



جامعة وهران 2
كلية الحقوق و العلوم السياسية

أطروحة

للحصول على شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص

الضمانات القانونية للمستهلك في خدمات النقل
-دراسة مقارنة-

تحت إشراف الأستاذة:
زناكي دليلة

من إعداد الطالبة:
بوخاري لطيفة

أهم لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة وهران 2	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ يقاش فراس
مشرفا ومقررا	جامعة وهران 2	أستاذ التعليم العالي	الأستاذة زناكي دليلة
مناقشا	جامعة وهران 2	أستاذ التعليم العالي	الأستاذة ناصر فتيحة
مناقشا	جامعة عنابة	أستاذة التعليم العالي	الأستاذة سحري فضيلة
مناقشا	جامعة مستغانم	أستاذة محاضرة -أ-	الأستاذة يوعيزم عائشة
مناقشا	جامعة غليزان	أستاذ محاضر -أ-	الأستاذ قلوش الطيب

السنة الجامعية: 2022/2021

"الضمانات القانونية للمستهلك في خدمات النقل - دراسة مقارنة"

ملخص:

يعد عقد نقل الأشخاص الأساس القانوني لجميع ضمانات المستهلك في خدمات النقل، بغض النظر عن نمطها سواء نقل بحري، جوي أو بري، إذ تمنحها طابعا خاصا لحماية المستهلك. حيث تقوم مسؤولية ناقل المسافرين المدنية في حال الإخلال بأحد الضمانات والالتزامات الواقعة عليه، سواء في حال وقوع حادث نقل فردي أو جماعي أدى لوقوع ضرر جسماني أو معنوي، أو في حال التأخير أو إلغاء الرحلة، وكذلك في حال تلف أو ضياع الأمتعة. بالنتيجة فإن المشرع ألزم الناقل بضمان المسؤولية المدنية الأمر الذي يسمح للمستهلك المضرور باستيفاء حقه في التعويض القانوني المبين في التشريعات الداخلية أي الوطنية أو المقارنة، وكذا الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم.

كلمات مفتاحية: نقل المسافرين - ضمان السلامة - حوادث النقل - المسؤولية المدنية - الالتزام بالتأمين - التعويض

عن حوادث النقل.

« *Les garanties juridiques du consommateur dans les services du transport- Etude comparative* »

Résumé :

Le contrat de consommation est considéré comme la base de toutes les garanties juridiques du consommateur dans le service de transport, quel que soit leur type; transports maritimes, aériens ou terrestres. Ce qui lui donne un caractère spécial pour la protection du consommateur. Ainsi, la responsabilité civile du transporteur de passagers sera engagée en cas de manquement à l'une de ces obligations, que ce soit en cas d'accidents de transport individuel ou collectif causant un préjudice matériel ou moral, en cas de retard ou d'annulation du voyage, en cas de dommage ou de perte de bagages. En conséquence, la législation oblige le transporteur à garantir la responsabilité civile afin de permettre au consommateur de bénéficier de l'indemnisation légale prévue par les législations internes, ou par les conventions internationales relatives au transport des passagers et de leurs bagages.

Mots clés : Transport des voyageurs- garantie de sécurité- les accidents de transport – responsabilité civile- L'obligation d'Assurance- l'indemnisation

« *The Legally Guarantees for the Consumer In The Transport Services- Comparative study* »

Abstract :

The consumer contract is considered as the basic of all the legal guarantees of the consumer in the transport services, however their types; maritime, air or land transport. This gives a special character for consumer protection. Thus, the liability of the passenger carrier will be incurred in the event of a breach one of the obligations, whether in the case of personal or collective transport accidents causing material or moral injury, in case of delay or cancellation of the trip, in case of any damage or loss of luggage. As a result, the legislation obliges the carrier to guarantee civil liability in order to allow the consumer to benefit from the legal compensation provided for by national legislation, or by the international conventions relating to the transport of passengers and their baggage.

Key words: Passengers Transport- Safety Guarantee- Transport Accidents- Civil Liability- The obligation Of Insurance- Compensation.

شكر وتقدير:

بعد بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة على نبينا أشرف المرسلين، أقول الحمد لله من قبل ومن بعد، ومصادقا لحديث نبينا محمد صلى الله عليه وسلم: "لَا يَشْكُرُ اللَّهُ مَنْ لَا يَشْكُرُ

النَّاسَ"

فإليك خالص شكري...

إلى من زرعت بجمال روحها ريحان القلوب، وأنارت بعلمها دروب العقل والفكر، إلى أستاذتي الفاضلة "زناكي دليلة" فكل الشكر والتقدير لها على تفضلها بالإشراف على هذه الأطروحة، وعلى حرصها الدائم على إتمامها على أحسن وجه، وملاحظاتها القيمة وعلى صبرها ودعمها طيلة هذه السنوات.

والشكر موصول للأساتذة أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم بقبول مناقشة هذه

الأطروحة.

إهداء:

إلى من أعطت حياتي لونا وعمرا،

إلى من استوطنت الروح للأزل، فكانت هي مبتدئي ونبضي، وسروري ومنتهاي ولم
تزل، إلى من رافقتني دعواتها دوما، "أمي الحبيبة حفظها الله".

إلى من أنار دربي، وشجعني دوما للمضي قدما "أبي الغالي أطل الله في عمره".

إلى جميع زملائي الذين لم يبخلوا يوما بمد يد المساعدة في إنجاز هذا البحث، فشكرا
جزيلا لهم كذلك.

قائمة المختصرات:

1- قائمة المختصرات باللغة العربية:

- ج.ر جريدة رسمية.
- د.ج. دينار جزائري.
- د.ت.ن دون تاريخ نشر.
- د.م.ج. ديوان المطبوعات الجامعية.
- ص صفحة.
- ط الطبعة.
- ع عدد.
- ق قانون.
- ق.ب.ج القانون البحري الجزائري.
- ق.تأ قانون التأمينات.
- ق.ت.ج.ج القانون التجاري الجزائري.
- ق.ط.م.ج قانون الطيران المدني الجزائري.
- ق.م.ج. القانون المدني الجزائري.
- م مادة.
- م.ر.ت. مرسوم تنفيذي.
- م.ر.ر. مرسوم رئاسي.
- م.ع. المحكمة العليا.
- غ.ت.ج.بح. الغرفة التجارية والبحرية.
- غ.م. الغرفة المدنية.
- م.ق. مجلة قضائية.
- و.ح.س.خ وحدة حقوق السحب الخاصة.

2- La liste des abréviations en français :

- aff. Affaire.
- A.J.D.A. Actualité juridique, Droit administratif.

- al	Alinéa.
- art	Article.
- Bull. Civ	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, Chambres civiles.
-B.U.F	Bibliothèque Universitaire Française.
- C.A.....	Cour d'appel.
- C.assur	Code des assurances.
- C.Aviat.F	Code de l'aviation français.
- C.A.B.....	The Civil Aeronautics Board.
- C.civ.F	Code civil français.
- C.Com	Code de commerce.
- C. consom. F...	Code de la consommation français.
- C.Transp.f	Code des transports français.
- Cass.Civ.	Arrêts de la chambre civile de la cour de cassation.
- Ch.	Chambre.
- Chron.	Chronique.
- CIV	Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs.
- COTIF	Convention relative aux transport internationaux ferroviaires.
- CJUE.	Cour de la justice de l'Union Européenne.
- D.	Dalloz (Recueil).
- Décr.	Décret.
-D.T.S	Unité de droits de tirage spéciaux.
- DGAC	Direction générale de l'aviation civile.
- Ed	Édition .
- Fasc.	Fascicule.
- GAZ. Pal	Revue Gazette des palais.
- ICAO.	The International Civil Aviation Organisation.
- IBID.	Au même endroit.
- IDIT.	Institut du Droit International des Transports.
-JCP E	La semaine juridique- Entreprise et affaires.
- J.O	Journal officiel de la République française.
- J.O.C.E	Journal officiel des Communautés européennes.
- L.G.D.J	Librairie Générale de droit et de jurisprudence.
- Op.Cit	Ouvrage précité.
-OACI.	Organisation de l'aviation civile internationale.
- P.	Page.
-P.U.A.M.	Presses Universitaires d'Aix-Marseille.
- P.U.B.	Presses Universitaires de Bordeaux.
- P.U.F.	Presse universitaires de France.
- Rev	Revue.
- RCA.	Revue Responsabilité civile et assurances.
- R.I.D.C.	Revue internationale de droit comparé.

- RJO. Revue juridique de l'ouest.
- RU-CIV Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international
ferroviaire de voyageurs.
- S. Sirey.
- s. suivant (e) (s).
- T Tome.
- T.G.I Marseille. Tribunal de Grande Instance de Marseille.
- Univ. Université.

مقدمة:

يعد النقل أحد أهم الخدمات الواجب توفرها في الحياة المعاصرة باعتباره ركيزة أساسية تعمل على دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية إلى الأمام، سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو البضائع على حد سواء. إذ يتجلى دوره في المساهمة والمشاركة للرفع من مستوى الخدمة باعتبارها قطاعا حيويا في الدولة. حيث تساعد خدمة النقل على الربط والتعامل مع مختلف المناطق في العالم من جهة، ومن جهة أخرى تسهيلها للمعاملات التجارية والاقتصادية، سواء بالنسبة للمتعاملين الاقتصاديين فيما بينهم أو فيما بينهم وبين المستهلك. كما لا تخفى علينا الأهمية الاجتماعية والسياسية لقطاع النقل من خلال دعم وتنظيم هذا النشاط، وتوفير السبل الكفيلة لتسهيل هذه العملية باعتبارها أحد أهم الأنشطة البشرية منذ القدم.

في الجزائر على سبيل المثال، كانت الدولة هي المتعامل الاقتصادي الوحيد في هذا القطاع بالنظر لاحتكارها لوسائل النقل والقطاع الاقتصادي عامة، وهو ما جاء في نص المادة 17 من دستور 1996؛ بحيث اعتبرت أن الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية والتي تشمل النقل بالسكك الحديدية، النقل البحري والنقل الجوي.

غير أنه وبعد التحول التدريجي نحو الاقتصاد الحر وخصوصة القطاعات بهدف تحرير التجارة، بدأ المشرع الوطني على غرار التشريعات المقارنة بتنظيم نشاط النقل باعتباره قطاعا استراتيجيا، سواء تعلق الأمر بنقل البضائع أو نقل الأشخاص، باختلاف أنماط النقل، بري، بحري أو جوي؛ وبصفة خاصة بعد إقرار دستور 1996¹ لحرية الاستثمار والتجارة وضمان ممارستهما في إطار القانون.

وفي سياق متصل فقد أقر الدستور بحماية حقوق المستهلكين قانونا، وعليه ركزت هذه الدراسة على قراءة وتحليل الأحكام القانونية التي تنظم العلاقة بين الناقل والمستهلك؛ وتحديدًا نقل المسافرين، خاصة أن

¹ م. 43 من دستور 1996 المعدلة والمتممة بالقانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016، ج.ر. عدد 2016/14.

التشريع الوطني أصبح يولي أهمية كبيرة للخدمات المقدمة للمستهلك بهدف حماية مصالحه المادية والمعنوية على حد سواء،¹ وتحقيق الرغبة المشروعة له من جانب آخر؛ بالمقارنة مع التشريع المقارن والاتفاقيات الدولية الصادرة في هذا الشأن.

حيث يرتبط نقل المسافرين كذلك ارتباطا وثيقا بأحد الحقوق الدستورية التي تضمنها الدولة، والمتمثلة في سلامة الإنسان البدنية والمعنوية.² هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن العلاقة التعاقدية التي تربط الناقل بالمستهلك أصبحت ترتب التزامات على عاتق أطرافه خاصة على الطرف المهني.

كما تعد عقود نقل الأشخاص من العقود الملزمة لجانبين، وفي المقابل يحتاج المستهلك لضمانات قانونية كفيلة بحمايته من أي تعسف قد يقع عليه سواء في المرحلة ما قبل التعاقدية، أو التعاقدية وما بعدها كذلك، في حال إخلال الناقل بأحد الالتزامات الواجبة عليه وبالتالي قيام مسؤوليته.

إذ تعتبر مسؤولية الناقل من المواضيع التي استقطبت اهتمام الفقه والقضاء، والتي تطورت مع الوقت بفعل التطور التكنولوجي لوسائل النقل وانتشار استعمال الآلات الميكانيكية، والمركبات الحديثة في مختلف الميادين، الأمر الذي أدى لانتشار الحوادث وكثرتها. بالإضافة إلى تنوع ظروفها وخصوصياتها بالنظر للطابع الاستثنائي لنظام المسؤولية فيها، وكذا المخاطر اللصيقة بتنفيذ عقد النقل. الأمر الذي يؤدي في كثير من الأحيان إلى المساس بسلامة الأفراد بسبب الحاجة اليومية لاستعمال مختلف وسائل النقل.

وعليه فقد خص المشرع الوطني على غرار التشريعات المقارنة، والاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل المسافرين أحكاما ونصوصا قانونية أظرت العلاقة بين المهني الناقل والمستهلك المسافر، والتي تتم في إطار عقد، خاصة أن نشاط النقل من الأنشطة المقننة بالنظر لأهميته البالغة للدفع بعجلة الاقتصاد من جهة، وبتوفير سبل للتنقل الأفراد من جهة أخرى.

¹ م. 3/43 من دستور 1996 المعدلة والمتممة بالقانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016.

² م. 41 من دستور 1996 المعدلة والمتممة بالقانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016.

نظم المشرع هذه العلاقات بموجب الأحكام العامة في القانون المدني خاصة العقود باعتبارها الشريعة العامة للالتزامات، إلى جانب القانون التجاري الذي نص على عقد النقل البري، وكذا الأحكام الخاصة بحماية المستهلك المنصوص عليها في القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش.¹ إذ أقر هذا الأخير عدة حقوق تكفل حماية المستهلك قبل وأثناء التعاقد، خاصة ما يتعلق بالإعلام حول خصائص الخدمة، لما للأخيرة من خصوصيات تختلف عن السلعة.

فالمهني ملزم بإعلام المستهلك ليس فقط بالخصائص إنما بجميع الشروط التعاقدية بما يكفل علمه الكافي قبل إبرام العقد خاصة مع انتشار وكالات السفر، ووسائل التعاقد الإلكترونية وما يتبعها أحيانا من إشهارات كاذبة، قد تؤدي إلى خداع المستهلك في كثير من الأحيان، أو إلى المساس بمصالحه المادية أو المعنوية.² في مقابل نقص المعرفة التقنية أو الفنية لخصائص وتكلفة الخدمة الحقيقية؛ خاصة مع الطابع الدولي لنقل المسافرين في كثير من العقود.

وفي سياق متصل، وضع المشرع الجزائري أحكاما قانونية خاصة لكل قطاع، ماعدا أحكام النقل البري التي شملها القانون التجاري. فقد جاء القانون البحري³ على سبيل المثال بنصوص خاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم، كما ركز على المسؤولية باعتبار أن هذه الأخيرة هي العمود الأساسي للالتزامات، والغرض الرئيسي من مجمل الدراسات القانونية.

إن أول إثارة لمسؤولية الناقل كان في إطار النقل البحري، خاصة في فرنسا باعتبارها السبابة في الأحكام القضائية والدراسات الفقهية في هذا المجال. فالتفرقة بين نظامي المسؤولية المدنية والتقصيرية للناقل

¹ - ق. رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-06 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر 2010/46. والقانون رقم 18-09 المؤرخ في 10 يونيو 2018، ج.ر 2018/35.

² - وهو ما أكد عليه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 19 من قانون حماية المستهلك المعدلة في 2018.

³ - الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، ج.ر عدد 1977/29. والمعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر عدد 1998/47.

ما كانت لتكون لولا الاجتهادات القضائية، التي أضافت كثيرا لنظام المسؤولية المهنية عموما ولمقدم خدمة نقل المستهلك خصوصا.

عرف النقل الجوي عدة أسس لنظام مسؤولية الناقل بالنظر لتعدد الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي للمسافرين جوا ، إذ نجد اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) لعام 1929 المعدلة باتفاقية جوادا لاخارا (Guadalajara) الموقعة في 18 سبتمبر 1961 والتي صادقت عليها الجزائر.¹

حيث تطبق في إطار النقل الجوي الدولي علما أن الاتفاقيات والمعاهدات الدولية تسمو على القانون الداخلي. بالإضافة إلى غيرها من الاتفاقيات الدولية كاتفاقية مونتريال (Montréal) 1999، جاءت بأحكام جديدة ونظام مسؤولية جديدة تدعو للبحث والمقارنة بينها، وبين الاتفاقية الأخرى الخاصة بنقل المسافرين جوا. أما المشرع الجزائري فقد رسخ حقوق المسافرين عبر الجو سنة 1998.²

فيما يخص النقل البري للمسافرين فيشمل نقل أشخاص من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو المسلك أو ما أطلق عليه المشرع الوطني بالنقل الموجه.³ بحيث أن أحكام النقل البري للمسافرين نجدها متفرقة بين عدة نصوص كالقانون التجاري الذي خصص له الفصل الرابع من الباب الثاني منه.⁴ بالإضافة لقانون سير وأمن السكك الحديدية وغيرهما من النصوص التي شملت أحكام التعويض في حال وقوع أضرار جسمانية أو مادية كضياح الأمتعة أو تلفها.

¹ - الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد.

² - ق. رقم 06/98 المؤرخ في 27 يونيو 1998 المتعلق بالطيران المدني الجزائري، ج.ر عدد 48/1998.

³ - م. 1/2 ق. رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر عدد 44، والمعدلة بالمادة الأولى من القانون رقم 11-09 المؤرخ في 05 جوان 2011 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13 والمتضمن النقل البري وتنظيمه، ج.ر عدد 32.

⁴ - الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

على الصعيد الدولي نظمت الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) الموقعة بمدينة برن (Berne) بتاريخ 09 ماي 1980 الأحكام الخاصة بنقل المسافرين، بحيث تم توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الدولي للمسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV) والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 المتضمن المصادقة على الاتفاقية وكذا البروتوكول والملحقين، بما في ذلك مرفقاتهما.¹

ففي مادة النقل البري وجدنا العديد من المراجع، والمؤلفات وكذا الأحكام القضائية في الجزائر وفرنسا، وذلك بالنظر للمنازعات التي تطرح بشأنه أمام المحاكم؛ بخلاف مادة النقل البحري للأشخاص التي تكاد تكون منعدمة في الجزائر، وعليه تم التركيز على الدراسات الفقهية والاجتهادات القضائية في هذا المجال، وكذا المراجع المتعددة والمؤلفات وإن جاءت شاملة لقانون النقل عامة، فنقل المسافرين لم يحظى بنفس الاهتمام من طرف الباحثين بخلاف مادة نقل البضائع.

وتتجلى أهمية الدراسة في الوقوف على الإطار والأسس القانونية للعلاقة بين الناقل المهني والمسافر المستهلك، والتي تصب في إطار عقد باعتباره المرجع الأول والأساسي لهذه العلاقة القانونية، وما ينتج عنه من التزامات على عاتق الناقل، وكذا المسؤولية التي تترتب في حال الإخلال بأحد هذه الالتزامات والضمانات. وذلك في جميع أنواع نقل المستهلك على اختلافها، بالنظر لتعدد ظروف النقل وتعدد الصعوبات والمخاطر التي تعترض كل نوع كذلك.

حيث أصبحت منازعات نقل المسافرين تتبوأ مركزا مهما بين المسائل القانونية، كما أصبحت محل اهتمام القانونيين ورجال القضاء؛ وذلك بالنظر لكثرة استعمال وسائل النقل من جهة، وكثرة حوادث النقل الناشئة عنه، أو التأخير في تنفيذه من جهة أخرى. وغيرها من المشاكل التي تسترعي اهتمام الباحثين من جهة،

¹- مر.ر. رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 ج.ر 38/1991.

وجمهور المستهلكين من جهة أخرى، باختلاف فئاتهم العمرية. ومنه نطرح الإشكالية المتعلقة بالضمانات القانونية لحماية المستهلك في خدمات النقل، والمسؤولية المدنية المترتبة عن إخلال الناقل بهذه الضمانات؟

للإجابة عن هذه الإشكالية القانونية سنقوم بدراسة حقوق المسافرين من خلال الوقوف والتطرق بالدراسة إلى أحكام قانون حماية المستهلك ونصوصه التنظيمية، وكذا النصوص المتفرقة المنظمة لعقود نقل الأشخاص. بالإضافة لكيفيات التعويض عن حوادث النقل المترتبة عنها أو بمناسبتها سواء في النقل الجوي، النقل البحري والنقل البري.

كل ذلك بالمقارنة مع التشريع الفرنسي باعتباره نموذجاً يحتذى به في الدراسات القانونية، إلى جانب التشريع الأوروبي والاتفاقيات الدولية التي صدرت في هذا الشأن، باعتبارها مرجعاً أساسياً بالنظر للطابع الدولي لكثير من عقود النقل؛ وذلك من خلال دراسة محتوى الضمانات القانونية للمستهلك في عقد النقل (الباب الأول) أما في الجزء الثاني فسيتم دراسة المسؤولية المدنية المترتبة على عاتق الناقل في حال الإخلال بالضمانات المقررة للمستهلك (الباب الثاني).

الباب الأول:

محتوى الضمانات القانونية في خدمات نقل المستهلك

خدمة النقل هي العملية التي يقوم من خلالها الناقل بنقل الأشخاص والأشياء عامة، والتي ترتبط أساسا بعملية النقل المادي، إلا أن هذا الأخير غير كافي لوحده لضمان الحقوق بصفة عامة. حيث تتطلب مهنة النقل شروطا خاصة لممارستها، باعتبارها مهنة مقننة تشكل نشاطا اقتصاديا هاما لمختلف الدول؛ والتي أضحت خدمة أساسية لا يمكن الاستغناء عنها بالنظر لكثرة مستعمليها.

إن مجال بحثنا وكما سبق وأشرنا يتعلق فقط بنقل الأشخاص أو جمهور المستهلكين بجميع أنماطه البري، البحري والجوي؛ بحيث يفرض على مهنيي النقل التزامات أساسية تجاه المستهلك، بما يضمن له حماية مصالحه المادية والمعنوية من خلال الأحكام القانونية المختلفة. سواء تلك المنصوص عليها في قانون حماية المستهلك، القانون التجاري باعتباره الشريعة العامة للعلاقات التجارية والقانون المدني باعتباره القاعدة الأساسية للالتزامات.

جدير بالذكر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يخص النصوص القانونية المرتبطة بالنقل بقانون خاص، إنما خصص لكل نوع من أنواع النقل نصوصا وقانونا خاصا يحكمه؛ كالقانون التجاري الذي نص فيه على أحكام النقل البري، قانون الطيران المدني بالنسبة للنقل الجوي وأخيرا القانون البحري بالنسبة للنقل البحري؛ إلى جانب بعض النصوص التشريعية والتنظيمية الأخرى.

أما المشرع الفرنسي فقد شمل جميع الأحكام المرتبطة بالنقل سواء البري، البحري أو الجوي في قانون النقل (Code des transports) والذي دخل حيز التطبيق في الفاتح من شهر ديسمبر 2010، بحيث تم إنشاؤه بموجب الأمر رقم 1307-2010 المؤرخ في 28 أكتوبر 2010 المتعلق بالجانب التشريعي لقانون

النقل الذي تم على أساس المادة 92 من القانون رقم 2009-526 المؤرخ في 12 ماي 2009 المتعلق بتسهيل وتوضيح القانون والمساعدة في الإجراءات.¹ كل هذا إلى جانب الاتفاقيات الدولية بشأن نقل الأشخاص وأمتعتهم الذي يتم على المستوى الدولي على اختلاف أنماط النقل.

إن جميع الأحكام القانونية سواء التي جاء بها المشرع الوطني أو التشريعات المقارنة، وكذا الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها؛ جاءت جميعها بنصوص تؤطر العلاقة بين الناقل والمستهلك بما يكفل حماية هذا الأخير من أي تعسف وكذا لضمان حقوقه قبل وأثناء التنفيذ العيني للعقد. إذ يعتبر هذا الأخير الرابطة الأساسية التي تنشأ عنها التزامات الأطراف، كما تضمن حقه في التعويض من خلال ترتيب مسؤولية الناقل في حال الإخلال بواجباته.

وعليه نتطرق بالدراسة للإطار القانوني للضمانات المشتركة في خدمات نقل الأشخاص (الفصل الأول) من خلال دراسة العقد باعتباره القاعدة الأساس للعلاقة بين الناقل والمستهلك وما يترتب عنها من التزامات قانونية، ثم للقواعد القانونية المنظمة للضمانات الخاصة بكل نمط من خدمات نقل الأشخاص على حدى (الفصل الثاني).

الفصل الأول: الإطار القانوني للضمانات المشتركة في خدمات نقل الأشخاص

جاء المشرع الجزائري بأحكام متعددة تؤطر العلاقة بين الناقل باعتباره محترفا لمهنة النقل وبين مستهلك هذه الخدمة، وذلك من خلال نصوص قانونية شتى سواء خاصة أو عامة تتعلق بالنقل الداخلي أو الدولي. فإذا تم النقل على المستوى الوطني ولم يتعدى حدود ترابه فإنه يخضع لأحكام القانون الداخلي الجزائري، أما إذا تعداه فتطبق الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن حسب تصديق كل دولة عليها.

¹ – l'Ordonnance n°2010-1307 du 28 Octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports. Cette ordonnance a été prise sur le fondement de l'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures.

وعليه فإن العقد هو أساس الضمانات القانونية للمستهلك المتقل، باعتباره أساس هذه العلاقة الاستهلاكية المتعلقة بالدراسة؛ والذي يضم مهني النقل الذي يحوز على الشروط والمعايير اللازمة لممارسته للمهنة من جهة؛ وللمستهلك من جهة أخرى، والذي لا يمكن بأي حال من الأحوال هنا إلا أن يكون شخصا طبيعيا بالنظر لطبيعة الخدمة التي يستهلكها، ثم نتطرق بالدراسة في المبحث الثاني للضمانات المترتبة عن عقد الاستهلاك هذا (Acte de consommation) .

المبحث الأول: العقد كأساس للضمانات القانونية للمستهلك في خدمات النقل

يعد عقد نقل المسافرين من عقود الاستهلاك، إذ يعد تصرفا قانونيا إراديا يتم بين المهني والمستهلك في ظل الشروط القانونية الموضوعية، بقصد إنتاج آثار مادية وقانونية تكون هي الأخرى من حيث طبيعتها ومعاييرها إرادية كذلك.¹ فعقود استهلاك خدمة نقل المسافرين متعددة ومتنوعة تشمل النقل الداخلي والنقل الدولي، بالإضافة إلى أنماطها المختلفة كالنقل البري، البحري والجوي.

حيث خصص المشرع الوطني لعقد النقل البري وعقد العمولة للنقل الفصل الرابع من الباب الثاني من القانون التجاري؛ وعرف بموجب المادة 36 عقد النقل البري بصفة عامة على أنه اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين.² ومنه فإن المشرع قدم تعريفا شاملا للنقل سواء للأشخاص أو البضائع.

أما عقد نقل الأشخاص وعقد العمولة لنقل الأشخاص فقد خصه بالمواد من 62 إلى 77، دون تقديم تعريف صريح لعقد نقل الأشخاص إنما اكتفى في المادة 62 ببيان الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل كضمان السلامة والنقل إلى الوجهة المقصودة في الميعاد المحدد بالعقد.

¹ - N.RZEPECKI, « Droit de la consommation et la théorie générale du contrat », PUAM, 2002, préface de G.WEIDERKHR, n°489, p.359.

² - الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

حيث يجب أن يتم نقل الأشخاص في إطار عقد وهو ما أكدت عليه المادة 15 من القانون المتضمن توجيه النقل البري، فقد أوجب المشرع أن تكون عمليات النقل محل عقد طبقا للتشريع الجاري به العمل.¹ أما المشرع الفرنسي فلم يولي أهمية كبرى لنقل الأشخاص في بادئ الأمر إنما ركز على نقل البضائع لما لها من دور كبير في دفع عجلة النمو الاقتصادي للبلدان، وعليه فقد تناول الاجتهاد القضائي الفرنسي² مادة نقل الأشخاص في البداية، ثم تعرض له القانون بعدها.

وعليه ومن باب أولى التطرق لدراسة الإطار القانوني لعقد نقل المستهلك (المطلب الأول) من خلال دراسة خصائص العقد وأطرافه، ثم الحالات التي لا يمكن للمستهلك فيها الاستفادة من الضمانات نظرا لانعدام الرابطة العقدية (المطلب الثاني) وبالتالي ترتيب مسؤولية تقصيرية على عاتق الناقل، في حال وقوع ضرر للشخص المنتقل.

المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد نقل المستهلك

يعد عقد النقل التزاما يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص إلى مكان معين،³ وعليه يمكن تعريفه أنه العقد الذي يقوم الناقل بمقتضاه وبوسائله الخاصة بتغيير مكان شخص إلى مكان معين مقابل أجره.⁴ فالالتزام بتغيير مكان المسافر هو ما يميز عقد النقل، بالإضافة لمعايير أساسية أخرى كالنقل والطابع المهني لعملية النقل.⁵ فعقود النقل عامة تتم بمقابل أي أجره وهو ما أكدت عليه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل على اختلافها، ما عدا حالات استثنائية للنقل بالمجان.

¹ - م. 15 ق. رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر عدد 44.

² -B.MERCADAL, « Droit des transports terrestres et aériens », Dalloz, Edition Delta 2000, n°635, P.369.

³ - م. 36 ق.تج.ج.

⁴ - دويدار هاني، "قانون النقل"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2014، ص. 83.

⁵ -I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, « Droit de transport », Edition DALLOZ 2010, N°429, P.403.

لم يشترط القانون شروطا خاصة لإبرام هذا العقد، وعليه وبالرجوع للأحكام العامة في القانون المدني، فإن عقود النقل عامة من العقود الرضائية التي تتعقد بتبادل وتوافق الإيجاب والقبول بين الناقل أو نائبه والمستهلك أي المسافر وذلك دون الإخلال بالنصوص القانونية.¹ مع ملاحظة أنه في بعض الحالات يتم إبرام العقد في مكان تواجد المركبة؛ وهنا يعد وقوف مركبة النقل في المكان المخصص لها كالمحطة البرية للحافلات، أو سيارات الأجرة بمثابة إيجاب صادر من الناقل، في حين يعد ركوب المستهلك بمثابة قبول له، ما عدا حالة إثبات أن نية الراكب لم تتجه لإبرام العقد.²

في سياق متصل جدير التنويه بأن عقد النقل لا يحتاج لشكلية معينة إذ يكفي إصدار وثيقة السفر؛ مع ملاحظة أن عدم وجود وثيقة النقل لا يؤثر على صحة العقد إنما هي فقط وسيلة الإثبات الرئيسية له.³ وعليه لا يعد تسليم تذكرة السفر شرطا للانعقاد إنما يكمن دورها فقط في الإثبات⁴ باعتباره عقدا تجاريا فهو ليس بعقد شكلي ولا عيني.⁵ حيث أنه بالرجوع لأحكام القانون التجاري الجزائري فإن العقود التجارية تثبت بكافة طرق الإثبات طبقا لنص المادة 30 منه، فقيام العقد لا يؤثر على صحته عدم وجود وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها ولا يلغي الالتزامات المترتبة عنه.

