ق.ب.ج. على أن : " يسري مفعول التقادم كما يلي:

-في حالة الإصابات الجسمانية ،إبتداء من تاريخ نزول الراكب .

-في حالة الوفاة الحاصلة خلال فترة النقل ، إبتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب .

-و في حالة الإصابات الجسمانية الواقعة خلال النقل و التي يتوفى على إثرها المسافر بعد نزوله من السفينة ، إبتداء من يوم الوفاة ، و لا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات من يوم نزوله من السفينة ... " .

أما في النقل الجوي فقد إعتبر المشرع أن هذه المدة تسري إعتبارا من يوم وصول الطائرة سواء وصلت في الميعاد المتفق عليه أو متأخرة ، أو في اليوم الذي كان يتعين وصولها فيه إذا لم تصل إطلاقا إلى مطار الوصول¹.

ثانيا : أحكام التقادم

إن الدفع بالتقادم ليس من النظام العام فلا يثيره القاضي من تلقاء نفسه² و إعتبرت المادة 67 من ق.إ.م.و.إ هذا الدفع من الدفوع بعدم القبول ،

1-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 370 .

2-م 321 من ق.م.ج.

و يترتب عن هذا أنه يمكن إثارته في أي مرحلة من مراحل الدعوى¹ ، و هذا ما يؤدي إلى عدم فصل القاضي في موضوع الدعوى ، و رغم هذا يعتبر من الأحكام الفاصلة في الدعوى و التي تحوز حجية الشيء المقضي فيه².

كما تسري الأحكام العامة لوقف التقادم و إنقطاعه و هذا ما نصت عليه المادتان 2/853 من ق.ب.ج. و 107 من قانون الخدمات الجوية الملغى ، و بالتالي ينقطع التقادم و تبدأ حساب نفس المدة من جديد من تاريخ إنتهاء الأثر المترتب عن سبب الإنقطاع³ ، و من بين هذه الأسباب : المطالبة القضائية، و لو رفعت الدعوى أمام جهة غير مختصة و بإقرار الدائن⁴ هذا من جهة، أما من جهة أخرى يتوقف حساب مدة التقادم حسب المادة 316 من ق.م.ج كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه .

و لقد حددت المادة 74 من القانون التجاري الجزائري مدة التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص البري بثلاثة سنوات من تاريخ الحادث الذي تولد عن تنفيذه ، أما في المجال البحري و الجوي فلقد حددتها كل من المادتين 853 من القانون البحري و 156 من قانون الطيران المدني بسنتين ابتداء من تاريخ وصول المتضرر إلى المكان المتفق عليه في حالة الأضرار الجسمانية ، أو من التاريخ المفترض وصوله فيه في حالة وفاته .

1-بويشير محند امقران- قانون الإجراءات المدنية و الإدارية (نظرية الدعوى-نظرية الخصومة-الاجراءات الاستثنائية) - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر- سنة 2008 - ص 32 .

2-م 296 من ق.ا.م.و.إ.

3- م 319 من ق.م.ج .

4- م 317 و 318 من ق.م.ج .

المبحث الثاني : إنقضاء المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بالسلامة

تنقضي مسؤولية الناقل عن إخلاله بالالتزام إما بجبره للضرر الذي سببه للمسافر في حالة إصابته ، أو لورثته في حالة ما إذا أدى الحادث إلى وفاته عن طريق دفعه التعويض إذا ما ثبتت مسؤوليته (المطلب الأول) ، و إما بإثباته للسبب الأجنبي لوقوع الضرر (المطلب الثاني) :

المطلب الأول : التعويض

مهما كانت طبيعة المسؤولية التي يتحملها الناقل : عقدية لإخلاله بالالتزام بالسلامة أثناء تنفيذ العقد : تقصيرية قبل و بعد تنفيذ العقد ، شخصية أو موضوعية ، فإن هذا لا يؤثر على ضرورة تحقق الضرر لقيامها ، كونه ركن من أركان المسؤولية ، و سوف نحاول تحديد الأضرار التي يعتد بها المشرع كركن من أركان المسؤولية (الفرع الأول) و التي تستلزم التعويض الذي يتم تحصيله بعدة طرق (الفرع الثاني) :

الفرع الأول : الأضرار الموجبة للتعويض

يشمل التعويض عن الضرر دائما التعويض عن الضرر المباشر أي الناتج عن الفعل الضار أو الخطأ وحده سواء في المسؤولية العقدية أو التقصيرية ، غير أنه يشمل الضرر المتوقع و غير المتوقع في هذه الأخيرة ، و يقتصر على الضرر المتوقع في المسؤولية العقدية ما لم يرتكب المدين غشا أو خطأ جسيما¹.

و حول مفهوم الضرر لغويا ، توجد ثلاثة تعريفات تقابلها ثلاثة كلمات باللغة الفرنسية² و هي كما يلي :

1- الدكتور عبد الرزاق السنهوري- المرجع السابق - ص 685 .
2- ابتسام القرام - المصطلحات القانوني في التشريع الجزائري - قصر الكتاب - البليدة - سنة 1998 - ص 104 و 219 .

Dommmage : ضرر أدبي (كالمساس بالسمعة او الشرف) أو مادي (كفقد أموال ، أو أملاك أو مركز مهني) يلحق بشخص .

Préjudice : ضرر جسماني ، أو مادي ، أو أدبي يلحق شخص من جراء فعل الغير :

*الضرر الجسماني : بتر الاعضاء ، اعاقاة

*الضرر المادي : شياع ملك أو مال

*الضرر الأدبي : مساس بالشرف ، العذاب و المعاناة

Lésion: أعطي لها مفهوم الغبن المعرف في القانون المدني .

من هنا يتضح أن الأضرار التي قد تلحق المسافرين إما أن تكون مادية أو جسمانية ، و إما أن تكون معنوية ، و نعالج من خلال ما يلي مدى تبني المشرع الجزائري لهذه الأضرار كركن من أركان مسؤولية الناقل لإخلاله بالالتزام بالسلامة :

أولا : الأضرار الجسمانية و المادية

لقد نصت المادة 145 من ق.ط.م.ج. على ان : " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار dommages et préjudices التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته و تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية الركوب أو النزول .

و تشمل عبارة الضرر lésion حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي fonctionnelle أو عضوي organique أو وظيفي y compris celles affectant les facultés mentales و المادة 842 من ق.ب.ج في المجال البحري تنص على أن : " يعد الناقل مسؤولا عن الضرر Préjudice

المؤدي إلى الوفاة و الإصابات الجسمانية للراكب lésions corporelles ".....".

أما بالنسبة للنقل البري فقد نصت المادة 08 من الأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار المعدل و المتمم على أن: " كل حادث سير سبب أضراراً جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها". ، مع الإشارة إلى أن حوادث المرور الجسمانية لا تصيب المضرور و عائلته فحسب بل تصيب المجتمع الذي يعيش فيه الفرد المصاب عندما يؤدي الحادث إلى وفاته ، أو بتر عضو من أعضائه ، فيبقى عائلة يتحمله المجتمع ، أو يتوفى و يترك أولاده القصر يتحملهم المجتمع¹.

و بالتالي تتمثل الأضرار المادية فيما يلي :

1/ الجروح و الإصابات الجسدية² : و التي تشمل :

-الجرح : هو كل مساس بالجسم يترتب عنه نزيف دموي خارجي .

-الإصابة الجسدية : هي كل ما يصيب الجسم دون أن ينتج عنه نزيف دموي خارجي كالكسور ، و إصابة الأعضاء الداخلية و النزيف الدموي الداخلي

-الأضرار العضوية : هي جزء من الأضرار الجسدية ، و تتمثل في الضرر الذي يصيب المسافر في عضو من أعضائه التي تؤدي وظيفة حيوية سواء الداخلية منها كالقلب و الرئة و الكبد ...أو الخارجية كاليد أو الرجل .

-الأضرار الوظيفية (الفيزيولوجية) : و هي كل إختلال أو اضطراب في وظيفة جهاز من الأجهزة المكونة لجسم الإنسان كالجهاز التنفسي و الهضمي و التناسلي ... دون أن تحقق أضرار عضوية .

-الأضرار التي تصيب المدارك العقلية : لعل المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري الوحيدة التي تشير إلى هذا النوع من الأضرار بنص صريح و هي الأضرار التي تصيب المدارك العقلية و التي قد تؤثر على

1- بن عبيدة عبد الحفيظ - إلزامية تأمين السيارات و نظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري - الديوان الوطني للأشغال التربوية - الجزائر - سنة 2002 - ص 26.

2- دلال يزيد - المرجع السابق - ص 125 .

2-الوفاء

يرى أغلبية الفقهاء أن ضرر الوفاة يمس بصفة أولى الراكب المتوفى، و يعتبرونه ضررا ماديا من حيث أنه قد أفقد المتوفى فرصة حياة طويلة و سعيدة بالمقارنة مع قرائنه ، و لهذا ينشئ له حق في ذمة الناقل ينتقل إلى وراثته¹ في حالة ما إذا كانت وفاته متزامنة مع الحادث ، أما إذا أصيب بجروح و أضرار جسمانية أدت بعد مدة إلى وفاته فيرى بعض الفقهاء أنها تنشئ له بالإضافة إلى حقه في التعويض عن الضرر المادي حق في التعويض عن الضرر المعنوي لما عاشه من الام في لحظات إستقباله للموت ، و هذا النوع من الضرر لم يتعرض له المشرع الجزائري نظرا للخلاف القائم حوله و حول إنتقاله إلى الورثة خاصة في مجال النقل الجوي التي عادة ما تكون حوادثها مميتة .

كما تسبب وفاة الراكب بسبب تنفيذ عملية النقل أضرارا لورثته و ذويه قد تكون مادية و معنوية أو إحداهما و هي ما تعرف : بالأضرار المرتدة . و على هذا الأساس يحق لورثته ممن كانوا يعيشون تحت نفقته طلب التعويض عن الضرر المادي الشخصي ، المحقق و المباشر الذي أصابهم و المتمثل في إنقطاع الرابطة المالية التي كانت تربطهم بالمتوفى و حرمانهم من المعونة التي كان يؤمنها لهم² هذا من جهة ، و من جهة أخرى يمكن لهم أيضا أن يطالبوا بالتعويض عن الضرر المعنوي الذي أصابهم من فقدان عزيزهم و المتمثل في الحزن و الأسى و ما شابه ذلك³.

1- عبد الستار التليلي - المرجع السابق - ص 82 .

2-خليفة مريم - المرجع السابق - ص 91 .

3-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 123 .

ثانيا : الأضرار المعنوية

الضرر المعنوي أو الأدبي هو الضرر الذي لا يصيب الشخص في ماله و بالتالي فهو كل ما يصيب العاطفة ، الشعور ، الشرف ، الإعتبار ، الحرية ، الكرامة¹.

لم ينص عليه المشرع الجزائري بشكل صريح في النطاق العقدي إلا ابتداءا من التعديل الذي أدخله على القانون المدني الجزائري بموجب القانون رقم 10/05 حيث أضيفت مادة جديدة و هي المادة 182 مكرر، و التي تنص : " يشمل الضرر المعنوي كل مساس بالحرية، أو الشرف، أو السمعة " ، أما في المجال الجزائري فقد نصت المادة 3/3 من ق.إ.ج.ج على أنه : " تقبل دعوى المسؤولية المدنية عن كافة أوجه الضرر سواء كانت مادية ، جسمانية أو أدبية مادامت ناجمة عن الوقائع موضوع الدعوى الجزائية " . و ما يلاحظ من هاتين المادتين أنهما تعلقان الضرر المعنوي بالجرائم الماسة بشرف ، و سمعة الإنسان كجرائم القذف ، و السب ، و إفشاء السر المهني و الأمر خارج عن موضوع بحثنا.

فيما يخص التعويض عن الضرر المعنوي لإخلال ناقل الأشخاص بالإلتزام بالسلامة فالمسألة محل خلاف فقهي و قضائي سواءا على المستوى الداخلي أو الدولي ، و هذا ما سنحاول توضيحه من خلال التعرض إلى مختلف طريق معالجة هذا الموضوع من طرف الفقه ، القضاء و عدة تشريعات من بينها الجزائري بالنسبة لمختلف مجالات النقل :

1- في النقل البري :

أهم مادة في التشريع الجزائري نصت على إمكانية التعويض عن الأضرار المعنوية في مجال النقل البري هي المادة التي تضمنها القانون 31-88 المعدل و المتمم للأمر 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار في ملحقه المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا

1 - بن عبيدة عبد الحفيظ - المرجع السابق- ص 55 .

حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم ، حيث تنص الفقرة الخامسة منه على ما يلي : "يمكن التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل أم ، و أب ، و زوج (أو أزواج) ، و أولاد الضحية في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث " . من قراءة هذه المادة يمكننا توجيه الملاحظات الآتية :

*أنها حددت الأشخاص الذين يستفيدون من التعويض عن الضرر المعنوي عن وفاة الراكب على سبيل الحصر ، و أنها نصت عن الأولاد دون تحديد القصر أو البالغين منهم ، و هذا يعني أنه يسري عليهم مهما كان سنهم و أهليتهم ، أي لم تحصر هؤلاء المستفيدين في من كانوا تحت نفقة الراكب المتوفى .

*أن هذه المادة لا تسري إلا على النقل عبر الطرق كون المادة 03 من الأمر 15/74 تنص على عدم سريان أحكامه على النقل بالسكك الحديدية ، كما تفتقر النصوص الخاصة بهذا النوع من النقل إلى مواد حول إمكانية التعويض عن الضرر المعنوي الناتج عن إخلال الناقل بالإلتزام بالسلامة مما يستلزم تدخل المشرع الجزائري لتدارك هذا النقص .

*أن هذه المادة تنص عن التعويض المخول إلى عائلة الراكب في حالة وفاته أثناء تنفيذ عملية النقل أي الضرر المعنوي الذي يصيب عاطفة ، و شعور ، و حنان الوالدين اللذان يتألمان بسبب وفاة ولدهما إثر حادث المرور، و بالتالي يظهر خلو المواد المنظمة للنقل البري من أحكام تنص عن إمكانية تعويض المسافرين المتضرر من جراء عملية النقل عن الأضرار المعنوية التي قد تصيبه ، و عن إمكانية التعويض عن هذا النوع من الأضرار فقط ، دون أن تكون مرتبطة بأضرار جسمانية .

نظرا لكل هذه النقائص نرى إمكانية اللجوء إلى الشريعة العامة و بالتالي تأسيس طلب التعويض عن الأضرار الناتجة عن تنفيذ عملية نقل الأشخاص على أحكام إحدى المادتين 124 و 176 من القانون المدني الجزائري اللتان لم تحددتا على سبيل الحصر الأضرار المستلزمة للتعويض و بالتالي لم تبعدا الأضرار المعنوية .

2- فى النقل الجوى

تنص المادة 17 من إتفاقية وارسو لسنة 1929 على مسؤولية ناقل الأشخاص عن الأضرار التي تقع في حالة الوفاة ، أو الجرح ، أو الأذى البدني Lésion corporelle باللغة الفرنسية ، و التي تصيب الراكب ، و يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحصل في حالة الوفاة أو الإصابة الجسدية حسب المادة 17 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999¹.

ما يظهر من هاتين المادتين هو غموض و سكوت المشرع الدولي حول التعويض عن الضرر المعنوي ، و حول إحتواء عبارتي " الضرر الجسدي " و " الأذى البدني " للأضرار المعنوية و بالتالي الأضرار النفسية و الذهنية و الإنعكاسات العاطفية الناتجة إما عن حادث النقل لوحده ، أو عن الأضرار الجسمانية الناتجة عنه ؟ و على هذا الأساس إنقسم الفقه إلى إتجاهين :

نادى الإتجاه الأول بعدم تضمن عبارة "الإصابة الجسدية أو الأذى الجسماني" الأضرار المعنوية ، و بالتالي التفسير الضيق لها ، و إعتدوا لتبرير موقفهم هذا على الأعمال التحضيرية لإتفاقية وارسو لسنة 1929 التي كانت تتضمن نصا عاما في البداية و بالتالي كانت تعوض عن الحوادث و الخسائر و الهلاك و التأخير ، هذا من جهة ، و من جهة أخرى على المسودة الأولى لإتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي كانت تنص صراحة عن الضرر النفسي ، لكن المشرع الدولي عدل في الحالتين لصالح النص عن الأضرار الجسدية فقط² ، و هذا ما يجسد حسب أصحاب هذا الرأي نية المشرع و رغبته في إستبعاد الأضرار المعنوية من مجال التعويض و هذا ما أكده القضاء في عدة دول من بينهم الولايات المتحدة الأمريكية في إحدى قرارات المحكمة العليا الفيدرالية³.

أما الإتجاه الثاني فيرى أن الإتجاه السابق يخلط بين الضرر و مصدر الضرر و بالتالي فالإتفاقيات الدولية لم تحدد الأضرار الملزمة للتعويض بل مصادر الضرر الملزمة للتعويض و هي الوفاة ، الجروح و الأذى البدني ، و بذلك تركت المجال مفتوح للقوانين الداخلية لتحديد الأضرار الملزمة للتعويض

2و1- دلال يزيد - المرجع السابق - ص 130 و 132.

3 -Eastern Airlines V.Floyd , le 17 avril 1991 , 419.U.S, 530.

و بالتالي النص عن الأضرار المعنوية أم لا ، و أضافوا أن على هذا الأساس تضم عبارة " الأضرار الجسدية " كل ما يلحق الإنسان من في نفسه ، سواءا كان بدنيا أو نفسيا ، و هذا ما أقرته محكمة النقض الفرنسية في إحدى قراراتها¹.

كما أن مسألة تعويض الأضرار المعنوية أو النفسية تطرح تساؤلا آخر ألا وهو إمكانية التعويض عن هذا النوع من الأضرار بصفة مستقلة عن أي ضرر جسماني أو جسدي²؟

الأغلبية تتجه إلى القول بعدم إمكانية التعويض عن الأضرار المعنوية إلا إذا كانت ناتجة و مرتبطة ضرر أو مساس بالصحة أو السلامة الجسدية و هذا ما أكدته عدة قرارات قضائية³.

أما المشرع الجزائري فقد إتخذ موقفا صريحا فيما يخص إمكانية تعويض الأضرار المعنوية من خلال نص المادة 145 من ق.ط.م.ج على أن : " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا و تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي ، أو عضوي ، أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية " ، و بالتالي فيكون قد حسم الأمر و أجاز التعويض عن الأضرار المعنوية الناتجة عن إخلال ناقل الأشخاص بالالتزام بالسلامة من خلال نصه عن " الأضرار التي تمس المدارك العقلية".

3- في النقل البحري :

تنص المادة 842 من القانون البحري الجزائري على أن : " يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة و الإصابات الجسمانية للراكب" و هي

1 -CIV.1,16 fevrier 1982,Bull . Civ . 1982.I, N 73.

2 -Weissberg-Gaetjens-Ziegenfeuter et Associés . société d'avocats au barreau de paris.La réparation du préjudice moral dans les accidents de transport aériens . Année 2007.

3 - USA : Lloyd V.American Airlines.Inc, 291 F 3 d 503 , France : CIV.2. 09 decembre 2004 , numero du pourvoi : 03-15962(الملحق رقم 11 – ص 136) .

الترجمة الحرفية للمادة الرابعة من إتفاقية وارسو لسنة 1961¹ ، و هما أيضا نكون أمام إحتمالين :

إما القياس على النقل البري و إعتبار أن المشرع قد حدد عل سبيل الحصر الأضرار المستلزمة للتعويض عن إخلال الناقل بالإلتزام بالسلامة و حصرها في الوفاة و الإصابات الجسمانية و بالتالي إستبعد الأضرار المعنوية بصفة ضمنية أو أنه فراغ قانوني و بالتالي يجوز المطالبة عن التعويض عنها بالرجوع إلى أحكام الشريعة العامة .

و إما القياس على أحكام النقل الجوي و بالتالي اللجوء إلى تفسير عبارة " الأضرار الجسمانية " بالتدقيق أو التوسع فيه ، و بالتالي : إستبعادها عند التفسير الضيق و اللغوي لها ، و إدراجها عند التوسع فيه و إعتبار الأضرار الجسمانية كأحدى مصادر الضرر الملزمة للتعويض و التي قد تنتج أضرارا جسدية و معنوية في نفس الوقت .

كل هذه الإحتمالات تستلزم تدخل المشرعين الدوليين و الوطنيين من أجل حسم القضية بصفة نهائية من أجل وضع حد لتضارب القرارات القضائية .

يخضع الضرر المعنوي للسلطة التقديرية للقاضي من حيث تحققه أم لا ، و من حيث مصدره ، و من حيث تقدير قيمته إن لم تكن مقدرة في العقد أو في القانون ، و يشمل التعويض عنه ما لحق المتضرر من خسارة و ما فاتته من كسب² .

الفرع الثاني : طرق الحصول على التعويض

إن الهدف الوحيد من تقرير مسؤولية الناقل عن إخلاله بالإلتزام بالسلامة هو تمكين المسافر المتضرر ، أو المصاب ، أو ذوي حقوقه في حالة وفاته من الحصول على التعويض لجبر الضرر ماديا كان أو معنويا ، و أنه من غير المعقول تقرير هذا الحق دون إرفاقه باليات تضمن تحصيله من طرف المتضرر.

1 -« le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou des lésions corporelles... ».

2-المادة 182 من القانون المدني الجزائري -

يمكن حصر هذه الاليات في الدعوى القضائية أو الحكم المقرر للتعويض و التأمين :

أولا :الدعوى القضائية

متى أخل الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافرين بعدم إيصاله سالما معافى إلى المكان المتفق عليه ، فيحق لهذا المسافر المتضرر أو لذوي حقوقه في حالة وفاته رفع دعوى من أجل الحصول عن التعويض ، و يتم ذلك وفقا لإحدى الطريقتين المبينتين أعلاه ، و متى ثبت للقاضي قيام العقد (يتم إثبات قيام العقد بكافة طرق الإثبات كونه الناقل تاجرا) و تضرر المسافر إثر تنفيذه ، و عدم تمكن الناقل من نفي مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي ، فيتعين على القاضي الحكم بالتعويض الذي إذا لم يكن مقدرا بموجب القانون كما هو الحال بالنسبة للحوادث عبر الطرق ، و النقل الجوي ، فيتم تقديره حسب أحكام المادة 182 من ق.م.ج¹ .

و على من حاكم له بالتعويض السعي إلى تنفيذ القرار القضائي النهائي الحائز لقوة الشيء المقضي به ، بإتخاذ الإجراءات المقررة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ابتداء من المادة 584 و ما يليها .

1-المادة 182:"إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد ، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ، و يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة و ما فاتته من كسب ، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به . و يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. غير أنه إذا كان الإلتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد "

ثانياً: التأمين

في بداية الأمر كان أطراف الدعوى الناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة : الناقل ، و المتضرر سواء كان الراكب أو وراثته ، إلا أنه و نظراً للتطور الصناعي و إنتشار الآلات و وسائل النقل و تعددها ، و نتيجة لعدم إمكانية الناقل مواجهة مصاريف التعويض التي كانت تحول دون جبر ضرر الراكب، نشأت فكرة التأمين و تجسدت في عدة مجالات من بينها النقل .

كان التأمين في الجزائر قبل الإستقلال يخضع لقانون التأمين الفرنسي الصادر في 13/07/1930 ، و بعد الإستقلال مباشرة أصدر المشرع الجزائري القانون رقم 157/62 المؤرخ في 11/12/1962 و الذي مدد بموجبه سريان القوانين الفرنسية التي لا تتعارض مع سيادة الدولة الجزائرية إلى غاية إصدار قوانين وطنية ، و بهذا إستمرت القوانين الفرنسية المتعلقة بالتأمينات سارية المفعول إلى حين صدور القانون 201/63 المتعلق بالالتزامات و الضمانات المطلوبة من مؤسسات التأمين التي تمارس نشاطها في الجزائر و الذي نظم عملية التأمين ، ثم تم تأمين شركات التأمين و إحتكار الدولة لعمليات التأمين في سنة 1966. ثم صدر القانون المدني الذي تناول الأحكام العامة لعقد التأمين في المواد من 619 إلى 643 ، و عملاً بالمادة 620 منه التي تنص على أن: "تنظم القوانين الخاصة عقد التأمين " أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 15/74¹ المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار مع مراسيمه التطبيقية و القوانين المعدلة له أهمها القانون 03/88²، ثم صدر القانون رقم 07/80³ المتعلق بالتأمينات و الذي نظم التأمين في خمس أبواب ، خص ثلاثة منها للتأمينات البرية ، الجوية و البحرية ، إلا أنه

1- المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض على الأضرار- الجريدة الرسمية رقم 12.

2- المؤرخ في 05 ذي الحجة 1408 الموافق ل 19 يوليو 1988- الجريدة الرسمية رقم 29 .

3- المؤرخ في 09 غشت 1980 – الجريدة الرسمية رقم 33.

ألغي بموجب المادة 03/278 من الأمر 07/95¹ المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 04/06² و الساري المفعول إلى يومنا هذا .

لقد عرف المشرع الجزائري عقد التأمين بموجب المادة 619 من ق.م.ج ، و المادة الثانية من الامر 07/95 المتعلق بالتأمينات و التـان نصتا على أن : " التأمين عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بأن يؤدي إلى المؤمن له ، أو إلى المستفيد الذي إشتراط التأمين لصالحه مبلغا من المال ، أو إيرادا ، أو أي عوض مالي اخر في حالة وقوع الحادث ، أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل أقساط ، أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن " .

نتيجة لكثرة حوادث النقل ، و تفاوت الأضرار الناتجة عنها الهامة و الوخيمة ، أصبح التأمين عن المسؤولية أمرا وجوبيا في مختلف مجالات النقل بحيث نص القانون المتعلق بالتأمينات السابق الذكر على التأمينات الإلزامية في كتابه الثاني تحت عنوان التأمينات الإلزامية و من بينها التأمينات البرية (المواد من 163 إلى 191) ، البحرية (المواد من 192 إلى 194) ، و الجوية (المواد من 195 إلى 198) و هذا كما يلي :

1-في النقل البري :

تنص المادة 01/166 من القانون 07/95 السابق الذك على أنه : " يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأمينا يغطي مسؤوليتهم المدنية إتجاه الأشخاص المنقولين " ، و ما يجب الإشارة إليه هو أن الإلزامية التأمين لا تقتصر على الناقلين العموميين فحسب بل تمتد إلى كل مالك مركبة برية ذات محرك و كذلك مقطوراتها و نصف مقطوراتها و حمولاتها و هذا ما تؤكدته المادة الأولى من الأمر 15/74 ، و يعاقب عن عدم الإمتثال لهاتين المادتين بغرامة مالية يتراوح مبلغها من 5000 إلى 100.000 دج³ .

1- المؤرخ في 23 شعبان 1413 الموافق ل 25 يناير 1995 ، الجريدة الرسمية رقم 13 المؤرخة في 13 مارس 1995 المتعلق بالتأمينات.

2- المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق ل 2006/03/12 ، الجريدة الرسمية رقم 15 المؤرخة في 12 مارس 2006 المعدل و المتمم لقانون التأمينات .

3- المادة 184 من القانون 07/95 .

و يتمثل الهدف من هذا التأمين في ضمان حصول المتضرر من إخلال ناقل الأشخاص بالالتزام بالسلامة على التعويض حيث تنص المادة 56 من قانون التأمين على أنه في التأمينات عن المسؤولية : " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة عن مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير " بحيث تحل شركة التأمين محل الناقل في تعويض المتضررين أضرار جسمانية أو ذوي حقوقهم¹ عن إخلاله بالتزامه ، و يعوض المؤمن الخسائر و الأضرار الناتجة عن الحالات الطارئة ، و الناتجة عن خطئ غير متعمد من المؤمن له ، و الأخطاء العمدية و غير العمدية التي يحدثها الأشخاص التي يكون المؤمن له مسؤولاً عنهم مدنياً² .

2- في النقل الجوي :

تنص المادة 196 من القانون 07/95 على أنه : " يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية إتجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و إتجاه الغير " ، كما تؤكد إلزامية التأمين في المجال الجوي المادة 171 من ق.ط.م.ج حيث تنص على أنه : " يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري ، بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون ، أو يطلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلاً بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأميناً يغطي مسؤولياته " و هو ما يتماشى مع أحكام المادة 50 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999³ . و في حالة عدم الإمتثال لإلزامية التأمين يعاقب الناقل الجوي بدفع غرامة تتراوح ما بين 5000 و 100.000 دج عملاً بأحكام المادة 199 من القانون المتعلق بالتأمينات ، و يهدف التأمين عن المسؤولية إلى ضمان التعويض عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة إستغلالها و ذلك وفقاً للشروط المحددة في العقد⁴ .

1- المادة 08 من الأمر 15/74 .

2- المادة 12 من القانون 07/95 المعدل و المتمم .

3-دلال يزيد - المرجع السابق - ص 381 .

4- المادة 158 من القانون 07/95 المعدل و المتمم .

3- في النقل البحري :

تنص المادة 193 من القانون المتعلق بالتأمينات السابق الذكر على أنه : " يجب على كل ناقل بحري أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية إتجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و إتجاه الغير " ، و يهدف التأمين عن المسؤولية إلى التعويض عن الأضرار المادية و الجسدية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء إستغلالها¹ ، و عملاً بأحكام المادة 126 من نفس القانون لا يضمن المؤمن إلا الأخطاء غير العمدية لربان و مالك و مستغل السفينة ، و يعاقب عن عدم الإمتثال لإلزامية التأمين بغرامة من 5000 إلى 100.000 دج².

و يتجسد الدور الفعال الذي يلعبه التأمين عن المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص في ضمان حصول المتضرر من حوادث النقل عن التعويض نظراً لأهمية القدرات المالية لشركات التأمين ، و من خلال إمكانية الحصول عليه بطريقة ودية قبل رفع الدعوى ، و إن لم يتحقق ذلك لعدم إتفاق الأطراف ، يلجأ المتضرر إلى القضاء أين تكون شركة التأمين كطرف ضامن³.

المطلب الثاني : طرق درء الناقل لمسؤوليته

رغم تقرير مسؤولية الناقل العقديّة عن الإخلال بالإلتزام بسلامة المسافرين كالتزام بتحقيق نتيجة ، وفقاً لأحكام المادة 62 من ق.ت.ج التي تتحقق بمجرد إصابة المسافر بضرر من جراء عملية النقل ، إلا أن القانون لم يجرد الناقل من أن يواجه الراكب ، أو المسافر بأسباب يكون الغرض منها التخلص أو دفع هذه المسؤولية ليتخلص من أعبائها بصفة كلية أو جزئية ، و هذا ما يعرف بأسباب درء المسؤولية التي قد يكون مصدرها القانون (الفرع الأول) ، و قد يكون الإتفاق

1 و 2 - المادة 145 و 199 من القانون 05/97 المعدل و المتمم .

3- دلال يزيد - المرجع السابق - ص 376 .

بين الناقل و الراكب عند إبرام العقد(الفرع الثاني) ، و هذا ما سنوضحه
بالإضافة إلى موقف المشرع الجزائري منها(الفرع الثالث) :

الفرع الأول : الطرق القانونية

لا خلاف حول إمكانية الناقل أن يدفع ، أو ينفي مسؤوليته في حالة وفاة
أو إصابة المسافرين بجروح ، أو أضرار جسمية أثناء تنفيذ العقد
أو السفر بإثبات سبب أجنبي يرجع إليه الضرر ، أي بنفي علاقة
السببية بين عدم تنفيذه لالتزامه ، و سلوكه ، و هذا ما تؤكد المادة 127 من
ق.م.ج التي تنص على أنه : "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب
لا يد له فيه كحادث مفاجئ ، أو قوة قاهرة ، أو خطئ صدر من المضرور ،
أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص
قانوني أو إتفاق يخالف ذلك " و هذا ما يؤكد أيضا المشرع الجزائري
في القانون التجاري في مجال نقل الأشخاص¹. لكن ما يجب الإشارة إليه
هو الإختلاف الفقهي حول عناصر السبب الأجنبي : فهناك من إعتد على
معيار "عدم إمكان التوقع " ، و هناك من إعتد على معيار "إستحالة الدفع "
بالإضافة إلى الأغلبية التي جمعت بين المعيارين ، و إعتبرت السبب
الأجنبي : كل واقعة غير متوقعة يستحيل دفعها .