غير أنه وبالرجوع للأحكام الخاصة لبعض أنواع عقود النقل نجد أن التشريعات الجوية تشترط في تذكرة السفر ذكر أن عقد النقل الجوي يخضع لأحكام اتفاقية فارسوفيا بخلاف اتفاقية مونتريال التي تأخذها بعين الاعتبار كل ذلك مع مراعاة أحكام الإثبات في القانون التجاري.⁶

¹ - م. 59 ق.م.ج رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم.

² - دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص.84.

³ - عابنه محمود محمد، "أحكام عقد النقل (النقل البحري-النقل البري-النقل الجوي) دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 2015، ص. 213.

⁴ - باعتبار عقد النقل عقدا تجاريا حسب المواد 132 ق.ط.م.ج، وكذا م. 2/23 من اتفاقية فارسوفيا الدولية لعام 1929.

⁵ - حسب المادة 36 ق.ت.ج.ج والمادة 77 ف02 من القانون التجاري الأردني. - بشار ياسمين، "مسؤولية الناقل الجوي للركاب"، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى، لبنان، سنة 2013، ص.31،32.

⁶ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, N°399, P. 376.

إضافة، تنشأ عن عقد النقل كذلك عدة التزامات تقع على عاتق الطرفين باعتباره من العقود الملزمة لجانبين، فالناقل ملزم بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت ونقله في الميعاد بالإضافة لضمان سلامته. ومن جهة أخرى يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل أي مقابل الخدمة مع احترام تعليمات الناقل.

إن ما يهمننا أكثر في الدراسة هو آثار هذا العقد بالنسبة للمستهلك باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة العقدية، والضمانات القانونية الناشئة عن هذا العقد باعتباره أساسا لاستيفاء المستهلك لحقوقه؛ سواء قبل أو أثناء تنفيذه، أو عند المساس بأحد حقوقه وضماناته. الأمر الذي يسمح لنا باعتبار العقد بمثابة ضمان قانوني للمستهلك؛ لما له من قوة ملزمة، شريطة انعقاده قانونا. فالأخير لا يتطلب شكلية معينة في غالب الأحيان، وعليه نتطرق بالدراسة لخصائصه لا سيما وأن نشاط النقل من الأنشطة المقننة.

الفرع الأول: خصائصه

أولاً: الرضائية: إن الشكلية غير مفروضة في عقد نقل الأشخاص مثله مثل غالبية العقود، إنما يتم بمجرد القبول بالشروط المعدة مسبقا باعتباره عقد إذعان في الأغلب. إذ ينعقد فور توافق الإيجاب والقبول بين الناقل أو نائبه والمستهلك أي الراكب المتنقل، وهو ما ذهب إليه أغلب الفقه،¹ دون الإخلال بالنصوص القانونية.² إن التقنيات المتعددة لتمام العقد أو طرق انعقاده وتطابق الإرادتين تختلف بين أنواع النقل وأنماطه كذلك، إذ نجدها في النقل الذي يتم عن طريق الطلب والذي يرد فيه احتمال وجود تفاوض بين الناقل والمسافر على شروط العقد بصفة حرة، كحالة سيارات الأجرة الفردية التي لا يتم فيها النقل بالعداد.

يكون النقل مفتوحا لعامة الجمهور وحرًا في حالات أخرى مثل النقل الحضري إذ لا يشترط شراء تذكرة السفر مسبقاً³ إنما يتم العقد بركوب المسافر لوسيلة النقل وأخذ مقعد بها، أو ببقائه فيها بصفة تدل على

¹ - J-P.PIZZIO, « Un apport législatif en matière de protection du consentement : La loi du 22 décembre 1972 et la protection du consommateur sollicité à domicile », RTD civ., 1976, p.66.

² - م. 59 ق.م.ج.

³ - G.GUYON, « Transport collectif urbain de voyageurs », CELSE, Paris 2000, P.91.

أنه راغب في التنقل بواسطتها كالحافلة. كما توجد حالة أخرى للنقل المفتوح عن طريق القطار أو الحافلات المتقلة بين المدن والذي ينعقد عند شراء المسافر للتذكرة، غير أن الالتزام بالسلامة لا يسري إلا منذ ركوب مركبة النقل، كما سنرى لاحقاً. كل هذا على غرار النقل الدولي الذي يتم بين إقليم دولتين مختلفتين. حيث يستوي الحكم في النقل الدولي سواء تم بطريق البحر، البر أو الجو، فإنه يستلزم شراء تذكرة السفر مسبقاً سواء من شركة النقل مباشرة، أو بالطريق الإلكتروني، أو عن طريق وكالات السياحة والأسفار، والتي تعد وسيطاً بين الزبون ومقدمي الخدمات.

وعليه في هذه الحالات يعتبر الناقل في حال إيجاب عام للجمهور وليس موجهاً إلى شخص معين، فيوجه لعامة الجمهور أو لطائفة من هذا الجمهور الذي يشمل صفات معينة بشكل دائم وموحد.¹ بحيث لا يمكنه رفض إبرام العقد وإلا اعتبر متعسفاً ومخلاً بمبدأ المساواة إلا في حالات خاصة كمخالفة القانون أو النظام العام أو ما استثني بنص خاص؛² أما المسافر فبمجرد قبوله للشروط وشرائه التذكرة فيتم عقد النقل. إضافة لذلك فإن القوانين المنظمة للنقل وحتى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل الأشخاص تضمنت أحكاماً تتعلق بوثيقة النقل واعتبرته إثباتاً للعقد، غير أن ضياعها أو عدم انتظامها لا يؤثر على قيام أو صلاحية العقد،³ وهذا الاتجاه هو الذي تم الأخذ به في الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص بجميع أشكاله. من جهة أخرى فإن التراضي يستوجب كذلك قبول كلا طرفي العقد، ذلك أنه لا يجوز نقل الراكب دون رضا الناقل وإلا فإنه يدخل في حكم الراكب المتسلل أو الراكب خفية. فالأصل في إنشاء العقود عامة هو إرادة المتعاقدين، وعليه فإن مبدأ سلطان الإرادة يعد بمثابة الدعامة الأساسية التي تبنى عليها النظريات القانونية وكذا المرجع الأعلى فيما يترتب عن الالتزامات الناشئة عنها. مع اعتبارات اجتماعية وسياسية كذلك.

¹ - بودالي محمد، "حماية المستهلك في القانون المقارن، دراسة مقارنة في القانون الفرنسي - دراسة معمقة في القانون الجزائري"، دار الكتاب الحديث، طبعة 2006، ص. 259.

² - العريني محمد فريد، "القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)"، دار الجامعة الجديدة، مصر، طبعة 2003، ص. 123.

³ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, N°433, P.407.

إن الإشكال الذي يثور هنا يتعلق بمدى إمكانية رفض الناقل للتعاقد؟ سواء في إطار الأحكام العامة للقانون المدني أو القوانين المتعلقة بالنقل على اختلافها، إضافة لقانون الممارسات التجارية وحماية المستهلك؟

1- بالنسبة للقانون المدني: تبعا للأحكام العامة للعقود فإن العقد يتم بمجرد تبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين، دون الإخلال بالنصوص القانونية؛ حيث يتم التعبير عن الإرادة باللفظ، الكتابة أو الإشارة المتداوله عرفا. حتى أن الأمر أحيانا لا يستدعي التعبير باللفظ في القبول كما هو الحال بصفة خاصة في عقود النقل عبر الطرقات إذا يكفي أن يقوم المسافر بركوب الحافلة، أو حركة بسيطة بيده لتوقيف سيارة الطاكسي قصد نقله.¹

باعتبار أن القانون يقوم على الحرية الشخصية ووجوب احترامها، فإن كل التزام يترتب على العقد يجب أن يكون أساسه الرضاء والاختيار، كما يسعى لتحقيق حرية كل فرد بحيث لا تتعارض هذه الحرية مع حريات الآخرين، أي إحداث التوازن بين الحريات. في المقابل يقضي مبدأ سلطان الإرادة بأن الإرادة الحرة للأطراف في التعاقد هي صاحبة السلطان الأكبر في تكوينه وفي الآثار التي تترتب عليه، فلا يمكن إجبار أي شخص على دخول رابطة عقدية لا يرغبها.

فأساس العقد هو الإرادة المشتركة لطرفيه، وهذه الإرادة هي التي تنشئه في ذاته وهي التي تحدد آثاره أيضا كقاعدة، ثم يأتي القانون بعد ذلك ليعمل على تحقيق الغاية التي قصدتها تلك الإرادة المشتركة.² ومع ذلك وبالرغم مما سبق فإنه وفي حال رفض التعاقد وكان قد تم تعيين أجل للقبول فإن الموجب يلتزم بالبقاء على إيجابه إلى انقضاء الأجل وإلا اعتبر متعسفا في استعمال حقه إلا في حال سبب شرعي كمخالفة القانون أو النظام العام أو ما استثني بنص خاص.

¹ -B.MERCADAL, *Op. Cit.*, n°642, P.373.

² -السعدي محمد صبري، "الواضح في شرح القانون المدني - النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة - دراسة مقارنة في القوانين العربية"، الطبعة الرابعة، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، ط. 2009، ص.46.

حيث أن الضرورة تستدعي التمييز بين الإيجاب الملزم والدعوة للتعاقد أو التفاوض، فليس للأخير أي أثر قانوني؛¹ ذلك أن الداعي للتعاقد أو التفاوض غير ملزم بإبرام العقد مباشرة مع أول من يستجيب لدعوته ومثال ذلك في سيارات الأجرة بالطلب غير المتوفرة على عداد والتي يتم أحيانا المساومة فيها حول أجرة النقل. وعليه فإنه يحق للناقل رفض التعاقد شريطة عدم تعسفه في استعمال حقه استنادا لمبدأ سلطان الإرادة أي حرية التعاقد من عدمه.

فالعقد يتم بتبادل الإرادتين دون حاجة لأي شكلية ولا حتى لتحرير عقد عرفي² متى كان الإيجاب ملزما وصادفه قبول مطابق، وبالتالي فلا مجال للحديث عن عدول الموجب عن إيجابه، بل يمكن حينئذ مطالبته بالتنفيذ العيني لالتزامه.³

ومع ذلك فإنه لا يوجد في القانون المدني مادة صريحة تقضي بحق الناقل في رفض التعاقد بخلاف القانون المنظم لخدمة النقل الجوي للمسافرين وهو ما سنوضحه في الآتي.

2- بالنسبة للقانون المنظم للممارسات التجارية وحماية المستهلك: براءة أحكام القانون رقم 04-

02 المتعلق بالممارسات التجارية نجد أنه ومن بين الممارسات المحصورة على المهنيين رفض بيع سلعة أو تأدية خدمة بدون مبرر شرعي، إذا كانت هذه السلعة معروضة للبيع أو كانت الخدمة متوفرة.⁴ غير أن مفهوم المبرر الشرعي هنا جاء شاملا مما يمنح السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في تقدير معيار الشرعية والذي

¹ بلحاج العربي، "الجوانب القانونية للمرحلة قبل التعاقدية (دراسة فقهية وقضائية مقارنة في ضوء القانون المدني الجزائري)"، دار هومه، طبعة 2014، ص.30.

² -D.ALLAG-ZENNAKI, «Contrats: Négociation, construction, rédaction», Editions DAR EL ADIB, 2^{ème} semestre 2016, P.14.

³ محمودي فاطمة، "رفض العون الإقتصادي البيع أو أداء الخدمة للمستهلك"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، مركز جيل البحث العلمي، العدد 29، ديسمبر 2018، ص.59.

⁴ -م. 2/15 ق. رقم 04-02 المؤرخ في 23 جوان 2004 يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج.ر عدد 14.

يختلف حسب سبب الرفض مع الأخذ بعين الاعتبار الشروط الأخرى.¹

حيث أنه وتبعاً للمبدأ المعمول به في السوق فإنه بمجرد عرض سعة أو خدمة من طرف العون الإقتصادي في السوق يحق للمستهلك اقتنائها بشرط أن يلتزم بدفع ثمنها. في المقابل لا يتمتع المهني بحرية منع البيع أو التعاقد.² إذ تعتبر ممارسة تجارية غير شرعية تمس بنزاهة الممارسات التجارية رفض تأدية خدمة متوفرة، مع ملاحظة أن هاته الممارسة تتعلق برفض البيع من وإلى المهنيين، ومن المهنيين إلى المستهلكين على حد سواء. شريطة أن يكون الطلب عادياً، وأن يكون الطالب ذا نية حسنة، ولا يعتبر حسن النية الشخص الذي أخل بالتزاماته السابقة التي تربطه بمقدم السلعة أو الخدمة وأن تكون الخدمة المطلوبة ممكن أداؤها.³

إضافة يمنع رفض بيع سلعة أو تقديم خدمة للمستهلك بدون مبرر شرعي طبقاً لنص المادة L122-

1 من قانون الاستهلاك الفرنسي كعدم التزام المستهلك مراراً بالتزاماته مثلاً أو لأسباب ترجع للسلامة والمصلحة العامة،⁴ كذلك الأمر في حال رفض تقديم خدمة لمستهلك يعاني من إعاقة بدنية معاقب عليها بموجب قانون العقوبات الفرنسي بالمادة 1-225 وما يليها. إلى جانب رفض البيع على أساس الأصل، الجنس، الحالة العائلية، الحالة الصحية، الآراء السياسية، أو عدم الإنتماء الحقيقي لجنس أو ديانة.⁵ إذ يمنع منعاً باتاً رفض تقديم خدمة أو معاملة المسافرين بطريقة تمييزية على أساس الجنسية، أو الدين أو الإعاقة، وهو ما أكدت عليه التشريعات الحديثة.

¹ – M.COMERT, V.COURSIERE-PLUNTZ, E.FLAICHER-MANEVAL et A. LE BOURDON, « *Concurrence, consommation* », éd. Francis Lefebvre, Paris, 2015/2016, P.1043.

² – S.BENZEMOUR, « *La remise en cause des principes du droit commun par le droit de la consommation – Etude comparative* », Mémoire de magistère, Université d'Oran, 2012/2013, P.15.

³ – كتو محمد الشريف، "قانون المنافسة والممارسات التجارية وفقاً للأمر 03-03 والقانون 02-04"، منشورات بغدادية، طبعة 2010، ص.93.

⁴ – Art L122-1 C. consom.F dispose: « *Il est interdit de refuser à un consommateur la vente d'un produit ou la prestation d'un service, sauf motif légitime.* »

⁵ – R.BOUT, C.HENRI et G.CAS, « *Les pratiques restrictive, les refus de ventes et prestations de services* », Lamy Droit économique, 2000, P.422.

يعاقب على المخالفة الأخيرة في القانون الجزائري بغرامة من 100.000 دج إلى ثلاثة ملايين دينار حسب المادة 35 من القانون رقم 04-02. وقد منح المشرع الوطني السلطة التقديرية الواسعة في تحديد مفهوم المبرر الشرعي لعدم تقييده أو إعطائها مفهوما لها، وبالرغم أن السبب الرئيسي لحضر هذه الممارسة هو الضرر اللاحق بالمنافسة أكثر من حمايته للمستهلك، إلا أنه وطالما أن مفهوم الزبون يشمل المهني مثلما يشمل المستهلك النهائي فإنه يمكن الاستناد للمادة.

3- بالنسبة للقوانين المنظمة للنقل:

أ- بالنسبة لخدمة النقل الجوي: بالرجوع لاتفاقية وارسو الدولية للنقل الجوي لعام 1929¹ فإنه يحق للناقل الجوي رفض إبرام عقد النقل طبقا لنص المادة 33 منها،² كما تنص المادة 06 من الشروط العامة للنقل الإياتا على: "لناقل الحق في رفض إبرام عقد النقل دون إبداء الأسباب" ومنه يرى الأستاذ فريد العريني أن هاتين المادتين تعطيان الإيجاب صفة الدعوة العامة للتعاقد وليس إيجابا عاما موجه إلى أشخاص غير معينين على حد قوله، فإن تقدم المسافر طالبا التعاقد فإنه يكون في حالة إيجاب موجه إلى الناقل لا يتم به العقد إلا إذا قبله هذا الأخير.³

لقد فرق الفقه هنا بين حالتين بالنسبة لحق الناقل في الرفض تماشيا وحساسية المرفق العمومي للنقل:

- الحالة الأولى: إذا كان النقل الجوي غير منتظم، أي نقل بحسب الطلب بحيث لا يعد مرفقا عاما يقدم خدمات للجمهور بصفة غير دورية أي أن رحلاته غير منتظمة إنما تجسد حسب الطلب وباتفاق خاص مع الناقل فهنا

¹ - تم التوقيع عليها بمدينة وارسو ببولندا في 12/10/1929 وتتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، فقد وضعت اللجنة التي أطلق عليها اللجنة الدولية التقنية للخبراء القانونيين الجويين خطة عامة لتوحيد قواعد القانون الجوي على الصعيد الدولي؛ وقد دخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933.

² - Art 33 de la convention de Varsovie dispose : « Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlement qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention. »

³ - العريني محمد فريد، "القانون الجوي"، نفس المرجع، ص. 125.

يحق للناقل رفض التعاقد استنادا لمبدأ سلطان الإرادة.¹

-الحالة الثانية: إذا كان النقل الجوي منتظما بصفة دورية ومتكررة² فهنا يعتبر الناقل في عرض دائم للخدمة المفتوحة للجمهور طبقا للجدول المعلن مسبقا، ويعد مرفقا عاما ولا يسمح للناقل بالرفض³ إلا في حالات استثنائية تتعلق بالسلامة والأمن أو لوائح المرور، والتي تحصل في غالب الأحيان عند بداية تنفيذ العقد.

إضافة فان حق الرفض المخول للناقل قد يكون لأسباب مشروعة كنقل ذخائر حربية ومواد حرب دون ترخيص طبقا للاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني حسب نص اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري بنص المادة 144 من قانون الطيران المدني. أو حالة عدم استيفاء المسافر للشروط أو الإجراءات المنصوص عليها في قانون دولة الإقلاع ودولة العبور أو دولة الهبوط، أو عدم حيازته لجواز السفر أو لتأشيرة الدخول للبلد المقصود،⁴ أو أنه يشكل خطرا على المسافرين أو الأمن بصفة عامة.

أما في حال المخالفة أي رفض المستغل استعادة الجمهور من خدمات النقل دون سبب مقبول، فإنه يتعرض للحبس من شهرين إلى ستة أشهر ولغرامة تتراوح بين 10.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبتين فقط، طبقا لنص المادة 198 قانون الطيران المدني. كما خول التشريع الجوي الوطني والدولي على حد سواء للناقل الحق في رفض التعاقد، غير أن هذا الحق مقرون بشروط، وليس حرا، الأمر الذي يعكس

¹- بن ناصر وهيبة، "المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2014، الاسكندرية، ص.79.

²- تنص م. 110 ق.ط.م: "تعتبر كخدمات جوية منتظمة للنقل العام، أنواع النقل المهني التي تتولى عن طريق سلسلة من الرحلات الموجهة للعموم، القيام بنقل بين مطارين إثنين أو عدة مطارات، مسبقة التحديد وحسب مسالك مصادق عليها من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني، في مواقيت مسبقة التعريف ومنشورة أو بوتيرة وانتظام، بحيث تشكل الرحلات سلسلة متماسكة."
³- بشار ياسمينية، "مسؤولية الناقل الجوي للركاب"، المرجع السابق، ص. 29،30.

⁴- تنص م. 136 ق.ط.م: "في مجال النقل الجوي الدولي، يلزم الناقل بالتأكد من أن المسافرين عند الركوب يحملون الوثائق الرسمية التي تسمح لهم بالدخول إلى البلد المقصود.

تسري أحكام هذه المادة أيضا على الناقلين الذين يقومون برحلة جوية نحو التراب الوطني."

حرص المشرع على حماية مستهلك الخدمة من أي تعسف ولو بشكل غير مباشر. وعلى ذلك منعت المعاملة التمييزية بأي شكل من الأشكال.

-**حظر المعاملة التمييزية بين جمهور المستهلكين:** حيث أولى المشرع الوطني عناية خاصة للأشخاص المعاقين وذلك بعد التصديق على اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 2006.¹

بحيث تتخذ الدول الأطراف تدابير فعالة تكفل للأشخاص ذوي الإعاقة حرية التنقل بأكبر قدر ممكن من الاستقلالية وذلك بتيسير حرية تنقلهم بالطريقة وفي الوقت اللذين يختارونهما وبتكلفة في متناولهم، وكذا تيسير حصولهم على الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل.²

يقصد بالشخص ذو الاحتياجات الخاصة كل شخص تكون حركيته محدودة عند استعماله وسيلة نقل بسبب إعاقة جسمانية، أو خلل عقلي، أو بسبب سنه، أو أي إعاقة أخرى تتطلب وضعيته عناية خاصة وتكييف الخدمات الموضوعية تحت تصرف جميع الركاب مع حاجياته.³ حيث يمنع على كل مؤسسة نقل جوي عمومي أن ترفض لكل شخص ذي احتياجات خاصة الحصول على حجز لرحلة معينة أو الركوب على متن طائرة بسبب وضعيته، ما عدا إمكانية رفض الناقل الجوي قبول الحجز للراكب أو رفض ركوب هذا الشخص للأسباب التالية:

أولاً: -من أجل الامتثال لمتطلبات السلامة المطبقة، سواء نص عليها القانون الدولي أو الوطني أو أعدتها السلطة التي سلمت شهادة الناقل الجوي العمومي إلى الناقل الجوي العمومي المعني.

¹- مر.ر. رقم 09-188 المؤرخ في 12 ماي 2009 المتضمن التصديق على اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 2006، ج.ر. عدد 33.

²- م. 20 من اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة.

³- م. 02 مر.ت. رقم 16-175 السابق الذكر.

-إذا كان حجم الطائرة أو أبوابها يجعل من ركوب أو نقل الراكب أو الشخص ذي الاحتياجات الخاصة مستحيلا جسديا.

-في حال رفض الحجز للأسباب المذكورة في البندين الأول والثاني أعلاه، يعمل الناقل الجوي العمومي جاهدا على اقتراح حل آخر مقبول على الشخص المعني.

ثانيا: ضمن نفس الشروط المذكورة في البند الأول من الفقرة الأولى، يمكن الناقل الجوي العمومي أن يشترط بأن يكون الشخص ذو الاحتياجات الخاصة مرفقا بشخص آخر إن كانت حالته الصحية تقتضي ذلك.

ثالثا: عندما يستعمل الناقل الجوي العمومي حق الاستثناء المنصوص عليه في الفقرتين الأولى والثانية، يبلغ فورا الشخص ذو الاحتياجات الخاصة بأسباب ذلك؛ كما يبلغ الناقل الجوي العمومي هذه الأسباب عند طلبها كتابيا، إلى الشخص ذي الاحتياجات الخاصة في غضون الأيام الخمسة من أيام العمل التي تلي الطلب.¹

نفس الحماية تم توفيرها لضمان حقوق المسافرين جوا أصحاب الإعاقة أو ذوي الاحتياجات الخاصة في الاتحاد الأوروبي من خلال تطبيق التنظيم رقم 1107/2006 الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 05 جويلية 2006، والمتعلق بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة والاحتياجات الخاصة في حال إبرامهم عقد نقل جوي.²

يمنع على متعاملي النقل رفض الحجز أو ركوب شخص بسبب إعاقة أو احتياجاته الخاصة ما عدا حالة وجود مبرر شرعي يتعلق باحترام متطلبات الأمن المقررة قانونا أو كان حجم الطائرة أو أبوابها غير مناسب، بحيث يستحيل معه بذلك الركوب أو النقل الجوي، كما لهم الحق في الاستفادة من المساعدة المجانية

¹- م. 173 مكرر 3 من ق. رقم 15-14 المؤرخ في 15 جويلية 2015 المعدل والمتمم ق. رقم 98-06 المؤرخ في 24 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 41.

² - Règlement n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens. JOUE L204 du 26 juillet 2006.

داخل المطارات سواء في نقطة القيام أو نقطة الوصول تقع داخل الإتحاد الأوروبي.¹

ب- بالنسبة لخدمة النقل البحري: لم ينص المشرع الوطني على حالة رفض الناقل البحري للتعاقد،

في مقابل أن المشرع الفرنسي نص على إمكانية رفض الناقل ركوب أو نزول المسافر في إطار النقل البحري الدولي. يتم ذلك إذا لم يتم بتقديم وثيقة السفر أو الوثيقة التي تسمح له بالنزول في نقطة الوصول، أو أي مسافر يعترض على تفتيش أمتعته أو أخل بأحكام الأمن والسلامة، أو أي شخص يمكن أن يشكل عدم امتثالهم لأحكامها مهدداً بسلامة الأفراد أو النظام العام طبقاً لنص الفقرة الثانية والثالثة من المادة 1-5421L من قانون النقل الفرنسي.² أما بالنسبة للنقل الدولي للناقل الحق في رفض ركوب أو نزول الراكب الذي لا يقدم وثيقة تسمح له بالنزول في نقطة معينة أو في ميناء توقف محدد.³

في سياق متصل فقد صدر سنة 2010 عن الإتحاد الأوروبي التنظيم رقم 1177 المتعلق بحقوق

المسافرين عن طريق البحر أو عن طريق الملاحة الداخلية، والذي دخل حيز التطبيق ابتداءً من 18 ديسمبر 2012. حيث جاء فيه أنه لا يحق للناقل البحري للأشخاص أو أعوان النقل رفض الحجز أو التعاقد أو تسليم تذكرة أو رفض ركوب الأشخاص بسبب إعاقاتهم أو احتياجاتهم الخاصة.

أما في حال عدم إمكانية نقلهم على متن السفينة لأسباب تعود للسلامة أو استحالة ركوبهم، يبذل

الناقل وأعوان النقل عناية الرجل العاقل ويقترحون للشخص المعني نقلاً بديلاً. هذا ولا يحق للناقل أو أعوان

¹ -P-M.DUPONT, « Manuel de droit aérien (souveraineté et libertés dans la troisième dimension) » Editions A.Pedone, Paris 2015, N°350, P.374.

²-Art L5421-1/2-3 du c.trans.f dispose: « Le transporteur peut refuser l'embarquement de toute personne qui s'oppose à l'inspection visuelle ou à la fouille des ses bagages ou à la réalisation de palpation de sécurité, ainsi que de toute personne qui contrevient à des dispositions dont l'inobservation est susceptible, soit de compromettre la sécurité des personnes, soit de troubler l'ordre public.

Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues. »

³ - P.DELEBECQUE, « Droit maritime », 13^e éd., Dalloz, n°793, p.573.

النقل طلب ثمن إضافي من الأشخاص المعوقين لإجراء الحجز أو تقديم التذكرة، إنما يجب أن يتم عرض الخدمة على جميع الأشخاص على وجه المساواة.¹

ثانياً: عقد مقابولة: ذلك أن الناقل يتعهد بمقتضاه بأداء عمل ويحصل مقابل التزامه بالنقل على أجر يدفعه الراكب حسب المادة 612 من القانون المدني الجزائري، ويكون الأجر محددًا مسبقًا في النقل النظامي باختلاف أنواعه سواء بري، جوي أو بحري. فعلى سبيل المثال أجرة النقل الجوي محددة مسبقًا بموجب تعريفه النقل العمومي الجوي الداخلي طبقًا للتشريع المعمول به، كما تحدد تعريفه النقل العمومي الجوي الدولي المنتظم وفقًا للكيفيات المنصوص عليها في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي طبقًا نص المادتين 135 من قانون الطيران المدني الجزائري.

إن العقد بعوض هو العقد الذي يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء أو فعل شيء ما طبقًا للمادة 58 من القانون المدني الجزائري، فلكل طرف في العقد مصلحة وبالتالي فهو عقد تبادلي على غرار الكثير من العقود، فما يتميز به عقد النقل هنا هو صفة المقابولة أو التبادل والمقصود به هو تبادل المصلحة وليس تبادل الالتزامات، أي المصلحة التي يجدها كل متعاقد في الآخر.² إلا ما استثنى بنص خاص فقد يطرأ أن يكون عقد النقل بالمجان حسبما جاء في تعريف اتفاقية جنيف الدولية للنقل البري للمسافرين أنه الشخص الذي يقوم بالتعاقد بمقابل أو مجانًا مع الناقل.³

ثالثاً: صفة الاعتبار الشخصي: المقصود من خاصية الاعتبار الشخصي هو أن تذكرة السفر هي تذكرة شخصية إذ لا يجوز استعمالها لغير من ورد اسمه بها، كما لا يمكن للمسافر أن يتنازل عنها للغير. وهو

¹- Le Règlement (UE) N°1177/2010 fait à Strasbourg, le 24 Novembre 2010; concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure est applicable à partir du 18 décembre 2012.

² -D.ALLAG-ZENNAKI, « Contrats : Négociation, construction, rédaction », Op. Cit., P.10.

³ - Art 1/2.b de la (CVR), dispose : « Toute personne qui, en exécution d'un contrat de transport conclu pour elle ou par elle, est transportée à titre onéreux ou gratuit par un transporteur. »

ما أكدته المادة 03 في فقرتها الثالثة من الشروط العامة للنقل الجوي إياتا،¹ وبيان الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية.²

بالنسبة للتذاكر غير الاسمية غير النقل الجوي والبحري التي لا يتصور ورود هذه الحالات فيها فيمكن لغير المتعاقد استعمالها شريطة رضائه غير أن هذه الحالات أصبحت نادرة عمليا.

تجدر الإشارة هنا أن الشروط التي يصدرها الإتحاد الدولي للنقل الجوي لا تكون ملزمة بذاتها لأن الإتحاد لم يفرض على أعضائه اتباعها كما هي، إنما هي شروط نموذجية فلا تكون ملزمة إلا إذا وردت في عقد النقل أو أحال عليها العقد صراحة. شريطة عدم وجود تعارض بين شروط الإتحاد والقانون الوطني أو المعاهدات الدولية.³

رابعاً: عقد تجاري: تصدق عليه الصفة التجارية متى تم على شكل مشروع أو مقاولة نقل، إذ يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع كل مقاولة لاستغلال النقل أو الانتقال. وعليه فإن عقود نقل الأشخاص على اختلافها تعد من قبيل العقود التجارية، باعتبارها عملاً تجارياً بحسب الموضوع طبقاً لنص المادة 5/2 من القانون التجاري الجزائري. قياساً على ذلك فإن عقد نقل اللاجئين عن طريق البحر من مكان لآخر يخرج عن نطاق عقد الركاب إذا كان على سبيل التبرع.⁴ كما يترتب على اعتبار النقل عملاً تجارياً نفس الآثار المترتبة على اعتبار العمل تجارياً من حيث الاختصاص القضائي، أحكام وضمانات تنفيذ الالتزام والإثبات.⁵

¹-http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517747.pdf. (consulté le : 30/05/2015-14:00h).