لقد أعطى المشرع الجزائري عدة صور للسبب الأجنبي في المواد 127 ،
2/138، 176 ، 177 و 178 من ق.م.ج و هي : القوة القاهرة أو الحادث
الفجائي ، خطأ المضرور ، و خطأ الغير ، و التي سنبين مدى إعتبارها
كأسباب لدفع مسؤولية ناقل الأشخاص عن إخلاله بالإلتزام بالسلامة :

1/القوة القاهرة أو الحوادث الفجائي la force

:majeur ou le le cas fortuit

إختلف الفقهاء حول ترادف عبارتي "القوة القاهرة" و "الحادث الفجائي" أي
تعبيرهما عن أمرين مختلفين :

1- المادة 63 من ق.ت.ج

هناك رأي يقول بترادفهما و بتعبيرهما عن مفهوم واحد هو السبب الأجنبي غير المتوقع و مستحيل الدفع الذي يحول دون تنفيذ الناقل لإلتزاماته و هذا المعمول به في كل من فرنسا و مصر¹ ، أما الرأي الآخر القائل بإختلاف العبارتين من حيث الماهية و الأثر و من بين مؤيديه الفقيه الفرنسي Louis Josserand : فيعتبرون القوة القاهرة الحادث الخارج عن دائرة نشاط الناقل ، و وسيلة النقل الذي لا يمكن توقعه و لا تفاديه أي تجعل تنفيذ العقد مستحيلا² ، و بالتالي تعفي الناقل من مسؤوليته و من أمثلتها : الزلازل ، و العواصف ، و الفيضانات ، و الحروب ... الخ .

أما الحادث المفاجئ أو الفجائي فهو نابع عن وسيلة النقل في حد ذاتها ، أي داخلي فهو في أساسه يمكن نفيه و تفاديه و التغلب عليه و لو كان بصعوبة كبيرة و ببذله أعمالا مرهقة و عسيرة ، و من أمثلته : تعطل مكابح السيارة أثناء سيرها ، أو إنفجار إطاراتها ، أو إنكسار مقود وسيلة النقل ... الخ³ .

و من هنا لكي تقوم القوة القاهرة و تدفع عن الناقل مسؤوليته ، يجب أن تتوافر فيها العناصر الثلاث التالية : عدم إمكانية التوقع ، عدم إمكانية الدفع و خارجية سبب الحادث :

*عدم إمكانية التوقع : يجب أن يكون عدم التوقع من أغلبية الناقلين ، و أكثرهم تبصرا ، و أن يكون مطلقا لا نسبيا ، فمثلا يعتبر تقلب الجو في النقل الجوي أمرا متوقعا .

*إستحالة الدفع : عدم إمكان الدفع مستقل تماما عن عدم إمكانية التوقع بحيث هناك حوادث متوقعة يستحيل دفعها ، و حوادث غير متوقعة يمكن دفعها .

*خارجيتها أو إستقلالها عن وسيلة النقل : إختلاف الفقهاء حول ضرورة هذا الشرط لقيام و توفر القوة القاهرة ، لكن أغليبتهم يشترطون الخروج

1- عبد الرزاق السنهوري - المرجع السابق - ص 877 .

2- الدكتور بلحاج العربي - النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري-الجزء الأول:التصرف القانوني(العقد و الإرادة المنفردة) - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - طبعة 1999 - ص 292 .

3-خليفة مريم - المرجع السابق - ص 65 .

المادي عن المنشآت و الوسائل التي يستعملها الناقل ، و على هذا الأساس
إعتبرت محكمة باريس أن انفجار إطار السيارة لا يعتبر قوة قاهرة¹.

و كل هذه الشروط تخضع للسلطة التقديرية للقاضي الذي بإمكانه اللجوء إلى
خبرة ، و الإستعانة بتجارب ناقلين اخرين .

و يطرح السؤال أيضا حول مدى الأخذ بأحكام القوة القاهرة لإستبعاد
أو درء مسؤولية الناقل في حالة إقترانها بخطئ الناقل سواء كان سابقا لها مثلا:
حالة إستعماله وسيلة نقل غير مؤهلة ، و غير مناسبة للسفر تعترضها
عاصفة ، أو معاصرا لها أو لاحقا لها ؟ بعد خلافات دامت لمدة طويلة
توصل القضاء الفرنسي إلى أنه : إذا كانت القوة القاهرة هي السبب وحدها في
إحداث الضرر فيعفى الناقل إعفاء كليا ، أما إذا ثبت خطاه إلى جانب القوة
القاهرة فيسأل الناقل مسؤولية كاملة عن الأضرار المترتبة².

2/خطأ المسافر fait ou faute du voyageur :

يشترط أيضا في خطئ المسافر الذي يثبتته و يتمسك به الناقل لدفع مسؤوليته
أن يكون غير متوقعا و يستحيل دفعه و أن يكون سبب تضرر المسافر
ناتج عن فعله أو خطئه ، و على هذا الأساس تختلف اثار هذا الفعل على
مسؤولية الناقل بحسب ما إذا كان المسافر هو المتسبب الوحيد في
الضرر، أو شاركته في ذلك أمور أخرى و هذا كما يلي :

أ-الإعفاء الكلي للناقل من المسؤولية لخطئ المسافر :

يتحقق هذا إذا ما أثبت الناقل أن إصابة ، أو تضرر المسافر راجع إلى فعله
وحده ، أي أنه المتسبب الوحيد في تضرره سواء كان بصفة عمدية
كإقدامه على رمي نفسه أثناء سير وسيلة النقل ، أو لإهماله كعدم
غلقه لباب السيارة مما أدى إلى سقوطه منها .

1- عبد الستار التليلي - المرجع السابق - ص 108 .

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

و يبرر الفقهاء درء مسؤولية الناقل في هذه الحالة على أساس أنه من الأولى أن يقع الإلتزام بالسلامة على الفرد بالنسبة لسلامته الشخصية قبل أن يتولى شخص آخر -الناقل في موضوعنا -ضمان سلامته .

و يلاحظ بالنسبة لما أتى به القضاء الفرنسي بالنسبة لخطئ المسافر كسبب لدرء المسؤولية هو تشدده في الغالب مع الناقل و جعل التعويض يستقر على عاتقه في آخر المطاف ، حيث إعتبرت المحاكم الفرنسية أن إرتكاب المسافر لخطئ تافه غير كاف ، لأن المسافر و في جميع الأحوال لا يمكنه أن يكون ملما بكل الإحتياجات ، و التصرفات التي يجب عليه إتقانها و أنه من واجب الناقل أن يضع كافة التحذيرات اللازمة ، و الإشارات ، و اللافتات سواء في المحطات ، أو داخل وسيلة النقل في حد ذاتها حتى يسمح للمسافر تجنب الوقوع في الخطر¹.

ب-الإعفاء الجزئي للناقل من المسؤولية لخطئ المسافر :

يتحقق هذا عندما يشترك الناقل مع المسافر في إحداث الضرر، فهنا تتوزع المسؤولية ، و يتجسد هذا التوزيع ب : تخفيض قيمة التعويض الذي يدفعه الناقل للراكب المتضرر بقدر خطئه ، و من أمثلة هذا الخطأ : جلوس الراكب في غير المكان المعد له ، فيرغمه الناقل للإنتقال إلى العربة التي حجز فيها مكانه رغم صعوبة الإنتقال ، فيصاب بضرر أثناء هذا التغيير.

من تطبيقات القضاء الجزائري لأحكام خطئ الضحية لإبعاد مسؤولية الناقل رغم أن الضحية في هذا القرار ليس مسافرا : القرار الصادر عن الغرفة المدنية للمحكمة العليا في 2000/10/18 تحت رقم 229816 : " حيث أنه و بالرجوع إلى المادة 138 من ق.م.ج ، أن الضحية قام بخطئ جسيم عندما حاول العبور من جهة إلى جهة لمحطة القطار عندما إصطدم به القطار مما جعل مسؤولية الحادث تقع على عاتق الضحية وحدها " ² .

1-خليفة مريم - المرجع السابق - ص 69 .
2-مختار رحمانى محمد - المرجع السابق - ص 107 .

3/ فعل الغير : le fait d'un tiers

و المقصود بالغير هو الشخص الأجنبي عن العقد الذي لا يكون المدين مسؤولا عنه¹، و بالتالي فيستبعد مستخدومي ، و تابعي الناقل من هذا التعريف كون الناقل مسؤول عن أعمالهم مسؤولية عقدية ، و بالتالي فإن فعل الغير هو ذلك الفعل الذي يصدر عن شخص أجنبي متدخل في الحادث أو الذي أضر بالراكب ، و الذي كان له التأثير السببي المباشر و الشامل للضرر ، فيرد إليه الحادث و تنتفي به مسؤولية الناقل .

يشترط في فعل الغير حتى يكون سببا لدرء مسؤولية الناقل نفس شروط القوة القاهرة و هي : عدم إمكانية توقعه من قبل الناقل ، و عدم إمكانية دفعه ، و أن يكون المصدر الوحيد المنتج للضرر².

و يقع عبء إثباته على الناقل و بالتالي تبقى مسؤوليته قائمة ، و كاملة عند إخلاله بالإلتزام بالسلامة إذا كان فعل الغير مما يمكن توقعه ، أو يستطاع دفعه ، أو إقترن به خطؤه ، مع إمكانية رجوعه على الغير بجزء من التعويض الذي دفعه إذا كان لفعله صفة الخطي³.

و لقد طبق القضاء الفرنسي هذه الأحكام عن الإصابات التي تلحق المسافرين أثناء النقل نتيجة أعمال التخريب ، أو إنفجار المواد المخبأة في أمتعة المسافرين ، أو التصادم ، و التزاحم عند الدخول إلى وسيلة النقل ، أو التسرع في الخروج منها ، و على هذا الأساس رفضت محكمة النقض الفرنسية الطعن في الحكم الذي ألقى على شركة النقل بالسكك الحديدية المسؤولية عن وفاة مسافر في قطار خرج عن الخط الحديدي نتيجة أعمال التخريب أثناء إضراب عمال السكك الحديدية تعددت فيه قبل الحادث أعمال مماثلة ، إذ كان على الشركة في تلك الظروف الإستثنائية ألا تكتفي بالإحتياطات العادية ، و أن تعتمد إلى الإستعانة بالسلطات العمومية لتوفير الأمن ، كما قضت نفس المحكمة في قرارها الصادر في 12 جويلية 1961 الذي تتلخص وقائعه في دفع أحد المسافرين و هو يحاول

1- الدكتور بلحاج العربي - النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري- الجزء الأول: التصرف القانوني(العقد و الإرادة المنفردة) - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - طبعة 1999 - ص 294 .

2-العرباوي نبيل صالح - المرجع السابق - ص 231 .

3-مختار رحماني - المرجع السابق - ص 109 و 110 .

الجزائري¹ إلى جواز إتفاق طرفي عقد النقل على إدراج شروط تحد ، و تقيد من مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسدية التي قد تصيب الراكب بشرط ألا تسري هذه الأحكام إلا بالنسبة للأخطاء اليسيـرة و غير العمدية التي قد يرتكبها الناقل بفعله الشخصي ، كما أجازوا إدراج شروط لإعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء تابعيه العمدية .

* بينما إعتبر البعض الآخر من الفقه أن أي شرط ينقص من مسؤولية ناقل الأشخاص عن الاضرار الجسدية التي قد تصيب المسافرين باطلا بطلانا مطلقا، لأنه لا يمكن ان تكون حياة الانسان رهنا لتوقعات مستقبلية غير مضمونة ، و لأنه من غير المعقول اعفاء الناقل من التزامه بضمان سلامة المسافرين لما سيؤدي إليه من تهاون و تقصير من طرفه إتجاه من ينقلهم مقابل تخفيض أجرة النقل و هذا ما سايره و جسده معظم القوانين .

الفرع الثالث :موقف المشرع الجزائري

سوف نوضح من خلال ما يلي موقف المشرع الجزائري من الاسباب القانونية و الاتفاقية لاعفاء الناقل من مسؤوليته لاخلاله بالالتزام بالسلامة :

*موقف المشرع الجزائري من الأسباب القانونية :

تنص المادة 63 من ق.ت.ج على انه : "يجوز اعفاء الناقل من المسؤولية الكلية او الجزئية من اجل عدم تنفيذ التزاماته او الاخلال بها او التأخير فيها بشرط ان يثبت ان ذلك ناشئ عن قوة قاهرة او خطأ المسافر " ما يلاحظ من هذه المادة انها :

لم تنص عن الحادث المفاجئ كما فعلته مواد القانون المدني ، و لعل القصد من ذلك عدم اعتباره سببا اجنبيا لارتباطه بوسيلة النقل .

فيما يخص القوة القاهرة : نص عليها المشرع الجزائري في المادة السابقة الذكر التي تعتبر القاعدة العامة و السارية عن كل انواع النقل ، و لكن هذا لم يمنعه من تاكيدها من خلال مصادقته على معاهدات دولية اعترفت بها

1- المادة 217 من ق.م. المصري : " يجوز الإتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب عن عدم تنفيذ التزامه العقدي ، إلا ما نشأ عن خطئه الجسيم ، و مع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطئ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه " .

كذلك و من بينها المادة 2 / 1 من البروتوكول "أ" المعدل للاتفاقية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية COTIF¹ التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 433/01 المؤرخ في 2001/12/26 ، الجريدة الرسمية رقم 82 المؤرخة في 2001/12/31 ، و ما يمكن إستخلاصه أيضا من المادة 20 من إتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي التي صادقت عليها الجزائر² و التي تقابلها المادة 1/148 من ق.ط.م.ج³ في مجال النقل الجوي .

-فيما يخص خطئ المسافرين : الذي نصت عليه صراحة المادة 63 السابقة الذكر من دون تحديد لنوع الخطئ ، الأمر الذي يمكن تفسيره بإمكانية تمسك الناقل بأي خطئ يقتضيه الراكب سواء كان عمديا أو عن إهمال و هذا ما فعلته أيضا المادتين 2/2 من البروتوكول السابق الذكر و المادة 149 من ق.ط.م.ج ، مع الإشارة أن المادة 847 من القانون البحري الجزائري تكون قد سايرتهم في النتيجة رغم نصها على أنه : " إذا أثبت الناقل بأن خطأ إهمال الراكب قد سبب وفاته ، أو إصابته الجسمية ، و فقدان أمتعته ، أو إضرارها ، أو سـاـهم في ذلك ، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل " فمن غير المعقول الأخذ بخطئ غير متعمد أي بإهمال كسبب أجنبي لنفي المسؤولية و تحميل الناقل المسؤولية رغم تضرر الناقل عن خطئه العمدي .

-فعل الغير : لم ينص عليه المشرع الجزائري في المادة 63 من ق.ت.كسبب معفي لمسؤولية ناقل الأشخاص عن وفاة او اصابة الراكب بجروح و هذا ما دفع بعض المفسرين الى ادخاله في نطاق القوة القاهرة لخضوعه لنفس الشروط⁴ مع الإشارة انه وارد في المادة 3/2 من البروتوكول السابق الذكر المتعلق بالنقل بالسكك الحديدية .

1 - Touafek Rabah – code des transports terrestres – textes législatifs et règlementaires en vigueur – Edition Houma – Alger – Algérie – année 2006 – page 188 .

2- المرسوم الرئاسي رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 .

3-دلال يزيد – المرجع السابق – ص 197 .

4-العرباوي نبيل صالح – المرجع السابق – ص 231 .

*موقف المشرع الجزائري من الأسباب الإتفاقية :

لقد ساير المشرع الجزائري الموقف الراجح للفقهاء فيما يخص الأسباب الإتفاقية حول امكانية ادراج بنود في عقد النقل معفية لمسؤولية الناقل حيث سمح بذلك في مجال الاضرار المادية بشرط كتابتها في سند النقل و مطابقتها للقانون و الانظمة الجارية و تبليغها للراكب¹ هذا من جهة ، و من جهة اخرى اعتبر كل شرط يقضي باعفاء الناقل كليا او جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الاضرار البدنية الحاصلة للمسافرين باطلا و هذا ما نصت عليه المادة 65 من ق.ت .

1- المادة 66 من القانون التجاري .

الختامة

الخاتمة

نظرا لإنتشار عملية النقل و تطور وسائلها في المجالات الثلاث (الجوي،البري و البحري) ، و نظرا للأضرار الناتجة عنها ، و لتفاوت خطورتها ، ظهرت ضرورة التدخل من أجل تنظيم و ضبط هذه العملية . تجسد هذا التنظيم من خلال تأطيرها قانونا ، و بناءا على هذا أصبحت عملية النقل عبارة عن عقد يرتب إلتزامات على طرفيه : بحيث يلتزم الناقل بإيصال الراكب أو المسافر إلى المكان المتفق عليه ، و في المدة ، و في الدرجة ، و بالطريقة المحددة في العقد ، مع وجوب محافظته على سلامة الراكب و أمتعته المسجلة ، و في المقابل يلتزم المسافر بدفع الأجرة و بإحترام التعليمات التي يوجهها له الناقل.

رغم التناقضات القضائية و الفقهية و التشريعية حول طبيعة الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص حول ما إذا كان إلتزاما عقديا يرتب المسؤولية العقدية للناقل إذا ما أخل به ، أو واجبا عاما تترتب عنه المسؤولية التقصيرية له ، فيمكن القول أن المشرع الجزائري قد حسم الأمر بالنسبة للنقل البري خاصة من خلال تعريفه لعقد النقل البري في المادة 36 من القانون التجاري¹ ، مع نصه صراحة في المادة 62 من نفس القانون على أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر أثناء مدة النقل² ، أي إعتبره إلتزاما من الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل .

1- حيث وردت هذه المادة في فصل من فصول القانون التجاري تحت عنوان " في عقد النقل البري و في عقد العمولة للنقل " .

2- المادة 62 من ق.ت : " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر " .

لأهمية الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص و للاثار الوخيمة التي تترتب عن الإخلال به تم النص عليه قانونا . إن صيغة الأمر المستعملة في المادة 62 السابقة الذكر تجعل ما كرسه من أحكام قاعدة امرة لا يمكن الإتفاق على مخالفتها ، و على هذا الأساس لا يجوز للناقل التخلص أو الإنقاص من مسؤوليته عند إخلاله بهذا الإلتزام بإدراج بنود في العقد ، و لكن رغم هذا فلقد سمح له كل من القانون المدني¹ و القانون التجاري² بدرء مسؤوليته إذا ما أثبت أن إخلاله بهذا الإلتزام نشأ عن سبب لا يد له فيه كالقوة القاهرة ، أو خطأ المسافرين ، أو فعل الغير .

أما الطابع العقدي للإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص في كل من المجال البحري و الجوي فيستنتج من النصوص القانونية الوطنية و المعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر ، رغم عدم نصها على ذلك صراحة .

أما فيما يخص المجال الزمني و المكاني للإلتزام الناقل بضمان سلامة المسافر، فلقد تم حصرهما في مكان و وقت إتصاله بوسيلة النقل و إنفصاله عنها ، فخارج هذا النطاق لا يكون إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافر إلتزاما عقديا بتحقيق نتيجة .

كما ظهر أنه توجد طريقتين لرفع الدعوى الناشئة عن الإخلال به و هي : إما رفع الدعوى المدنية الى جانب الدعوى العمومية أمام القضاء الجزائي اذا كان فعل الناقل يشكل عملا إجراميا ، و إما برفعها أمام القضاء المدني مباشرة .

أما فيما يخص التعويض فبإمكان المتضرر أو ورثته استيفاؤه إما بطريقة ودية بالإتفاق مع الناقل و شركة التأمين ، و إما عن طريق الدعوى القضائية ، و يكون تقديره إما خاضع للقوانين الخاص التي تقدره بحسب الإصابات كما هو الشأن بالنسبة للنقل عبر الطرق ، و إما على أساس الأحكام العامة المنصوص عليها في القانون المدني : بكل ما لحق المسافر من خسارة و ما فاته من كسب .

1- المادة 176 من ق.م.ج .

2- المادة 63 من ق.ت.ج .

إن أهم ما يلاحظ هو أنه رغم كون هذا الإلتزام عقدي إلا ان مسؤولية الناقل تتأرجح بين المسؤولية العقدية و المسؤولية التقصيرية مع إمكانية المسافر في الخيار بينهما ، رغم ما تواجهه هذه الإمكانيّة من إنتقادات.

فتكون المتابعة على اساس المسؤولية العقدية عن الإخلال بالالتزام العقدي بضمان سلامة المسافر ، كالتزام بتحقيق باثبات قيام العقد بكل الطرق كون الناقل تاجرا في أغلب الأحيان .

و تكون على أساس المسؤولية التقصيرية إما على اساس الخطأ الشخصي للناقل في حالة إمكانية إثباته ، و إما على أساس الخطأ المفترض في حراسته لوسيلة النقل .

تعرف إمكانية خيار الضحية بين المسؤولية العقدية و التقصيرية عدة إنتقادات، و على هذا الأساس يجب تدخل الفقهاء و القضاة من أجل حسم هذه المسألة و هذا ما سيسمح بتنظيم الأمور أكثر .

و نخلص إلى أنه رغم تقرير هذا الإلتزام في عقد النقل و تأكيد القانون على وجوده ، إلا أنه بقي خاضعا في العديد من الأمور للسلطة التقديرية للقاضي و هذا ما يدفعنا إلى القول انه عرضة للتطور أكثر في المستقبل بما يضمن حقوق المسافر و وراثته كطرف ضعيف في العقد .

الملاحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

المحكمة العليا

الغرفة المدنية

الملحق رقم 01

في القضية المنشورة بين :

-الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية -المأخوذة في
شخص ممثلها الشرعي مديرها العام -الكائن مقره ب:

رقم الملف/111358

21-23 شارع محمد الخامس الجزائر - مدعية في الطعن
و القائم في حقها الأستاذ عبد الرحمان شارف محامي لدى

رقم الفهرس / 633

المحكمة العليا و الكائن مقره : 04 شارع نافع حفاف
16.000 الجزائر .

من جهة أولى

قرار بتاريخ

و بين

20 أبريل 1994

-فريق ***** و هم :

*****_

*****_

*****_

*****_

*****_

*****_

قضية

الشركة الوطنية

للنقل بالسكك

ضد

... / ... ص 2 . رقم الملف /111358 . رقم الفهرس /633

القائم في حقهم الأستاذ /طبيبي حسين محامي مقبول لدى المحكمة العليا و الكائن
مكتبه ب : شارع عبان رمضان الجزائر .

من جهة أخرى

المحكمة العليا

- في جلستها المنعقدة بالمحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960 بالأبيار -
الجزائر

- بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

- بناء على المواد : 231، 233، 234، 235، 239 و ما بعدها 244 و ما
بعدها 257 و ما بعدها من قانون الإجراءات المدنية .

- بعد الإطلاع على مجموع الأوراق و مستندات ملف القضية و على
عريضة الطعن المودعة يوم : 25 أكتوبر 1992 و على مذكرة الجواب
التي قدمها المطعون ضدهم .

-بعد الإستماع إلى السيد / بولقصيبات محمد الرئيس المقرر في تلاوة تقريره
المكتوب و إلى السيد / قلو عز الدين المحامي العام في تقديم طلباته
المكتوبة.

-حيث طعنت شركة النقل بالسكك الحديدية بطريق النقض أمام المحكمة
العليا في القرار الصادر ضدها عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ
1992/03/22 - و القاضي بتأييد الحكم المستأنف أمامه و الصادر عن
محكمة سيدي أحمد بإلزام الشركة الطاعنة بأن تدفع لذوي حقوق الضحية
تعويضا إجماليا قدره 00, 245000 دج و بالمصاريف .

حيث أن النيابة العامة لدى المحكمة العليا قدمت طلباتها المكتوبة للمحكمة .
حيث أن الطعن قد إستوفى أوضاعه و أشكاله القانونية و بذلك فهو مقبول شكلا
حيث أن الشركة الطاعنة أسست طعنها على وجهين :

عن الوجهين المثارين معا :

و اللذين يعيبان على القرار المطعون فيه إنعدام الأساس القانوني و المخالفة
أو الخطأ في تطبيق القانون لكون قضاة الموضوع إعتبروا أن الطاعنة
مسؤولة عن الحادث و عن الخطأ الذي أدى إلى وفاة الضحية رغم أن الخطأ
راجع للضحية نفسها لمحاولتها النزول من القطار قبل التوقف التام .

و أنها قصرت في ذلك و لم تأخذ الحيطة و الحذر المطلوبين – كما أنها لم تكن
بحوزتها تذكرة السفر – لقيام العلاقة التعاقدية بينها و بين الشركة الطاعنة إلخ .

و لكن حيث أن القاعدة العامة للنقل هي إلزام الناقلين بالسهر على أمن و سلامة
المسافرين – أثناء التنقل بإتخاذهم الحيطة و الحذر قبل الإنطلاق و بعده –
و بتفقدهم المدارج و الأبواب التي يستعملها الركاب و التأكد من غلقها عند
الإنطلاق – و لاسيما شركة النقل بالسكك الحديدية لأن القطار لا يمكن التحكم فيه
و إيقافه بسرعة عند وقوع الحادث و عليه فإن الضحية التي سقطت على السكة
عند النزول قبل التوقف التام أو بعد إنطلاق القطار في السكة – تعد الشركة
مسؤولة عنها مدنيا – و أن الخطأ ثابت في حقها و عليه فإن مزاعمها بتحميل
الضحية مسؤولية الحادث طبقا لنص المادة 138 ف 2 من ق.م غير وارد لأنها لم
تثبت ذلك – كما أنها لم تثبت أن الضحية عند سقوطها لم تكن بحوزتها تذكرة السفر
عند ركوبها القطار و سقوطها منه .

... / ... ص 4 رقم الملف / 111358 . رقم الفهرس / 633 .

و عليه فإن قضاة الموضوع بتحميلها إياها مسؤولية الحادث طبقا لنص المادة 138 ف1 من ق. م و قضائهم عليها بالتعويض فإنهم يكونون قد طبقوا القانون تطبيقا سليما . - أسسوا قرارهم و سببوه و أن النعي عليه بمخالفة ذلك يكون في غير محله مما يجعل الأوجه المثارة غير مؤسسة و يترتب على عدم تأسيسها رفض الطعن .

فلهذه الأسباب

قررت المحكمة العليا قبول الطعن شكلا و رفضه موضوعا و قضت على الشركة الطاعنة بالمصاريف .

بذا صدر قرار و وقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ العشرون من شهر أبريل سنة أربعة و تسعين و ألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة المدنية و المترتبة من السادة :

الرئيس المقرر
المستشار
المستشار

بولقسيبات محمد
طالب أحمد
بودمعا

بمساعدة السيد / سلطانى عبد العزيز كاتب الضبط و بحضور السيدة / صحراوى الطاهر مليكة المحامية العامة .

كاتب الضبط

الرئيس المقرر

المجلس الأعلى

في جلسته العلنية المنعقدة بقصر العدالة نهج عبان رمضان الجزائر و بعد
المدولة القانونية أصدر القرار التالي نصه :

بناء على المواد : 231- 233- 239- 244- 257 و ما يليها من قانون الإجراءات
المدنية .

و بعد الإطلاع على مجموع أوراق الملف و عريضة الطعن بالنقض المودعة
يوم 27 جانفي 1977 ، و مذكرة الجواب التي قدمتها المطعون ضدها .

و بعد الإستماع إلى السيدة مرابط المستشارة المقررة في تلاوة تقريرها
المكتوب، إلى السيد زياد المحامي العام في طلباته المكتوبة .

حيث أن ***** طلب نقض قرار صادر عن مجلس الأئنام بتاريخ 03
مارس 1977 قضى بإلغاء الحكم المعاد لديه و من جديد بإنصاف مسؤولية حادث
محطة قطار عين الدفلة الواقع في 27 يناير 1969 بين رئيس المحطة و الضحية

حيث أن المدعين يستندون ثلاث أوجه في طعنهم :

عن الوجه الأول : المأخوذ من تنقيص التسبب ، فيما أن القرار المطعون فيه
إكتفى بتصريحات لتقسيمه المسؤولية دون شرح و لا إثبات.

حيث أن العبارات أن الخطأ الذي ارتكبه رئيس محطة القطار هو انه كان
يطالع أوراقا وأعطى إشارة الإقلاع دون أن ينتبه الى مساعد القطار" و " أن
الضحية لم تحترم القواعد المتبعة على خطوط السكك الحديدية خاصة المادة 24
ف 5 من قرار 1950 "التي تأسس عليها قضاة الموضوع لتقسيم المسؤولية إنصافا
بين الأطراف لتعبر تريبا إجماليا لا تأتي بتحقيق و تقويم الخطأ حسب وقوعه
و درجة خطورته بالنسبة لكلى الطرفين.

.../... ص 3. رقم الملف / 15696 .

حيث أن رئيس المحطة الذي يشير إلى إقلاع القطار و هو يطالع أوراقا متجاهلا بذلك أخذ الإحتياطات الحاسمة الأخيرة من مراقبة صعود و نزول المسافرين و من تحقيق عدم وجودهم عند أدنى مساحة مسموحة من فتح القطار و من إعطاء وقت كافي للمسافرين المتأخرين لإنهاء صعود و نزول درجات أبواب القطار و من أخذ إشارة مساعد العربية الأخيرة ليرتكب خطأ ثقيلًا يتحلل في خطأ وضعي في إعطاء أمر في غير وقته ، في خطأ إهمال في تجاهل الإحتياطات الواجبة عليه مخالفًا بذلك لواجبات نظام شغله .

حيث و من جهة أخرى أن قرار 10 فبراير 1950 المحتج به على الضحية من طرف الشركة المدعى عليها لم يجد في القرار المطعون فيه تحليله حسب ظروف الحادث و أعرابه بصفة إجمالية يمنع المجلس الأعلى من مراقبة تطبيقه على الضحية ، مما يترتب أن قضاة الموضوع لم يعطوا قرارهم أسبابا كافية و مقنعة.

لهذه الأسباب

قرر المجلس الأعلى : نقض و إبطال القرار الصادر من مجلس قضاء الأصنام بتاريخ 03 مارس 1976 و أمر نتيجة لذلك بإرجاع القضية و الخصوم إلى نفس الحالة التي كانوا عليها قبل صدوره ، و إحالتهم إلى نفس المجلس مركبا من هيئة أخرى ، و حكم على المطعون ضدها بالمصاريف.

و أمر بتبليغ النص كامل لهذا القرار بمبادرة السيد النائب العام إلى الجهة القضائية التي أصدرت القرار المطعون فيه قصد التأشير به على الهامش الأصل من طرف كتابة الضبط.