² - Art 3/c du conditions générales de transport d'Air Algérie dispose: «Un billet n'est pas cessible. Si une autre personne que celle qui doit voyager se présente avec un billet à des fins de transport ou de remboursement, nous n'assumerons aucune responsabilité, si en toute bonne foi, nous exécutons le transport ou remboursons la personne qui présente le billet ». <https://airalgerie.dz/wp-content/uploads/2016/10/general-conditions-of-carriage-fr.pdf>

³ - محمودي سماح، "مسؤولية الناقل الجوي الدولي- دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999"، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2015/2014، ص.35.

⁴ - عبابنه محمود محمد، "أحكام عقد النقل" المرجع السابق، ص.213.

⁵ - العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص.130.

خامسا: عقد إذعان: تبعا للأحكام العامة في القانون المدني فإن العقود أساسا تقوم على التفاوض

وهي المرحلة السابقة للتعاقد أو ما يسمى بالمرحلة التمهيدية، التي لم ينظم المشرع الجزائري أحكامها صراحة، تاركا الأمر للفقهاء والقضاء. فخلال هذه المرحلة نلمح وجود متطلبات تقع على عاتق المهني فإرضاء ضرورة علم المستهلك بشروط التعاقد ومدى ملائمتها للنتائج المرجوة، غير أن الأمر يختلف هنا باعتبار أن عقد النقل هو عقد إذعان.

فعقود النقل المعدة مسبقا عامة لا تترك المجال لأي مناقشة أو مساومة من قبل الراكب لشروطها¹ طبقا لأحكام المادة 70 من القانون المدني الجزائري؛ حيث يكون التزام المسافر دفع أجرة النقل مقابل انتقاله على متن المركبة المخصصة للنقل إلى وجهة محددة مسبقا. دون وجود إمكانية للتفاوض بخصوص الأجرة أي المساومة أو أي شيء آخر، فإما القبول الكلي لبند العقد أو الرفض الكلي. مع ملاحظة أن العقد يتوقف على التراضي بين الطرفين وضرورة العلم بشروطه لصحة القبول،² وعليه يمكن تحديد خصائص عقد الإذعان بتوفر عنصرين:

-وضع شروط التعاقد مسبقا من قبل أحد الأطراف وعرضها على جمهور المستهلكين في شكل موحد، مثلما هو الحال في عقود النقل،

-تسليم الطرف الآخر بكل شروط العقد دون أن تكون له إمكانية مناقشتها. حيث تتضح صفة الإذعان من خلال الشروط المطبوعة في تذكرة السفر والتي نجدها بصفة خاصة في عقد النقل الجوي وهي نفسها المذكورة في اتحاد الناقلين الجويين؛ ذلك أن مقدم خدمة النقل المذعن ينفرد بإعداد العقد وفقا لمصالحه فهي لا تقبل المناقشة³ نتيجة للتفاوت الاقتصادي لأحد المتعاقدين.⁴ الجدير بالتنويه أنه وبالرغم من عدم لمس توازن عقدي

¹- الشيخ أحمد إبراهيم، "المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999"، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2008، ص.115.

²- بلحاج العربي، "الجوانب القانونية للمرحلة قبل التعاقدية"، المرجع السابق، ص.124.

³ - R.CABRILLAC, « Droit des obligations », D- Coll, Cours, 5ème éd 2002, N°43, P.29.

⁴ - G.BERLIOZ, « Le contrat d'adhésion », 2^{ème} éd, L.G.D.J, 1976, P.30.

في مثل هذه العقود إلا أن المشرع الجزائري اعتبرها عقوداً حقيقية¹ وأن التفاوت في مراكز الطرفين هنا هو تفاوت اقتصادي لا قانوني، مبرراً قبوله بالحاجة الملحة للخدمة.

أما عن التعارض بين الرضائية والإذعان فهو نتيجة عوامل اقتصادية لأن النقل من المرافق العامة والضرورية التي يحتاجها الجمهور؛ كما أن هذا الضرب من الإكراه الذي يفرضه الطرف الأقوى ليس هو المعروف في عيوب الإرادة، بل هو إكراه متصل بعوامل اقتصادية أكثر منه متصلاً بعوامل قانونية أو نفسية.² حرص المشرع الجزائري على غرار التشريعات المقارنة على إحاطة المستهلك بحماية تشريعية تسمح بمواجهة التعسف الناتج عن عقود الإذعان، وذلك من خلال تدخل القاضي قصد التوفيق بين مصالح الأطراف المعنية³ بصفة عامة، وتحقيق الحماية القانونية للطرف المذعن بصفة خاصة. فإذا تضمن العقد شروطاً تعسفية أو ما يسمى بشرط الأسد، فهنا للقاضي التدخل قصد التوفيق ورفع الشدة عن الطرف الضعيف في العلاقة العقدية؛ من خلال تعديل أو إلغاء بعض هذه الشروط بما يتفق مع العدالة والقانون.⁴

علماً أن هذه الحماية يجب ألا تقتصر فقط على عقود الإذعان إنما يجب أن تشمل كذلك عقود المساومة.⁵ في سياق متصل جدير بالتنويه ذكر أن تدخل الدولة المعاصرة في مراقبة القواعد الأساسية والشروط في عقود النقل، التأمين وغيرها خاصة في مجالات حماية المستهلك في عقود الاستهلاك، سواء في ظل

-LAMY Droit économique- concurrence, distribution, consommation, éd. 2001, N°4277, P.1486.

¹ م. 70 ق.م.ج: "يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا تقبل المناقشة فيها".
² بلحاج العربي، "الإطار القانوني للمرحلة السابقة على إبرام العقد في ضوء القانون المدني الجزائري (دراسة مقارنة)"، دار وائل للنشر، طبعة 2010، ص.59.

³ بحيث تنص م. 110 ق.م.ج: "إذا تم العقد بطريقة الإذعان وكان قد تضمن شروطاً تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منه، وذلك وفقاً لما تقضي به العدالة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

⁴ بلحاج العربي، "مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول المصادر الإرادية (العقد والإرادة المنفردة)"، دار هومو للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية 2016، 2015، ص.344.

⁵ بودالي محمد، "مكافحة الشروط التعسفية في العقود- دراسة مقارنة"، دار الفجر، الطبعة 1، القاهرة، 2007، ص. 112.

الاقتصاد الحر أو الموجه، وكذا انتشار الحماية الاجتماعية؛ كل هذا أدى لظهور العقود الموجهة وبالتالي اتسعت دائرة النظام العام التعاقدى وكذا النظام العام الاقتصادى إلى درجة ملموسة خاصة في جانبه الحمائى.¹ أصبحت الميكانيزمات التعاقدية الكلاسيكية غير كافية لضمان حماية المستهلكين، وعليه تدخل المشرع من خلال قانون حماية المستهلك لتعزيز فكرة النظام العام الاقتصادى في مواجهة المهنيين، حيث يظهر جليا التوجه الحمائى للنظام العام من خلال حصر الشروط التعسفية.² كما زادت ملامح مكافحة الشروط التعسفية التي قد تفرض على الطرف الضعيف في العلاقة العقدية، ومثال ذلك إبطال شرط عدم المسؤولية في عقد النقل؛ الأمر الذي يؤدي لاضمحلال مبدأ سلطان الإرادة وتقييد مبدأ العقد شريعة المتعاقدين، وكذا طابع الإذعان في عقد النقل.

إضافة لتدخل المشرع بإبطال شروط الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي حسب المادة 23 من اتفاقية فارسوفيا³ وجعل مسؤولية الناقل غير محدودة خاصة في حال تقصير الناقل الجوي كعدم تسليم وثائق النقل الجوي للراكب.⁴ كما ألزمت اتفاقية فارسوفيا كذلك تمكين المسافرين من تذكرة السفر تتضمن الإشارة لخضوع النقل الدولي لاتفاقية فارسوفيا، التي تضع حدا أقصى للتعويض المستحق حتى يتخذ المسافر الاحتياطات اللازمة إما بالعدول عن السفر أو بإبرام تأمين على الحياة.⁵ صف لما سبق فإنه كلما قل الاحتكار تقل مثل هاته العقود النمطية وبالمقابل تزداد المنافسة الحرة القانونية والنزيهة بين مقدمي خدمات النقل بصفة

¹ - D.ZENNAKI, « *Quelques approches de l'ordre public contractuel en droit de la consommation et en droit commun* », R.E.J, Université de Bordeaux, P.20.

² - D.ZENNAKI, « *L'ordre public contractuel en droit de la consommation et en droit commun* », Revue de droit économique et environnement, n°03, Juillet 2012, P.14.

³ - Art 23/1 de la convention Varsovie dispose : « *1-Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.* »

⁴ - ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص.34.

⁵ - محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص.127.

عامة؛ وبالتالي تكون للمستهلك فرصة أكبر للاختيار من بينهم فيما يناسبه أي ما يراه أقل حدة بشأن بنود عقد النقل المراد إبرامه، الأمر الذي يدفعهم بطريقة غير مباشرة إلى التخفيف من طابع الإذعان.¹

الفرع الثاني: أطرافه

كما سبق وأشرنا فإن عقد نقل الأشخاص من العقود الرضائية بين الطرفين والذي يجب أن يكون الرضا فيها حرا وظاهرا. هذا ويتحدد عقد النقل بطرفين فقط، حتى ولو تدخل طرف ثالث وسيط كوكالة السياحة والأسفار عندما يتم شراء تذكرة السفر بواسطتها² والوسيط هنا يتصرف بصفته وكيلًا عن المسافر.³ فوكالة السياحة والأسفار تقوم بإبرام عقد مع الزبون؛ بحيث يبرم بين القائم بأعمال السياحة أو وكيل الأسفار أو منظم الرحلات الشاملة مع أحد الزبائن، يتعهد بموجبه الأول بأن يقدم للثاني مقابل ثمن متفق عليه إما مجموعة من الخدمات المتكونة من النقل والإقامة أو خدمات أخرى منفصلة.⁴

وعليه فإن الوكالة لا يمكن أن تأخذ صفة الناقل، ذلك أن ما قامت به الوكالة من الإشراف والتوجيه على المركبة وسائقها هو من ملحقات أو متممات تنفيذها لعقد السياحة وإن استعانت بالغير في تحقيق ذلك.⁵ حيث يتضمن العقد وصفا لطبيعة الخدمات المقدمة وحقوق والتزامات الطرفين خاصة فيما يتعلق بالسعر وإجراءات التسديد ومراجعة الأسعار المحتملة والجدول الزمني وشروط بطلان وفسخ العقد.⁶ كما تقدم

¹- العربي بلحاج، "مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري"، المرجع السابق، ص. 351، 352.

-أول من استعمل عبارة (Contrat d'adhésion) هو الفقيه الفرنسي (R.SALEILLES) في كتابه المعنون ب:
« De la déclaration de volonté, Contribution de l'acte juridique dans le code allemand », 1901, b°891 s., p. 229 s., cité par F.TERRE, P.SIMLER et Y.LEQUETTE, « Droit civil, les obligations », DALLOZ, 7^{ème} éd., 1999, n°68,P.75.

²- ق. رقم 99-06 المؤرخ 04 أبريل 1999 والذي يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار الملغي ق. رقم 90/05 المؤرخ في 19 فيفري 1990، ج.ر. عدد 24.

³-B.MERCADAL, Op. Cit., n°642, P.373.

⁴- بلعزوز رايح، "النظام القانوني لعقد السياحة والأسفار في التشريع الجزائري"، مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2005، ص.12.

⁶- بتول صراوه عبادي، "العقد السياحي- دراسة قانونية مقارنة"، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2012، ص. 89.

⁶- م. 14 من ق. رقم 99-06 المتعلق بنشاط وكالة السياحة والأسفار.

وكالات السياحة والأسفار خدمات النقل السياحي، وبيع كل أنواع تذاكر النقل حسب الشروط والتنظيم المعمول بهما لدى مؤسسات النقل.¹

ومع ذلك فإن الوكالة مسؤولة عن الأضرار التي تصيب المستهلك من جراء عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي لالتزاماتها الناشئة عن عقد السياحة.² دون المساس بحق المستهلك في الرجوع على المسؤول الحقيقي عن الضرر³ إلى جانب حالات أخرى كالتأخير وإلغاء الرحلات التي سنتعرض لها في الجزء الثاني من الدراسة المتعلقة بالمسؤولية.

أولاً: أطراف عقد النقل الجوي: تبعا للتعريف الذي نص عليه المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني فإن عقد النقل يتكون من الناقل الجوي وهو المهني المحترف، والراكب المتنقل وهو المستهلك. إذ ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين، بأمعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى.⁴

بحيث يتم بواسطة طائرة ويكون سواء نقلا داخليا أو خارجيا ومقابل أجر محدد؛ وهو نفس ما جاء به المشرع الفرنسي فمقابل النقل أو أجره النقل هو عنصر أساسي لقيام العقد ذلك أن الطابع المهني لعملية النقل الجوي يتطلب ذلك.⁵

1 - الناقل الجوي: عرف المشرع الجزائري الناقل الجوي أنه كل مؤسسة نقل جوي تملك رخصة

الاستغلال الجوي قيد الصلاحية،⁶ إذ تتولى شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي العمومي خدمات العمل

¹ - م. 04 من ق. رقم 99-06.

² - م. 21 من ق. رقم 99-06.

³ - بودالي محمد، المرجع السابق، ص. 395.

⁴ - م. 131 من ق. ط. م. ج.

⁵ - S. PIEDELIEVRE et D. GENCY-TANDONNET, « Droit des transports », Lexisnexis, 1^{re} éd., 2013, n°411, P. 268.

⁶ - م. 02 فقرة أ مرت. 16-175 المؤرخ في 14 جوان 2016 يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج. ر. عدد 36.

الجوي. قد يتمثل في الشخص المعنوي العام أو الشخص المعنوي الخاص الذي يلتزم بتنفيذ عملية النقل أو عقد النقل الجوي. فباستقراءنا لأحكام المادة 09 من قانون الطيران المدني في فقرتها الأولى والثانية نجد أن المشرع الجزائري ميز بين الناقل العام والناقل الخاص.¹ فعلى سبيل المثال الشخص المعنوي العام في الجزائر يتمثل في شركة الخطوط الجوية الجزائرية² أما الشخص المعنوي الخاص مثل شركة آل خليفة للطيران المنحلة.³ أصبحت السوق تتطلب توسيع مجال النقل خاصة مع توجه الجزائر نحو تحرير التجارة الخارجية والاقتصاد عامة، وعليه أصبح لزاما تغيير الإستراتيجية العامة في جميع المجالات لتواكب التطور السريع في تقديم الخدمات فأجازت الدولة منح الحق في استغلال خدمة النقل الجوي العمومي⁴ بموجب اتفاقية امتياز لفائدة أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري.⁵

يتم الاستغلال بمنح السلطة المكلفة بالطيران المدني حق امتياز للشركات الخاصة قصد استغلال خدمات النقل الجوي وفق دفتر الشروط المعد مسبقا ويكون ذلك بعد موافقة عدة جهات من بينها مجلس الحكومة، الوزير المكلف بالطيران المدني وذلك بموجب مرسوم كما يتم إلغاء هذا الامتياز بنفس الإجراءات.⁶ في سياق متصل فإن اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 لم تقدم أي تعريف للناقل الجوي، وعليه تم التوقيع على اتفاقية

¹ - م. 09 من ق.ط.م.ج: "تتولى شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي العمومي وخدمات العمل الجوي، ويمكن أن تكلف شركة أو عدة شركات بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل تعويض مالي تحدده الدولة وفق الواجبات والحقوق التي تحدد في دفتر الشروط الذي يحدده التنظيم".

² - دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص.75.

³ - بشار ياسمينية، المرجع السابق، ص.21.

⁴ - مر.ت. 2000-337 المؤرخ في 26 أكتوبر 2000 يحدد حق الامتياز لاستغلال الخدمات الجوية النقل العمومي، ج.ر. عدد 64.

⁵ - بن ناصر وهيبية، المرجع السابق، ص.74.

⁶ - بن ناصر وهيبية، نفس المرجع، ص.76.

مكملة لاتفاقية فارسوفيا وأطلق عليها تسمية اتفاقية جوادا لآخارا الموقعة في 18 سبتمبر 1961؛¹ حيث

استدركت الفراغ الحاصل في اتفاقية فارسوفيا وميزت بين نوعين من الناقلين: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

أ-الناقل المتعاقد: أو متعهد النقل المتعاقد وهو كل شخص يكون طرفا في عقد النقل الخاضع

لاتفاقية فارسوفيا مبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يتصرف لحساب المسافر أو المرسل. بحيث

استدركت الفراغ الحاصل في اتفاقية فارسوفيا وميزت بين نوعين من الناقلين، وهو نفس التعريف الذي جاءت

به المادة الأولى من اتفاقية جوادالآخارا للناقل المتعاقد.² وبالتالي سواء كان وكالة سياحية أو وكيل بعمولة

فإنه لا يعتبر ناقلا جويا ذلك أنه لا يضمن عملية النقل ذاتها وبالتالي فإنه لا يكتسب صفة الناقل الجوي.

الأصل أن وكالات السياحة والسفر مثلها مثل الوكيل بعمولة دورها يقتصر على الوساطة فقط بين

الناقل الجوي والمسافر المستهلك؛ بحيث يشترط القانون أن تكون وكالة السفر حائزة لرخصة الاستغلال تسلمها

وزارة السياحة. كما يرتبط الحصول عليها بشروط من حيث التأهيل المهني المتعلق بالنشاط السياحي والأخلاق

الحسنة والضمان المالي المخصص لتغطية الالتزامات التي تتعهد بها الوكالة، إلى جانب اكتتاب تأمين يضمن

المسؤولية المدنية والمهنية³ وغيرها من الشروط.⁴

أما الاستثناء فيقوم في حالة قيام وكالة السفر باستئجار طائرة وقامت بتنفيذه، أما إذا اتفقت مع ناقل

جوي على تنفيذ الخدمة فتعد ناقلا متعاقدًا والناقل الجوي ناقلا فعليا طبقا لاتفاقية وارسو الدولية لسنة 1929.

¹ - الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية

المتمة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد، والموقعة

بتاريخ 18 سبتمبر 1961 بجوادالآخارا، ج.ر عدد 104/1965.

² - Art 1/b de la convention complémentaire à la convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel conclue à Guadalajara le 18 septembre 1961, dispose : « *transporteur contractuel signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou l'expéditeur* ».

³ - م. 6 مر.ت. 16-17 المؤرخ في 15 ماي 2017 يحدد إنشاء وكالات السياحة والأسفار وكيفيات استغلالها، ج.ر 30.

⁴ - بودالي محمد، المرجع السابق، ص. 394.

فالوكيل هو الذي سيبرم عقد النقل أما شركة الطيران فتتدخل لتنفيذه من الناحية المادية فلا تربطها بالمسافر أو صاحب البضاعة أية رابطة ولذلك تبقى ناقلا فعليا.¹

ب- الناقل الفعلي: هو شخص غير الناقل المتعاقد أو المتعهد الفعلي للنقل ينفذ بمقتضى إذن ممنوح من طرف متعهد النقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة ب وبجزء منه، ولكنه ليس بالنسبة إلى هذا الجزء ناقلا متعاقبا بالمعنى المقصود في اتفاقية فارسوفيا، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس.²

عرف المشرع الجزائري كذلك الناقل الفعلي³ أنه كل ناقل جوي يقوم أو ينوي القيام برحلة في إطار عقد يبرم مع راكب أو باسم شخص آخر معنوي أو طبيعي أبرم عقدا مع هذا الراكب. وفي سياق متصل وفي حال إيجار الطائرة يوجد افتراضان وهما:

- في حال استعمال المستأجر للطائرة بدون طاقم، هنا للمؤجر أن يحتفظ بالتسيير التقني للطائرة بطاقمها أثناء مدة التأجير فله حق الاستغلال فقط، بينما الاستثمار فيكون لصالح المستأجر الذي يكسبه صفة الناقل الجوي.⁴

- أما إذا تم الإيجار بالطاقم فكلاهما يكتسبان صفة الناقل وهنا يعتبر المستأجر ناقلا متعاقدا، في حين يعد المؤجر ناقلا فعليا ذلك أن إدارة النقل الجوي تبقى للمستأجر وحده. وعليه يعد ناقلا جويا من له حق استثمار الخطوط الجوية للنقل سواء كان مؤجرا أو مستأجرا، أما كونه ناقلا متعاقدا أو فعليا فيتحدد الأمر بعقد النقل الجوي مع الراكب؛ إضافة لشرط الاحتراف الذي اشترطه المشرع المصري عكس المشرع الوطني.

2- الراكب (المستهلك): وهو المستهلك أو الدائن في علاقة المسؤولية في حال ترتبت سواء يبرم العقد بنفسه أو نائبه، أما المتسلل فلا تنطبق عليه أحكام اتفاقية فارسوفيا ذلك أنه لا يمكن أن يدخل في الإطار التعاقدية. كذلك الأمر بالنسبة لطلبة الطيران ذلك أن العقد الذي يدمجهم هو عقد تمهين يخضع للقواعد العامة

¹- بن ناصر وهيبية، المرجع السابق، ص.77.

²- م. 1/ ج اتفاقية جوادا لاخارا، ج.ر عدد 1965/104.

³- بموجب م. 02 /ب مرت. 16-175.

⁴- دويدار هاني، "قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2002، ص. 193 و194.

في القانون المدني، أما أعضاء طاقم الطائرة وتابعو النقل فليسوا بركاب إلا في حال منحهم شركة الطيران

التابعين لها تذاكر سفر مجانية على متن الطائرات التابعين لها فهنا يعد عقد نقل جوي وليس عقد عمل.¹

في سياق متصل ولتحديد الأشخاص الذين تطبق عليهم أحكام نقل الركاب ثار جدل حول تكييف

نقل جثث الموتى، حيث رأى الأستاذ روديير أنها تأخذ حكم البضاعة على أساس أن أجرة نقلها تحدد بنفس

الطريقة على أساس الوزن أو الحجم، كما أن الشروط العامة للنقل بالسكك الحديدية تضع جثث الموتى تحت

مسمى البضاعة؛ فلماذا يختلف التكييف باختلاف وسيلة النقل برأيه.² وهو ما اتبعه المشرع السويسري،

والقضاء الأمريكي في أحكامه بخلاف القضاء الفرنسي الذي أخرج التعامل في جسد الإنسان ورفاته من مفهوم

البضاعة لاعتبارات تتعلق بالنظام العام.³

تجدر الإشارة هنا أن اتفاقية فانسوفيا الدولية الصادرة باللغة الفرنسية قصدت بالبضائع

(marchandises) كل المتغيرات المادية الصالحة للمعاملات التجارية، لذلك كان لزاما استثناء جثث الموتى

منها. إذ لا يمكن تصور تطبيق حق الحبس على الموتى الذي يستعمله الناقل كوسيلة لاستيفاء حقه في نقل

البضائع.⁴ في حين أن الترجمة للغة الإنجليزية غير الرسمية تم استعمال مصطلح (goods) وهو ما ينصرف

للأشياء الجامدة وبالتالي تشمل جثث الموتى.⁵

وعليه وفي حال اختلاف التفسير يتم الرجوع للنص الأصلي أي الفرنسية وبالتالي عدم إدراج جثث

الموتى تحت مسمى البضاعة، وهو الأمر الذي أكده الأستاذ فريد العريني⁶ بقوله: "لا يصح تصنيف جثث

الموتى تحت مسمى البضاعة، بل ينبغي التسوية من حيث النقل بينها وبين الإنسان واعتبارها من قبيل المسافرين

¹ - بشار ياسمين، المرجع السابق، ص.26.

² - R.RODIERE, « Droit de transport », Paris 1955, N°441, P.107.

³ - العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص.80.

⁴ - بشار ياسمين، المرجع السابق، ص.26.

⁵ - العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص.80.

⁶ - العريني محمد فريد، نفس المرجع، ص.79.

وإخضاعها لنصوص الاتفاقية المتعلقة بنقل الركاب" وعليه فإن المعيار الذي تتحدد به صفة الركاب الذي تنطبق عليه أحكام اتفاقية فارسوفيا هو عقد النقل الجوي للركاب.

ثانياً: أطراف عقد النقل البحري: بحيث تتمثل أطرافه في الناقل البحري أو المهني في عقد الاستهلاك أو كما اصطلح عليه المشرع الجزائري المجهز، إلى جانب المسافر أو المستهلك، والذي يتم بموجب عقد نقل المسافرين عن طريق البحر ولمسافة معينة، سواء أكان النقل داخلياً أو خارجياً مقابل دفع المسافر أجرة السفر.¹ في حين أن المشرع الفرنسي كان أكثر دقة فيما يخص عقد النقل البحري للمسافرين بحيث أقصى تبعاً للمادة L.5421-1 النقل الذي يتم في القوارب الصغيرة أو قوارب النزهة. بالإضافة لعدم تطبيق أحكامه على الركاب المتسللين، ولا على النقل التطوعي طبقاً لنص المادة L.5421-8.² فهو العقد الذي يلتزم بموجبه المجهز بنقل المسافر مقابل أجر، بحيث يثبت بتذكرة السفر. ويخرج من هذه الدائرة المسافر خفية والنقل التطوعي.³

1- الناقل البحري للأشخاص: لم يقدم المشرع الجزائري أي تعريف صريح له، إنما استعمل مصطلح

المجهز في عقد النقل البحري؛ حيث يعتبر مجهزة كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.⁴ أما المشرع الفرنسي فاعتبر عقد النقل البحري للمسافرين عقد يلزم المجهز بنقل الأخير مقابل ثمن النقل، مع اعتبار التذكرة

¹ - م. 821 من الأمر رقم 76-80.

² - P.DELEBECQUE, « Droit maritime », Op.cit., n°789, p.572.

³ - J-P. BEURIER, « Droits maritimes », 2^{ème} édi. 2008, Dalloz action, n° 346.12, 411.

⁴ - م. 572 من الأمر رقم 76-80.

وسيلة إثبات لهذه العقد.¹ بحيث يتضمن تجهيز السفينة جملة أمور فنية وإدارية كتشكيل البحارة ووسائل السلامة فيها، وهي أمور قابلة للتعديل تبعا للتقدم التكنولوجي مع مراعاة الاتفاقيات الدولية والعرف البحري.² عرف واضعو اتفاقية بروكسل لعام 1961 الناقل البحري للأشخاص أنه يتمثل في أحد الأشخاص التاليين، ويكون طرفا في عقد النقل إما مالك السفينة، أو مستأجر السفينة أو المجهز.³ في حين أن اتفاقية أثينا فرقته بين الناقل البحري والناقل البديل والمتمثل في شخص غير الناقل، سواء كان المالك، المستأجر أو مستغل السفينة، الذي يضمن فعليا تمام أو جزء من النقل.⁴

تتجلى أهمية التفرقة بين الناقل والمجهز والربان في تحديد الشخص المسؤول في حال وقوع ضرر بالمسافر، وهنا جاء الفقه بوجوب إعمال أحكام مسؤولية الناقل وحدها متى وجد عقد سواء أكان مالكا للسفينة أو لا.⁵ فإذا وقع حادث في إطار عقد الوكالة مثلا فإن الوكيل لا يكون مسؤولا إلا عن أخطائه الشخصية وهو ما قضت به المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 2011/02/03.⁶

¹ – Art L5421-1 C.Trans dispose : « Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager. »

² – حمدي كمال، "أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993، ص. 10.

³ – Art.1/a de la convention de Bruxelles : « Dans la présente convention les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

a) « Transporteur » comprend l'une quelconque des personnes suivantes, partie à un contrat de transport : le propriétaire du navire ou l'affrètement ou l'armateur ; »

⁴ – Art.1 de la convention d'Athènes de 1974 : définitions

« Dans la présente convention, les termes suivants sont employés dans le sens indique ci-dessous :
1.a) « Transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué ;

b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrètement ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport. »

⁵ – الجميل إيمان، "المالك والمجهز للسفن البحرية"، المكتب الجامعي الحديث، طبعة 2014، ص. 112.

⁶ – قرار م.ع.غ.تج.بح، ملف رقم 711461 الصادر بتاريخ 2011/02/03، المنشور م.ع.، سنة 2012، العدد 1، ص.271.

حيث أن المتعامل الوكيل يعمل باسم ولحساب المجهز ولا يمكنه تمثيل المجهز أمام القضاء إلا في حال احتواء الوكالة على هذا التمثيل.¹ كما لم يحدد المشرع الطبيعة القانونية لهذا العقد انما اكتفى بالإشارة إلى المهام في المادة 610 كما ذكر بطريقة غير مباشرة المهام الأخرى التي يمكن أن يقبلها من المجهز أو الربان التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة.²

إضافة فإنه يتعين على الناقل ضمان وتأمين جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين للسفينة، كما يحق له تعيين وعزل الربان، ويكون مسؤولاً عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة أو السفن وفقاً لأحكام القانون العام. ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من القانون البحري؛ فقد خول المشرع لمالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير، إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقاً به.³

أما بالنسبة للربان فهو الشخص الطبيعي الذي يتولى قيادة السفينة والذي يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً؛ حيث يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة.⁴ و يتمتع بصلاحيات واسعة باعتباره ممثلاً قانونياً للمالك، ويباشر سلطات كالتي تباشرها السلطة العامة، كسلطة المحافظة على سلامة الرحلة البحرية.⁵ كما تقع عليه عدة التزامات كالتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن، والسهر على أمن الأشخاص المبحرين

¹ - م. 613 من الأمر رقم 76-80.

² - قمرابي عز الدين، "أعوان النقل البحري وفقاً لآخر النصوص التنظيمية"، دراسات، المنشور م.م.ع.، سنة 2013، العدد 1، ص.49.

³ - كما تطبق أحكام الفصل الثاني من القانون البحري (السفينة) على مستأجر السفينة والمجهز والمسير والربان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز أو المجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه، طبقاً لنص م. 111 منه.

⁴ - م. 580 و 583 من الأمر رقم 76-80.

⁵ - المقدادي عادل علي، "القانون البحري"، دار الثقافة، طبعة 2011، ص. 89.