... / ... ص 4 . رقم الملف / 15696

بذا صدر القرار و وقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة يوم الحادي والعشرين فيفري سنة تسع و سبعين وتسعمائة و ألف من قبل المجلس الأعلى (الغرفة المدنية) المترتبة من السادة :

| | |
|-------------------|----------|
| رئيس الغرفة | بكوش يحي |
| المستشارة المقررة | مرابط |
| المستشارة | حسيني |

بمساعدة السيد براهيم الكاتب ؛ وبمحضر السيد زياد المحامي العام

| | | |
|--------|-------------------|--------|
| الكاتب | المستشارة المقررة | الرئيس |
|--------|-------------------|--------|

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

المحكمة العليا

باسم الشعب الجزائري

الغرفة الجنائية

قـرـار

الملحق رقم 03

أصدرت المحكمة العليا الغرفة الجنائية في جلستها العلنية
المنعقدة بتاريخ 2000/10/10

رقم الملف/24408

و بعد المداولة القانونية ، القرار الاتي نصه :

رقم الفهرس: 2981

بين :

-الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية الكائنة :

رقم 25 شارع حسبية بن بوعلي الجزائر الممثلة من طرف
مديرها العام القائم في حقه الأستاذ ما بوكاري محامي
المحكمة العليا و الكائن مقره : 15 شارع بن 16.000
الجزائر .

الطاعن بالنقض من جهة

قرار بتاريخ

و بين

2000 .10. 10

1- ***** و مسؤوله المدني *****

الساكن : المكان الجميل . الحراش . الجزائر .

2- ذوي حقوق الضحية و هم :

قضية

-والد الضحية *****

الشركة الوطنية

-إخوة و أخوات الضحية و هم ***** و *****

للنقل بالسكك

و ***** الساكنين كلهم : حي 08 ماي 1945 عمارة 72
رقم 03 جسر قسنطينة . الجزائر .

- النيابة العامة

ضد

المطعون ضدهم بالنقض من جهة أخرى

بعد الإستماع إلى السيد بباجي حميد المستشار المقرر في تلاوة تقرير المكتوب و إلى السيد بلهوشات أحمد المحامي العام في 16/09/1998 من غرفة الاحداث بمجلس قضاء الجزائر القاضي بتأييد الحكم المستأنف في شقه المدني الصادر عن محكمة الجزائر فرع الاحداث و المتضمن الزام المتهم المدان بجناية القتل العمدي و السرقة بأن يؤدي لذوي حقوق الضحية تحت ضمان مسؤوله المدني و تغطية الشركة الوطنية للسكك الحديدية مبلغ 500.000,00 دج لكل واحد من أبوي الضحية و مبلغ 200.000,00 دج لكل واحد من الإخوة الأربعة

و دعما لطعنه أودعت الطاعنة بواسطة المحامي المعتمد بوكاري مذكرة بأوجه الطعن ضمنيتها وجها واحدا للنقض .

و عليه

من حيث الشكل:

حيث ان الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية و شرائطه بما فيها تسديد الرسم القضائي فهو مقبول شكلا .

من حيث الموضوع :

و عن الوجه الوحيد : المأخوذ من خرق المادة 2/138 من القانون المدني ، إنعدام و قلة الاسباب بدعوى ان القرار المطعون فيه فصل فقط في التعويضات وحدها و كان يجب أن يعمل على تطبيق أحكام المادة 2/138 من قانون العقوبات التي تقضي : " أن الناقل معفى من أية مسؤولية إذا كان الضرر هو من فعل الغير " و أنه في قضية الحال فهذا الأخير قد تم القبض عليه و محاكمته مقابل عمله الإجرامي ، كما ان المجلس لم يرد عن هذا الدفع و ذلك ما يشكل انعدام الأسباب .

حيث و يتبين من أوراق الملف الإجراءات التالية :

بموجب الحكم الصادر عن محكمة الجزائر - فرع الأحداث-

.../... ص 03 (2981/244408)

تمت إدانة المتهم القاصر من أجل القتل العمدى و السرقة على الضحية ***** و فى الدعوى المدنية إعتبرت المحكمة أن الضرر الذى لحق بالضحية وقع داخل محطة السكك الحديدية كما انها كانت حاملة لتذكرة السفر لذا يتعين إلزام المتهم بالتعويض تحت ضمان مسؤوله المدني و تغطية شركة السكك الحديدية.

و بعد الإستئناف المرفوع من شركة النقل بالسكك الحديدية اعتبر قضاة المجلس أن ترك أبواب القطار مفتوحة عند إنطلاق القطار و السماح لكل من هب و دب بالدخول إلى المحطة دون تذكرة يعد إخلال بالإلتزام بالسلامة و الذى يترتب عنه المسؤولية الكاملة و استخلصوا من ذلك ان مسؤولية الشركة الوطنية للسكك الحديدية قائمة فى هذه القضية و يتعين تاييد الحكم المعاد .

و حيث ثبت من الحكم الصادر فى الدعوى العمومية ان وفاة الضحية كانت نتيجة فعل المتهم الذى تمت إدانته على أساس جناية القتل العمدى و السرقة و من ثمة استنتجت مسؤوليته المدنية و الزامه بالتعويض الاطراف المدنية تحت مسؤولية أبيه كونه قاصر و ذلك طبقا للمادتين 124 و 135 من القانون المدني .

لكن حيث ان قضاة الموضوع ذهبوا فى البحث عن المسؤولية المدنية للمؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و استخلصوا من الوقائع انها قائمة و ذلك بدون توضيح الاساس القانوني الذى اعتمده للوصول الى هذه النتيجة .

حيث و انه من المعروف فقها و قضاءا ان الدعوى المدنية فى المواد الجزائية هي دعوى تبعية للدعوى العمومية و ينعكس عن ذلك ان الحكم الصادر فى الدعوى العمومية يشكل الاساس الذى يبنى عليه الحكم المدني و عليه يكون القاضي المدني مقيد بما قضى به فى الدعوى العمومية .

.../... ص 04 (2981/244408)

و حيث الدعوى العمومية في قضية الحال تتعلق بجريميتي القتل العمدي و السرقة المنسوبين للمتهم و لم توجه أية تهمة لأعوان مؤسسة النقل بالسكك الحديدية كما انه لم توجد أية علاقة قانونية بين المتهم و نفس المؤسسة و عليه فإن القرار القاضي على المتهم في الدعوى المدنية بدفع تعويضات للأطراف المدنية تحت ضمان مسؤوله المدني و تغطية المؤسسة جاء متناقضا مع الحكم الجنائي و متناقضا مع الحكم الجنائي و غير مؤسس قانونا .

فلهذه الأسباب

تقضى المحكمة العليا - الغرفة الجنائية -

بقبول الطعن شكلا و موضوعا

و بنقض و إبطال القرار المطعون فيه في شقه المدني و إحالة الدعوى و الأطراف على نفس المجلس -غرفة الأحداث- مشكلة تشكيلا اخر للفصل فيها من جديد طبقا للقانون .

ابقاء المصاريف على الخزينة العمومية

بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور اعلاه من طرف المحكمة العليا - الغرفة الجنائية - و المشكلة من السادة :

بوركبة حكيمة

الرئيسة

بباجي حميد

المستشار المقرر

بوسنة محمد

المستشار

حمانى ابراهيم

المستشار

.../... ص 05 (2981/244408)

المستشار الباهي عثمان

المستشار دهينة خالد

المستشار بن عبد الله مصطفى

بحضور السيد بن عبد الرحمان السعيد المحامي العام و
بمساعدة الأنسة بوغلاف جميلة امينة قسم الضبط

امينة قسم الضبط

المستشار المقرر

الرئيسة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

المحكمة العليا

باسم الشعب الجزائري

غرفة الجنج و المخالفات

الملحق رقم 04

قـرـار

القسم الرابع

14

أصدرت المحكمة العليا غرفة الجنج و المخالفات
جلستها العلانية المنعقدة في اليوم الواحد من شهر
جوان سنة ألف و تسعمائة و تسعون.

رقم الملف /

208521

رقم الفهرس/

- و بعد مداولة القانونية ، القرار الآتي نصه /

- بين / الشركة الوطنية للسكك الحديدية بوهران

646

و القائم في حقها الأستاذ جديد علال المحامي المقبول

قرار بتاريخ /

لدى المحكمة العليا و الكائن مقره 185 حي 300

1999/06/01

مسكن- المحمدية - معسكر

المدعى فى الطعن بالنقض من جهة

- و بين / ***** الساكنة بـ / حي إشبيليا
القديمة المسيلة .

قضية /

و القائم في حقها الأستاذ عبد الكريم فرحات المحامي

الشركة الوطنية

المقبول لدى المحكمة العليا و الكائن مقره حي بن باديس

للسكك الحديدية

عمارة ش 1 المسيلة - سفار طبي بلقاسم الساكن بـ /

بوهران

حي الكوش - المسيلة

النيابة العامة .

المدعى عليهما فى الطعن بالنقض من جهة

... / ... ص 2 رقم الملف / 208521 . رقم الفهرس / 646 .

ضد - بعد الإستماع إلى السيد شافعي أحمد المستشار
المقرر في تلاوة تقريره المكتوب والى السيد المحامي

النيابة العامة العام هراوى أمحمد في طلباته المكتوبة .

فصلا في الطعن بالنقص الذي رفعته الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية
بوهراڤ بتاريخ 1998/03/31 ضد القرار الصادر بتاريخ 1998/03/29 من
مجلس قضاء معسكر القاضي في الدعوى العمومية بإلغاء الحكم المستأنف
و القضاء من جديد ببراءة المتهمين و في الدعوى المدنية تأييد الحكم المستأنف
مبدئيا و تعديلا له تحميل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أعباء دفع
التعويضات المحكوم بها .

حيث أن الرسم القضائي قد تم دفعه .

حيث أن الطعن بالنقص قد إستوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .

حيث أنه دعما لطعنها أودعت الطاعنة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية
بوهراڤ بواسطة الأستاذ جديد علال المحامي المعتمد لدى المحكمة العليا مذكرة
أثارت فيها وجهين للنقض .

حيث أن الأطراف المدنية ذوي حقوق المرحومين *****
أودعوا بواسطة الأستاذ فرحات عبد الكريم محامي المعتمد لدى المحكمة العليا
مذكرة جوابية طلبوا فيها رفض الطعن لعدم التأسيس .

***عن الوجهين الأول و الثاني معا المؤيدين للنقض المأخوذ من التناقض فيما**
قضى به القرار و إنعدام الأساس القانوني و خرق المادة 2/138 من القانون المدني
بدعوى أنه يجب في حالة تبرئة المتهم في الدعوى العمومية أن يحكم المجلس بعدم
الإختصاص في الدعوى المدنية و هذا ما لا نجده في القرار المطعون فيه الذي
قضى ببراءة المتهمين ثم ألزم هذين الأخيرين بدفع التعويضات .

حيث أن حارس الشيء يعفي من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر حدث بسبب أجنبي
و في قضية الحال فإن الضحية هو المتسبب في الحادث إذا لم يراع لوائح المرور
و قواعد السير عند المرور غير المحروس طبقا لقانون المرور في مادتيه 38 و 39

... /... ص 3 رقم الملف / 208521 . رقم الفهرس / 646 .

و قانون 90.35 المؤرخ في 1990/12/25 للذين ينصان على منح الأسبقية للقطارات عند المرور و عليه يتحمل الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بالمسيلة مسؤولية التعويض عن الحادث على أساس أن الشاحنة كانت مؤمنة عند وقت الحادث .

حيث أنه تبين فعلا من قراءة القرار المطعون فيه أن قضاة المجلس بعد أن ألغوا الحكم المستأنف في الدعوى العمومية الذي كان قد حكم على المتهمين ***** بألف دينار (1000دج) غرامة نافذة من أجل القتل الخطأ قضوا بعد التصدي من جديد ببراءة المتهمين السالفي الذكر و في الدعوى المدنية أيدوا الحكم المستأنف مع تحميل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولية دفع التعويضات المختلفة المحكوم بها للأطراف المدنية .

لكن حيث أن الدعوى المدنية تابعة للدعوى العمومية و جود الأولى مرتبطة بالضرورة بوجود و قيام الثانية .

حيث أن المادة 2 من قانون الإجراءات الجزائية واضحة كل الوضوح في هذه النقطة إذ تشترط للمطالبة بتعويض الضرر الناجم عن جنائية أو جنحة أو مخالفة أن يكون المعني قد أصيب شخصيا بضرر مباشر ناتج من الجريمة كما أن المادة 357 من قانون الإجراءات الجزائية تنص على أنه لكي يحكم في الدعوى المدنية لا بد من أن تكون المحكمة قد إرتأت أن الواقعة تكون فعلا جنحة و أصدرت عقوبة ضد مرتكبها .

حيث أنه متى تم إعفاء سائقي القطار من المسؤولية الجزائية و القضاء ببرائتهما جزائيا فإنه لا يمكن الحكم في الدعوى المدنية و القضاء عليهما بدفع التعويضات تحت المسؤولية المدنية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية .

حيث أنه في قضية الحال فإن الحادث الذي أدى إلى وفاة كل من الضحايا ***** لا ينطبق عليه الأمر رقم 15.74 المؤرخ في 1974/01/30 المعدل و المتمم بالقانون رقم 31.88 المؤرخ في 1988/07/19 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار .

... / ص 4 رقم الملف / 208521 . رقم الفهرس / 646 .

حيث أن المادة 2 من الأمر المذكور تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية .

حيث أنه متى كان ذلك فإن المادة 8 من الأمر 74 . 15 المؤرخ في 1988/01/30 المعدل و المتمم بالقانون 31/88 المؤرخ في 1988/07/19 التي تنص على أن كل حادث سير سيارة سبب أضرار جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها لا تنطبق على قضية الحال موضوع القرار المطعون فيه .

حيث أنه و عليه فإن قضاة المجلس عندما قضاوا في الدعوى العمومية ببراءة المتهمين من الأفعال المنسوبة إليهما و المتمثلة في القتل الخطأ طبقا للمادة 288 من قانون العقوبات ثم قضاوا في نفس الوقت بمنح تعويضات مختلفة للأطراف المدنية مع تحميل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية دفع هذه التعويضات فإنهم لم يؤسسوا قرارهم تأسيسا قانونيا و لم يطبقوا القانون تطبيقا سليما و أخطأوا فيما ذهبوا إليه مما يعرض قرارهم للنقض في الجانب المدني .

و عليه فالوجهين المثارين مؤسسين و يفتحان مجال للنقض

و بالتالي نقض قرار المطعون في الجانب فيه في المدني .

لهذه الأسباب

تقضى المحكمة العليا

بقبول الطعن شكلا و موضوعا .

و نقض و ابطال القرار المطعون فيه الصادر من مجلس قضاء معسكر في 1998/03/29 في جانبه المدني و احالة القضية و الأطراف أمام نفس المجلس مشكلا تشكيلا اخرًا للفصل فيها من جديد طبقا للقانون .

المصاريف القضائية على عاتق الخزينة العامة .

بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور أعلاه من طرف المحكمة العليا غرفة الجرح و المخالفات – القسم الرابع المترتبة من السادة :

.../... ص 05 رقم الملف/208521 رقم الفهرس /646

| | |
|--------------|-----------------|
| مبـطـوش أحمد | رئيس القسم |
| الشافعي أحمد | المستشار المقرر |
| حلوان رابح | المستشار |
| بن يخو ليلي | المستشارة |
| فراح محمد | المستشار |

و بحضور السيد المحامي العام هراوى أحمد و بمساعدة السيد سايح رضوان
كاتب الضبط

| | | |
|------------|-----------------|------------|
| رئيس القسم | المستشار المقرر | كاتب الضبط |
|------------|-----------------|------------|

قـرـار

في القضية المنشورة :

بين : 1- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، المؤسسة
رقم الملف: 165803 العمومية الإقتصادية (الوحدة الجهوية للإستغلال – الجزائر)

رقم الفهرس: 1639 القاطنة ب 25 و 27 شارع حسيبة بن بوعلي
– الجزائر العاصمة – الممثلة من قبل مديرها العام القاطن
بهذه الصفة بنفس العنوان

قرار تاريخ : 2-***** الساكن عند الشركة الوطنية للنقل بالسكك
الحديدية 25 و 27 شارع حسيبة بن بوعلي ، المدعيان في
24 جوان 1998

الطعن بالنقض و القائم في حقهما الأستاذين بوكاري م.أ
و عابد بن اسماعيل المحاميين المقبولين لدى المحكمة العليا
و الكائن مقر الأول ب : 15 شارع بن بولعيد ،
الجزائر العاصمة و الثانية بشارع : 5 سيد علي بوزيدي .
قضية
الشركة الوطنية
لنقل بالسكك
الحديدية وحدة

الجزائر و من معها من جهة

و بين : ***** الساكن بمركز الصيفية ، بلدية
المعصام ، ولاية تيسمسيلت ، الشركة الجزائرية للتأمين (وكالة
حسيبة بن بوعلي ، الجزائر) المأخوذة من قبل شخصية مديرها

القاطنة بشارع حسيبة بن بوعلي – الجزائر – المدعى عليهما في
الطعن بالنقض و غير الممثلان .