على متنها سواء الطاقم أو جمهور المسافرين وحفظ الحمولة واتخاذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة.¹ إذ يعتبر قائد السفينة الفني طول الرحلة، ويتميز عمله أنه لا يتلقى بشأنه أي تعليمات من المالك وكذا المجهز إنما يستمدّها من القانون مباشرة.²

2-المسافر(المستهلك): كما سبق وذكرنا سابقا فإن المسافر المستهلك هو الدائن في علاقة

المسؤولية، بحيث يكون محل التعاقد مرتبطا به أي بنقله من ميناء القيام لميناء الوصول سليما معافى بمقابل تكلفة محددة مسبقا. وقد عرفته اتفاقية بروكسل لعام 1961 أنه الشخص الذي يتم نقله فقط على متن سفينة بموجب عقد نقل.³

أما اتفاقية أثينا لعام 1974 فعرفته بموجب المادة 4/1 أنه كل شخص يتم نقله على متن سفينة بموجب عقد نقل، أو مرفقا بأمتعته أو سيارة أو حيوانات على قيد الحياة تكون محل عقد نقل البضائع.⁴ نلاحظ من خلال التعريفين أن التعريف الذي جاءت به اتفاقية أثينا هو الأقرب إلى الجانب العملي، كما أنه وبالرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع الوطني ومن خلاله نصه على التزامات المجهز في عقد نقل المسافرين على نقل المسافر وأمتعته التي تتضمن السيارات السياحية إن وجدت عن طريق البحر،

¹ - م.م 599، 587 ق.ب.ج.

² - أريوط وسيلة، "ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع. 5، 2017، ص. 414.

³ - Art 1/c du convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer conclue à Bruxelles le 29 avril 1961 dispose : « *Passager signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport.* »

⁴ - Art 1/4 de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages conclue à Athènes le 13 décembre 1974, dispose : « *Passager signifie toute personne transportée sur un navire,*
a) *en vertu d'un contrat de transport, ou*
b) *qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention.* ».

غير أنه لم يذكر الحيوانات المرافقة للمسافر الأمر الذي يدفع بنا للتساؤل حول الإطار القانوني لنقل هذا النوع من المرفقات في النقل الداخلي.¹

بالإضافة إلى وجوب عدم أخذ الراكب صفة الراكب المتسلل أو أن يكون في إطار النقل بالمجان، بحيث لا يأخذ الراكب المتسلل صفة المتعاقد لانعدام الرابطة العقدية بينه وبين الناقل البحري. وقد عرفته إتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية أنه كل شخص مخبأ على متن السفينة أو المخبأ في شحنة البضائع المحملة على متن السفينة، دون موافقة المالك أو ربان السفينة. أو كل شخص مسؤول عنها تم اكتشافه على متنها، بعد أن تترك هذه الأخيرة الميناء أو في شحنة البضائع أثناء التفريغ في ميناء الوصول والذي تم تبليغه من طرف السلطات المختصة أو من طرف الربان كمسافر غير قانوني.² وبالتالي فإنه وفي حال وقوع ضرر لهذا الراكب فإن مسؤولية الناقل اتجاهه تكون مسؤولية تقصيرية وليس عقدية؛ إذ ينفي التزام الناقل بضمان سلامة الراكب وإيصاله لجهة الوصول، كما يحق للربان أن يخرجها في

أول ميناء تقف فيه السفينة ويسلمه للسلطات المختصة.³

كل هذا على غرار المشرع المصري الذي نص صراحة في قانون التجارة البحرية حسب نص المادة 1/265 منه أنه لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص المنصوص عليها في هذا الفصل على النقل المجاني إلا إذا كان الناقل محترفاً، كما لا تسري في حالة الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلصة بقصد السفر بغير

¹ - م. 821 ق.ب.ج.

² - بلغازي نور الدين، "الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية- دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017، ص.400. اتفاقية تسيير حركة الملاحة البحرية الدولية الموقعة في 09/04/1965 بلندن، دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 والتي عدلت بعض أحكامها في 10 جانفي 2002 الذي دخل حيز التنفيذ في 01/05/2003، وأخر تعديل له في 07/06/2005 الذي دخل حيز التنفيذ في 01/11/2006 صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-531 المؤرخ في 19/09/1983 المتضمن الإنضمام للاتفاقية، ج.ر. عدد 1983/39.

³ - الجميل إيمان، "مسؤولية الناقل البحري للأشخاص"، المكتب الجامعي الجديد، الطبعة الأولى ديسمبر 2015، ص.49.

أجر¹ وهو نفس ما جاء به المشرع الفرنسي في المادة 8-5421L من قانون النقل.² أما بالنسبة للراكب بالمجان يستوي الحكم بالنسبة للمسؤولية، بحيث لا تترتب مسؤولية الناقل البحري في حال وقوع ضرر للراكب وذلك لانعدام الرابطة العقدية، إنما يكون مسؤولاً أمامه تقصيرياً فقط؛ بشرط إثبات خطأ الناقل والضرر والعلاقة السببية بينهما.

تعد الأجرة أو مقابل النقل شرطاً أساسياً لقيام عقد النقل، مع التنكير بعدم جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية التقصيرية باعتبارها من النظام العام؛ بحيث لا يمكن الاتفاق مسبقاً على مخالفة قواعدها فلا يمكن للشخص التنازل عن المطالبة بحقوقه المدنية بشكل مسبق قبل حدوث الضرر، ذلك أن قواعد المسؤولية التقصيرية لها مساس بالسلامة الجسدية والمالية للأفراد.

ثالثاً: أطراف عقد النقل البري: هنا جدير التنويه أن المشرع الوطني لم يفرد للنقل البري تشريعاً خاصاً كما فعل للنقل البحري والجوي، غير أن الطابع التجاري لعقد نقل الأشخاص اقتضى أن يخص القانون التجاري بعضاً من مواده لتنظيمه. بحيث خصص له الفصل الرابع منه تحت عنوان في عقد النقل البري وفي عقد العمولة للنقل، وخصص القسم الثالث منه لنقل الأشخاص؛ كما لم يقدم تعريفاً للناقل البري في القانون التجاري إنما اكتفى ببيان الالتزامات التي تقع على عاتقه والمسؤولية المترتبة عن الإخلال بها فقط.

فيما يخص خدمة النقل البري فتتمثل في النشاط الذي يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو المسلك على متن مركبة ملائمة.³ كما أن نقل

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.52.

² - Art L5421-8 c.transp dispose : « *Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni au passagers clandestins. Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.* »

³ - م. 1/2 من ق. 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر عدد 44، والمعدلة بالمادة الأولى من ق. رقم 09-11 المؤرخ في 05 جوان 2011 المعدل والمتمم ق. رقم 01-13 والمتضمن النقل البري وتنظيمه، ج.ر عدد 32.

الأشخاص يجب أن يتم في إطار عقد وهو ما أكدت عليه المادة 15 من القانون المتضمن توجيه النقل البري فقد أوجب المشرع أن تكون عمليات النقل محل عقد طبقاً للتشريع الجاري به العمل.¹

يشمل النقل البري النقل بالسكك الحديدية، نقل الأشخاص عبر الطرقات، نقل البضائع عبر الطرقات بالإضافة لنقل الأشخاص الموجه.² غير أن موضوع دراستنا يتعلق فقط بنقل الأشخاص دون البضائع بصفتهم مستهلكي خدمة النقل سواء تمت عن طريق السكك الحديدية أو عبر الطرقات.

بحيث يتم النقل الجماعي للأشخاص في الشكل الآتي:

-خدمات عمومية منتظمة: تخضع لخط سير وتوقيت ووتيرة محددة تتعلق مسبقاً وتقوم بإركاب وإنزال الركاب في نقاط مبيّنة ومجسدة على مدى خطوط سيرها،

-خدمات ظرفية: تلبّي حاجات نقل عامة أو دورية، وتقوم بإركاب نفس الأشخاص على متن نفس المركبة وإعادتهم إلى نقطة انطلاقهم، تقوم بها مؤسسات للنقل العمومي للأشخاص مرخص لها،

-خدمات خاصة: يقوم بها أشخاص طبيعية أو اعتبارية لحسابهم الخاص بواسطة مركبات يملكونها أو قاموا باستئجارها أو وضعها تحت تصرفهم الخاص مؤسسات للنقل العمومي للأشخاص مرخص لها.³

1-الناقل البري: يأخذ صفتان الناقل بالطرقات والناقل بالسكك الحديدية؛ غير أن المشرع الجزائري

بعد تعديل القانون المتضمن توجيه النقل البري استبدل في تعريفه للنقل البري مصطلح "كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو معنوي" إلى "كل نشاط يقوم به مستغل"، وعرف المستغل 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 الامتياز.

¹ - م. 15 من ق. 01-13.

² - م. 14 من ق. 01-13 المعدلة بموجب ق. رقم 11-09.

³ - م. 03 من مرت. 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 يتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، ج.ر عدد 33.

وعليه فإن المشرع اكتفى بذكر وتعريف المستغل ليشمل كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو خدمات النقل العمومي للأشخاص بنقلهم من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية.

أ- الناقل عبر الطرقات: لم يقدم المشرع الوطني على غرار نظيره الفرنسي أي تعريف للناقل البري عبر الطرق إنما اهتم ببيان وتحديد نطاق النقل عبر الطرق وأشكاله. وعليه يمكن تعريفه أنه الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بنقل الأشخاص بواسطة الحافلة سواء بالنقل الحضري أو غير الحضري أو بين الولايات، التاكسي الجماعي أو الفردي بالطلب، أو النقل الموجه كالنقل الذي يتم بواسطة المترو، الترامواي وكذا النقل عن طريق المصاعد الهوائية.¹

بحيث يتم النقل بواسطة سيارة الأجرة مثلا حسب الأشكال الآتية:

-خدمات سيارة الأجرة الفردية: أو حسب الطلب بأجرة كراء لا تقبل التجزئة، دون تحديد خط السير، وبواسطة سيارة تحتوي على أربعة مقاعد على الأكثر دون حساب مقعد السائق،

-خدمات سيارة الأجرة الجماعية الحضرية: تتم على خط سير محدد داخل محيط النقل الحضري بأجرة كراء تقسم على مجموع الركاب وبواسطة سيارة تحتوي على أربعة مقاعد على الأكثر دون حساب مقعد السائق، -

خدمات سيارة الأجرة الجماعية غير الحضرية: وتتم على مسار محدد في خطوط سير مشتركة بين البلديات وبين الولايات بأجرة كراء تقسم على مجموع الركاب وبواسطة سيارة تحتوي على ثمانية مقاعد على الأكثر دون حساب مقعد السائق.²

¹ - عرفت المادة 6/2 ق. 09-11 المعدل والمتمم للقانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المركبة أنها: "كل وسيلة نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك دفع، تسير على الطريق أو على السكة الحديدية، مجرورة أو معلقة بواسطة سلك. وتندرج على الخصوص ضمن هذا التعريف، سيارات نقل الأشخاص أو نقل البضائع والحافلات والحافلات المتمفصلة والحافلات الكهربائية وعربات القطارات والقطارات الكهربائية والقطارات ذاتية الدفع وعربات الترامواي وعربات المترو وحجرات التلفريك والتلبان والعربات المعلقة بالأسلاك والتلسيح ومصاعد التزلج وكذا حجرات المصاعد الحضرية."

² - م. 26 من ق. 01-13.

في حين أنه وبموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بعقد النقل الدولي للمسافرين والأمتعة عبر الطرق المؤرخة بتاريخ 1 مارس 1973 بمدينة جنيف قدم تعريفا للناقل عبر الطرق بالمادة 2/21 أنه كل شخص محترف غير مقدم خدمة الطاكسي أو تأجير السيارات مع السائق، يبرم عقد نقل فردي أو جماعي لنقل شخص أو عدة أشخاص وأمتعتهم.¹

تجدر الإشارة أن الاتفاقية لم تدخل حيز التطبيق لمدة تقارب 20 سنة ويرجع سبب ذلك لعدم كفاية التصديقات. وبعد فصل يوغسلافيا وتشيكوسلوفاكيا دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ 12 أبريل 1994 كما تم تعديلها بموجب البروتوكول المؤرخ في 05 جويلية 1978، غير أنه من الناحية العملية فإن تطبيقها قليل بالنظر لأنها لا تشمل عددا قليلا من الأعضاء.²

ب- الناقل بالسكك الحديدية: لم يضع التشريع تعريفا صريحا وخاصة له، فهو كل مستغل لخدمة النقل بالسكك الحديدية؛ فقد اكتفى المشرع الجزائري في القانون المتعلق بالأمن والسلامة في استغلال النقل بالسكك الحديدية بذكر شروط أمن حركة القطارات، وذلك بالنص على الممارسات التي قد يقدم عليها المسافر والتي رتب على مخالفتها جزاءات دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات، لكن دون تقديم تعريف للناقل ولا المسافر.³

¹ - Art 1/2.a de la convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) Conclue à Genève le 1^{er} Mars 1973, dispose : «*Toute personne qui, à titre professionnel mais agissant en une qualité autre que celle d'exploitant d'un service de taxis ou d'un service de location de véhicules avec conducteur, s'engage, en vertu d'un contrat de transport individuel ou collectif, à transporter une ou plusieurs personnes et, le cas échéant, leurs bagages, qu'elle exécute ou non elle-même ce transport.*»

² - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, N°396, P. 372.

La Bosnie-Herzégovine ; la Croatie ; la Lettonie ; la République tchèque ; la Slovaquie ; la Serbie ; le Monténégro.

³ - م.م 33 و 40 من ق. 90-35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج.ر عدد 56.

أما على المستوى الدولي ولالإشارة فيعد النقل بالسكك الحديدية من أقدم أنواع النقل حيث تم وضع اتفاقية دولية موقعة ببرن عام 1890 تتعلق بالنقل الدولي بالسكك الحديدية للبضائع. ثم تمت مراجعتها وتم تبني اتفاقية دولية تتعلق بنقل المسافرين والأمتعة بالسكك الحديدية (CIV) بتاريخ 23 أكتوبر 1924 دخلت حيز النفاذ عام 1928. ثم تمت مراجعتها أربع مرات أخرى عام 1933، 1952، 1961 و1970 حيث تمت اتفاقيتان الأولى تتعلق بنقل البضائع (CIM) والثانية بنقل المسافرين (CIV) وأخيرا الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) الموقعة ببرن بتاريخ 09 ماي 1980.

بحيث تم توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الدولي للمسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV) والقواعد المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (RU-CIM).¹ والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) والمبرمة في برن يوم 9 مايو 1990 وكذا البروتوكول والملحقين، بما في ذلك مرفقاتهما.²

2-المسافر البري: وهو المستهلك الذي يكون محل عقد النقل في خدمات النقل البري عبر الطرق بجميع أنواعها أو بالسكك الحديدية، أما اتفاقية جنيف الدولية فقد عرفت المسافرين أنه الشخص الذي يقوم بالتعاقد بمقابل أو مجانا مع الناقل،³ مع الإشارة أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال إلا أن يكون المسافر شخصا طبيعيا.

¹ -B.MERCADAL, *Op. Cit.*n°323, P.180.

² - مر.ر. 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) والمبرمة في برن يوم 9 مايو 1990 وكذا البروتوكول والملحقين، بما في ذلك مرفقاتهما، ج.ر. عدد 1991/38.

³ - Art 1/2.b de la (CVR), dispose : «*Toute personne qui, en exécution d'un contrat de transport conclu pour elle ou par elle, est transportée à titre onéreux ou gratuit par un transporteur.*»

المطلب الثاني: الحالات المستثناة من الاستفادة من الضمانات نتيجة انعدام الرابطة العقدية

إن العقد هو شريعة المتعاقدين بمعنى أن جميع الالتزامات المترتبة عنه قد نشأت بعد الاتفاق عليها، وبما أن عملية النقل تعد من قبيل الخدمات المقننة في مختلف التشريعات القانونية، كما أنها محل عدة اتفاقيات دولية؛ فإن الخدمات المقدمة من خلالها يجب أن تخضع لأحكام قانونية تضبط الدخول لسوق خدمة النقل. يتم ضبط هذه الخدمة بوضع شروط وقواعد لممارستها من جهة، ومن جهة أخرى تهدف لحماية وضمان حقوق المتعاملين أو الناقلين بتخفيف المسؤولية عنهم في حال تخلف الرابطة العقدية. فنطاق الضمانات يتحدد من وقت إبرام العقد سواء بتسليم تذكرة السفر بالنسبة للنقل الجوي أو البحري أو تقنيات أخرى لتمام العقد في حال تم النقل عن طريق الحافلة أو التاكسي.

وعليه لا يمكن للمستهلك المطالبة بحقوقه في حال انعدام الرابطة العقدية، أو حتى المطالبة بالتعويض في حال وقوع ضرر به إلا في إطار المسؤولية التقصيرية؛ وذلك في حال كان الراكب متسلا بحيث يكون بدون تذكرة¹ أو كان النقل غير نظامي، أي عدم حيازة القائم بالنقل على الصفة القانونية.

الفرع الأول: حالة الراكب المتسلل والنقل بالمجان

أولا: الراكب المتسلل: إن عقود النقل من العقود الرضائية والتي لا تحتاج لشكلية معينة، بحيث أن إلزام المشرع الناقل تسليم تذكرة السفر للراكب ليس لتمام العقد إنما هي وسيلة إثبات فقط، وذلك حتى يتمكن المستهلك من التمسك بمسؤولية الناقل العقدية. فأثبات جميع عقود النقل يجوز أن يتم بكافة طرق الإثبات طبقا لنص المادة 30 من القانون التجاري باعتبار أن عقد النقل من العقود التجارية بالنسبة للناقل.

بالرغم أن القانون لا يلزم إثبات العقد بالكتابة إلا أن صورا عديدة لنقل الأشخاص تقرر بوجوب تسليم تذكرة السفر للمسافر كإصدار تذكرة في وسائل النقل العام كالنقل الجوي أو البحري أو في النقل بواسطة قطارات

¹ - P.JOURDAIN, « Les principes de la responsabilité civile », 9^e édition 2014, Dalloz, P. 34.

السكك الحديدية.¹ مع الإشارة إلى أن التذكرة قد تكون اسمية أو لحاملها كما هو الحال في النقل البحري ولا يمكن نقل التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها، وكذلك فيما يخص تذكرة السفر لحامله عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة.² وعليه فلا مجال لمسؤولية الناقل العقدية إذا لم يوجد عقد نقل أصلا، كما لو تسلل المسافر خلسة إلى وسائل النقل بغير علم الناقل أو كان يحمل تذكرة سفر مزورة.³

يقصد بالراكب المتسلل كل شخص يصعد مركبة النقل بطريقة غير قانونية أو المسافر خفية بحيث يتواجد في مركبة النقل دون القيام بالتزاماته القانونية كدفع أجرة النقل. إذا كانت الشروط والتعليمات التي يضعها الناقل تتطلب الحصول على تذكرة النقل قبل دخول المسافر إلى وسيلة النقل كالنقل عبر القطار.⁴

كما قد يكون دفع الأجرة بعد بدء عملية النقل أو تمامها كما هو الحال في سيارات النقل العامة. وهنا مسؤولية الناقل تجاه هذه الأضرار هي مسؤولية تقصيرية، وهو ما أقرت به المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 2011/10/20 بمناسبة نقل المسافرين عبر السكة الحديدية.⁵ حيث أنه ولما كان المبدأ العام هو إمكانية قيام المسؤولية المفترضة للشركة، ناقلة المسافرين بالسكك الحديدية في حالة وقوع حادث مميت داخل المرافق التابعة لها، والتي لها رقابة عليها، بواسطة أعوانها عند أبواب المحطة وفي القطار. فإن انتفاء المسؤولية العقدية للشركة بسبب عدم توفر الضحية على صفة المسافر القانوني نظرا لانعدام التذكرة لا يحول دون قيام مسؤوليتها، إلى أوجه أخرى للطعن التي أدت لإبطال القرار المطعون فيه.

فباستقراءنا لأحكام المادة 131 من قانون الطيران المدني نجد أن المشرع الوطني لم ينص صراحة على الناقل المتسلل إنما اكتفى بذكر "نقل أشخاص مسجلين" ويستشف من مصطلح التسجيل هنا وجود وتمام

¹ - دويدار هاني، قانون النقل، نفس المرجع، ص.84.

² - م. 827 ق.ب.ح.

³ - شيخ سناء، "المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2 2014، ص.176.

⁴ - م. 33 من ق. رقم 90-35 المتعلق باستغلال النقل بالسكك الحديدية.

⁵ - قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 688491 الصادر بتاريخ 2011/10/20، المنشور م.ق سنة 2012، العدد 1، ص.139.

عقد النقل الجوي مسبقاً، وبمفهوم المخالفة للنص السابق فإنه وفي حال انعدام الرابطة العقدية فإن المسافر لا يستفيد من أي ضمانات.

إضافة، لا تنطبق على الراكب المتسلل أحكام اتفاقية فاروسفيا ذلك أنه لا يمكن أن يدخل في الإطار التعاقدية حسب المادة 05 من المشروع التمهيدي لها، في حين أن أحكام الاتفاقية تطبق بالنسبة لطلبة الطيران ذلك أن العقد الذي يدمجهم هو عقد تمهين يخضع للقواعد العامة في القانون المدني، أما أعضاء طاقم الطائرة أو تابعو النقل فليسوا بركاب إلا في حال منحهم شركة الطيران التابعين لها تذاكر سفر مجانية على متن الطائرات التابعين لها فهذا يعد عقد نقل جوي وليس عقد عمل.¹

كما جاء في هذا الشأن في الفصل الخامس من الباب الخامس من الكتاب الثاني للقانون البحري الجزائري ثلاث مواد تتعلق بالمسافرين خفية، إذ يستطيع ربان السفينة إن وجد على متن السفينة في الميناء أو في البحر مسافر خفية خلال الرحلة تسليمه إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة.² وهذا هو الحل الذي أخذت به المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل لعام 1959 والمتعلقة بالركاب المتسللين³ هنا يجوز للناقل إلزام الراكب بتعويض على أساس القدر الذي تم من السفر، وهذا الأمر ينطبق على الراكب بتذكرة مزورة. إذ يستوي الأمر سواء كان التسلل خفية أو ركوب السفينة بتذكرة مزورة أو حتى استمراره في السفينة إلى ما بعد الجهة التي كان من المفروض نزوله فيها، ففي كل هاته الحالات يعد راكبا غير قانوني لا يستفيد من الضمانات القانونية المخولة للراكب المتعاقد.⁴

1 - العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص.100.

2 - م. 857 من الأمر رقم 76-80.

3 - Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer ; conclue à Bruxelles le 10 octobre 1957. Art 1/1 dispose : « Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'art de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire : a. Mort ou lésions corporelles de toute autre personne se trouvant à bord du navire ; ».

4- الجميل إيمان، "مسؤولية الناقل البحري للأشخاص"، المرجع السابق، ص.49.

عندما يتم تسليم المسافرين خفية إلى السلطات المختصة، يجب على الربان أن يقدم لهذه السلطات تصريحاً موقعا منه ويتضمن جميع المعلومات التي لديه والمتعلقة بالراكب الخفي بما في ذلك جنسيته وميناء ركوبه وتاريخ وساعة العثور عليه وموقع السفينة الجغرافي في ذلك الوقت والتاريخ وكذلك ميناء ذهاب السفينة وموانئ التوقف التالية مع تواريخ الوصول والمغادرة.¹

إن الإجراءات المتخذة ضد الراكب خفية لا تعفي من الالتزام بدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها وتعويض الضرر إذا كان له محل،² وقد خص القانون المصري رقم 132 لعام 1939 المتعلق بالمحافظة على النظام والتأديب في البواخر من التسلل إلى سفينة بقصد السفر بها جريمة خاصة. إذا يعاقب على مرتكبها بالحبس مدة لا تزيد على شهر أو بغرامة لا تتجاوز عشرين جنيها كل من تسلل إلى باخرة بقصد السفر بها دون أن يقوم بدفع أجرة السفر ودون أن يحصل على موافقة ربان الباخرة أو مندوبه.³

ثانياً: الراكب بالمجان: أما بالنسبة للراكب بالمجان فيستوي الحكم بالنسبة للمسؤولية، فقد استبعد المشرع البحري الجزائري -على سبيل المثال- صراحة النقل المجاني من سريان أحكام المسؤولية العقدية عليه، فغالبا ما يلجأ إلى هذا النقل المسافرون خفية إلى السفينة.⁴

لا تترتب مسؤولية الناقل البحري في حال وقوع ضرر للراكب، فإذا عجز الناقل عن متابعة السير للوصول إلى مكان الوصول فإنه لا يلتزم أمام هذا المسافر بأي التزامات وذلك لانعدام الرابطة العقدية إنما يكون مسؤولاً أمامه تقصيرياً فقط؛ بشرط إثبات خطأ الناقل والضرر والعلاقة السببية بينهما.

¹ - م. 858 من الأمر رقم 76-80.

² - تنص المادة 859 من الأمر رقم 76-80 والمتممة بموجب المادة 49 من ق. رقم 98-05 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، ج.ر. عدد 47؛ على ما يلي: "... وعلاوة على ذلك، تطبق على كل راكب خفي عقوبات جزائية تحددها أحكام هذا الأمر".

³ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 50.

⁴ - أوسهلة عبد الرحيم، "ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع. 6، 2017، ص. 206.

كما أن النقل الجوي بالمجان لا يرتب مسؤولية الناقل وهو ما أكدت عليه محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 20/05/2010 ما عدا في حالة ترتب الحادث نتيجة خطأ الطيار. ومع ذلك تتعدد تكييفات النقل الجوي بالمجان حسب الحالة.

فقد اشترطت اتفاقية وارسو أن يكون الناقل محترفاً حتى لو تم النقل بغير أجر، وبالتالي أقصت فقط النقل الذي يتم عن طريق مؤسسات النقل الجوي من دائرة المسؤولية التقصيرية حسب المادة الأولى منها.¹ في حين أن النقل المجاني على سبيل المجاملة والنقل المجاني القائم على مصلحة فلا يخضع لقواعد المسؤولية العقدية في حال وقوع ضرر، ذلك أنه لا يغدو إلا أن يكون واقعة قانونية لا تصرفاً قانونياً.²

تجدر الإشارة إلى أن النقل المجاني يختلف عن النقل مع اقتسام المصاريف، فالأول ينتفي فيه أي أداء لثمة مقابل عند تلقي خدمة النقل بينما يعد النقل مع اقتسام المصاريف من عقود المعاوضة وإن كانت تنتفي فيه نية تحقيق الربح لدى الناقل.³ تبعا لذلك فإنه إذا وجد عقد النقل بين الناقل والمسافر بمقابل يتحقق معه الالتزام المترتبة عنه ذلك أن الأجرة عنصر جوهري ولا يقوم عقد النقل بدونها؛ بحيث تتحدد بنصوص خاصة كالنقل بالسكك الحديدية أو بالاتفاق مثلما هو الحال في النقل بسيارات الأجرة، إلا ما استثني بنص خاص.

أما في حال التنازل عن بطاقة النقل لشخص آخر فإن الالتزام بالضمانات إجباري فقط في حال لم تكن التذكرة إسمية، بمعنى إن كان شخص المسافر محل اعتبار فلا يمكن معه المطالبة بأي شيء نظرا لتخلف الرابطة العقدية بينهما.⁴ وعلى إثر كل هذا وبمفهوم المخالفة فإنه وفي حال عدم قيام العقد أو تخلف أحد

¹ - بشار ياسمين، المرجع السابق، ص.49.

² - الشواربي عبد الحميد، "الالتزامات والعقود التجارية"، الجزء 2، منشأة المعارف، الاسكندرية، طبعة 2002، ص.455.

³ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.51.

⁴ - العرابوي نبيل صالح، "الالتزام بضمان سلامة المسافر في عقد نقل الأشخاص البري"، مجلة العلوم القانونية والإدارية، العدد السابع، جامعة تلمسان، ص.168.

شروطه كالمجانبة فيتم في حال وقوع الضرر انتقاء المسؤولية العقدية للناقل دون المساس بقيام المسؤولية

المفترضة على أساس صفة الناقل كحارس للأشياء طبقاً لنص المادة 138 من القانون المدني.¹

في سياق متصل جدير الإشارة أن الأصل العام هو عدم سريان قواعد المسؤولية العقدية على النقل

بالمجان، أما الاستثناءات فيمكن ذكر على سبيل المثال لا الحصر حالة أعوان البريد والجنود وأعوان السكك

الحديدية، الذين يستفيدون من أحكام المسؤولية العقدية نتيجة اشتراط الدولة لصالحهم؛ في دفتن الشروط الخاص

بالسكة الحديدية بتخصيص عربتين مجاناً لهم، وهو ما يشكل سنداً للنقل.²

بالإضافة لقدماء المجاهدين ومعطوبي الحرب والمعوقين وغيرهم المستفيدين من بطاقة النقل المجاني

والتي تعد ترخيصاً وبمناوبة سنداً للنقل، مثلما هو الحال في الجزائر تبعاً للقوانين التي تنظمهم.³

الفرع الثاني: حالة النقل غير النظامي

إن الأصل في ممارسة التجارة والصناعة هو الحرية وهو مبدأ مكفول دستورياً، كذلك الأمر بالنسبة

للمهنة الحرة. إلا أن هناك العديد من المهنة التي وضع لها المشرع نظاماً خاصاً بغية تحقيق نوع من الإشراف

والرقابة عليها، سواء من أجل تحديد نطاقها أو بهدف ضمان مراقبة صارمة لبعض النشاطات التي يكون دورها

الاقتصادي حاسماً؛ أو قصد توفير حماية كافية للمستهكين.⁴

¹ - م. 138 ق.م.ج: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء.

ويعفى 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."

² - رحمانى مختار محمد، "المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية- دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء"، دار هوم، طبعة 2003، الجزائر، ص. 39، 40.

³ - ق. رقم 99/63 المؤرخ في 02 أبريل 1963 المتعلق بقدماء المجاهدين، ج.ر. عدد 09. الأمر رقم 153/67 المؤرخ في 09 أوت 1967 المتعلق بمعطوبي الحرب، ج.ر. عدد 69.

⁴ - بودالي محمد، نفس المرجع، ص. 405.

تعد خدمة النقل من النشاطات المقننة وذلك بالنظر لإستراتيجية وحساسية المرفق العمومي، وعليه نظمها المشرع الوطني على غرار نظيره الفرنسي بعدة أحكام تشريعية، تنظيمية وإدارية. فممارسة نشاط النقل يتطلب استيفاء جميع الشروط القانونية مثله مثل ممارسة الأعمال التجارية التي تتطلب الصفة القانونية لذلك.¹ قد يثور التساؤل هنا حول مدى إمكانية اعتبار النقل الذي يتم بين الناقل غير النظامي والمستهلك عقداً، مثال ذلك الناقلين المتسللين.

تجدر الإشارة إلى أن الأصل عدم جواز اعتباره عقداً قانونياً إنما واقعة وليس تصرفاً قانونياً؛ تترتب عليها مسؤولية تقصيرية في حال وقوع ضرر بالراكب وليس مسؤولية عقدية. بحيث لا يمكن اكتساب صفة ناقل إلا بتوفر الشروط الخاصة. فقد جاء القانون التجاري بنصوص عامة حول اكتساب صفة تاجر سواء طبيعي أو معنوي باعتبار أن نشاط النقل هو عمل تجاري بحسب الموضوع، إلى جانب نصوص خاصة تحدد كيفية الولوج لمهنة النقل.

تدخل المشرع لتنظيم المهنة عن طريق اتخاذ التدابير اللازمة بهدف جعل الخدمة تستجيب للرغبة في تنظيم المهنة من جهة، وتعزيز ضمانات المستهلك من جهة أخرى من خلال العمل على تحقيق سلامة المسافرين وأمنه. مع ملاحظة أنه وبالرغم من أن فرض الرقابة على الأعوان الاقتصاديين لمهنة النقل وإن اعتبر تقييداً لحرية الصناعة والتجارة، إلا أنه مبرر بحماية مصالح المستهلك، وداعم للشفافية التجارية.²

غني عن البيان التنكير أن عقد الاستهلاك محل الدراسة يضم المهني الناقل والمسافر المستهلك، فلا غرو أن يستوفي المهني على جملة من الشروط على الرغم من صعوبة تعريف المهني لتعدد أشكاله. وهنا يرى البروفيسور فيليب لوتورنو أن هناك سبع معايير مستقلة ومتداخلة في آن واحد توضح صفة المهني، والتي

¹ - م. 14 ق. رقم 04-02: "يمنع على أي شخص ممارسة الأعمال التجارية دون اكتساب الصفة التي تحددها القوانين المعمول بها." فممارسة التجارة حق مكفول دستوريا ولا يجوز المساس به، غير أنه يخضع لشروط قانونية حسب كل مجال.

² - PH.BRUN, « La sécurité », Revue Etude Juridique, « Faut-il recodifier le droit de la consommation », Economica, 2002, p.122.

نذكر من بينها ممارسة نشاط مشروع قانونا سواء إنتاج، توزيع أموال أو تقديم خدمات. إلى جانب الاعتياد في

ممارسة النشاط، المقابل المادي للمنفعة أو الخدمة التي يقدمها أي الأجر، وكذا التنظيم المهني.¹

يقصد مما سبق التوجه نحو إنجاز وتحقيق النشاط المعتاد بما يمكنه من أن يكون فعالا ويجعله قادرا

على تتبؤ المخاطر التي قد تحدث من جراء نشاطه، أي أثناء أو بمناسبة ممارسة نشاطه المهني بالنظر للخبرة

والكفاءة التي يتمتع بها فهو سيد تقنياته. وأخيرا تمتع المهني بالسلطة تجاه الأشخاص الذين يتدخلون في تنفيذ

العقد، كالأعوان أو المساعدين وهو ما يبرر مسؤولية صاحب العمل عن أفعال تابعيه.²

فيما يخص الناقل الجوي تخضع خدمات الطيران ومقدموها لرقابة الدولة وإشرافها ومتابعتها وذلك

لبغية ضمان السلامة والأمن الجويين³ وعليه فإن اكتساب صفة الناقل الجوي أو المستغل كما اصطلح عليها

المشرع في القانون الجوي تتطلب شروطا عدة؛ حيث أخضع المشرع استغلال الخدمات الجوية لشروط محددة

مسبقا.⁴ والأمر سيان بالنسبة للناقل البحري إذ وضع المشرع شروطا لاستغلال هاته الخدمات كذلك، بالإضافة

لشروط تتعلق بالمركبة أن تكون صالحة للملاحة الجوية أو البحرية بهدف خدمة مصلحة المستهلك.

أخيرا بالنسبة لنشاطات نقل الأشخاص عبر الطرقات فإنه يخضع لرخصة مسبقة تسلم من قبل

مصالح الوزير المكلف بالنقل والتي تتمثل تحديدا في مدير النقل في الولاية المختصة إقليميا⁵ حسب نص

المادة 17 من القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه؛ بحيث يشمل نقل الأشخاص النقل

¹ - فيليب لوتورنو، "المسؤولية المدنية المهنية"، ترجمة العيد سعادنة، سلسلة القانون المدني، دار النشر ITCIS، الجزائر، طبعة 2010، ص. 10.

² - فيليب لوتورنو، نفس المرجع، ص. 11.

³ - م. 7 ق. ط. م. ج. المعدلة والمتممة بموجب القانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 جويلية 2015، ج. ر. عدد 41.

⁴ - م. 43-2000 المؤرخ في 26 فيفري 2000 يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفية، ج. ر. عدد 2000/8.

⁵ - م. 03 مر. ت. رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، ج. ر. عدد 2004/82.

الجماعي الحضري، النقل الجماعي غير الحضري والنقل النوعي¹ وتتمثل خدمات نقل الأشخاص عبر الطرق
في:

- الخدمات العمومية المنتظمة: وهي التي تخضع لخط سير وتوقيت ووتيرة محددة تتعلق مسبقا وتقوم بإركاب
وإنزال الركاب في نقاط مبيّنة ومجددة على مدى خطوط سيرها،

- خدمات ظرفية: تلبي حاجات نقل عامة أو دورية، تقوم بإركاب نفس الأشخاص على متن نفس المركبة
وإعادتهم إلى نقطة انطلاقهم، تقوم بها مؤسسات للنقل العمومي للأشخاص مرخص لها،

- خدمات خاصة: هي خدمات يقوم بها أشخاص طبيعية أو اعتبارية لحسابهم الخاص بواسطة مركبات يملكونها
أو قاموا باستجارها أو وضعتها تحت تصرفهم الخاص لمؤسسات للنقل العمومي للأشخاص مرخص لها.²

لقد أوجب المشرع الوطني على غرار نظيره الفرنسي عدة شروط للدخول لمهنة الناقل البري عبر
الطرق باعتبارها مهنة مقننة، إلى الجانب المشرع الأوروبي الذي نظم النقل الخارجي أي بين دول الإتحاد. وقد
انصب تركيزنا في الدراسة على النقل البري بصفة خاصة لعدة أسباب نذكر من بينها أن التشريعات لم تنفرد
بقانون خاص ينظم النقل البري بصفة عامة عكس النقل البحري والنقل الجوي.

أما فيما يخص النقل داخل الإقليم الفرنسي فقد نظم المشرع الفرنسي الدخول للسوق الداخلي للنقل
العمومي للمسافرين بالمادة 11 من القانون رقم 99-505 المؤرخ في 18 جوان 1999؛ بحيث يتضمن عدة
معايير تتعلق بالسلامة المرورية والمخالفات المرتكبة في حق أعوان شبكة النقل العامة للطرق. بالإضافة للمادة
36 من قانون المتعلق بتوجيه النقل الداخلي للبضائع، كما تطبق نفس الأحكام كذلك على نقل الأشخاص
بموجب قانون (LOTI) حيث تخضع نشاطات النقل عبر الطرق داخل الإقليم الفرنسي للأشخاص أو البضائع

¹- يشمل النقل النوعي على وجه الخصوص: النقل المدرسي، النقل بواسطة سيارة الأجرة، النقل المعلق، نقل السياح، نقل
المرضى، النقل الجنائزي ويكون موضوع تنظيم خاص؛ حسب م. 34 من ق. رقم 01-13.

²- م. 26 ق. رقم 01-13 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

أو استئجار المركبات الصناعية بالسائق المخصصة لنقل البضائع، لترخيص داخلي أو ترخيص إتحادي حسب الحالة.¹

أما فيما يخص دخول السوق الدولي للنقل العمومي بالطرق للمسافرين فنذكر:

1-التشريع الأوروبي: بحيث نظم ذلك بموجب اللائحة التنظيمية رقم 92/684 المؤرخة في 16 مارس 1992 والمعدلة بموجب التنظيم رقم 98/11 المؤرخة في 11 ديسمبر 1997.² كما تم إلغاء التوجيه رقم 96/26 بموجب التنظيم رقم 2009/1071 للبرلمان والمجلس الصادرة بتاريخ 21 أكتوبر 2009 المنظمة للقواعد المشتركة للشروط الواجب احترامها لممارسة مهنة الناقل عبر الطرق والتي تطبق على ناقل البضائع وناقل الأشخاص على حد سواء.³ بالمقابل فإن نظام الملاحة الساحلية أو المساحلة (Cabotage) كان محل تنظيم خاص كذلك، ويقصد بها الملاحة التي تتم داخل الحدود طولاً وعرضاً تتم في الموانئ الوطنية والموانئ الدولية وتختلف من دولة لأخرى. ففي الجزائر نجدتها بصفة خاصة في الملاحة البحرية الخاصة بالسفن التجارية لنقل البضائع بشروط محددة ومقيدة، بينما في دول الاتحاد نجدتها في كافة أنماط النقل سواء ملاحية جوية أو ملاحية برية تتم بين دول الاتحاد الأوروبي. فالمساحلة هي العملية التي يتم من خلالها نقل الأشخاص أو البضائع بين نقطتين داخل نفس البلد بغض النظر عن وسيلة النقل، ومعظم البلدان التي لا تسمح بالملاحة الساحلية الداخلية لأسباب الحماية الاقتصادية، الأمن القومي أو السلامة العامة.

¹- Art 36/1 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) modifié par Loi n°2006-1 du 5 janvier 2006, dispose : « Sur le territoire national, les activités de transport routier public de personnes ou de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises s'effectuent sous le couvert d'une licence de transport intérieur ou d'une licence communautaire. »

- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°233, P.193.²

-Règlement (CE) N°11/98 du conseil du 11 décembre 1997 «Modifiant le règlement (CEE) n°684/92 établissant des règles communes pour les transport internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus ».JOUE L 4 du 8 Janvier 1998.

- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°231, P.191.³

-Règlement N°1071/2009 de parlement et du conseil du 21 octobre 2009 « établissement des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du conseil ».

يتعلق هذا النظام في دول الاتحاد بمنح تراخيص لذلك بحيث تم الترخيص لها بموجب التنظيم رقم

92/2454 المؤرخ في 23 جويلية 1992 المحدد لشروط اندماج الناقلين غير المقيمين في النقل الوطني

للمسافرين عبر الطرق في دولة عضو¹ الملغى لأسباب شكلية من طرف مجلس القضاء الأوروبي.

صدر التنظيم الجديد رقم 98/12 المؤرخ في 11 ديسمبر 1998 بعدها بحيث نص على إمكانية

المساحة أو الملاحة الساحلية (Cabotage) للخدمات غير المنظمة وبعض الخدمات الخاصة المنظمة

بشروط مقيدة تحت غطاء شهادة المساحة غير المحصورة. ومنه فإن التنظيم رقم 98/12 أكثر حرية كما أنه

مرخص لمجمل الخدمات الظرفية للخدمات المنظمة الخاصة، كل هذا مع إقصاء خدمات النقل المنظمة للنقل

الحضري وحافلات النقل الحضري.

وعليه فإن نظام المساحة يخضع لأحكام تشريعية، تنظيمية وإدارية للدولة التي يتم بإقليمها النقل

بالمساحة، فيما يخص السعر، شروط العقد، وزن وحجم السيارات، وقت السياقة والراحة، الجباية وغيرها.²

2-التشريع الفرنسي: وضع المشرع الفرنسي شروطا خاصة كذلك لمؤسسات النقل العمومي للمسافرين

تطبيقا للتنظيم الأوروبي رقم 2009/1071.³ كما أجاز كذلك نظام المساحة في النقل البري للأشخاص من

خلال نص المواد L3421-1 وL3421-2⁴ إذ يمكن للدولة الترخيص لمدة محددة لمؤسسات النقل العمومي

للأشخاص عبر الطرقات تأمين نقل المسافرين داخل إقليمها وذلك في إطار نقل دولي، بشرط أن يكون النشاط

¹ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, Op.cit, N°237, P.196.

-Règlement (CEE) N°2454/92 du conseil du 23 juillet 1992 «Fixant les conditions de l'admission des transporteurs non-résidents aux transport nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre». JOUE L251 du 29 Aout 1992.

- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, Op.Cit., N°237, P.197.²

³ - Art L3113-1 et L3113-2 C.Transp.F.

⁴ - Art L3421-2/1 C.Transp dispose : « Les entreprises de transport public routier de personnes non établies en France peuvent, à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs et sous réserve que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre des arrêts situés dans des Etats différents, assurer des services librement organisés dans les conditions définies à la section 3 du chapitre 1^{er} du titre 1^{er} du livre 1^{er} de la présente troisième partie. »

الرئيسي للخدمة هو نقل المسافرين بين عدة مواقف متواجدة داخل أقاليم دول مختلفة أو متعددة. بالإضافة للنقل الدولي الذي يخرج عن إطار الاتحاد الأوروبي أو المنطقة الاقتصادية الأوروبية، بحيث كان محل اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، والتي نذكر من بينها اتفاق ASOR الموقع عام 1982 المتعلق بالخدمات الطرفية بين دول الاتحاد الأوروبي من جهة، سويسرا وتركيا من جهة أخرى.¹

يتضح مما سبق أن عدم الامتثال للشروط المسبقة تعتبر مخالفة باعتبار أن أحكام تنظيم نشاط النقل من الأحكام الآمرة والتي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وفي هذا الشأن نصت المادة 61 من القانون رقم 01-13 أنه تعد مخالفة بمفهوم هذا القانون ممارسة نشاط نقل الأشخاص دون الرخص المطلوبة وكذا تقديم تصريحات خاطئة أثناء القيام بالإجراءات المتعلقة بتسليم الرخص، تحت طائلة عقوبات تتمثل في الغالب في السحب والغرامات المالية دون المساس بالعقوبات الجزائية.²

وعليه وطبقا لنظرية توازي الأشكال ولقاعدة ما بني على باطل فهو باطل فإن خدمة النقل البري للأشخاص التي يقوم بها الناقلون المتسللون أي الذين لا يحوزون على الصفة القانونية لممارسة نشاط النقل لا يمكن أن تعتبر عقدا ولا يحق فيها هنا للمستهلك المطالبة بالتعويض في حالة لحقه أي ضرر على أساس المسؤولية العقدية إنما على أساس المسؤولية التقصيرية.

تأكيدا على ما سبق فإن عقد نقل الأشخاص هو أساس للضمانات القانونية المترتبة للمستهلك، والتي سنتناولها بالدراسة في المبحث الموالي، فالنقل من مكان لآخر لا يكفي لقيام هذا العقد إنما يجب أن يتم بين المحترف والمستهلك. وبمفهوم المخالفة إذا تم نقل المستهلك من قبل شخص غير مهني أي محترف فإن المسافر لا يحضى بنفس الضمانات المترتبة عن العقد، كما أنه وفي حال وقوع ضرر له فإن المجال الوحيد للمطالبة بالتعويض هو الاستناد لأحكام المسؤولية التقصيرية وليس العقدية.

¹ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, N°241, P.200.

² - م. 62 و 63 ق. رقم 01-13.

وعليه فإن تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على ناقل الأشخاص نتيجة التزامات تعاقدية محددة ومضمونة لا يمكن أن يكفلها إلا عقد النقل بأنواعه، إلى جانب النصوص التشريعية الخاصة بتنظيم الأحكام القانونية لنقل الأشخاص والمسؤولية المترتبة كذلك عنه.

المبحث الثاني: ضمانات المستهلك المترتبة عن عقد نقل الأشخاص

باعتبار أن عقد نقل الأشخاص من عقود الاستهلاك فإنه يرتب التزامات تقع على عاتق الناقل تجاه المستهلك، بحيث يلتزم الناقل بإعلام المسافر المستهلك باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة عملاً بمبدأ العلم الكافي لمحل الخدمة وتحقيقاً للتوازن العقدي وللرغبة المشروعة للمستهلك. تمثل هذه الأخيرة في الغاية التي يأمل المستهلك رؤيتها في الخدمة شريطة أن تكون مشروعة، مع بقاء تقديرها للقاضي بما يتماشى والقانون بمعيار الرجل العاقل.¹

بحيث أثارت الرغبة المشروعة للمستهلك جدلاً فقهيًا كبيراً، بالنظر للاعتبارات التي يجب الأخذ بها أثناء تنفيذ العقد من جهة، والجانب الموضوعي لمحتوى العقد من جهة أخرى. فالرغبات المشروعة للمدين تفرض على المدين به تقديم العناية اللازمة عند أداء التزاماته وكذا الالتزامات الملحقه (Des obligations accessoires) كالالتزام بالسلامة، المساعدة، النصح والإعلام.²

وعليه وتبعاً لمبدأ القوة الملزمة للعقود فإنه يقع على عاتق الناقل عدة التزامات تجاه المستهلك المسافر، أهمها الضمان الرئيسي المتعلق بنقل المسافر وأمتعته في الميعاد، مع اشتراط ضمان سلامته، ذلك أن هذا الأخير يتعلق بالسلامة البدنية وسلامة الأرواح البشرية. ولذلك حاز على اهتمام كبير من قبل الفقه والقضاء. وعليه فإنه من الضروري التعرف على محتوى هذه الضمانات المشتركة والمترتبة عن عقد النقل وخصائصها.

¹ - H.AUBRY, « L'apport du droit communautaire en droit français », R.I.D.C, n°3/2005, P.P.632, 642.

² - V.LEVENEUR, « Le forçage du contrat », Droit et patrimoine, 1998, n°58, P.9.

المطلب الأول: ضمان الإعلام الصادق والنزيه للمستهلك

تعد المرحلة قبل التعاقدية من أهم المراحل التي تمر على علاقة المستهلك بالمهني، فهي تسمح بتبصيره وتعرفه الكامل على ظروف العقد ومحلّه، بالإضافة إلى تمكينه من معرفة مضمون الأداء القانوني الخاص بالطرف الآخر، وكذا الإحاطة بجوانبه القانونية والمادية.¹ إذ يجد الالتزام بالإعلام قبل التعاقد أساسه في الاختلاف المعرفي للمتعاقدين، ويهدف لتحقيق التوازن العقدي خلال مرحلة المفاوضات وحتى بالنسبة لعقود الإذعان، إلى غاية تمام وتنفيذ العقد،² علما أن الإعلام في مجال الخدمات أكثر صعوبة من ناحية تقديمه عن الإعلام الذي يتم في مجال المنتجات.

حيث أن الخدمة هي أداء غير مادي يصعب معه ضمان إعلام مسبق عن درجة جودته ومطابقته لحاجات ورغبات المستهلك المشروعة؛ والتي لا يمكن أن تكون إلا على أساس اختصاص وجدية مقدم الخدمة.³ وقصد ضمان ذلك قام المشرع الوطني على غرار التشريعات المقارنة بتنظيم المهن التي تزاول لتقديم الخدمات، كتقنيته لخدمة النقل باعتباره مرفقا حيويا واستراتيجيا ووضع شروطا خاصة للالتحاق بهذه المهنة كما سبق وأشرنا.

يلتزم العون الاقتصادي بصفة عامة بتقديم معلومات نزيهة وصادقة تتعلق بنوعية ومميزات الخدمة؛⁴ الأمر الذي كرسته المادة رقم 17 من القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك فكل متدخل ملزم بأن يعلم المستهلك بكل المعلومات المتعلقة بالمنتج الذي يضعه للاستهلاك، السعر، حدود المسؤولية التعاقدية

¹ - D.ZENNAKI, « *Les aspects controverses du droit algérien de la consommation par rapport au droit civil* », Revue des Sciences Juridiques et Administratives, faculté de droit, Université Djilali Liabess -Sidi Belabbes, Ed. ERRACHAD, avril 2005, p. 07.

² - A.GHASEMI HAMED, « *Le professionnel et le consommateur, les deux principales catégories de parties à l'obligation d'information* », RJO, 1998, n°4, P.503.

³ - بودالي محمد، المرجع السابق، ص.80.

⁴ - م. 08 ق. رقم 04-02 المؤرخ في 23 جوان 2004 يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج.ر عدد 2004/14.

والشروط العامة للبيع. وهو ما جاء به كذلك قانون الاستهلاك الفرنسي طبقا للمادة 3-L113.¹

فالالتزام بإعلام المستهلك يعد ركيزة أساسية في المنظومة القانونية لحماية المستهلك، بحيث يسمح لهذا الأخير باتخاذ قرار حر ومنتدبر فيه،² ويجد أساسه في الأحكام العامة للقانون المدني، غير أن الالتزام الخاص بالإعلام نص عليه المشرع في قانون حماية المستهلك وأحكامه التنظيمية بالإضافة لأحكام متفرقة في قوانين النقل المختلفة.

الفرع الأول: أساسه ومبرراته:

يرجع أساسه لاعتباره التزاما قانونيا في التشريعات الوضعية بصفة عامة وإلى نظريات أخرى كالتوازن العقدي أو ضمان العيوب الخفية والتي نستعرضها كما يلي:

أولاً: مبدأ سلامة العقود والتوازن العقدي: فهنا يلتزم المحترف بتقديم المعلومات اللازمة لتتوير المستهلك إضافة لواجب توضيح استعمال السلعة أو الخدمة. وكذا الاحتياطات الواجبة اتخاذها في حال كانت المنتجات خطرة، وعموماً يجب أن تكون هذه المعلومات كاملة وصحيحة.³

إذ يعتبر التنظيم المسبق لشروط العقود المبرمة بين المحترفين والمستهلكين آلية وتقنية تشريعية وقائية وعلاجية في نفس الوقت؛ تهدف لحماية رضا الطرف الضعيف في هذه العقود إلى جانب حماية مصالحه المادية الاقتصادية والمعنوية على حد سواء، كما تحقق التوازن العقدي بين طرفي عقد الاستهلاك.⁴ فلا غرو أن يعتبر القضاء المحترف الذي تمسك بجهله لخصائص السلعة أو الخدمة للإفلات من واجب الإعلام مرتكباً

¹– Art. L113-3 C.consom dispose : « Tout vendeur de produit ou tout prestataire de services doit, par voie de marquage, d'étiquetage, d'affichage ou par tout autre procédé approprié, informer le consommateur sur les prix et les conditions particulières de la vente et de l'exécution des services, selon des modalités fixées par arrêtés du ministre chargé de l'économie, après consultation du Conseil national de la consommation. »

²– قادة شهيدة، "حماية المستهلك في الجزائر بين طموح وتطور النصوص وافتقاد آليات تطبيقها"، مجلة دراسات قانونية، العدد رقم 2013/10، ص.27.

³– بودالي محمد، المرجع السابق، ص.69.

⁴– سويلم فضيلة، "حماية المستهلك من الشروط التعسفية"، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران، ص.104.

لخطأ بإهمال كان مصدرا للغلط الذي وقع فيه المشتري، آخذين بعين الاعتبار الاختصاص الذي يتمتع به المستهلك وسلوكه عند استعماله للمنتج أو الخدمة ودوره في تحقيق الضرر.¹ إذ يجب أن يكون الإعلام نزيها وخاليا من عيوب الإرادة كالغش والتدليس، حتى لا يقع المستهلك في الخداع لا في المرحلة التمهيديّة للعقد ولا بعد تمامه.²

في سياق متصل فإن العقود في الأصل تقوم على المساومة ومناقشة شروط العقد وآثاره بحرية على قدم المساواة، غير أنه ومع التطور الاقتصادي والتكنولوجي في مجال المنتجات والخدمات أصبح العون الاقتصادي ينفرد بوضع هذه الشروط.³ إن نجد أن معظم عقود الاستهلاك وعقود النقل بصفة خاصة هي عقود إذعان تنعدم فيها المساومة التقليدية أو المناقشة التي كان المستهلك يحصل عليها، فأصبحت عقودا نموذجية ينفرد مقدم الخدمة بإعدادها وفقا لمصالحه.

يقتصر دور المستهلك في عقود الإذعان على قبولها كما هي أو رفضها؛⁴ وبالتالي فإن المستهلك يذعن لرغبة وشروط المحترف باعتبار أن الخدمة ضرورية ولا يمكنه الاستغناء عنها، وفي ذلك مساس بمبدأ سلطان الإرادة أي الحرية التعاقدية.⁵ فمن المعروف أن عقود الإذعان تتميز بعدم التكافؤ فيما بين المتعاقدين، حيث يفرض الطرف القوي إرادته على المستهلك في عدة شروط كالقانون الواجب التطبيق في مقابل أن المستهلك لا يضع في حسبانها مسألة وجود عقد دولي.⁶

¹ - بودالي محمد، نفس المرجع، ص.71.

² - G.RAYMOND, « Contrats de consommation, information renforcée du consommateur », Juris classer Commercial 4, Concurrence-consommation, Fasc 800, N°46, P13.

³ - V.F.TERRE, P.SIMLER et Y.LEQUETTE, *Op.cit.*, N°188, P181.

⁴ - العربي أحمد بلحاج، "الإطار القانوني للمرحلة السابقة على التعاقد في ضوء القانون المدني المقارن -دراسة مقارنة"، دار حافظ للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2011، ف35، ص.54.

⁵ - بلحاج أحمد العربي، "الجوانب القانونية للمرحلة قبل التعاقدية"، المرجع السابق، ص.124.

⁶ - خالد عبد الفتاح محمد خليل، "حماية المستهلك في القانون الدولي الخاص"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2009، ص. 102.

إن هذا الضرب من الإكراه الذي يفرضه الطرف الأقوى، ليس هو المعروف في عيوب الإرادة، بل هو إكراه متصل بعوامل اقتصادية أكثر منه متصلا بعوامل قانونية أو نفسية؛ بالإضافة إلى أن مفهوم الإذعان تطور من مجرد إذعان اقتصادي إلى إذعان معرفي بسبب تنوع وتعقيد المنتجات التي أفرزها التطور العلمي والتكنولوجي في مقابل زيادة الإشهارات الترويجية.¹

بقصد إضفاء إطار قانوني يسمح بمواجهة التعسف الناتج عن عقود الإذعان فرض المشرع ضرورة إعلام المستهلك بالشروط التعاقدية لصحة القبول، بما تفرضه المصلحة العامة في قوانين حماية المستهلك خاصة وكذا القانون المدني ومنها تفسير الشك لمصلحة المدين.²

أجاز المشرع تدخل القاضي قصد التوفيق بين مصالح الأطراف المعنية وفقا لنص المادة 110 من القانون المدني الجزائري؛ فتحرير عقد إذعان من جانب واحد أي المحترف قد يتيح له إدراج شروط تعسفية بالنظر للقوة الاقتصادية والتقنية التي تسمح له بفرض شروطه على المستهلك. ومع ذلك قد يحرر المهني عقدا قابلا للنقاش والتفاوض غير أنه يدرج من خلاله شروطا تعسفية على المستهلك.

إن الإذعان ليس شرطا لتوفر الشروط التعسفية إنما هو حالة قد يستغل فيها الطرف الأقوى قوته الاقتصادية أو ضعف الطرف الآخر أي المستهلك، وعليه وجب توفير حماية للمتعاقدين المتواجدين في مراكز متفاوتة بغض النظر عن طبيعة أو شكل العقد.³ ذلك أن التأمل في عقود الإذعان يكشف أنها قابلة لاحتواء الشروط التعسفية، لكن ليس إلى الحد الذي يدفع إلى الجزم بأنها المجال المادي الحصري والوحيد لها.⁴

¹ - يلس آسيا، " الالتزام بالإعلام في عقد البيع الاستهلاكي"، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، طبعة 2017، ص.57.

² - العربي أحمد بلحاج، "الإطار القانوني للمرحلة السابقة على التعاقد في ضوء القانون المدني المقارن"، المرجع السابق، ف.35، ص.54.

³ - J.GHESTIN et I.MARCHESSEAU-VAN MELLE, « les contrats d'adhésion et les clauses abusives en droit français et en droits européens- in la protection de la partie faible dans les rapports contractuels », Comparaison franco-belges, L.G.D.J, 1996, N°3, P03.

⁴ - كرفة محمد خليفة، "ضرورة التخلي عن ربط الشروط التعسفية بعقود الإذعان من أجل حماية واسعة للمستهلك"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، ع. 4، نوفمبر 2017، ص. 61.

الحال كذلك في العقود التي تتم بالطريق الإلكتروني نظرا لغياب الالتقاء المباشر بين المتعاقدين؛ فلا غرو أن عقود الاستهلاك الإلكترونية قد تتضمن شروطا تعسفية ضمن بنود العقد النموذجي، كما قد يلجأ مقدم الخدمة لاستخدام الإعلانات المضللة أو الكاذبة لإقناع المستهلكين تحت تأثير انبهارهم بها¹ ولهذا منع المشرع الجزائري كل معلومة، أو إشهار كاذب من شأنهما إحداث لبس في ذهن المستهلك.²

وعليه فإن الالتزام بالإعلام يهدف لمنع التعسف في العقود كما يعمل على تحقيق وإعادة التوازن العقدي في مرحلة تنفيذ العقد خاصة مع التطور العلمي والتقدم التكنولوجي اللذان خلقا تفاوتاً كبيراً وهوة واسعة في مستوى العلم والدراية بين المحترف والمستهلك³ وهو ما تطلب ضرورة وجود قواعد قانونية مضبوطة تحكمها، بحيث تظال كل المجالات وتواكب كل التطورات.

ثانياً: نظرية ضمان العيوب الخفية وعيوب الرضا: جاء في نص المادة 379 من القانون المدني

الجزائري، أنه على البائع أن يضمن خلو مبيعته من أي عيب ينقص من قيمته المادية أو عند الاستعمال، كل هذا حفاظاً على استقرار المعاملات فاشترط أن يكون العيب خفياً في حالتين عندما يكون إذا لم يكن المشتري عالماً به عند البيع أو التسليم أو لم يكن باستطاعته أن يعلم به.

إن فكرة تأسيس الالتزام بالإعلام على مبدأ ضمان العيوب الخفية يؤدي إلى قيام مسؤولية البائع في مرحلة التعاقد بينما الالتزام بتقديم معلومات سابقة على التعاقد يؤدي لقيام مسؤولية البائع لمجرد سكوته عن إعلام المشتري⁴ كما أنه يصعب تطبيقها على عقود النقل بالنظر لطبيعتها الخدمائية.

¹ - الشريقات محمود عبد الرحيم، "التراضي في تكوين العقد عبر الانترنت دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2009، ص. 99، 98.

² - تنص م. 56 مرت. رقم 13-378: "تمنع كل معلومة أو إشهار كاذب من شأنهما إحداث لبس في ذهن المستهلك".
³ - البيهجي عصام أحمد، "الالتزام بالشفافية والإفصاح في عقود الاستثمار والاستهلاك والعلاج الطبي"، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى 2013، ص. 66.

⁴ - المهدي نزيه محمد الصادق، "الالتزام قبل التعاقد بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالعقد وتطبيقاتها على بعض أنواع العقود"، دار النهضة العربية، القاهرة 1990، ص. 132.

من جهة أخرى يعتبر الرضا الركن الأساسي والبيهي لقيام العقد وبمقتضاه يتبلور مبدأ الحرية التعاقدية وإرادة الالتزام، وعليه اعتبرت التشريعات المدنية مجرد السكوت أو كتمان المعلومات تغيريا ينتج عنه فسخ العقد بطلب من المتعاقد المغرور الأمر الذي يلقي على عاتق المتعاقد التزاما بتقديم المعلومات.¹ وهو ما يستشف من نص المادة 352 من القانون المدني.