من جهة أخرى

... / ... ص 2 (1639 / 165803)

المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بالمحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار - الجزائر .

- بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

- بناء على المواد (231 ، 233 ، 235 ، 239 ، 244 ، 257) و ما يليها من قانون الإجراءات المدنية

- بعد الإطلاع على مجموعة أوراق ملف الدعوى و على عريضة الطعن بالنقض المودعة يوم 27 جويلية 1996

- بعد الإستماع إلى السيد / جلول مختاري المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب و إلى السيدة / صحراوي الطاهر مليكة المحامية العامة في تقديم طلباتها المكتوبة .

حيث طعنت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، وحدة الجزائر و من معها بطريقة النقض بواسطة الأستاذين : بو كاري م ، أ و نجاة عابدين إسماعيل ، ضد القرار الصادر بتاريخ 1994/06/05 من مجلس قضاء البليدة القاضي : قرر المجلس علنيا غيابيا و نهائيا بقبول الإستئناف شكلا و في الموضوع تأييد الحكم المستأنف الصادر بتاريخ 1994/10/12 من محكمة بوفاريك القاضي بقبول إرجاع الدعوى بعد الخبرة صحيحة شكلا و في الموضوع إلزام المدعى عليها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية التي تحل محل المدعى عليه الأول ***** تحت ضمان مؤمنها أن

تدفع للمدعي ***** مبلغ مالي قدره ثلاثون ألف دينار 30000 دج مقابل العجز الكلي المؤقت و مبلغ مالي قدره مائة و ثلاثون ألف و مائة و خمسة و عشرون دينار 130.125 دج مقابل العجز الدائم و مبلغ مالي قدره ثمانية آلاف دينار 8000 دج مقابل الضرر التألمي و حفظ حقوقه فيما يخص الضرر الإجمالي و كذا في حالة تفاقم جروحه مستقبلا مبدئيا و تعديلا له

إخراج المستأنفة الشركة الوطنية الجزائرية للتأمين وكالة حسيبة بن بو علي من الخصام و القول أن التعويضات المحكوم بها يدفعها المستأنف عليه ***** تحت مسؤولية المسؤول المدني الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية .

- حيث أن الطاعنان أثارا وجهين للطعن هما :
- **الوجه الأول :** مأخوذ من خرق القانون المادة 138 / 2 مدني و القانون 90 / 35 المتضمن شركة السكك الحديدية .
- حيث أن القانون 35/90 المؤرخ في 1990/12/25 يمنع على المسافرين حتى و لو كانوا يحوزون على تذكرة سفر الصعود في القطار و هو يسيرو يمنع كذلك الدخول إلى عربة السكك الحديدية دون التسديد المسبق لثمن التذكرة و عليه فإن محاولة الصعود إلى القطار أثناء السير يشكل خطرا جسيما و خرقا لنص قانون 90 / 35 و بالتالي يستنتج أن خطأ الضحية هو السبب الوحيد المولد للحادث ثم أن المادة 138 / 2 مدني تنص على أن حارس الشيء الذي تسبب في الحادث معفى من كل مسؤولية في حالة الخطأ المرتكب من الضحية .

لذا فإن الطاعنين لم يرتكبا أي خطأ من شأنه إلقاء مسؤولية الحادث عليهما و عليه فإن قضاة الموضوع عندما حكموا بالتعويضات يكونون قد خرقوا قواعد المسؤولية المحددة في المادة 138 مدني و بالتالي فإن القرار المطعون فيه يستحق النقض .

الوجه الثاني : مأخوذ من خرق المادة 144 من ق . ا . م الفقرة الخامسة منها .

حيث أن المادة المشار إليها تلزم القضاة أن يثيروا إلى النصوص القانونية المطبقة لتبرير قرارهم و عليه فإن إنعدام هذه القاعدة من شأنه نقض القرار لذا يطلبان نقض القرار المنتقد .

حيث أن المدعى عليها الشركة الجزائرية للتأمين أجابت بمذكرة بواسطة الأستاذة: نجاة عابد بن إسماعيل طالبت برفض الطعن .

حيث أن النيابة العامة طالبت بنقض القرار .

حيث أن الطعن إستوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .

عن الوجه الأول : و دون الرجوع إلى الوجه الثاني :

حيث أنه بالرجوع إلى القرار المطعون فيه و إلى حيثياته نجد قضاة الموضوع ألزموا سائق تحت مسؤولية الشركة الوطنية للسكك الحديدية بأدائه للضحية التعويضات المحكوم بها على أساس المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء .

حيث أنه بالرجوع إلى الوقائع فإن قضاة الموضوع لم يثبتوا الأساس القانوني الذين إعتدوا عليه في قرارهم إذ لم يبينوا و لم يحددوا المسؤولية : هل سائق القطار كانت له مسؤولية أم الضحية حول الصعود إلى إحدى عربات القطار و هو يسير مما يجعل مسؤولية حارس الشيء منعدمة لذا فإن القرار المنتقض جاء مخالفا للقانون المادة 138 من القانون ا 90- 35 الذي يمنع على المستأجر الصعود في القطار و هو يسير حتى و لو كان يحوز على تذكرة سفر مما يجعله معرض للنقض .

فلهذه الأسباب

قررت المحكمة العليا :

قبول الطعن شكلا و في الموضوع نقض القرار الصادر من مجلس قضاء البلدية بتاريخ 1995/6/5 و إحالة القضية و الأطراف إلى نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها طبقا للقانون .

و أمر بتبليغ هذا النص برمته إلى الجهة القضائية التي أصدرت القرار المطعون فيه بسعي من السيد / النائب العام ليكتب بهامش الأصل بواسطة كتابة الضبط.

بذا صدر القرار و وقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ
الرابع و العشرون من شهر جوان سنة ثمانية و تسعون و تسعمائة و ألف
ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة المدنية القسم الثالث المترتبة من
السادة:

| | |
|-----------------------|-----------------|
| مزيان عمر | رئيس قسم |
| مختاري جلول | المستشار المقرر |
| حاج صدوق | المستشار |
| بلعربية فاطمة الزهراء | المستشار |
| على الواحد | المستشار |

بحضور السيد / بلهوشات أحمد المحامي العام
و بمساعدة السيدة / براهيمى مليكة كاتبة ضبط رئيسي

الرئيس المستشار المقرر كاتبة ضبط

قـــــــــرار

القسم الأول

الملحق رقم 06

في القضية المنشورة :

بين : 1- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، المؤسسة
رقم الملف: 232158 العمومية الإقتصادية (الوحدة الجهوية للإستغلال – الجزائر)
رقم الفهرس: 2080 القاطنة ب 25 و 27 شارع حسبية بن بوعلي
– الجزائر العاصمة – الممثلة من قبل مديرها العام القاطن
بهذه الصفة بنفس العنوان و القائم في حقه الأستاذ
بوكـــــــــاري م.أ المحامي المقبول لدى المحكمة العليا و
الكائن مقره ب : 15 شارع بن بولعيد ،
الجزائر العاصمة.

من جهة

قرار تاريخ :

04 أكتوبر 2000

قضية و بين : ***** المأخوذ بصفة الولي الشرعي عن
الشركة الوطنية ابنه القاصر ***** ، الساكن ب 33 شارع الخبير بلقاسم ،
لنقل بالسكك الحراش ، ولاية الجزائر ، مدعى عليه في الطعن بالنقض و غير
الحديدية ممثل .

من جهة أخرى

ضـــــــــد

المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بها بشارع 11 ديسمبر 1960 بن عكنون بالأبيار -
الجزائر

- بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

- بناء على المواد (231 ، 233 ، 235 ، 239 ، 244 ، 257) و ما يليها من قانون
الإجراءات المدنية

- بعد الإطلاع على مجموعة أوراق ملف الدعوى و على عريضة الطعن
بالنقض المودعة يوم 30 جوان 1999

- بعد الإستماع إلى السيدة / زبيري فضيلة المستشارة المقررة في تلاوة
تقريره المكتوب و إلى السيد محمد الطاهر المحامي العام في تقديم طلباته
المكتوبة .

حيث طلبت الطاعنة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية نقض القرار الصادر
بتاريخ 1998/12/12 عن مجلس قضاء الجزائر القاضي بقبول الإستئناف شكلا
و في الموضوع بتأييد الحكم المعاد الصادر بتاريخ 1998/05/02 عن محكمة
سيدي امحمد القاضي بالمصادقة على الخبرة الفنية و إلزام المدعى عليها الطاعنة "
بأن تدفع للمدعي ***** مبلغ 250000 دج مائتان و خمسون ألف
دينار جزائري ، كتعويض عن جميع الأضرار الجسمانية اللاحقة بإبته القاصر
***** و حملت المدعى عليها المصاريف القضائية .

حيث أن المطعون ضده لم يرد على عريضة الطعن رغم إستدعائه قانونيا .
حيث أن الطعن إستوفى أوضاعه الشكلية .

حيث أنه يستند إلى وجه واحد مأخوذ من مخالفة نص المادة 138 الفقرة 2
من ق . م بدعوى أن المادة تعفي حارس الشيء من المسؤولية إذا أثبت أن
ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الغير ، إن رمي الحجارة من
قبل الغير هو عنصر قاهر و عليه يجب نقض القرار .

حيث ترد المحكمة العليا بالرجوع إلى عناصر الملف أن الحادث وقع حيث كانت الضحية في مقعد القطار و أصيبت برمي الحجارة من الخارج و بالرجوع إلى الحكم المعاد الذي أيده المجلس يظهر أنه صرح بأن مسؤولية المدعى عليها " الطاعنة " قائمة لأن ذلك الضرر اللاحق بالضحية يعد ضررا متوقعا ما دام أن نافذة القطار التي كانت الضحية جالسة بجانبها كانت محطة و مادامت كذلك فالرمي بالحجارة متوقع و من ثمة تكون مسؤولية الطاعنة قائمة . و بالرجوع الى نص المادة 138 ف 02 من ق.م يعفى من هذه المسؤولية حارس الشيء إذا اثبت ان ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة ، و من جهة أخرى فالطاعنة ملزمة بنقل المسافرين بسلامة من الركوب في القطار إلى وصولهم و ذلك يؤكد العقد الممثل من تذكرة السفر و حيث ألزمت المحكمة الطاعنة بدفع التعويض للضحية فإنها أحسنت تطبيق القانون و المجلس بتأييد الحكم المعاد المذكور لم يخرق المادة 138 من ق.م و ما تنعیه الطاعنة في غير محله و يجب رفضه و معه رفض الطعن

فلهذه الأسباب

قررت المحكمة العليا

قبول الطعن شكلا ، و رفضه موضوعا
و إلزام الطاعنة بالمصاريف القضائية وفقا للمادة 225 ق.إ.م .
بذا صدر القرار و وقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الرابع من شهر أكتوبر سنة ألفين ميلادية من قبل المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، القسم الأول، و المترتبة من السادة :

| | |
|---------------|-------------------|
| مقراني حمادي | الرئيس |
| زبيري فضيلة | المستشارة المقررة |
| مكناسي بلحرثي | المستشار |

بحضور السيد لعمارة محمد الطاهر المحامي العام ، و بمساعدة السيد كمال حفصة كاتب ضبط.

كاتب ضبط

المستشارة المقررة

الرئيس

.../... ص 2 (2224/229816)

المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار- الجزائر-
و بعد المداولة القانونية ، أصدرت القرار الاتي نصه :
بناء على المواد : 231،239،244،257 و ما يليها من قانون الإجراءات المدنية .
و بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف القضية و على عريضة الطعن بالنقض
المودعة في 02 جوان 1999 و على عريضة الطعن بالرد من المطعون ضدهم .
و بعد الإستماع الى السيد مختاري جلول المستشار المقرر في تلاوة تقريره
المكتوب و الى السيد رحمينن ابراهيم المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة .
حيث طعنت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بطريق النقض بواسطة الأستاذ
بوكاري ضد القرار الصادر بتاريخ 16/02/1999 من مجلس قضاء تيزي وزو
القاضي بقبول الاستئناف شكلا و في الموضوع : تاييد الحكم المستأنف الصادر
بتاريخ 30/05/1998 من محكمة الرويبة القاضي بالزام المدعى عليها الشركة
الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بادائها مبلغ : مائة الف دينار 100.000 دج لكل
واحد من والد و والدة و مبلغ عشرة الاف دينار 10.000 دج لكل واحد من إخوة
الضحية .

حيث ان الطعن إستوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .

حيث ان الطاعنة اثارث وجهين للطعن هما :

الوجه الأول : مأخوذ من مخالفة المادة 1/33 من قانون 35/90 المؤرخ في
1990/12/25 .

حيث أنه من غير منازع فإن الضحية لم تكن تحوز على بطاقة السفر (تذكرة السفر)
و انه و بمقتضى المادة 1/33 من قانون 35/90 يمنع على المسافرين الصعود في
القطار دون الحصول على تذكرة سفر و أن التزام التامين الذي هو على عاتق
الناقل المنصوص عليه بالمادة 62 من القانون التجاري لا يمكن الإستظهار به إلا
من قبل المسافرين الحائزين على تذكرة سفر و التي تشكل عقد النقل و ان قضاة
مجلس قضاء تيزي وزو عندما ادانوا الطاعنة بان تدفع التعويض لصالح المدعى
عليهم و انه لا يوجد اية علاقة تعاقدية مع الضحية ، يكون القضاة بموقفهم هذا قد

.../... ص 3 (2224/229816)

خرقوا المادة 62 من القانون التجاري و المادة 1/33 من قانون 35/90 مما يجعل القرار مشوب بمخالفة القانون و يكون معرض للنقض .

الوجه الثاني : مأخوذ من مخالفة المادة 02/138 من القانون المدني و المادة 05/32 من القانون 35/90 .

حيث ان المادة 05/32 من القانون 35/90 تمنع على كل شخص حتى و لو كان حائزا على تذكرة سفر ان يدخل أو يتوقف في إجراء السكك الحديدية و تواجها و التي هي مخصصة دون سواه لسير القطارات و ليس لسير الراجلين و بالتالي فان المحاولة الخطيرة لعبور السكة الحديدية تشكر خطأ جسيما و مخالفة صارخة للقواعد المنصوص عليها في قانون 35/90 و يظهر من ذلك أن الضحية هو المتسبب الوحيد في الحادث و أنه بمقتضى المادة 2/138 من القانون المدني التي تنص على ان حارس الشيء الذي يسبب ضررا للغير معفى من كل مسؤولية في حالة ما اذا كانت الضحية هي المتسببة في الخطأ و أن قضاة الموضوع إعتبروا ان تصرف الضحية كان متوقعا و كان على الشركة ان تتخذ التدبير الضرورية لتجنب ذلك مما يتبع القول ان الشركة لم ترتكب أي خطأ من شأنه أن يلقي المسؤولية على عاتقها لذا تطلب نقض القرار .

حيث ان المدعى عليهم توصلوا بتبليغ عريضة الطعن لكنهم لم يقدموا عريضة جوابية مما يجعلهم غير ممثلين .

حيث أن النيابة العامة لم تقدم التماسات .