يجب أن يكون المشتري عالما بالمبيع علما كافيا، وإذا ذكر في عقد البيع أن المشتري عالم بالمبيع، سقط حق هذا الأخير في طلب إبطال البيع بدعوى عدم العلم به إلا إذا أثبت غش البائع. فعش هذا الأخير يعد عيبا من عيوب الرضا والتدليس وهو أحد وجوهه، شريطة أن يكون حول عنصر أساسي في العقد.² وذلك باستعمال وسائل احتيالية بنية تضليل المستهلك وتغليطه، ويترتب عليه جواز إبطال العقد بشروط محددة كضرورة إثبات المستهلك أنه أبرم العقد نتيجة تأثره بالحيل التدليسية وحسب درجة الجسامة كذلك.³

ثالثا: مبدأ حسن النية: من باب الأمانة والنقطة بين المتعاملين الإداء بالمواصفات الضرورية وشروط التعاقد وأن أي كتمان يدل على سوء نية المحترف، ويتساوى اعتماد حسن نية المحترف أثناء المرحلة قبل التعاقدية أثناء تنفيذ الالتزام بإعلام المستهلك وكذا بعد نفاذه. ذلك أنه يشكل خرقا لمبدأ تنفيذ العقود وفقا لهذا المبدأ.⁴

فالالتزام بالإعلام بحسن نية يهدف لإحاطة المستهلك بالدراية الشاملة بمضمون العلاقة التعاقدية وعناصرها الأساسية من كل الجوانب بكل أمانة وصدق. وعليه فإن المقصود بها هو إعمال مبادئ الصدق

¹ -J-P. PIZZI, « La protection des consommateurs par le droit commun des obligations », RTD, Paris 1998, P62.

² -م. 2/86 ق.م.ج: "يعتبر تدليسا السكوت عمدا عن واقعة أو ملابسة إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة".

³ -برابح منير، "حماية رضا المستهلك الإلكتروني بين نصوص القانون المدني ونصوص حماية المستهلك"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد الخامس، مارس 2017، ص. 79.

⁴ -نور الهدى مرزوق، "التراضي في العقود الالكترونية"، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2012، ص. 57.

والصراحة وعدم الغش والاحتيال، وكذا النزاهة في التصرفات والإجراءات عموماً، وهو ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 7/1 من مبادئ (اليونيدروا-Unidroit) لعقود التجارة الدولية الصادر عام 1994 عن المعهد الدولي في روما لتوحيد القانون الخاص أنه "يجب أن يتصرف كل طرف وفقاً لما يقتضيه حسن النية والتعامل العادل في التجارة الدولية"¹ خاصة أن الالتزام بالإعلام بحسن نية هو التزام بتحقيق نتيجة.

أما في القانون المدني الجزائري فطبقاً لأحكام المادة 107 يجب على المتعاقدين تنفيذ العقد وفقاً لما اشتمل عليه وبحسن نية، ولا يقتصر العقد على إلزام المتعاقدين بما ورد فيه بل يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفقاً للقانون والعرف والعدالة حسب طبيعة الالتزام.

تجدر الملاحظة أن القانون المدني الجزائري والفرنسي كذلك لم ينصا على حسن النية إلا عند تنفيذ العقد وذلك بموجب المادة 1/107 من القانون المدني الجزائري والتي تقابلها المادة 1/1134 من القانون المدني الفرنسي؛ علماً أن المشرع المدني لم ينص على أي جزء محدد لعدم مراعاة حسن النية عند تنفيذ العقد. كما تم إعمال مبدأ حسن النية من طرف القضاء الفرنسي في العديد من الأحكام باعتباره أساساً لقيام مسؤولية العون الاقتصادي المخل بالتزامه قبل التعاقد بالإعلام.²

مع كل هذه النظريات التي تجد أساسها في الأحكام العامة للقانون المدني إلا أنها تظل غير كافية وعاجزة عن حماية المستهلكين خاصة مع التطور الحديث في وسائل التسوق والاتصال. وعلى هذا ركزت تشريعات حماية المستهلك الحديثة على توفير حماية أكبر لهم من خلال النص الصريح على الالتزام بالإعلام وكذا بالبيانات الإلزامية الخاصة بالإضافة لتوقيع جزاءات عقابية في حال المخالفة.

¹- بلحاج العربي، "الجوانب القانونية للمرحلة قبل التعاقدية"، المرجع السابق، ص.142.

²- عمر محمد عبد الباقي، "الحماية العقدية للمستهلك - دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون"، مؤسسة المعارف للطباعة والنشر، 2004، ص.203.

الفرع الثاني: مضمونه:

الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري لم يقتصر على الالتزام بالإعلام بمفهومه الواسع فحدد أوجه الإعلام التي يجب على المحترفين تقديمها للمستهلك، وتم وصفها بالإجبارية لاقتربها بجزاءات عقابية عند الإخلال بها؛ كما أنها تشكل جزءا هاما من النظام العام الاقتصادي¹. فإعلام المستهلك باعتباره التزاما على المهني غير كافي إنما يتعداه بضمان تقديمه بكل شفافية، صدق ونزاهة.

فالمشرع الجزائري على غرار نظيره الفرنسي لم ينص صراحة على عقوبة البطلان غير أنه ومادامت البيانات الإجبارية قاعدة أمرية لحماية المستهلك، فإنها تندرج في النظام العام الاقتصادي الحمائي، وبالتالي فإن مخالفتها تؤدي للبطلان.² نفس الاتجاه سارت فيه محكمة النقض الفرنسية باشتراطها تقديم المعلومات الضرورية فقط كما جاء في قرار لها بتاريخ 14/02/1982 أن المنتج يلتزم بتقديم جميع البيانات الضرورية لاستعمال السلعة أو الخدمة على حد سواء.³ ويشمل إعلام المستهلك بخصائص الخدمة، الإعلام بالسعر وشروط البيع، الإعلام بمضمون العقد والإعلام باستعمال اللغة الوطنية.

أولا: الإعلام بخصائص ومميزات خدمة نقل المستهلك: اشترط المشرع الجزائري على كل متدخل إعلام المستهلك بكل المعلومات المتعلقة بالمنتج الذي يضعه للاستهلاك حسب المادة 17 من قانون حماية المستهلك، وذلك بواسطة وثيقة أو أي وسيلة أخرى بما في ذلك الطرق التكنولوجية الحديثة أو من خلال الاتصال الشفهي.⁴

¹ - بودالي محمد، المرجع السابق، ص.76.

² - J.CALAIS-AULOY et F.STREINMETZ, « Droit de la consommation », Dalloz, 7ème édit.2006, N°167, P175.

³ - الشريفات محمود عبد الرحيم، المرجع السابق، ص.101،102.

⁴ - م03 مرت. رقم 13-378 المؤرخ في 09 نوفمبر 2013 والمحدد للشروط والكيفيات المتعلقة بإعلام المستهلك: "تقنية الاتصال عن بعد هي كل وسيلة بدون الحضور الشخصي والمتزامن للمتدخل والمستهلك، يمكن استعمالها لإبرام العقد بين هذين الطرفين".

يتعين على البائع كذلك تقديم معلومات واضحة ومفهومة، وأن يتفادى المصطلحات التقنية التي اعتاد استعمالها في علاقته مع المهنيين،¹ وسواء في ذلك أتم التعاقد بطريق مباشر من الناقل أو بواسطة وكالة السفر أو إلكترونيا، ففي كل الحالات يلزم مقدم الخدمة أو المزود الإلكتروني بوصف الخدمة بالإضافة لشخصية المزود في العقود الإلكترونية. فالاختصاص الذي يحوزه المهني يسمح له بتقديم المعلومات الكاملة عن مجال نشاطه المهني بصفة عامة، الأمر الذي يبرر عبء هذا الالتزام على هذا المتعاقد.²

عند الحديث عن التجارة الإلكترونية التي انتشرت في السنوات الأخيرة علينا أن نفرق بين التجارة بين الشركات، التي تحرز تقدما كبيرا، وبين التجارة الاستهلاكية، التي وعلى العكس تأخرت في توفير حماية أوسع لجمهور المستهلكين.³ ومع ذلك تسعى التشريعات الحديثة لإضفاء إطار قانوني يكفل لحماية المستهلكين الإلكترونيين، وذلك من خلال إعلامهم وتوفير سبل أكبر لتحقيق الإلتزام في المعاملات بصفة عامة.

حيث أكد المشرع الوطني في المادة 54 وما يليها من المرسوم 13-378 المتعلق بالشروط والكيفيات المتعلقة بإعلام المستهلك على ضرورة إعلامه بخصائص ومميزات الخدمة المقدمة بصفة عامة سواء كان تقديم الخدمة بمقابل أو مجانا. وأن تكون المعلومات المقدمة للمستهلك دقيقة وواضحة وغير مغشوشة أو كاذبة، أي تقديم مع إعلام موضوعي؛⁴ على أن لا تمس الخدمة المقدمة بمصلحة المستهلك المادية وأن لا تسبب له ضررا معنويا.

¹ - G.RAYMOND, « *Information de consommateur* », J. CL., Conc. Consom. 2, fasc.845, Lexis Nexis SA, 2006, n°5, p.5.

² - A.GHASEMI HAMED, « *Le professionnel et le consommateur, les deux principales catégories de parties à l'obligation d'information* », Revue Juridique de l'Ouest, n°4/1998, Doc., n°3, p.509.

³ -C.BOUCARD et M.LACOURSIERE, « *Les enjeux du contrat de consommation en ligne* », R.G.D, n°33-2003, P438.

⁴ -D.ZENNAKI, « *L'information comme source de protection des consommateurs* », Article publié lors d'un séminaire national sur la protection en Matière de consommation, Faculté de droit, Université d'Oran, Le 14 et 15 mai 2000, p.19.

1-الإعلام المقدم من وكالة السياحة والأسفار : كما سبق وأشرنا فإن الوكالة هي بمثابة الوسيط بين

الناقل والمستهلك، غير أن العقد غالبا ما يتم مباشرة بين الوكالة والمستهلك وهو ما يسمى بعقد السياحة والأسفار. بحيث يعتبر هذا الأخير عقدا مركبا ينصب على سبيل المثال بداية على حجز تذاكر السفر للزبون في وسائل نقل مختلفة، أو حجز أماكن الإقامة بالفنادق وغيرها من الخدمات المرتبطة.¹ والذي يجب أن يشمل وصفا لطبيعة الخدمات المقدمة وحقوق والتزامات الطرفين خاصة فيما يتعلق بالسعر وإجراءات التسديد ومراجعة الأسعار المحتملة والجدول الزمني وشروط بطلان وفسخ العقد.²

حيث أنه وطالما أن نشاطها مرتبط أساسا بالنقل السياحي وبيع كل أنواع تذاكر النقل حسب الشروط والتنظيم المعمول بهما لدى مؤسسات النقل، فهي ملزمة بتقديم إعلام كامل حول الخدمة عملا بمبدأ العلم الكافي بالشيء المبيع.³

يتم ذلك من خلال البيانات الواجب توافرها في المنشورات والكتيبات التي تعرض الوكالة بواسطتها الرحلة إلى الجمهور،⁴ إلى جانب الإعلام وتزويد المستهلك بما يثبت عقد الرحلة شاملا اسم وعنوان منظم الرحلة، اسم وعنوان مقدمي الخدمات السياحية إلى جانب تحديد شركة التأمين التي تغطي مسؤولية الوكالة.⁵

¹ - بلعزوز رابح، المرجع السابق، ص. 30.

² - م. 14 ق. 06-99 المحدد للقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار .

³ - م. 06/04 ق. 06-99.

⁴ - تنص م. 17 مكرر مر.ت. رقم 2000-48 المؤرخ في 1 مارس 2000 الذي يحدد شروط وكيفيات إنشاء وكالات السياحة والأسفار واستغلالها المعدل بالمرسوم التنفيذي رقم 2010-186 المؤرخ في 14 يوليو 2010: "يتعين على وكالة السياحة والأسفار، في إطار نشاطاتها... نشر منشورات وكتيبات ودعائم أخرى، مكتوبة ورقمية، بصفة دورية لبيع مختلف المنتجات والدورات السياحية لـ "مقصد الجزائر".

⁵ - يزيد دلال، "الحماية القانونية للسائح في ضوء عقد السياحة"، دفاتر السياسة والقانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، العدد 11، جوان 2014، ص. 137.

علما أن مسؤولية وكالة السفر تكون مسؤولة بقوة القانون (responsabilité de plein droit) فقط

في حدود العقد المبرم بينها وبين الزبون عن النتائج الضارة التي تلحقه أثناء تقديم الخدمة أو بمناسبة غير تنفيذ عقد النقل.

حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 15 ديسمبر 2011¹ أنه طالما أن الضرر نتج عن تنفيذ عقد النقل البحري أي خلال عملية النقل وليس في الجهة الأرضية للرحلة مثلا، فإن منظم الرحلة مسؤول عن الخطأ الواجب الإثبات من المضرور. أما عن مؤسسة النقل فكان لزاما عليها ضمان الالتزام بالسلامة.

2-الإعلام في العقود المبرمة إلكترونيا: إن حاجة المستهلك للخدمات الضرورية كسواء تذاكر السفر

إلكترونيا مثلا، تدفعه للتعاقد عبر شبكة الإنترنت، الأمر الذي يؤدي به للدخول في علاقات قد تكون وهمية وبالتالي تعرضه للاحتيال، خاصة أنه الطرف الأقل خبرة ودراية في المعادلة الاقتصادية.² فالالتزام بالإعلام في العقود التقليدية يتعلق بالإعلام بالخصائص والثلث، أما في مجال عقود التجارة الإلكترونية يضاف إليها قوانين المعلوماتية والحريات.³

وعليه ألزم المشرع الجزائري في إطار التعاقد الإلكتروني أو كما أطلق عليها مصطلح "عن طريق تقنية الاتصال عن بعد" تقديم البيانات الإلزامية المنصوص عليها في المرسوم رقم 13-378 باستثناء تلك المتعلقة بمدى صلاحية المنتوجات، قبل إتمام الشراء وتظهر على دعامة البيع عن بعد.

¹ - Cass. 1^{re} civ., 15 déc. 2011, n°10-10.585, Bull. 2011, 1, n°221.

² - نشاد حكيم، حشروف فاطمة الزهراء، صديقي وحيدة، "المستهلك الإلكتروني وآليات حمايته في عصر الاقتصاد الرقمي"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، ع. 2، سنة 2018، ص. 219.

³ - خلوي نصيرة، "الحماية القانونية للمستهلك عبر الانترنت- دراسة مقارنة"، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى 2018، ص. 24.

حيث ترسل بأي طريقة أخرى مناسبة ومحددة بوضوح من طرف المتدخل المعني، كما تقدم وقت التسليم.¹ مع ملاحظة أن المشرع الجزائري اكتفى بذكر المنتجات المعروضة للبيع عن طريق تقنية الاتصال عن بعد وهو ما يستشف من بنود المادة 5 من المرسوم رقم 13-378 كما ركز بصفة خاصة على السلع دون الخدمات.

تعود نشأة الالتزام بالإعلام في نطاق شبكة الانترنت الذي يقع على عاتق المهني للقضاء الفرنسي، فمن أول القرارات القضائية التي أطلقت مفهوم الالتزام بتقديم المعلومات في نطاق عقود المعلوماتية الحكم الصادر عن محكمة استئناف باريس بتاريخ 12/07/1972 في النزاع الذي رفعته شركة Flammarion ضد شركة IBM² ثم بدأت المحاكم الفرنسية على كافة درجاتها تتشدد بفرض هذا الالتزام حماية للمستهلك. بعدها شرعت أغلب التشريعات الحديثة بتقنين التعامل عبر شبكة الانترنت عامة والمعاملات الالكترونية خاصة فرسخت هذا الالتزام من خلال قانون حماية المستهلك.

إذ يلتزم المهني بتقديم المعلومات الضرورية والتفصيلية، الخصائص، البيانات الخاصة بثمن المبيع أو الخدمة وكذا الشروط التعاقدية والضمانات.³ إلى جانب تنظيم المشرع الفرنسي للعقود الإلكترونية عن بعد بموجب المادة L121-16 من قانون الاستهلاك فعرّفها أنها العقود التي تتم بوسيلة اتصال أو أكثر دون

¹ - م. 05: "بغض النظر عن أحكام هذا المرسوم، تطبق على المنتجات المعروضة للبيع عن طريق تقنيات الاتصال عن بعد، القواعد الآتية:

- تقدم البيانات الإلزامية المنصوص عليها في هذا المرسوم، باستثناء تلك المتعلقة بمدّة صلاحية المنتجات، قبل إتمام الشراء وتظهر على دعامة البيع عن بعد، حيث ترسل بأي طريقة أخرى مناسبة ومحددة بوضوح من طرف المتدخل المعني،
- تقدم كل البيانات الإلزامية وقت التسليم.
ولا تطبق الأحكام المحددة في النقطة 1 أعلاه، على المواد الغذائية المقترحة للبيع عن طريق الموزعين الآليين أو في محلات تجارية آلية."

² - منصور عبد العزيز، "عقود المعلوماتية"، مجلة المحامون السورية، العدد الثالث والرابع لسنة 2002، ص. 231.

³ - الشريقات محمود عبد الرحيم، المرجع السابق، ص. 96.

الحضور الجسدي للمتعاقدين¹ مع بقاء قيام التزام المهني بالعرض الإلكتروني طالما أنها في متناول الجميع بالطريق الإلكتروني.²

أما بالنسبة للمشرع الوطني فقد أصدر مؤخرا قانونا يخص المعاملات التجارية الإلكترونية³ بحيث جاء بأحكام و ضمانات للمستهلك الإلكتروني،⁴ وإن كانت ضئيلة مقارنة بالتشريع الفرنسي، إذ أوجب أن تكون كل معاملة تجارية إلكترونية مسبقة بعرض تجاري إلكتروني وأن توثق بموجب عقد إلكتروني يصادق عليه المستهلك.⁵ على أن يكون هذا العرض بطريقة مرئية ومقروءة ومفهومة ويجب أن يتضمن على الأقل -ولكن ليس على سبيل الحصر - المعلومات الآتية:

-رقم التعريف الجبائي، والعناوين المادية والإلكترونية ورقم هاتف المورد الإلكتروني،

-طبيعة وخصائص وأسعار السلع أو الخدمات المقترحة باحتساب كل الرسوم،

-حالة توفر السلعة أو الخدمة،

-الشروط العامة للبيع، لا سيما البنود المتعلقة بحماية المعطيات ذات الطابع الشخصي،

-طريقة حساب السعر، عندما لا يمكن تحديده مسبقا،

¹ - Art. L121-16/1 C.Consom dispose : « 1- 'Contrat à distance' tout contrat conclu entre professionnel et un consommateur, dans le cadre d'un système organisé de vente ou de prestation de services à distance, sans la présence physique simultanée du professionnel et du consommateur, par le recours exclusif à une ou plusieurs techniques de communication à distance jusqu'à la conclusion du contrat ; ».

²- PH.GAUDRAT, F.SARDAIN, « *Traité de droit civil du numérique* », Tome 2, Droit des obligations, Larcier, 2015, n°515, P 360.

³- ق. رقم 05-18 المؤرخ في 10 ماي 2018 والمتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج.ر عدد 2018/28. بحيث أنه وطبقا للمادة 02 منه يطبق هذا القانون في مجال المعاملات التجارية الإلكترونية في حالة ما إذا كان أحد أطراف العقد الإلكتروني متمتعا بالجنسية الجزائرية، أو مقيما إقامة شرعية في الجزائر، أو شخصا معنويا خاضعا للقانون الجزائري أو كان العقد محل إبرام أو تنفيذ في الجزائر.

⁴- عرفت م. 3/6 ق. رقم 05-18 المستهلك الإلكتروني أنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني بعوض أو بصفة مجانية سلعة أو خدمة عن طريق الاتصالات الإلكترونية من المورد الإلكتروني بغرض الاستخدام النهائي".

⁵- م. 10 ق. 05-18.

-كيفية وإجراءات الدفع وشروط فسخ العقد عند الاقتضاء،

-وصف كامل لمختلف مراحل تنفيذ المعاملة الإلكترونية،

-مدة صلاحية العرض وشروط وأجال العدول عند الاقتضاء.¹

كما عزز المشرع من الحماية من خلال التأكيد على ضرورة مرور الطلبية عبر ثلاث مراحل لزوماً:

-وضع الشروط التعاقدية في متناول المستهلك الإلكتروني لتمكينه من التعاقد بعلم ودراسة تامة،

-التحقق من تفاصيل الطلبية من طرفه، لا سيما فيما يخص ماهية المنتجات أو الخدمات المطلوبة والسعر

الإجمالي والوحدوي والكميات المطلوبة بغرض تمكينه من تعديل الطلبية وإلغائها أو تصحيح الأخطاء المحتملة،

-تأكيد الطلبية الذي يؤدي إلى تكوين العقد؛ على أن يكون الاختيار الذي يقوم به المستهلك الإلكتروني معبرا

عنه بصراحة.

أما المشرع الفرنسي فقد اتسع في قانون حماية المستهلك الإلكتروني، بحيث أوجب على البائع تقديم

المعلومات والأوصاف الأساسية للشيء المبيع أو الخدمة، بالإضافة للإعلام بالأسعار² وبضرورة تبصير

المستهلك بشخصية المزود في التعاقد الإلكتروني حتى يتحقق الرضا الكامل له، إلى جانب إضفاء الثقة على

هذا النوع من المبادلات كذلك.³ اعتبر المشرع الفرنسي الشروط السابقة من النظام العام؛⁴ فالمستهلك يهمله

معرفة المزود الذي يتعاقد معه حتى يطمئن بأن هذا المزود حسن السمعة في تنفيذ التزاماته⁵ وهنا ميز بين

ثلاث حالات إن كان الموقع الإلكتروني فرنسي أو بلد أحد دول الاتحاد أو بلاد أجنبية عن الاتحاد.⁶

¹ - م. 11 و 12 ق. 18-05.

² - C.FERAL, « Le droit à l'épreuve de l'internet », Cyberdroit, 5ème édition 2008, N°41.31 , P255.

³ - CH.GHAZOUANI, « La protection du consommateur dans les transactions électronique selon la loi du 9 aout 2000 », revue de jurisprudence et de législation, Tunisa, 2003, p. 03.

⁴ - Art. L121-18 C.Consom dispose : « Les dispositions de la présente section sont d'ordre public. »

⁵ - حسب م. 8/ 121 بعد التعديل بموجب المرسوم 741 سنة 2001 قانون الاستهلاك الفرنسي 93/949.

⁶ - ذيب محمود عبد الله، "حماية المستهلك في التعاقد الإلكتروني - دراسة مقارنة"، دار الثقافة والنشر والتوزيع، طبعة 2012،

ص.99.

تعرضت الصياغة التشريعية للمواد المتعلقة بالإعلام في العقود التي تتم عن بعد للانتقاد بسبب عدم ترتيب جزاء عن مخالفة هذا الالتزام، بحيث اقترح الأستاذ BRUNAUX أن تتم صياغة النص كما يلي: "في حال إخلال المحترف بتنفيذ إلتزامه قبل التعاقد بإعلام المستهلك، أو إذا ما شاب هذا التنفيذ عيب أو نقيصة، جاز للمستهلك إبطال العقد أو التعويض وفقا لنص المادة 1116 من القانون المدني".¹ فقد يقوم البائع الإلكتروني باستخدام الحيل في عرض الخدمة وبالتالي سواء بسبب الغلط أو السكوت الذي يعتبر تديسا يعطي للمستهلك الحق في إبطال العقد.²

يجب على المزود الذي يعرض منتجاته عبر الإنترنت أن يحدد الخصائص العامة والضرورية للمنتج أو الخدمة، وعلى وجه الخصوص الخصائص، الكيفية، الكمية والمدة التي ستعرض فيها. كما ألزمت المادة L121-18 المهني ضرورة تحديد المؤسسة صاحبة العرض الموجه للمستهلكين وتحديد هويتها وعنوانها وأرقامها.

نص المشرع على نفس الأحكام³ سواء بالنسبة للمهني الشخص الطبيعي أو المعنوي فاشتراط التسجيل بالسجل التجاري، رقم تسجيلهم، العنوان والمقر الاجتماعي؛ وأوجب عرضها على الجمهور.⁴ كما أكد التوجيه

¹ - محمد أحمد عبد الحميد أحمد، "الحماية المدنية للمستهلك التقليدي والإلكتروني"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة 2015، ص. 305. وقد جاءت الصيغة المقترحة كما يلي:

« *En cas de défaut d'exécution ou de mauvaise exécution par le professionnel de son obligation précontractuelle d'information, le consommateur pourra demander la nullité du contrat ou des dommages et intérêts, conformément à l'article 1116 du code civil.* ».

² - دعاس حميدة، بوقطوشة وردة، "الحماية المدنية للمستهلك في مرحلة إبرام العقد الإلكتروني"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد 3، جامعة عمار ثليجي الأغواط، حجم 2، رقم 1، سنة 2018، ص. 485.

³ - Art. L121-18 du C.consom.F dispose : « *Dans le cas d'un contrat conclu hors établissement, le professionnel fournit au consommateur, sur papier ou, sous réserve de l'accord du consommateur, sur un autre support durable, les informations prévues au I de l'article L. 121-17. Ces informations sont rédigées de manière lisible et compréhensible.* »

-Art. L121-17/1 C.consom.F dispose : « *Les informations relatives aux coordonnées du professionnel, le cas échéant aux coûts de l'utilisation de la technique de communication à distance, à l'existence de codes de bonne conduite, le cas échéant aux cautions et garanties, aux modalités de résiliation, aux modes de règlement des litiges et aux autres conditions contractuelles, dont la liste et le contenu sont fixés par décret en Conseil d'Etat.* »

⁴ - C.FERAL, *Op.cit.*, n°41.11, P252.

الأوروبي رقم 97/07/CE الخاص بحماية المستهلك في العقود التي تتم عن بعد في المادة 04 منه على ضرورة ذكر هوية المورد وعنوانه، الخصائص الرئيسية للبضاعة أو الخدمة، تحديد ثمن البضائع أو الخدمات شاملا جميع الضرائب ونفقات التسليم وطرق دفعها¹ وهو الاتجاه الذي ذهب إليه المشرع الوطني بالمادة 55 من المرسوم 13-378.

في سياق متصل وتعزيزا للحماية المقدمة للمستهلك الإلكتروني فقد تم تعديل المادة L134-2 من قانون الاستهلاك الفرنسي² بموجب القانون رقم 2004-575 المتعلق بالثقة في الاقتصاد الرقمي (L.C.E.N)³ بحيث تضمنت المادة الالتزام بضمان المتعاقد المهني لمدة 10 سنوات بالعقود المبرمة بالطريق الإلكتروني والمتعلقة بالعقود التي تساوي قيمتها أو تتجاوز 120 أورو طبقا للمرسوم رقم 2005-137⁴. وتطبق أحكام هذه المادة في العلاقة بين المحترفين والمستهلكين فقط وليس فيما بين المحترفين كل هذا بهدف حفظ وحماية حقوق المستهلك وضماناته في حال وقوع نزاع.⁵

ثانيا الإعلام بالأسعار: فالإعلام بالثمن التزام ضروري، إذ يسمح للمستهلك بمعرفة أسعار الخدمة مما يجعله حرا في التعاقد من عدمه، كما أنه يضمن شفافية المعاملات في السوق وتطوير المنافسة. يتولى البائع وجوبا إعلام الزبائن بأسعار وتعريفات السلع والخدمات، وبشروط البيع طبقا لنص المادة 04 من قانون الممارسات التجارية؛ ويجب أن يتم في أماكن عرض الخدمة للجمهور، وأن يكون مقروءا

¹- M-C. BIANCA, S.GRUNDMANN, S.STIJNS, « La directive communautaire sur la vente : commentaire », Editions Bruylant, Bruxelles, L.G.D.J, Paris 2004, P338.

²- Art. L134-2 C.consom.F dispose: "Lorsque le contrat est conclu par voie électronique et qu'il porte sur une somme égale ou supérieure à un montant fixé par décret, le contractant professionnel assure la conservation de l'écrit qui le constate pendant un délai déterminé par ce même décret et en garantit à tout moment l'accès à son cocontractant si celui-ci en fait la demande."

³ - Loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique, www.legifrance.gouv.fr

⁴- Décret n°2005-137 du 16 février 2005 pris pour l'application de l'article L. 134-2 du code de la consommation, www.legifrance.gouv.fr

⁵ - J-J.BIOLAY, « Transparence tarifaire et pratiques relatives au prix », Juris-classeur, Commercial 2 Concurrence-consommation, Fasc 286, N°148, P32.

وواضحا في المكان المعتاد. كما يجب أن تحتوي الأسعار المعلنة على جميع الرسوم الواجب دفعها لكل خدمة مقترحة والتكاليف الإضافية المحتملة مقابل الاستفادة من الخدمة المعروضة.¹

أما إذا كان الاقتناء عن بعد كسواء التذكرة الكترونيا عن طريق الإنترنت فإن العون الاقتصادي أي مقدم خدمة النقل ملزم بإعلام المستهلك بأي وسيلة ملائمة قبل إتمام التعاقد.² بحيث تتم عملية الإعلام المتعلقة بالإشهار، والإعلان عن الأسعار والتعريفات المطبقة على بعض قطاعات النشاط،³ والسلع والخدمات المعينة عبر دعائم الإعلام الآلي (تليماتيك) والوسائل السمعية البصرية، والهاتفية واللوحات الإلكترونية، والدلائل، والنشرات البيانية أو أي وسيلة أخرى ملائمة.⁴ إذ يمكن أن تتم عن طريق معلقات أو من خلال ملصق إعلاني مطبوع، جدول أو لوحة،⁵ مثلما هو الحال في أماكن الإستقبال في وكالات السفر.⁶

يجب على مقدم الخدمة كذلك إعلامه بالعناصر المكونة للأسعار والتعريفات المطبقة والواجب دفعها وكيفية الدفع، وكذا عند الاقتضاء كل الاقتطاعات أو التخفيضات أو الانتقاصات الممنوحة والرسوم المطبقة.⁷ فالمستهلك الحق في الحصول على معلومات كاملة حول السعر طبقا للتعليمات الفرنسية المؤرخة في 19 جويلية 1988 التي جاءت لتطبيق المقرر الصادر في 03 ديسمبر 1987 المتعلق بإعلام المستهلك عن السعر.⁸

¹- كتو محمد الشريف، المرجع السابق، ص.82.

²- J.CALAIS-AULOY et H.TEMPLE, « *Droit de la consommation* », 9^{ème} édition 2015, Dalloz, N°318, P342.

³- PH.MALINVAUD, « *La protection du consommateur en droit français* », D. 1981, chr. 50, n° 3, p. 48.

⁴- م. 3 مر.ت. رقم 09-65 المؤرخ في 9 فيفري 2009 يحدد الكيفيات الخاصة المتعلقة بالإعلام حول الأسعار المطبقة في بعض قطاعات النشاط أو بعض السلع والخدمات المعينة، ج.ر عدد 10.

⁵ - J.PIERRE MARCHI, « Prix (infraction) », Encyc. D., Rec. Prix, 1988, n°163 et s, pp. 13 et 14

⁶ - Lamy Droit Economique, (concurrence, distribution, consommation), éd. 2001, n°1206, p.446..

⁷- م. 5 مر.ت. رقم 09-65.

⁸- La circulaire du 19 juillet 1988, portant application de l'arrêté du 03 décembre 1987, relatif à l'information du consommateur sur les prix, JORF 4 aout 1988, p.9951.

هذا من جهة ومن جهة أخرى كذلك لن تتحقق المنافسة في اقتصاد السوق القائم على العرض والطلب إلا من

خلال الشفافية والإعلام النزيه خاصة فيما يتعلق بالبيع عن بعد.¹

يعتبر عدم الإعلان بالأسعار جريمة حتى ولو لم ترقى لدرجة المخالفة واقتصرت العقوبة فيها على الغرامة فقط حسب نص المادة 78 من القانون 09-03 ولو أنها جاءت عامة بالإضافة للجزاء المقرر في قانون الممارسات التجارية.² حيث تعد عقوبة أساسية تم إقرارها في حال ارتكاب ممارسة تمس بشفافية المعاملات التجارية ونزاهتها؛ ذلك أن الإعلان عن الأسعار من شأنه أن يعزز حماية المستهلك ويضمن شفافية السوق بوصفها جزءا من النظام العام الاقتصادي.

إن ضمان شفافية المعاملات في السوق يؤدي لحماية المنافسة من جهة كما أن قانون حماية المستهلك يحمي مستعملي هذه السوق، وعليه فإن الإعلام بالأسعار يشكل وجهاً لعملة واحدة.³ ضف أن النظام العام الاقتصادي ينظم مباشرة المبادلات الاقتصادية للسلع والخدمات، ويتدخل في العلاقات المالية وفقاً لما يتماشى والمصلحة العامة. الأمر الذي يظهر من خلال وضع المشرع لمحتوى بعض العقود وكذا آثاره، خاصة ما يتعلق بجانبه الحمائي عن طريق ضمانه للتوازن العقدي وبالتالي حماية المستهلك؛ ومع ذلك فإن الدور الحمائي للنظام العام الاقتصادي يتماشى ودوره التوجيهي. ذلك أنه وبالمقابل سيؤدي لضمان سعر عادل وبالتالي الحفاظ على السياسة الاقتصادية من خلال محاربة التضخم والكل يصب لتحقيق المصلحة العامة.⁴

¹- F.MOREAU, « La protection de consommateur dans les contrats à distance », LPA, 20 mars 2003, n°57, p.4.

²- تنص م. 78 على: "يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (100.000دج) إلى مليون دينار (1.000.000دج) كل من يخالف إلزامية وسم المنتج المنصوص عليها في المادتين 17 و18 من هذا القانون". في حين أن م. 31 من قانون الممارسات التجارية رقم 04-02 المعدل والمتمم اعتبرت أن عدم الإعلام بالأسعار والتعريفات، مخالفة لأحكام المواد 4 و6 و7 من هذا القانون، ويعاقب عليه بغرامة من خمسة آلاف دينار (5000دج) إلى مائة ألف دينار (100.000دج).

³-J.JULIEN, «Droit de la consommation (à jour de la recodification de 2016)», L.G.D.J, 2^{ème} éd 2017, N°86, P127.

⁴- D.ZENNAKI, « Quelques approches de l'ordre public contractuel en droit de la consommation et en droit commun », Revue Etude juridique, N° 08/2011, P17.

تجدر الإشارة هنا أن فكرة النظام العام من أدق الأفكار القانونية بالنظر لأهميتها، من حيث نطاقها وطبيعتها وخاصة دورها في إنشاء العقد المدني وتنظيم الحرية التعاقدية وحماية الطرف الضعيف أحيانا والاقتصاد الوطني أحيانا أخرى.¹

إضافة، جدير بالتنويه التذكير أن أحد مبادئ المنافسة هو حرية الأسعار، فهي تخضع لمقتضيات السوق، والتي يحضر عرقلة حريتها ذلك أن المساس بها يؤدي إلى المساس بشكل مباشر وسليبي بمصلحة المستهلكين،² بالرغم أن هذه الخروقات قد تكون نافعة للعون الاقتصادي.³

من جهة أخرى نذكر أن أسعار بعض خدمات نقل المسافرين لا تخضع للمبدأ العام الذي يقضي بحرية الأسعار، إنما لنظام الأسعار المقننة. فتدخل الدولة لتحديد أسعار بعض من خدمات النقل يسمح بإبعاد النشاط الخاص عن مظاهر التحكم والتعسف؛ فإذا كانت وظيفة القانون هي تنظيم ظواهر الحياة الاجتماعية؛ فإن تدخل الدولة لتحديد الأسعار والنظام المتبع من قبلها نظام إجباري للأمن الاجتماعي.⁴ ومثال ذلك تعريفات

¹- بلحاج العربي، "مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري"، المرجع السابق، 526.
²- الكاهنة إرزيل، "إشكالية نجاح المشرع الجزائري في التوفيق بين التنافس الحر وحماية حقوق المستهلك"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، ع. 8، جانفي 2016، ص. 67.
³- زعبي عمار، بهي لطيفة، "تدخل المشرع لتطويع مبدأ حرية المنافسة لمصلحة المستهلك"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، ع. 16، جوان 2017، ص. 45.

⁴-R.CHENDEB, « Le régime Juridique du contrat de consommation, étude comparative (Droit Français, Libanais et Egyptien) », L.G.D.J, N°943, P330.

النقل البري العمومي للأشخاص¹ كنقل الركاب بالسكك الحديدية² أو سيارات الأجرة³ باعتبارها خدمات استراتيجية قصد المحافظة على القدرة الشرائية لذوي الدخل الضعيف أو المحدود.⁴

لم ينص المشرع الجزائري على كفاءات خاصة بإعلام المستهلك بالتعريفات المطبقة في خدمات نقل المسافرين جواً أو بحراً؛ إنما اكتفى بالنص على أن يكون تحديد تكلفة النقل الجوي طبقاً للتشريع المعمول به في النقل الجوي الداخلي وطبقاً للكفاءات المنصوص عليها في الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي.⁵

بحيث تحدد أجرة النقل سلفاً من قبل مقدم الخدمة دون إمكانية مراجعتها أو المساومة بشأنها من قبل المسافر.⁶ ومع ذلك فقد أكدت المادة 22 من التوجيه الأوروبي رقم 83/2011 المتعلقة بحقوق المستهلكين⁷ على ضرورة موافقة المستهلك صراحة بشكل سابق على إبرام العقد أن يفرض عليه مدفوعات إضافية للمقابل المادي بخصوص الالتزام التعاقدية الأساسي؛ وفي الحالة التي يتم فيها ذلك يستطيع المطالبة باسترداد تلك المدفوعات، الأمر الذي يتطلب إعلام المستهلك بشكل سابق على العقد بالمصاريف الإضافية.⁸

¹ - تنص م. 12 من قانون التوجيه البري رقم 01-13 على: "تشكل تعريفات النقل العمومي للأشخاص والبضائع عنصراً أساسياً للاستفادة من وسيلة النقل وضبط سوق النقل البري. يمكن تحديد تعريفات النقل بالنسبة للخدمات الإستراتيجية أو ذات الخصوصية عن طريق التنظيم." كما تعد مخالفة بمفهوم هذا القانون عدم مراعاة التعريفات المقننة والمعلن عنها، طبقاً للمادة 2/61 ق. 01-13.

² - مر.ت. رقم 98-269 المؤرخ في 29 أوت 1998، يتضمن تحيين تعريفات نقل المسافرين الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، ج.ر. عدد 65.

³ - مر.ت. رقم 96-39 المؤرخ في 15 يناير 1996، يتضمن تعريفات نقل الركاب براً، ج.ر. عدد 04.

⁴ - الكاهنة إرزيل، "إشكالية نجاح المشرع الجزائري في التوفيق بين التنافس الحر وحماية حقوق المستهلك"، المرجع السابق، ص. 69.

⁵ - بودالي محمد، المرجع السابق، ص. 80.

⁶ - دويدار هاني، قانون النقل، المرجع السابق، ص. 88.

⁷ - Directive 2011/83/UE du parlement européen et du conseil du 25 octobre 2011, relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du conseil et la directive 1999/44/CE du parlement européen et du conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du conseil et la directive 97/7/CE du parlement européen et du conseil.

⁸ - قايد أشرف محمد رزق، "حماية المستهلك - دراسة في قوانين حماية المستهلك والقواعد العامة في القانون المدني"، مركز الدراسات العربية، الطبعة الأولى 2016، ص. 122.

في سياق متصل لا بأس بالتذكير أن السعر أو تكلفة النقل يتغير بتغير الظروف الاقتصادية والعوامل الخارجية أو المواسم إذ نجد سعر نفس الرحلة من مكان لآخر والمحدد في عطلة نهاية السنة يختلف تماما عنه في الأيام العادية، فالسعر هنا يختلف باختلاف المواسم والمناسبات، كاحتفالات نهاية السنة الميلادية أو في مواسم العطل المدرسية مثلا. تتفاوت التكلفة أيضا حسب درجة السفر ونوعية الخدمات المقدمة على متن السفينة بين ما إذا استقل الراكب حجرة خاصة أو مشتركة أو مقعدا عاديا بالنسبة للنقل البحري، وكذا حسب طبيعته إن كان داخليا أو دوليا. إضافة لاحتساب الأمتعة التي يأخذها المسافر كأمتعة الحجرة، أمتعة العنبر والسيارات السياحية؛ فكل هاته الاعتبارات تؤثر في تكوين ثمن الخدمة. والأمر سياتي بالنسبة للنقل الجوي إذ تتحدد الأجرة تبعا للخدمات المقدمة وكذا الدرجة المقنتاة من قبل المستهلك المسافر كالدرجة الاقتصادية، درجة رجال الأعمال أو الدرجة الأولى فالناقل عموما ملزم بإعلام المستهلك بكل هاته المتغيرات لتتويره.

أما فيما يتعلق بالنقل البري فيلزم متعاملو النقل البري للمسافرين بضمان علانية تسعيرة خدماتهم طبقا لنص المادة 16 من قانون توجيه النقل البري¹ ومنه فقد أوجب المشرع صراحة إلزامية الإعلان عن أسعار خدمة النقل البري. مع الإشارة إلى أنه ليس لتنفيذ هذا الالتزام شكل خاص يتم فيه إذ يمكن أن يتم بأية وسيلة تتفق مع العادات المعمول بها في المهنة² إلا ما تم النص عليه صراحة.

حيث يتم الإعلام بالأسعار وتعريفات نقل المسافرين برا بكيفيات خاصة، فعلى سبيل المثال فيما تعلق بتعريفات نقل الركاب في سيارات الأجرة "طاكسي" يلزم الناقل بتعليق التعريفات التي تطبق على الخدمات التي يقدمها أصحاب سيارات الأجرة الفردية والجماعية في مكان واضح بالسيارات، طبقا للتشريع المعمول به.³

¹- ق. رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر عدد 44.

²- كتو محمد الشريف، المرجع السابق، ص.80.

³- م. 7 مر.ت. رقم 02-448 المؤرخ في 17 ديسمبر 2002 يتعلق بالتعريفات القصوى لنقل الركاب في سيارات الأجرة "طاكسي"، ج.ر عدد 85. كما تم إلغاء أحكام المرسوم التنفيذي رقم 40/96 المؤرخ في 15 جانفي 1996 بموجب م. 8 منه.

أما بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية فإن المشرع لم ينص على كفاءات خاصة للإعلام بالأسعار إنما اكتفى بالنص على ضمان تقديم عروض خاصة للمسافرين؛ بحيث جاء في نص المادة 6 من المتضمن تعريفه نقل المسافرين والبضائع الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أنها تضع تحت تصرف زبائنها أشكالاً متعددة من الاشتراكات، ويحدد الجدول العام لتعريفات نقل المسافرين أنواع الاشتراكات والإجراءات وكفاءات اكتتابها.¹

كما ألزم المشرع الفرنسي بموجب المادة 11 من دفتر الشروط الخاص الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية² الالتزام بإعلام المستهلك حول التعريفات والتي يجب أن تشهر في المحطات وكذا في الموقع الإلكتروني الخاص بها، أو حتى من خلال تذكرة السفر ببيان أن النقل يخضع للقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV) ويكفي في ذلك إدراج الرمز (CIV) حسب نص المادة 2/7 منها.³

في سياق متصل أولى المشرع الجوي الجزائري اهتماماً خاصاً بالأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة⁴ سواء من حيث الإعلام أو التكفل بأنشطاتهم والسهر على تلبية حاجاتهم وكذا تسخير كل الوسائل الملائمة لتوفير أكبر ضمان لمنطلقاتهم وكل شخص مرافق لهم وكذا حاجات الأطفال غير المرافقين.⁵

¹ - مر.ت. رقم 96-38 المؤرخ في 15 يناير 1996، ج.ر. عدد 4 /1996.

² - Art 11 du Cahier des charges de la SNCF dispose : « La SNCF met à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs, les conditions générales d'exploitation des services et les prestations complémentaires qu'elle fournit »

Elle prend toute disposition visant à la plus large diffusion de ces informations.

Les conditions d'utilisation des titres de transport doivent pouvoir être précisées lors de l'achat de ces titres. Les modifications occasionnelles du service doivent être portées à la connaissance du public. »

- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.cit.*, N°480- P444.³

⁴ - أولى المشرع الجزائري هذا القدر من الاهتمام للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة بعد التصديق على اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر سنة 2006 بموجب مر.ر. رقم 09-188 المؤرخ في 12 ماي 2009، ج.ر. عدد 33.

⁵ - م. 11 مر.ت. رقم 16-175.

حيث يستفيد الأشخاص المعوقون، حسب الحالة، من مجانية النقل أو التخفيض في تسعيرات النقل البري الداخلي. كما يستفيد الأشخاص المعوقون بنسبة عجز قدرها 100 بالمائة تحفيضا في تسعيرات النقل الجوي العمومي الداخلي. ويستفيد بنفس هذه التدابير المرافقون للأشخاص المعوقين المنصوص عليهم أعلاه بمعدل مرافق واحد لكل شخص معوق. كما تتكفل الدولة بالتبعات الناجمة عن مجانية النقل أو التخفيض في تسعيراته¹ بالإضافة لمجانية النقل على الشبكة الحضرية.²

ثالثا: الإعلام بشروط البيع: من بين أهم الالتزامات الواقعة على عاتق الناقل المهني إعلام المستهلك

فلا يكفي فقط نقله من نقطة القيام لنقطة الوصول سليما ومعافى إنما يجب إعلامه بشروط النقل. فمقدم الخدمة ملزم بإعلام المستهلك عن طريق الإشهار أو الإعلان أو بواسطة أي طريقة أخرى مناسبة بالخدمات المقدمة والتعريفات والحدود المحتملة للمسؤولية التعاقدية والشروط الخاصة بتقديم الخدمة.³ بحيث أنه ملزم بإعلام المستهلك بكل الوسائل الملائمة، حسب طبيعة الخدمة بالمعلومات الآتية:

- اسم مقدم الخدمة ومعلوماته الخاصة وعنوانه أو إذا تعلق الأمر بشخص معنوي عنوان شركته، ومقر شركته وعنوان المؤسسة المسؤولة عن الخدمة إذا كان مقدم الخدمة شخصا آخر،
- رقم القيد في السجل التجاري أو في سجل الصناعة التقليدية والحرف،
- رقم وتاريخ الرخصة واسم وعنوان السلطة التي سلمتها بالنسبة للنشاطات المقننة،
- تكاليف النقل والتسليم والتنفيذ والتركيب، كميّات التنفيذ والدفع، مدة صلاحية العرض وسعره،
- المدة الدنيا للعقد المقترح، عندما يتضمن تزويدا مستمرا أو دوريا للخدمة، البنود المتعلقة بالضمان،

¹- م. 8 ق. رقم 09-02 المؤرخ في 8 ماي 2002 يتعلق بحماية الأشخاص المعوقين وترقيتهم، ج.ر. عدد 34.

²- م. 2 مر.ت. رقم 144-06 المؤرخ في 26 أفريل 2006 يحدد كميّات استعادة الأشخاص المعوقين من مجانية النقل والتخفيض في تسعيراته، ج.ر. عدد 28.

³- م. 52 مر.ت. رقم 13-378 المؤرخ في 9 نوفمبر 2013 يحدد الشروط والكميّات المتعلقة بإعلام المستهلك، ج.ر. عدد 58.

-شروط فسخ العقد.¹ والجدير بالإشارة هنا أن أحكام هذه المادة والمرسوم رقم 13-378 لا تطبق على شركات النقل الدولي للمسافرين² ذلك أن الأخيرة تخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن.

كما تمنع كل معلومة أو إشهار كاذب من شأنهما إحداث لبس في ذهن المستهلك،³ فإذا كان الإشهار أو الإعلان أداة للشركات لإثبات وجودها وتدعيم قوتها التنافسية، فإنه في علاقة شركات النقل مع المستهلكين يعتبر مصدرا للإعلام ويساهم بالتالي في تدعيم الرضا وحرية الاختيار لديهم.⁴ شريطة أن يكون صادقا وغير مضلل فالإشهار الكاذب أو غير الشرعي يعد ممارسة تجارية غير نزيهة فبمجرد أن يتجاوز الإشهار الوظائف المحددة له يصبح وسيلة للاحتيال والخداع، ولهذا يجب منعه حماية للنظام العام.⁵

حيث أنه ولما كان الإشهار أحد أهم وسائل الاتصال الحديثة فإنه يحقق نوعا من التأثير النفسي والذهني على المستهلك، بما يمارسه من إلحاح مؤثر على قناعاته وسلوكياته تدفعه للتعاقد.⁶ إذ يعد فنا يمارس تأثيرا بسيكولوجيا على الجمهور لأهداف تجارية،⁷ كما يعتبر إشهارا غير شرعي وممنوع كل إشهار تضليلي لا سيما إذا تضمن تصريحات، أو بيانات، أو تسهيلات يمكن أن تؤدي إلى التضليل بتعريف منتج أو خدمة.⁸ الإعلان التجاري الخادع أو المضلل للمستهلك له صور عديدة بما فيها النشر عبر الانترنت بما في ذلك حجب المعلومات الكافية عن المستهلك على النحو الذي يمس بحقه في الإعلام والتبصير.⁹ فمن التطبيقات

¹-م. 56 مر.ت. رقم 13-378.

²-م. 3/59 مر.ت. رقم 13-378.

³-م. 55 مر.ت. رقم 13-378.

⁴- محمد بودالي، نفس المرجع، ص.168.

⁵- محمد الشريف كتو، نفس المرجع، ص.118.

⁶- حسان دواجي سعاد، "الاحتيايل الإعلاني وحماية المستهلك"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، ع. 4، نوفمبر 2017، ص. 70.

⁷- فهمي خالد مصطفى، "الضوابط القانونية والأخلاقية للإعلان بين النظرية والتطبيق - دراسة تحليلية مقارنة"، دار الجامعة الجديدة للنشر 2007، ص.7.

⁸- م. 28 ق. 02/04.

⁹- محمد أحمد عبد الحميد أحمد، "الحماية المدنية للمستهلك التقليدي والإلكتروني"، المرجع السابق، ص. 331.

العملية على الإعلان التجاري، الإعلانات المختصرة على شاشة الحاسوب أي صفحات الويب أو يتم إرسالها عبر البريد الإلكتروني؛ فهو وسيلة تهدف للتأثير على الجمهور والتأثير عليهم نفسيا لتحقيق غايات تجارية.¹ تجدر الإشارة إلى وجود فرق بين الإشهار الكاذب والإشهار الخادع، حيث أن الأخير لا يتضمن أي بيانات كاذبة ولكنه يصاغ في عبارات تؤدي لخداع المتلقي،² كما أنه يختلف عن الغش ذلك أنه نشاط مادي موجه إلى المنتج موضوع التعاقد بالعبث فيه؛ وعليه فالغاية من تجريم هذه الأفعال هو حماية رضا المستهلك وضمنان تنفيذ المتعاقد لالتزاماته على الوجه الصحيح.³

إضافة، يلتزم البائع بتقديم المعلومات النزيهة والصادقة المتعلقة بالخدمة، شروط البيع الممارس وكذا الحدود المتوقعة للمسؤولية التعاقدية للخدمة،⁴ إذ ينبغي أن تكون المعلومات التي يقدمها المحترف دقيقة وواضحة، غير مغشوشة أو كاذبة أي تقديم إعلام موضوعي.⁵ فمعاملو النقل البري ملزمون بالإعلام عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الأجال والوتيرة والتوقيت.⁶

كما أن الناقلين الجويين الذين يعرضون خدماتهم في الاتحاد الأوروبي ملزمون بوضع ملخص للشروط العامة للنقل وكذا حدود مسؤولية الناقل الجوي، بالرغم أن المشرع الوطني لم يدرج أي عقوبة في حال المخالفة.⁷ إلى جانب ضرورة إعلام المستهلك بخضوع النقل الجوي لاتفاقية فانسوفيا أو بإمكانية ذلك من خلال الإعلان

¹ - عمارة مسعودة، "الحماية القانونية للمستهلك في مرحلة ما قبل التعاقد الإلكتروني من خلال الإعلان التجاري الكاذب والحق في الإعلام"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع. 2، جانفي 2012، ص. 319.

² - السيد محمد السيد عمران، "حماية المستهلك أثناء تكوين العقد"، الدار الجامعية للطباعة والنشر، طبعة 2002، ص. 60.

³ - ملال نوال، "جريمة الإشهار الخادع في القانون الجزائري والمقارن"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران 2، 2012/2013، ص. 30.

⁴ - م. 8 ق. رقم 02-04 المعلق بالممارسات التجارية.

⁵ - D.ZENNAKI, « L'information Comme Source de Protection des consommateurs », Séminaire national sur la Protection en Matière de consommation, Faculté de Droit, Université D'Oran 14 et 15 mai 2000, p. 19.

⁶ - م. 1/16 من قانون التوجيه البري رقم 01-13.

⁷ - Art. 06 de règlement (CE) n°2027-97, du conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

الوارد بوثائق النقل الجوي ليتمكن من مواجهته بأحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي؛ والتأكد هنا يكون من خلال

توفر وثيقة النقل والإشارة فيها لخضوع النقل الجوي للاتفاقية الدولية.¹

كل متنقل له الحق في تلقي إعلام مكتوب -بالرغم أن التشريعات لم تنص صراحة على إجبارية الكتابة- يتضمن الإعلام بالشروط العامة للتعاقد وحدود المسؤولية العقدية للناقل الأمر الذي يتيح له الفرصة لقراءة الوثائق التي تقدم له قبل إبرام العقد خاصة أنها محررة بمصطلحات قانونية قد يصعب على كثير من المستهلكين استيعابها² لا سيما في عقود نقل الأشخاص باعتبارها من عقود الإذعان.

حيث أنه لا يمكن للمستهلك إحداث تغيير حقيقي فيه³ مع ملاحظة أن المشرع الفرنسي استخدم سابقاً مصطلح العقد المحرر مسبقاً (Contrat pré-rédigé) ليعدل عن ذلك بعدها ويستعمل مصطلح الشروط العامة (Conditions générales).⁴ فالعقود النموذجية أو المعدة مسبقاً من قبل مقدم الخدمة والمعروضة على جمهور المستهلكين تولد اختلالاً في توازن العلاقة التعاقدية بين حقوق والتزامات أطرافها.⁵

تدخل المشرع على إثر ما سبق بفرض جملة من الشروط باعتبارها عناصر أساسية لعقود الاستهلاك لارتباطها بالإعلام المسبق للمستهلك، ونزاهة وشفافية العمليات التجارية كالأسعار والتعريفات، وكذا الشروط العامة والخاصة لتأدية الخدمة ومنح المستهلكين مدة كافية لفحص العقد وإبرامه.⁶ ففحص العقد يتيح للمستهلك التفكير والمقارنة مع الخدمات الأخرى إلى جانب طلب النصيحة قبل إبرامه، مع ملاحظة أن المدة الكافية لذلك

¹- دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص.324.

²-G.RAYMOND,« Contrats de consommation, information renforcée du consommateur », Juris-classeur, Commercial 4 Concurrence-consommation, Fasc 800, N°45, P13.

³- م. 3 الحالة 4 ق. رقم 02-04.

⁴- سويلم فضيلة، المرجع السابق، ص.67.

⁵- A.BENCHENDEB, « Le droit algérien des contrats- données fondamentales », éditions AJED, 2011, n° 55, P.45.

⁶- م. 04 مرت. رقم 06-306 المؤرخ في 10 سبتمبر 2006 يحدد العناصر الأساسية للعقود المبرمة بين الأعوان الاقتصاديين والمستهلكين والبنود التي تعتبر تعسفية، ج.ر عدد 56.

لم تحدد من قبل المشرع مما يجعل الأمر صعبا نوعا ما أمام القضاء في حال وقوع نزاع قضائي أثير فيه هذا الدفع.

تعتبر عقود الإذعان الأصل وأحد الأسباب في ظهور الشروط التعسفية المفروضة من قبل المهنيين ولكنها ليست بالضرورة دوما كذلك، ذلك أن مخاطر عدم التوازن العقدي التي قد تعترض المستهلك في العقود التي يكون فيها التفاوض حرا هي أقل من عقود الإذعان. فحماية الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية أصبح أحد أهم المسائل القانونية في التشريعات الحديثة سواء من خلال حضر الشروط التعسفية أو التدليسية التي يضعها مقدم الخدمة، وعليه شددت القوانين على الإعلام الصحيح والكامل للمتعاقد المستهلك حتى يقدم على التعاقد ويكون عالما علما كافيا بالنتائج.¹

قد يستغل المهني التفاوت الذي بينه وبين المستهلك سواء من حيث قوته الاقتصادية أو ضعف المستهلك لفرض شروط لصالحه.² كما قد يتعسف في استعمال حقه فالتعسف في الاصطلاح القانوني هو الإستخدام الفاحش لميزة قانونية، وبالتالي إلغاء أو تخفيض من حق المستهلك.³ في سياق متصل فقد تطور تعريف الشرط التعسفي مع الوقت أخذا بعين الاعتبار عدم التوازن الهام أو البليغ في العلاقة بحكم القوة

¹ - CH.BOURRIER, « *La faiblesse d'une partie au contrat* », Collection Thèses de sciences humaines n°12, Academia Bruylant, 2003, n°251, P. 276.

²-C-M.PEGLION-ZIKA, « *La notion des clauses abusives, au sens de l'article L132-1 du code de la consommation* », Thèse du doctorat en droit privé, 2013 , Université Panthéon-Assas, N°142, P119.

³ - سي يوسف زاهية حورية، "حماية المستهلك من الشروط التعسفية- دراسة مقارنة"، مجلة العلوم الإجتماعية والإنسانية، ع. 18، جوان 2008، ص. 191، 192.

الاقتصادية،¹ خاصة بعد المادة 1-132.L من قانون الاستهلاك الفرنسي.² والتي تقابلها الفقرة السادسة من المادة 3 من قانون الممارسات التجارية الجزائري.

حيث عرف القانون رقم 04-02 المعدل والمتمم الشرط التعسفي أنه كل بند أو شرط بمفرده أو مشتركا مع بند واحد أو عدة بنود أو شروط أخرى من شأنه الإخلال الظاهر بالتوازن بين حقوق وواجبات أطراف العقد. إذ تعتبر تعسفية البنود التي يقوم من خلالها العون الاقتصادي بما يأتي:

-تقليص العناصر الأساسية للعقود،

-الاحتفاظ بحق تعديل العقد أو فسخه بصفة منفردة، بدون تعويض للمستهلك،

-عدم السماح للمستهلك، في حالة القوة القاهرة بفسخ العقد، إلا بمقابل دفع تعويض،

- التخلي عن مسؤوليته بصفة منفردة، بدون تعويض المستهلك، في حالة عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي أو التنفيذ غير الصحيح لواجباته،

-النص في حالة الخلاف مع المستهلك على تخلي هذا الأخير عن اللجوء إلى أية وسيلة طعن ضده،

-فرض بنود لم يكن المستهلك على علم بها قبل إبرام العقد،

-الاحتفاظ بالمبالغ المدفوعة من طرف المستهلك في حالة ما إذا امتنع هذا الأخير عن تنفيذ العقد أو قام

بفسخه دون إعطائه الحق في التعويض في حالة ما إذا تخلى العون الاقتصادي هو بنفسه عن تنفيذ العقد أو قام بفسخه،

-تحديد مبلغ التعويض الواجب دفعه من طرف المستهلك الذي لا يقوم بتنفيذ واجباته دون ان يحدد مقابل

¹ - M.LACHACHI, « Spécificités des clauses abusives, Origine et évolution en droit algérien et comparé », Revue de droit économique et environnement, n°06/2017, P.18. -Y.PICOD et H.DAVO, « Droit de la consommation », Dalloz, Paris 2005, p.151.

² -م. 6/3 ق. رقم 04-02، وتقابلها م. 1-132.L ق.إ.ف خاصة الفقرة الأولى والتي تنص على:
« Dans les contrats conclus entre professionnels et non-professionnels ou consommateurs, sont abusives les clauses qui ont pour objet ou pour effet de créer, au détriment du non-professionnel ou du consommateur, un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties au contrat ».

ذلك تعويضا يدفعه العون الإقتصادي الذي لا يقوم بتنفيذ واجباته،

-فرض واجبات إضافية غير مبررة على المستهلك،

-الإحتفاظ بحق إجبار المستهلك على تعويض المصاريف والأتعاب المستحقة بغرض التنفيذ الإجباري للعقد

دون أن يمنحه نفس الحق،

-يعفي نفسه من الواجبات المترتبة عن ممارسة نشاطاته،

-يحمل المستهلك عبء الواجبات التي تعتبر من مسؤوليته.¹

ومنه يتبين أن المشرع اعتمد على أسس موضوعية أكثر منها شخصية في تعريف الشروط التعسفية،

ذلك أنه لم يربطها بمسائل ذاتية قد يتعذر إثباتها بالنظر للمركز الذي يتواجد فيه أطراف العلاقة الاستهلاكية.²

بالإضافة إلى اعتبار الشروط غير المقروءة أو غير المفهومة كذلك من الشروط التعسفية وهو ما ذهب إليه

جانب من الفقه.³

فقد منع المشرع الوطني على غرار نظيره الفرنسي والاتفاقيات الدولية الشروط الرامية إلى تحديد أو

الإعفاء من مسؤولية الناقل في جميع أنواعه بالإضافة للشروط الاتفاقية كذلك.⁴ إلى جانب جواز تدخل القاضي

قصد التوفيق بين مصالح الأطراف المعنية وفقا لنص المادة 110 من القانون المدني الجزائري؛ وذلك بتعديل

أو إلغاء بعض هذه الشروط وفقا لما تقضي به قواعد العدالة، ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك.

¹ - م. 5 مرت. رقم 06-306.

² - جريوة منيرة، "آليات حماية المتعاقد من الشروط التعسفية"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، ع. 2، جامعة الأغواط، سنة 2017، ص. 194.

³ - G.PAISANT, « Les clauses abusives et la présentation des contrats dans la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 », D., 1995, chron., n° 39, p. 99.