عن الوجه الأول :

حيث ان و بالرجوع الى القرار المطعون فيه و الى الوثائق و الوقائع أن الضحية ارتكبت خطأ جسيما عندما حاول العبور من جهة إلى الجهة المقابلة لمحطة القطار بالروبية رغم أن هناك سلم بجانب المنطقة التي عبر منها و أنه حسب المادة 33 من القانون 35/90 تمنع المسافرين الصعود إلى القطار دون حصولهم على تذكرة السفر ثم أن المادة 62 من القانون التجاري التي تجعل التزام التامين على عاتق الناقل لا يمكن الإستظهار به إلا من قبل المسافر الحائز على تذكرة السفر مما يجعل موقف قضاة المجلس بشأن إلزام الشركة بالتعويض لذوي الحقوق و يكون القرار

.../... ص 04 (2224/229816)

مشوب بمخالفته المادتين 33 من قانون 35/90 و المادة 62 من القانون التجاري و يكون معرض للنقض .

عن الوجه الثاني :

حيث ان و بالرجوع الى المادة 138 من القانون المدني التي تنص انه يعفى من المسؤولية حارس الشيء اذا اثبت ان ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية ذلك ان الضحية قام بخطئ جسيم عندما حاول العبور من جهة إلى جهة أخرى لمحطة القطار عندما اصطدم به القطار مما يجعل مسؤولية الحادث تقع على عاتق الضحية وحدها و عليه فإن قضاة الموضوع أخطؤوا في تطبيق المادة 138 من القانون المدني مما يجعل القرار مشوب أيضا بمخالفة القانون يكون معرضا للنقض .

فلهذه الأسباب

قررت المحكمة العليا :

قبول الطعن شكلا .

في الموضوع : نقض و إبطال القرار الصادر بتاريخ 16/02/1999 عن مجلس قضاء تيزي وزو و إحالة القضية و الأطراف إلى نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى و المصاريف القضائية على عاتق المطعون ضدهم .

و أمر بتبليغ هذا النص برمته إلى الجهة القضائية التي أصدرت القرار المطعون فيه بسعي من السيد النائب العام ليكتب بهامش الأصل بواسطة كتابة الضبط .

بذا صدر القرار و وقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثامن عشر من شهر أكتوبر سنة ألفين ميلادية من قبل المحكمة العليا اغرفة المدنية ، القسم الثالث المترتبة من السادة :

مقراني حمادي
طالب أحمد
مختاري جلول
زرقان محمد الصالح
الرئيس
رئيس القسم
المستشار المقرر
المستشار

و بحضور السيد رحمين إبراهيم المحامي العام و بمساعدة السيدة براهيمى مليكة
امينة ضبط رئيسي .

الرئيس
المستشار المقرر
امينة الضبط رئيسي

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

الملحق رقم 08

المحكمة العليا

المجلة القضائية

تصدر

عن قسم المستندات و النشر للمحكمة العليا
بالجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

عدد رقم : 01

1989

ملف رقم 27429 قرار بتاريخ 30 مارس 1983

قضية : ش. ز ضد : مدير الشركة الوطنية للسكك الحديدية

مسؤولية ناقل الأشخاص-ضمان سلامة المسافر- موجب قانونا

(المادتين 62 و 63 من القانون التجاري)

إذا كان من السائد فقها و قضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر و حمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الإلتزام ، و في هذا السياق، إعتبر كل شرط يرمي إلى الإعفاء من تلك المسؤولية مخالفا للنظام العام ، غير أنه أجاز التخلص منها كليا أو جزئيا عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة.

و تفهما للنصوص القانونية التي تضمنتها المادتين 62 و 63 ق.تجاري ، كان يجب على القضاة أن يراعوا في قضائهم هذه المبادئ لاستخلاص شروط الإعفاء من المسؤولية و التأكد من توافرها حتى يعطوا قرارهم الأساس القانوني السليم بما لا يجعله معيبا و يعرضه للنقض .

المجلس الأعلى

في جلسته العلنية المنعقدة بقصر العدالة نهج عبان رمضان ، الجزائر العاصمة .

بعد مداولة القانونية، أصدر القرار التالي نصه :

بناء على المواد 231 ، 233 ، 239 ، 244 ، 257 و ما يليها من ق.إ.م .

و بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف القضية و على عريضة الطعن بالنقض المودعة يوم 02 ماي 1981 و على مذكرة الرد التي قدمتها المطعون ضدها.

و بعد الإستماع الى السيد مختار لبني المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب و الى السيد بوعروج المحامي العام في طلباته المكتوبة .

حيث طعن المدعوة ش.ز بطريق النقض في قرار اصدره مجلس سطيف في 09 مارس 1979 قضي فيه بإلغاء الحكم المستأنف الصادر من محكمة العلة بتاريخ 22 أوت 1975 و الذي كان قد قدر تعويضا للطاعة عن الضرر الحاصل لها من موت زوجها بمحطة قطار بالعلمة .

و حيث أن الطعن إستوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .

و حيث قدمت الطاعة بواسطة وكيلها الأستاذ ابن قارة المحامي المقبول لدى المجلس الأعلى مذكرة أثار فيها وجهين للنقض .

الوجه الأول : مأخوذ من مخالفة الأشكال الجوهرية للإجراءات ، بدعوى أن محضر الشرطة يؤكد بأن الحادث وقع في محطة العلة ، و أن شركة السكك الحديدية ملزمة بسلامة المنقولين الى خروجهم من المحطة .

الوجه الثاني : مأخوذ من نقص الأساس الشرعي ، بدعوى أنه من الناحية القانونية فإن الشركة مسؤولة عن سلامة المسافرين إلى حين خروجهم من محطة القطر بينما المجلس من دون أي تسبب جعل المسؤولية على الضحية التي ارتكبت كما قال القرار غلطات تعفي الشركة من كل مسؤولية .

عن الوجهين معا لتكاملهما :

حيث عملا بالمادتين 62 و 63 من القانون التجاري : يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن سلامة المسافر ، إلا اذا كان هناك قوة قاهرة أو خطأ من طرف المضرور .

حيث لكي يعفى الناقل أو حارس الأشياء من كل مسؤولية الحادث يجب عليه أن يثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه ، و ليس في إستطاعته تفاديه .

لكن حيث أن رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطر بعد النزول منها أمر متوقع ، و يمكن تفاديه عن طريق الإعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه الا يعطي إشارة انطلاق القطر الا بعد التأكد من من نزول كل المسافرين و غلق أبواب القطر .

و بما أن قضاء مجلس سطيف لم يراوا المبادئ المذكورة في قرارهم المنتقد و لم يعطوا له الأساس القانوني السليم و لم

يتأكدوا من شروط إعفاء الناقل التي تفهم من النصوص القانونية يكــــون قرارهم معيــــبا و يترتب عنه النقص .

فلهــــذه الأسباب

قرر المجلس الأعلى :قبول الطعن شكلا و نقض و إبطال القرار المطعون فيه الصادر في 09 مارس 1977 من مجلس قضاء سطيف و إحالة القضية و الأطراف إلى نفس المجلس تشكيلا اخر للفصل فيها من جديد طبقا للقانون و جعل مصاريف القضية على عاتق شركة السكك الحديدية .

بذا صدر القرار و وقع التصريح به في جلسته العلنية المنعقدة بتاريخ الثلاثين مارس سنة ثلاثة و ثمانين و تسعمائة و الف ميلادية من قبل المجلس الأعلى (الغرفة المدنية ، القسم الثاني) المترتبة من السادة :

| | |
|-------------------|-----------------|
| العقــــون الأخضر | الرئيس |
| مختــــار لبني | المستشار المقرر |
| فضيل عبد القادر | المستشار |

بمساعدة السيد قرنادي عمر ، كاتب الضبط و بحضور السيد بوعروج المحامي العام .

Cour de cassation
chambre civile 1
Audience publique du mercredi 3 juin 1970
N° de pourvoi: 67-12789
Publié au bulletin REJET

M. Aydalot P.PDT, président
M. Ausset, conseiller rapporteur
M. Lebègue, avocat général
Demandeur M. Lyon-Caen, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

SUR LE PREMIER MOYEN, PRIS EN SES DIVERSES BRANCHES : ATTENDU QUE DES CONSTATATIONS DE L'ARRET ATTAQUE IL RESULTE QUE MACHE QUI, LE 29 MARS 1958, AVAIT PRIS PLACE A ORLY, DANS UN AVION D'AIR FRANCE, A, A L'ARRIVEE A PALMA DE X..., ETE DIRIGE AVEC LES AUTRES VOYAGEURS, DE L'AIRE DE DEBARQUEMENT AUX BATIMENTS DE L'AEROGARE, PAR UNE PREPOSEE DE LADITE COMPAGNIE ;

QU'AU COURS DU TRAJET, MACHE A POSE LE PIED SUR UNE DALLE QUI S'EST BRISEE, ET EST TOMBE DANS UN Puits, SE BLESSANT GRIEVEMENT ;

QUE LA COUR D'APPEL A PRECISE QUE L'ACCIDENT ETAIT DU A " L'IMPRUDENCE DE LA PREPOSEE D'AIR FRANCE, QUI A CONTREVENU AUX INSTRUCTIONS DE SON COMMETTANT, EN EMPRUNTANT UN RACCOURCI QU'ELLE N'AVAIT PAS PREALABLEMENT RECONNU ", ET QU'AINSI LA VICTIME " ETAIT EN DROIT DE SE (.....PREVALOIR DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 1147 DU CODE CIVIL " ;

Cour de cassation
chambre civile
Audience publique du mardi 21 novembre 1911
Non publié au bulletin **CASSATION**

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

CASSATION, sur le pourvoi de la Compagnie Générale Transatlantique, d'un arrêt rendu, le 25 juillet 1908, par la Cour d'appel d'Alger, au profit de Y... Hamida X....

ARRET.

Du 21 Novembre 1911.

LA COUR,

Oùï en l'audience publique de ce jour, M. le conseiller Durand, en son rapport ;
Maîtres Dambeza et Gault, avocats des parties, en leurs observations respectives, ainsi
que M. Mérillon, avocat général, en ses conclusions ;

Après en avoir délibéré en la chambre du conseil ;

Sur l'unique moyen du pourvoi :

Vu l'article 1134 du Code civil ;

Attendu que des qualités et des motifs de l'arrêt attaqué, il résulte que le billet de passage remis, en mars 1907, par la Compagnie Générale Transatlantique à Y... Hamida X..., lors de son embarquement à Tunis pour Bône, renfermait, sous l'article 11, une clause, attribuant compétence exclusive au tribunal de commerce de Marseille pour connaître des difficultés auxquelles l'exécution du contrat de transport pourrait donner lieu ;

Qu'au cours du voyage, Y... Hamida, à qui la Compagnie avait assigné une place dans le sous-pont, à côté des marchandises, a été grièvement blessé au pied par la chute d'un tonneau mal arrimé ;

Attendu que, quand une clause n'est pas illicite, l'acceptation du billet sur lequel elle est inscrite, implique, hors les cas de dol ou de fraude, acceptation, par le voyageur qui la reçoit, de la clause elle-même ;

Que, vainement, l'arrêt attaqué déclare que les clauses des billets de passage de la Compagnie Transatlantique, notamment l'article 11, ne régissent que le contrat de transport proprement dit et les difficultés pouvant résulter de son exécution, et qu'en réclamant une indemnité à la Compagnie pour la blessure qu'il avait reçue, Y... agissait contre elle non "en vertu de ce contrat et des stipulations dont il lui imputait la responsabilité" ;

Que l'exécution du contrat de transport comporte, en effet, pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, et que la cour d'Alger constate elle-même que c'est au cours de cette exécution et dans des circonstances s'y rattachant, que Y... a été victime de l'accident dont il poursuit la réparation ;

Attendu, dès lors, que c'est à tort que l'arrêt attaqué a refusé de donner effet à la clause ci-dessus relatée et déclaré que le tribunal civil de Bône était compétent pour connaître de l'action en indemnité intentée par Y... Hamida contre la Compagnie Transatlantique ; Qu'en statuant ainsi, il a violé l'article ci-dessus visé ;

Par ces motifs, CASSE,

Décision attaquée : Cour d'appel Alger du 25 juillet 1908

Titrages et résumés : COMMERCE MARITIME - Transport - Billet de passage - Clause attributive de juridiction - Passager blessé - Refus d'application
Viole l'article 1134 du Code civil l'arrêt qui refuse de donner effet à la clause des billets de passage d'une compagnie de navigation attribuant compétence à un tribunal de commerce déterminé pour connaître des difficultés auxquelles l'exécution du contrat de transport pourrait donner lieu. L'acceptation du billet implique, en pareil cas, acceptation de la clause elle-même et obligation pour le passager, s'il est blessé au cours du transport et dans des circonstances se rattachant à son exécution, de porter son action, lorsqu'il agit en dommages-intérêts, devant le tribunal auquel juridiction a été attribuée par les billets.

Textes appliqués :

Code civil 1134

Références

الملحق رقم 11

Cour de cassation
chambre civile 2
Audience publique du jeudi 9 décembre 2004
N° de pourvoi: 03-15962
Non publié au bulletin Cassation partielle

Président : M. GUERDER conseiller, président

Texte intégral

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, DEUXIEME CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Attendu, selon l'arrêt attaqué et les productions, que M. et Mme X... ont été victimes, avec leur fille, en Turquie, d'un accident de la circulation, imputable au conducteur adverse ; qu'ils ont saisi une commission d'indemnisation des victimes d'infractions aux fins de réparation de leurs préjudices ;

Sur le premier moyen :

Attendu que le Fonds de garantie des victimes d'infractions fait grief à l'arrêt d'avoir fixé le préjudice de Mme X... à un certain montant, dont une somme à raison des arrérages échus au titre de l'assistance d'une tierce personne alors, selon le moyen, que la réparation allouée ne saurait excéder le montant du préjudice ; que si l'indemnisation accordée au titre de l'assistance d'une tierce personne pour l'avenir peut être forfaitaire, sans que la victime ait à justifier des frais susceptibles d'être exposés, il n'en est pas de même des sommes allouées pour la période antérieure au jugement de réparation, lesquelles ne sauraient comprendre de frais non exposés par la victime ; qu'en allouant à Mme X..., au titre des "arrérages échus" pour l'assistance d'une tierce personne, une somme calculée sur la base d'un coût horaire de 10, 67 euros majoré à 12,96 euros pour tenir compte notamment de "l'incidence de la législation sociale et des congés payés", alors que selon les propres constatations de l'arrêt, l'époux de Mme X... s'était jusqu'à cette date occupé seul de son épouse comme tierce personne, ce dont il résultait que l'indemnisation correspondante ne pouvait inclure aucune somme au titre de l'application de la législation sociale, la cour d'appel a violé l'article 1382 du Code civil ;

Mais attendu que c'est dans l'exercice de son pouvoir souverain que la cour d'appel a fixé les modalités d'évaluation de l'assistance d'une tierce personne pour la période antérieure au jugement de réparation ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

Mais sur le second moyen :

Vu l'article 1382 du Code civil ;

Attendu que la réparation allouée ne saurait excéder le montant du préjudice ;

Attendu que pour indemniser le préjudice de caractère personnel de Mme X..., la cour d'appel retient qu'elle possède les éléments suffisants pour fixer à une certaine somme **le pretium doloris et à une autre somme le préjudice moral** constitué par la conscience de la gravité des atteintes irréversibles ;

Qu'en statuant ainsi, **alors que l'indemnisation du prix de la douleur répare non seulement les souffrances physiques mais aussi les souffrances morales**, la cour d'appel a violé le texte susvisé ;

PAR CES MOTIFS :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qui concerne le préjudice de Mme Fatma X..., l'arrêt rendu le 10 avril 2003, entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence ; remet, en conséquence, quant à ce, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Montpellier ;

Laisse les dépens à la charge du Trésor public ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de Cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de Cassation, Deuxième chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du neuf décembre deux mille quatre.

Analyse

Décision attaquée : cour d'appel d'Aix-en-Provence (10e chambre civile) , du 10 avril 2003

قائمة المراجع

قائمة المراجع

1/ باللغة العربية

أ – الكتب العامة

- 1-الدكتور بلحاج العربي – النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري- الجزء الأول:التصرف القانوني(العقد و الإرادة المنفردة) – ديوان المطبوعات الجامعية – الجزائر – طبعة 1999.
- 2- الدكتور بلحاج العربي – النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري- الجزء الثاني:الواقعة القانونية(الفعل غير المشروع،الإثراء بلا سبب و القانون) – ديوان المطبوعات الجامعية – الجزائر – طبعة 1999 .
- 3-ابتسام القرام – المصطلحات القانوني في التشريع الجزائري – قصر الكتاب – البليلة –سنة 1998.
- 4-حمد الله محمد حمد الله – عقد النقل (البري-البحري-الجوي) – دار النهضة العربية – القاهرة – مصر – السنة 1998/1997 .
- 5-سمير جميل حسين الفتلاوي- العقود التجارية الجزائرية - ديوان المطبوعات الجامعية – الجزائر – طبعة 2001.
- 6-الدكتور عبد الرزاق السنهوري – الوسيط في شرح القانون المدني-نظرية الالتزام بوجه عام-مصادر الالتزام – الجزء الأول – دار إحياء التراث العربي – بيروت – لبنان – طبعة 1952.

- 7- أ.عمر زودة – الإجراءات المدنية على ضوء آراء الفقهاء و أحكام القضاء –
ENCYCLOPEDIA – الجزائر.
- 8- أ.عمورة عمار – العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري – دار الخلدونية –
الجزائر.
- 9- أ.محمد حزيط – مذكرات في قانون الإجراءات الجزائية-دار هومه - الجزائر –
سنة 2007.
- 10-الدكتور محمود جلال حمزة – المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في
القانون المدني الجزائري – ديوان المطبوعات الجامعية – الجزائر .
- 11-بوبشير محند امقران – قانون الإجراءات المدنية و الإدارية (نظرية الدعوى-
نظرية الخصومة-الاجراءات الاستثنائية) - ديوان المطبوعات الجامعية – الجزائر-
سنة 2008.
- 12- الدكتور مصطفى كمال طه – العقود التجارية – دار الفكر الجامعي –
الإسكندرية- مصر.

ب – الكتب الخاصة

- 1-بن عبيدة عبد الحفيظ – إلزامية تامين السيارات و نظام تعويض الأضرار الناشئة
عن حوادث المرور في التشريع الجزائري – الديوان الوطني للأشغال التربوية –
الجزائر – سنة 2002.
- 2-عبد الستار التليلي – شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية
لدرئها- الشركة الوطنية للنشر و التوزيع – الجزائر .
- 3-الدكتور عدلى امير خالد – عقد النقل الجوي-قواعد و أحكام في ضوء قانون
الطيران المدني و المعاهدات و البروتوكولات الدولية و المستحدثة من أحكام محكمة
النقض و الدستورية العليا- دار الجامعة الجديدة – الإسكندرية – مصر – سنة
2006.
- 4-مختار رحمانى محمد – المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك
الحديدية- دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء – دار هومه – الجزائر – سنة
2003 .

ج: الرسائل و المذكرات

1-العرباوي نبيل صالح – مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري – رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص - كلية الحقوق و العلوم السياسية – جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان – الجزائر – سنة 2010/2009.

2-خلفي مريم –مسؤولية الناقل البري للأشخاص – رسالة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل – كلية الحقوق و العلوم الادارية – جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان – الجزائر سنة 2004/2003.

3- دلال يزيد – مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الخارجي – رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص – كلية الحقوق و العلوم السياسية – جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان – الجزائر – سنة 2010/2009.

4- مختار رحماني محمد- المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - رسالة لنيل درجة الماجستير في "العقود و المسؤولية" – كلية الحقوق و العلوم الادارية – جامعة بن عكنون – الجزائر العاصمة – الجزائر – سنة 2002/2001.

د : المقالات

- 1- الأخضر العقون – المسؤولية في القانون الجزائري – مركز التكوين القضائي – الدار البيضاء – الجزائر – سنة 1981.
- 2- مختار رحماني محمد – المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية على ضوء الفقه و القضاء – المجلة القضائية – المحكمة العليا – العدد الثاني – سنة 2001.
- 3- هادف محمد الصالح – التزامات و مسؤولية الناقل البحري – نشرة القضاة – المديرية العامة للشؤون القضائية و القانونية – العدد 65 – سنة 2010/2009 .

ه: القوانين و الأوامر

* النصوص القانونية الخاصة

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 09 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 يتضمن القانون البحري – الجريدة الرسمية رقم 47 – المعدل و المتمم بموجب القانون 04-10 المؤرخ في 2010/08/15 .
- القانون رقم 88-31 المؤرخ في 05 ذي الحجة 1408 الموافق ل 19 يوليو 1988 المعدل و المتمم للأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التامين على السيارات و بنظام التعويض على الأضرار..
- القانون رقم 90-35 المؤرخ في 26 ديسمبر 1990 يتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية – الجريدة الرسمية رقم 56.
- الأمر 95-07 المؤرخ في 07 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات – الجريدة الرسمية رقم 13 المؤرخة في 08 مارس 1995 المعدل و المتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق ل 2006/03/12 ، الجريدة الرسمية رقم 15 المؤرخة في 12 مارس 2006 .
- القانون رقم 98-06 المؤرخ في 28 يونيو 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني – الجريدة الرسمية رقم 48 .
- القانون رقم 13-01 المؤرخ في أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه – الجريدة الرسمية رقم 44 المعدل و المتمم بموجب القانون 11-09 المؤرخ في 03 رجب 1432 الموافق ل 05 يونيو 2011.
- المرسوم التنفيذي رقم 11/359 المؤرخ في 23 أكتوبر 2011 الذي يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه – الجريدة الرسمية رقم 58 .

* النصوص القانونية العامة

- الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق ل 08 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم .

- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و متمم .
- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم .
- القانون رقم 84-11 المؤرخ في 09 رمضان 1404 الموافق ل 09 يونيو 1984 المتضمن قانون الأسرة المعدل و المتمم .
- الامر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 12 مارس 2006 .
- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

2/ باللغة الفرنسية

A- Les ouvrages

- 1-Pierre Bonassies et Christian Scapel – traité de droit maritime - Droit maritime – L.G.D.J – paris – France – année 2006.
- 2-Michel De Juglart et Benjamin Ippolito – Cours de droit commercial avec plans et études de questions pratiques – troisième volume – première édition – réforme de la faillite , banques et bourses et contrats commerciaux – éditions Montchrestien – Paris - France – année 1969.
- 3-Barthélémy Mercadal – Droit des transports terrestres et aériens – Dalloz/Delta – année 1996.
- 4-Touafek Rabah – code des transports terrestres – textes législatifs et règlementaires en vigueur – Edition Houma – Alger – Algérie – année 2006.
- 5-Pr René Rodière – Traité général de droit maritime – affrètements et transports – tome 3 –acconage , consignage ,

transit , transports successifs et combinés , transport de passagers , remorquage –Dalloz – Paris – année 1970.

6-Alex Weill et François Terré – Droit civil –les obligations – Dalloz – quatrième édition – Paris – France – 1986.

7- Weissberg-Gaetjens-Ziegenfeuter et Associés . société d’avocats au barreau de paris.La réparation du préjudice moral dans les accidents de transport aériens . Année 2007.

B- Les sites internet :

www.joradp.dz

www.legifrance.gouv.fr

www.mcgill.ca

www.admin.ch

www.wikipedia.fr

الفهرس

| | |
|---------|---|
| 6..... | المقدمة |
| 11..... | الفصل الأول : أحكام الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص |
| 13..... | المبحث الأول :النطاق القانوني للإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص |
| 13..... | المطلب الأول : نشأة الإلتزام بالسلامة و تطوره |
| 13..... | الفرع الأول : المسؤولية التقصيرية لناقل الأشخاص |
| 16..... | الفرع الثاني : الإلتزام بضمان السلامة و المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص |
| 17..... | الفرع الثالث : موقف الفقه و المشرع الجزائري من الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص |
| 19..... | المطلب الثاني :أساس مسؤولية الناقل لإخلاله بالإلتزام بالسلامة و طبيعته |
| 19..... | الفرع الاول: أساس مسؤولية الناقل لإخلاله بالإلتزام بالسلامة |
| 19..... | أولا : النظريات الشخصية |
| 20..... | 1-نظرية الخطأ الشخصي الواجب الاثبات |
| 20..... | 2-نظرية الخطأ في الحراسة |
| 21..... | ثانيا: النظريات الموضوعية |
| 21..... | 1-نظرية تحمل التبعة او المخاطر |
| 22..... | أ-نظرية تحمل التبعة المقابلة للريح |

| | |
|----|--|
| 22 | ب-نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث |
| 23 | 2-نظرية الضمان |
| 24 | الفرع الثاني: طبيعة التزام ناقل الأشخاص بضمان السلامة |
| 26 | المبحث الثاني: مجال سريان الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص |
| 26 | المطلب الأول: مجال سريانه من حيث نوع النقل و من حيث الأشخاص |
| 26 | الفرع الأول: مجال سريانه من حيث نوع النقل |
| 27 | أولا : في النقل البري |
| 27 | 1-في المجال الداخلي |
| 28 | أ-النقل عبر الطرق |
| 29 | ب-النقل عبر السكك الحديدية |
| 29 | ج-النقل مشترك الأنماط |
| 29 | د-نقل الأشخاص الموجه |
| 31 | 2-في المجال الخارجي |
| 31 | ثانيا: في النقل الجوي |
| 32 | أ-في المجال الداخلي |
| 32 | ب-في المجال الدولي |
| 34 | ثالثا: في النقل البحري |
| 34 | أ-في المجال الداخلي |
| 34 | ب-في المجال الدولي |
| 35 | الفرع الثاني: نطاق سريانه من حيث الأشخاص |
| 35 | أولا :المدين بالالتزام |
| 36 | 1-في المجال البري |
| 36 | 2-في المجال الجوي |
| 38 | 3-في المجال البحري |
| 38 | 4-مدى إكتساب وكالات السياحة و السفر و الوكلاء بالعمولة لصفة الناقل |
| 39 | أ-وكالات السفر |
| 40 | ب-الوكالات بالعمولة |
| 40 | ثانيا : الدائن الإلتزام |
| 40 | 1/الراكب او المسافر |

| | |
|----|---|
| 41 | أ-المسافرين الموجودين في حالة غير قانونية |
| 41 | ب-المتعاقدين مع الناقل بغير عقد النقل |
| 42 | ج-النقل بالمجان |
| 46 | المطلب الثاني: مجاله الزمني و مدى سريانه على الامتعة |
| 46 | الفرع الاول : نطاق سريانه من حيث الزمان |
| 46 | أولا : سريان المسؤولية في النقل البري |
| 47 | 1-النقل عبر الطرق |
| 47 | 2-النقل عبر السكك الحديدية |
| 48 | 3-الجدال الفقهي حول مسؤولية الناقل في فترة انقطاع النقل |
| 49 | ثانيا : سريان المسؤولية في النقل الجوي |
| 49 | 1-بالنسبة لعمليات الصعود و النزول |
| 50 | أ-معيار مخاطر الجو |
| 51 | ب-معيار تكفل الناقل بالمسافر |
| 51 | ج-المعيار المزدوج |
| 51 | 2-مرحلة التواجد على متن الطائرة |
| 52 | ثالثا :سريان المسؤولية في النقل البحري |
| 53 | الفرع الثاني :مدى سريانه على الامتعة |
| 53 | أولاً: الأمتعة اليدوية |
| 53 | ثانياً:الأمتعة المسجلة |

| | |
|--|----|
| الفصل الثاني :الاثار الناجمة عن إخلال الناقل بالإلتزام بالسلامة | |
| و طرق درء المسؤولية الناجمة..... | 55 |
| المبحث الأول :دعوى المسؤوليةالناجمة عن الإخلال بالإلتزام بالسلامة..... | 57 |
| المطلب الأول : أطراف الدعوى..... | 57 |
| الفرع الأول : صاحب الحق في رفعها..... | 58 |
| أولا : رفع الدعوى من طرف الراكب | 58 |
| ثانيا : رفع الدعوى بواسطة الممثل القانوني..... | 59 |
| ثالثا : رفع الدعوى من طرف الورثة..... | 59 |
| 1-الورثة الذين لهم الحق في رفعها | 59 |
| 2-طبيعة مسؤولية الناقل عن الإخلال بالإلتزام بالسلامة اتجاه الورثة..... | 60 |
| الفرع الثاني : المسؤول الذي ترفع ضده الدعوى..... | 62 |
| المطلب الثاني : طرق رفع دعوى المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالإلتزام بالسلامة | |
| و تقادمها | 63 |
| الفرع الأول : طرق رفعها | 63 |
| أولا : امام القضاء الجزائي | 64 |
| ثانيا :امام القضاء المدني | 65 |
| الفرع الثاني: تقادم دعوى المسؤولية عن الإخلال بالإلتزام بالسلامة | 66 |
| أولا:وقت بداية حساب التقادم | 67 |
| ثانيا : أحكام التقادم | 67 |
| المبحث الثاني : انقضاء المسؤولية | 69 |
| المطلب الأول : التعويض | 69 |
| الفرع الأول : الأضرار الموجبة للتعويض..... | 69 |

| | |
|---------|--|
| 70..... | أولا : الأضرار الجسمانية و المادية |
| 71..... | 1-الجروح و الاصابات الجسدية |
| 73..... | 2-الوفاة |
| 74..... | ثانيا : الأضرار المعنوية |
| 74..... | 1-في النقل البري |
| 76..... | 2-في النقل الجوي |
| 77..... | 3-في النقل البحري |
| 78..... | الفرع الثاني: طرق الحصول على التعويض |
| 79..... | أولا : الدعوى القضائية |
| 80..... | ثانيا : التأمين |
| 81..... | 1-في النقل البري |
| 82..... | 2-في النقل الجوي |
| 83..... | 3-في النقل البحري |
| 83..... | المطلب الثاني: طرق درء الناقل لمسؤوليته |
| 84..... | الفرع الأول : الطرق القانونية |
| 84..... | 1-القوة القاهرة او الحادث المفاجئ |
| 86..... | 2-خطأ المسافر |
| 86..... | أ-الإعفاء الكلي لمسؤولية الناقل لخطئ المسافر |
| 87..... | ب-الإعفاء الجزئي لمسؤولية الناقل |
| 88..... | 3-فعل الغير |
| 89..... | الفرع الثاني : الطرق الإتفاقية |
| 90..... | الفرع الثالث : موقف المشرع الجزائري |

| | |
|----------|---------------|
| 94..... | الخاتمة |
| 97..... | الملاحق |
| 138..... | قائمة المراجع |
| 144..... | الفهرس |

الملخص

عقد النقل كما عرفته المادة 36 من القانون التجاري هو: " اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بان يتولى بنفسه نقل شيء أو شخص إلى مكان معين " . بالإضافة الى الالتزامات التي يترتبها هذا العقد على طرفيه خاصة في عقد نقل الأشخاص ، نصت المادة 62 من نفس القانون على أن الناقل ملزم بنقل المسافر إلى المكان المتفق عليه سالما معافى ، و هذا ما يعرف بالالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص . وهو التزام ذو نشأة قضائية اعترف به لأول مرة بمقتضى قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر في 1911/11/21 على إثر قضية أصيب من خلالها جزائري إثر تنقله من بون ألي تونس بحرا عن طريق الشركة العامة للملاحة عبر المحيط الأطلنطي .

رغم نشأة هذا الالتزام في النقل البحري إلا انه تطور فيما بعد ليشمل كل أنواع ووسائل النقل. و نظرا لأهميته كرس كالتزام بتحقيق نتيجة ، يترتب عن الإخلال به مسؤولية الناقل و بالتالي يلزم بتعويض الأضرار الناجمة عن الحادث سواء للمسافر المتضرر بنفسه و سواء لورثته إذا ما أود الحادث بحياته .

الكلمات المفتاحية :

السلامة؛ الجروح؛ السكك الحديدية؛ الجوي؛ البحري؛ البري؛ الأضرار الجسمانية؛ الطرقات؛ الراكب؛ المسؤولية؛ الصعود؛ النزول.

نوقشت يوم 24 جوان 2013