⁴ -ومثال ذلك تدخل المشرع بإبطال شروط الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي حسب م. 23 من اتفاقية فانسوفيا وجعل مسؤولية الناقل غير محدودة.

تجدر الملاحظة أن تفسير العبارات الغامضة أو المبهمة في عقود الإذعان يجب أن يتم لمصلحة الطرف الضعيف، فقواعد تفسير القاضي للشروط التعسفية تعد مظهرا من مظاهر الحماية المدنية للأطراف المستضعفة¹ بشكل يحقق العدالة ويعيد التوازن بين أطراف العقد.² وهو ما قضى به النظام العام الحمائي لكلا الطرفين، وبالأخص الطرف الضعيف ومنه حماية مصالحه سواء بإقرار بطلان العقد كلية كجزء مدني أو بطلان تلك الشروط. بالإضافة للعقوبات الجزائية بسبب عيب الإعلام، أو بعض الممارسات المحضورة أو التعسفية، أو التدليسية.³

جاء التشريع الفرنسي بنص المادة 1/132 من قانون الاستهلاك بالقائمة السوداء للشروط التعسفية وتتضمن اثني عشر شرطا غير مشروع وهي أحكام آمرة تجعلها باطلة بقوة القانون، والقائمة الرمادية التي تحتوي شروطا تعتبر تعسفية بتقدير القاضي.⁴ فالهدف من حضر هذه الشروط هو تحقيق التوازن العقدي والتحفيز على تنفيذ العقد بحسن نية، بحيث يقوم هذا الأخير على مبدأ الأمانة، التعاون، الثقة المشروعة وعدم التعسف في استعمال الحق.⁵

حيث أن تدخل المشرع جاء لتعزيز موقف القضاء وسلطته إزاء الشروط الاتفاقية ومنح القاضي سلطة تعديل أو زيادة الشرط الجزائي إذا كان مبالغا فيه، ونلاحظ أن القانون الفرنسي رقم 03/2008 المؤرخ في 03

¹ بلحاج العربي، "الجوانب القانونية للمرحلة قبل التعاقدية"، المرجع السابق، ص.125.

² مقني بن عمار، "قاعدة تفسير الشك لمصلحة المذعن -مظهر من مظاهر الحماية القانونية للأطراف المستضعفة"، المجلة الجزائرية للقانون المقارن، ع. 01، 2014، ص. 161.

³ - Fadila SAHRI, « Les dispositions d'ordre public protectrices du consommateur dans les contrats d'adhésion, à travers la loi 04-02 du 23/06/2004 », *Revue des études juridique*, n°08-2011, P 11.

⁴ فلاح سفيان، "الحماية المدنية للمستهلك الإلكتروني"، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، المجلد 03، العدد 02، سنة 2018، ص. 408، 409.

⁵ بولقواس سارة، "الحماية المدنية للمستهلك امن الشروط التعسفية في العقد لإلكتروني"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع. 2، سبتمبر 2017، ص. 57.

جانفي 2008 المتعلق بتنمية المنافسة لخدمة للمستهلكين¹ والصادر إعمالا للتوجيه الأوربي رقم 29-2005 المؤرخ في 11 ماي 2005 والمتعلق بالممارسات غير النزيهة.² فقد أباح للقاضي أن يثير أحكام قانون حماية المستهلك من تلقاء نفسه بمناسبة النزاع المتعلق بتطبيق أحكامه.³

رابعاً: ضرورة إعلام المستهلك باللغة الوطنية: ألزم المشرع الجزائري على غرار التشريعات المقارنة

ضرورة إعلام المستهلك باللغة الوطنية⁴ فالبيانات الإلزامية لإعلام المستهلك عن طريق الوسم يجب أن تحرر باللغة العربية أساساً، وعلى سبيل الإضافة يمكن استعمال لغات أجنبية⁵ باستعمال لغة أو عدة لغات أخرى سهلة الاستيعاب لدى المستهلك وتسجل في مكان ظاهر وبطريقة مرئية ومقروءة بوضوح ومتعذر محوها. غير أن الأمر يختلف بالنسبة لعرض الخدمات وهنا نلمس فراغاً قانونياً في هذا المجال، الأمر الذي يتعين معه ضرورة مراجعة بعض من القواعد الخاصة بالإعلام، حتى لا يقتصر الإعلام باللغة الوطنية فقط في الوسم أو عرض السلع.

حيث يلاحظ مما سبق أن مراعاة اللغة الأم للمستهلك هي أحد أشكال الحماية التي أضافتها المبادئ القانونية الحديثة، فاللغة هي وسيلة مهمة لفهم محتوى التعاقد وشروطه. خاصة في التعاقد الإلكتروني الذي غالباً ما يتسم بالطبيعة العالمية، ولا يتم باللغة العربية، غير أن هذا لا يعفي المزود الذي يعرض سلعه أو خدماته عبر شبكة الانترنت، الأمر الذي يتطلب اهتمام المشرع الوطني بهذه المسألة.⁶

¹-Loi n° 2008-3 du 3 janvier 2008 pour le développement de la concurrence au service des consommateurs.

²-Directive 2005/29/CE du parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur.

³-العشعاشي محمد، "التوازن العقدي كآلية لضمان حماية المستهلك"، مجلة القانون الاقتصادي والبيئة، جامعة وهران، العدد الخامس، سبتمبر 2015، ص.122.

⁴- ديب محمود عبد الله، المرجع السابق، ص. 104.

⁵- حسب م. 07 مرت. 09-65.

⁶- ديب محمود عبد الله، نفس المرجع السابق، ص.109.

الأمر سيان بالنسبة للمشرع الفرنسي حيث أُلزم ضرورة استخدام اللغة الفرنسية لإعلام المستهلك بموجب القانون Loi Toubon المؤرخ في 04 أوت 1994 والذي ترجم المبدأ الدستوري المتضمن أن الفرنسية هي لغة الجمهورية،¹ واستعمالها إجباري في التعيين، العرض، التقديم، طرق الاستعمال، شروط ضمان منتج أو خدمة وكذا بالفوترة والمخالصات.² والأمر ينطبق كذلك على خدمات نقل المستهلك فيما يتعلق بالشروط العامة للنقل أو الخاصة بالمسؤولية.

مما سبق يتبين لنا أن الالتزام بالإعلام الصادق والنزيه يمثل وسيلة لضمان رضا المستهلك التام، وبالتالي احتراماً لرغبته المشروعة من جهة، وتعزيزاً لحماية سلامته البدنية والمعنوية، تبعاً لما جاء به الدستور بما يكفل احترام حقوقه وحرياته من جهة أخرى؛ فالإعلام بالتكلفة، خصائص الخدمة، مواعيد الرحلات والأسعار، الشروط التعاقدية كلها تسمح بتوفير المستهلك المقبل على التعاقد بما يكفل علمه التام بالخدمة وحدود المسؤولية، في حال وقوع أي ضرر سواء بدني أو مادي يرتبط بالنقل أو بالأمّعة، دون أن ننسى دور جمعيات حماية المستهلك في الرفع من وعيه من خلال توعيته وتحسيسه بالمخاطر التي قد تعترضه، وكيفية اجتنابها لحد ما.³

المطلب الثاني: ضمان تغيير مكان المسافر المستهلك وأمتعته في الميعاد وفقاً لما تم الاتفاق عليه:

يلتزم ناقل الأشخاص بإيصال المسافر المستهلك إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالوقت طبقاً لنص المادة 62 من القانون التجاري الجزائري، فالأصل في العقود أن ينفذ وفقاً لما اشتمل عليه وبحسن نية. إذ لا يكفي تغيير مكان المسافر وأمتعته إلى الوجهة المتفق عليها بالعقد، إنما يجب نقله في

¹- C.FERAL, *Op.cit.*, n°134.51, P877.

²- P.LE TOURNEAU, « Contrats informatiques et électroniques », 7ème édition 2012.2013, DALLOZ, P17.

³- M.KAHLLOULA et G.MEKAMCHA, « La protection du consommateur en droit algérien », 1ère partie, IDARA, vol. 5, n° 2, 1995, p.58.

الميعاد المتفق عليه كذلك تحت طائلة ترتيب مسؤولية الناقل عن التأخير والتي سنتطرق إليها في الباب الثاني من الدراسة. بالإضافة لضمان نقله في أحسن الظروف تبعاً لاحتياجات بعض الأشخاص الخاصة.

الفرع الأول: ضمان تغيير مكان المسافر وأمتعته في الميعاد:

يعتبر عقد النقل من قبيل العقود الايجابية ذات الطابع المادي (Acte positif de caractère matériel)¹ فتغيير المكان هو شرط ضروري والسبب الأساسي لاعتباره عقداً وتمييزه عن باقي العقود المماثلة؛ بحيث يلتزم فيها الناقل بالنقل المادي للمستهلك وأمتعته إن وجدت من نقطة القيام لنقطة الوصول في الميعاد المتفق عليه.

أولاً: ضمان توصيل المسافر وأمتعته إلى نقطة الوصول: بغض النظر عن نوع أو نمط النقل المستعمل، فإن الناقل ملزم بضمان تغيير مكان المسافر وإيصاله إلى الوجهة المقصودة حسب الشروط المبينة بالعقد، وعليه فإن الناقل يتعهد للمسافر بنقله من نقطة القيام إلى نقطة الوصول؛ كما يعتبر الغرض الأساسي والجوهرى لالتزامه. كما يجب أن تكون مركبة أو وسيلة النقل صالحة لاستقبال المسافرين لتنفيذ الناقل تعهده بتوصيلهم.²

يعد نقل المسافر غير كافي لوحده وإنما نقله وأمتعته إن وجدت، وهنا تم التفريق بين نوعين من الأمتعة: الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة أو أمتعة اليد. بحيث تتمثل الأمتعة المسجلة في الأمتعة التي يضعها المسافر تحت رقابة الناقل ومسؤوليته، فإن وقع تلف أو تأخر أو ضياع لها تترتب مسؤولية الناقل التعاقدية نتيجة لذلك إلا في حالات استثنائية تعفيه أو تخفف من مسؤوليته.

يلتزم الناقل بنقل الأمتعة المسجلة للراكب كالتزام لاحق للنقل وهي الأمتعة التي يسلمها المستهلك للناقل قبل ميعاد الرحلة لشحنها مقابل تسليمه وصلاً بالإيداع في أغلب حالات النقل- خاصة النقل الذي يتطلب

¹-I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, N°415, P391.

² -B.MERCADAL, *Op.cit.*, n°660, P384.

شراء تذكرة مسبقا كالنقل الجوي والبحري- كدليل إثبات لمسؤولية الناقل العقدية في حال تلفها أو ضياعها طالما لم يوجد سبب أجنبي.

بالنسبة لأمتعة اليد فتبقى تحت حراسة ومسؤولية المسافر المستهلك ما لم يصدر خطأ من الناقل أو من أحد تابعيه. كما أن الأصل أن يتحدد مكان الوصول في اتفاق الطرفين، ويكون على وجه الخصوص إذا تم إبرام العقد قبل تنفيذ النقل أو تطلب إجراء الحجز المسبق، كما هو الحال في النقل الجوي والبحري. غير أنه وفي حالات أخرى يقوم المستهلك بطلب تغيير مكان الوصول أو إجراء اتفاق إضافي لانتظاره ونقله لمكان وصول آخر وهو ما يكون بصفة أساسية في النقل بسيارات الأجرة بالطلب أو النقل بالعداد.

بالرغم مما ذكرنا فقد يحدث أن تحول بعض العوارض دون إتمام عملية النقل، كالقوة القاهرة الناتجة عن سوء الأحوال الجوية مما يجعل التنقل خطرا على الأرواح، وهنا لا تقوم مسؤولية الناقل ولا يلزم بالتعويض بسبب عدم تنفيذ النقل كما أنه لا يستحق الأجرة في المقابل. فالقوة القاهرة سبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية والتي سندرسها في الجزء الثاني. أما إذا تم البدء في الالتزام وحالت القوة دون تمامه أي دون تغيير مكان المسافر لنقطة الوصول فلا يستحق الناقل الأجرة إلا بقدر الجزء الذي تم من النقل.

ثانيا: ضمان توصيله في الميعاد المحدد: بالإضافة لالتزام الناقل بتغيير مكان المسافر من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، يجب عليه كذلك توصيله في الميعاد المحدد. ومع هذا فإن مراقبة الاحترام الدقيق للمواعيد المتفق عليها صعب مع غياب عقد مكتوب كالنقل الحضري أو النقل بسيارات الأجرة بالطلب. حيث يلتزم الناقل بتنفيذ العقد في اليوم والساعة المتفق عليهما خاصة إذا كان مستغل النقل سواء بري، بحري أو جوي يعمل في خطوط نقل منتظمة فالأصل هنا أن تحدد مواعيد الرحلات مسبقا، أما إذا لم يكن يعمل بوتيرة منظمة أو لم يتفق الأطراف على مواعيد محددة لتنفيذ النقل فإنه يتم وفقا للعرف ويتحدد موعد الوصول طبقا للمعيار الموضوعي وهو الناقل العادي الذي يوجد في نفس الظروف.¹

¹- دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص.85.

الفرع الثاني: ضمان نقل المستهلك وفقا للخدمات التي تعهد الناقل بتقديمها:

لا يوجد في قوانين النقل الجوي ولا البحري أو البري ما ينص صراحة على هذا الضمان، غير أنه يستشف من خلال التنظيمات والترتيبات المتعلقة بالراحة، بحيث تفرض تخصيص المقاعد الأولى مثلا لنقل بعض الفئات من الأشخاص، كالأشخاص المعوقين أو ذوي الاحتياجات الخاصة أو الأطفال عندما يتم النقل عبر الطرق بصفة خاصة. فالهدف من هذا الالتزام هو نقل الأشخاص في أحسن الظروف ودون تأخير لنقطة الوصول.¹

كما أنه وبالرجوع لقانون توجيه النقل البري رقم 01-13 فإن منظومة النقل ترمي على وجه الخصوص إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل، وفق شروط أكثر نفعاً للجماعة الوطنية والمستعملين من حيث الأمن وتوفر وسائل النقل والتكلفة والسعر ونوعية الخدمة.²

وعليه فإن نوعية الخدمة شرط من الشروط الهادفة لضمان تلبية رغبات مستهلك خدمة النقل؛ فنوعية الخدمات المقدمة سواء في خدمة النقل أو أثنائها أو بمناسبة والمتعلقة بضمان راحة الركاب كثيرا ما تتحدد بالدرجة التي يستقلها الراكب. إذ نجد الخدمات والمزايا الخاصة المقدمة في درجة الأعمال في النقل الجوي مثلا تختلف عنها في الدرجة الاقتصادية. بحيث لا يجوز للناقل نقل المسافرين على سفينة أقل من درجة من السفينة المتفق عليها، أو غير مجهزة بوسائل الراحة المتفق عليها طوال مدة الرحلة،³ ففي حال ما إذا اضطر المسافر إلى استعمال مكان في درجة أقل من الدرجة المتفق عليه جاز له الرجوع على الناقل لاسترجاع الفرق بين الأجرتين خاصة إذا لم يهيئ الناقل المزايا التي تقابلها.⁴

¹ - B.MERCADAL, *Op.Cit.*, n°661, P385.

² - م. 4 ق. رقم 01-13.

³ - بلغازي نور الدين، "الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، 2017، ص. 78.

⁴ - دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص. 87.

بالنسبة للنقل بالسكة الحديدية فعليها توفير قطارات نقل المسافرين تحتوي على عدد المقاعد وفق الاحتياجات العادية للسفر حسب نص المادة 1/9 من دفتر الشروط الخاص بشركة النقل بالسكك الحديدية الفرنسية (SNCF)¹ وكذا تقديم الخدمات اللاحقة بالنقل كخدمات الإطعام والمبيت في أحسن الظروف مراعين شروط الصحة، النظافة والأمن، وكذا الرغبة المشروعة للمستهلك.

يبقى الناقل ملزماً بواجب العناية بالمسافرين والعمل على ضمان الراحة للمسافر خلال النقل، وبالنتيجة نقلهم في ظروف صحية وأمنية.² كذلك الأمر بالنسبة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، إذ تتخذ الدول الأطراف في اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 2006 التدابير المناسبة لتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة من وسائل النقل. سواء بتوفير الأماكن المخصصة والمهيأة لهم في وسائل النقل أو بتيسير حصولهم على ما يتسم بالجودة من الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل، وكذا تسهيل تنقلهم داخل المطار بتوفير وتكييف الخدمات الموضوعية تحت تصرف الركاب مع حاجياتهم.³

المطلب الثالث: ضمان سلامة المستهلك في خدمة النقل

¹- Art. 9/1 de cahier des charges de la SNCF dispose : « Les trains de voyageurs doivent contenir des places en nombre suffisant pour faire face aux besoins normaux du trafic. Ces places peuvent consister en places debout pour les trajets à courte distance. La S.N.C.F prend les mesures nécessaires pour répondre dans les meilleures conditions possibles aux besoins des usagers sur les liaisons qu'elle dessert, lors des pointes de trafic quotidiennes et hebdomadaires. »

² - B.MERCADAL, *Op.Cit.*, n°66, P385.

³- بحيث جاء في نص م. 11 مر.ت. رقم 16-175 المحدد لشروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي أنه يجب على الناقل الجوي الفعلي السهر على تلبية حاجات كل شخص ذي الاحتياجات الخاصة طبقاً لأحكام المواد 173 مكرر 2 و173 مكرر 3 و173 مكرر 4 من قانون الطيران المدني، وكل شخص يرافقه وكذا حاجات الأطفال غير المرافقين.

تتعدد مصادر هذا الالتزام وتتنوع في مختلف نصوص القانون الوضعي، وأحكام الاجتهاد القضائي، بحيث تشمل تطبيقاته مختلف العقود؛¹ حيث تم إقراره في قانون حماية المستهلك ويتعلق أساسا بالضمانات ضد كل المخاطر التي من شأنها المساس بصحة وأمن المستهلك، فقد أولت التشريعات اهتماما كبيرا وأولوية لمسألة ضمان أمن المستهلك وحماية صحته بصفة عامة.² إذ يعرف أمن المتعاقد أنه الحالة التي تكون بموجبها السلامة الجسدية والصحة محفوظة ومحمية بصفة كاملة من أي خطر،³ إذ يترتب على عاتق الناقل الالتزام بالوقاية تحت طائلة ترتيب المسؤولية والجزاءات العقابية. كما يجد أساسه في التشريع الفرنسي بنصين الأول المادة 1-221.L من قانون الاستهلاك، والمادة 1-11386 من القانون المدني بصفة ضمنية.⁴

اختلفت الآراء حول تكييفه فقد اعتبره البعض التزاما تبعا للالتزام الرئيسي بتوصيل المسافر ونقله، وكذا أن المستهلك يبقى تحت رعاية ووقاية مقدم الخدمة.⁵ ولا يتحقق هذا الجانب الوقائي إلا من خلال مراقبة دخول السوق؛⁶ إلى جانب مراقبة ووضع شروط خاصة لاستغلال المركبات النقل، قصد توفير مركبة صالحة للنقل تكفل ضمان سلامة المستهلك.

فالأصل أن الدخول إلى السوق حر باعتباره مبدأ مكفولا دستوريا،⁷ غير أن مهنة النقل من المهن المقننة بحيث وضع لها المشرع نظاما خاصا، بهدف تحقيق نوع من الإشراف والرقابة خاصة أنها تلعب دورا

¹ - PH.DELEBECQUE, « *La dispersion des obligations de sécurité dans les contrats spéciaux* », Gaz. Pal., 23 septembre 1997, n°1, p.1184.

² - D.ZENNAKI, « *L'apport du droit de la consommation à l'obligation de sécurité en droit algérien* », Etude offerte à la mémoire de CH.LAPOYADE-DESCHAMPS, P.U.B, juillet 2003, p.733.

³ - F.DEFFRARD, « *Une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère* », Recueil Dalloz 34, 1999, cahier chronique, n°5, p.365.

⁴ - G.RAYMOND, « *Santé et sécurité des consommateurs* », J, CL., conc. Conso. 4, fasc. 950, lexis Nexis SA, 2009, n°10, p.5.

⁵ - حساني على، "ضمان حماية المستهلك- نحو نظرية عامة في القانون المقارن"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 2017، ص. 223.

⁶ - بودالي محمد، المرجع السابق، ص.405.

⁷ - م. 43 من الدستور الجزائري.

اقتصاديا خاصة فيما يتعلق بنقل الأشخاص باعتبار أن النقل هنا يتطلب حماية الأرواح البشرية والسلامة البدنية إجبارا. فضمان السلامة هو أهم التزام يقع على عاتق الناقل. ففي حوادث الطرق مثلا يقتضي الأمر البحث عن مدى احترام الناقل للوائح والقوانين، ثم مدى توفيقه بين استعماله حقه وبين واجبه في احترام سلامة الغير باتخاذ الاحتياطات اللازمة في ذلك.

إضافة لاتخاذ الاحتياطات اللازمة¹ يجب أن يلتزم الناقل بنقل المسافرين وفقا لما تم الاتفاق عليه وفي أحسن الظروف يرتبط بالتزامه بضمان سلامة المسافر المستهلك. ذلك أنه وبمفهوم المخالفة إذا تخلف الناقل عن نقل المسافر في أحسن الظروف سواء الصحية أو الأمنية، فإن ذلك قد يؤدي لإصابته بضرر. فالإخلال به يترتب مسؤولية الناقل، هذه الأخيرة التي تطورت مع الوقت من مسؤولية تقصيرية لمسؤولية عقدية وهو ما سنعرضه فيما يلي.

الفرع الأول: نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافر ومضمونه:

أولا: نشأته وتطوره: إن معالجة الإطار القانوني لهذا الالتزام هو البحث عن الأساس القانوني الذي يقوم عليه،² حيث أنه من عقدي النقل والعمل امتدت فكرة الالتزام بالسلامة إلى عقود أخرى كالإيواء الفندقية، الألعاب الخطرة، التعليم والعلاج الطبي وغيرها؛ إذ يعود الفضل لمحكمة النقض الفرنسية منذ 1911³ التي أسست هذا النظام والذي بدأ بمناسبة النقل البحري.

حيث تعود حيثيات هذه القضية لنقل بحري تم بين مرسيليا والجزائر تعرض فيه أحد المسافرين لإصابة بسبب سقوط بضاعة عليه لم يتم حفظها كما ينبغي، وعليه تصدت محكمة النقض الفرنسية لقرار جهة الاستئناف

¹ - الأودن سمير عبد السميع سليمان، "المسؤولية عن حوادث وسائل النقل السريع من الناحيتين الجنائية والمدنية"، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2008، ص. 201.

² - F.NACEUR, « Le fondement de l'obligation de sécurité », actes du colloque ALGERO-FRANÇAIS sur la sécurité des produits, Université Abou Bekr BELKAID, Tlemcen, le 17 et 18 mai 2003, DAR EL ADIB, p.1.

³ -Civ ;21 Nov 1911, DP1913.1, P249, note Sarrut ; S.1912, 1, P.73, Lyon-Caen, p.445.

بالجزائر العاصمة واعتبرت أن تنفيذ عقد النقل يقتضي إيصال المسافر سالما ومعافى. وعليه يكفي المسافر إثبات تعرضه للضرر بمناسبة عقد النقل، لإقرار المسؤولية التعاقدية للناقل ومطالبته بالتعويضات.¹

امتد هذا الالتزام بعدها لباقي عقود النقل الأخرى وبصفة خاصة النقل البري² استجابة للحاجة العالمية المعاصرة في القانون المقارن لهذا الضمان في العقود لاستناده على مبدأ طبيعي يهدف للحفاظ على التكامل الجسدي.³ حيث طبقت لأول مرة أحكام الالتزام بالسلامة بمناسبة النقل بالسكك الحديدية عام 1913⁴ ثم توسع ليشمل النقل بالمترو 1950،⁵ النقل بالحافلة 1955،⁶ الطاكسي 1922،⁷ وعلى القوارب وزوارق النهر 1921⁸ وغيرها.

1- نشأة الالتزام بالسلامة من خلال إقرار المسؤولية التقصيرية: إن التدخل القضائي في هذه

المسألة كما اعتبره الكثير من الفقهاء سمح بفرض التزامات جديدة على عاتق المدين في العقد⁹ كما اعتبر أول نظام يقضي بالمسؤولية المدنية بدون خطأ. بالإضافة إلى ميكانيزمات قانونية جديدة كالمبدأ العام للمسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء والتي ظهرت بالتزامن مع الالتزام بالسلامة.

حيث نشأ التزام الناقل بضمان سلامة المسافر من خلال الإقرار القضائي بالمسؤولية التقصيرية له

في حال إصابة المسافر وبالتالي إخلال الناقل بالتزامه بالسلامة طبقا للمادة 1/1384 من القانون المدني

¹- S.HOCQUET-BERG, « *Le fabuleux destin de l'obligation de sécurité* », Lesxisnexus, RCA, n°2, Février 2019, P. 13.

²- G.VINEY, P.JOURDAIN et S.CARVAL, « *Les conditions de la responsabilité civile* », Traité de droit civil, LGDI, 4^{ème} éd., 2013, n°500.

³- Y.LAMBERT-FAIVRE, « *Fondement et régime de l'obligation de sécurité* », D., 1994, chr. 81.

⁴-Civ ;27 Jan 1913, S.1913.1.117, Concl. Sarrut ; DP1913, 1, P249.

⁵- Cass.civ. 4 mars 1950, JCP 1950.8122,

⁶-Cass.civ. 23 mai 1955, D.1955.504.

⁷- Cass.req. 31 juill.1922, S.1922.1.324.

⁸- CA Grenoble 15 mars 1921, DP 1922.2.25, note ROUAST pour une promenade en barque sur un lac souterrain.

⁹- G.VINEY, P.JOURDAIN et S.CARVAL, *Op.Cit.*, n°498.

بالفرنسي، مع اشتراط إثبات خطأ الناقل في حراسة وسيلة النقل والعلاقة السببية بين هذا الخطأ والأضرار التي لحقته، بالرغم من صعوبة الإثبات هنا. مع ضرورة التذكير هنا أن حراسة الشيء تتطلب توفر سلطة الإستعمال وعنصري الرقابة والإشراف.¹

حيث تقوم المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ الواجب الإثبات بتكليف الدائن بإثباته في مواجهة المدين. ويترتب على هذا الاعتبار مايلي:

-وجوب إثبات خطأ الناقل والضرر والعلاقة السببية بينهما،

-وقوع عبء الإثبات على عاتق المسافر،

-التعويض المحكوم به لصالح المسافر المضرور أو ذوي حقوقه يكون عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع،

-إذا كان الحادث يشكل في نفس الوقت جريمة، فإن الدعوى المدنية تتقدم بنفس المدة التي تتقدم بها الدعوى العمومية.²

غير أنه وبعد الثورة الصناعية التي أدت لكثرة الحوادث نتيجة استخدام الآلات القوية والسريعة في المصانع في مقابل تطور وسائل النقل، كل هذا شكل دفعة نوعية لتطور المسؤولية الناتجة عن ضمان السلامة.³ خاصة مع قصور الحماية المقدمة للمتضررين من مخاطر النقل، الأمر الذي دفع الفقه إلى تركيز جهوده لتأصيل الالتزام بضمان السلامة باعتباره الوسيلة العادلة لحماية المتضررين.⁴

¹- A.LECOURT, « *Fiche de droit des obligations* », 4^e édition, Ellipses, 2014, P. 261.

²- رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص.85.

³- العرباوي نبيل، نفس المرجع، ص.157.

⁴- عبد الحميد الديسطي عبد الحميد، "حماية المستهلك في ضوء القواعد القانونية لمسؤولية المنتج"، دراسة مقارنة، دار الفكر القانون، الطبعة الأولى، مصر 2009، ص.213.

انتقلت فكرة ضمان السلامة بعدها من المجال التقصيري إلى المجال العقدي، على أساس أن الناقل لا يتعهد بنقل المسافر ولا يعامله معاملة البضائع فالأخيرة ثابتة وغير متحركة، والناقل يسيطر ويتحكم فيها بعكس ناقل الأشخاص لأن المسافر يحتفظ بحقه في حرية الحركة.¹ ومنه تم الاعتماد على المسؤولية العقدية كطريق لتعويض ضحايا حوادث الأضرار الجسمانية في مجال النقل عامة، وبالتالي إعفاء المستهلك من ضرورة إثبات الخطأ، وذلك بتطويع مضمون العقد وإدماج تأمين لفائدة المضرور مقتضاه السلامة.²

2- انتقال الالتزام بضمان السلامة من المجال التقصيري للمجال العقدي: سمح هذا التوسع الهائل

لهذا الضمان في تطور قانون المسؤولية المدنية لصالح ضحايا الأضرار الجسمانية، وعليه تطور هذا الالتزام -الذي يعتبر وليد الاجتهاد القضائي، بحيث قضت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر عام 1911 على أن المسؤولية المترتبة على عاتق الناقل تجاه المسافر المضرور هي مسؤولية تعاقدية وليس تقصيرية، مؤكدة على التزام الناقل العقدي بضمان سلامة المسافر.

يقتضي هذا الأخير حسب بعض الفقه توافر عدد من الشروط وهي أن يتجه أحد المتعاقدين إلى المتعاقد الآخر، من أجل الحصول على منتج أو خدمة معينة، وأن يوجد خطر يهدد المتعاقد طالب الخدمة أو المنتج وكذا أن يكون الملزم بتقديم الخدمة أو المنتج مهنيا ومحترفا.³ إلا أن هذا الرأي انصب على شروط وآثار التعاقد ولم يركز على ماهية الالتزام بضمان السلامة بشكل واضح ودقيق.⁴ بما أن المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي تتعلق بنظرية الوديعة فإنه لا يعقل أن يكون الأشخاص محل وديعة في النقل، كما

¹-I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°48, P445.

²- بن طرية معمر، "التطور المأمول في نظام مسؤولية المهنيين: الحاجة لتوحيد طبيعة القواعد الحاكمة للمسؤولية المدنية"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، ع. 24، أبريل 2018، رقم 16، ص. 14.

³ - Ph.MALAUURIE, L.AYNES et PH.STOFFEL-MUNCK, « *Les obligations* », 2^e édition, Defrénois, n° 949, P. 496.

⁴- عبد الرحمن حسن، "مدى التزام المنتج بضمان السلامة في مواجهة مخاطر التطور العلمي"، دار النهضة العربية، القاهرة 2004، ص.71.

دافع الفقيه SAUZET في فرنسا عن المضرور الذي يصعب عليه الإثبات لنقص إمكانياته في مواجهة

شركات النقل التي تملك القدرات المادية والعلمية أكثر بكثير من المستهلك.¹

بالإضافة للأخذ بالتزام مستغل خدمة النقل التعاقدية بالسلامة في جميع القواعد والاتفاقيات الدولية

في مجال نقل الأشخاص، خاصة في مجال عقود النقل بالسكك الحديدية للمسافرين والأمتعة. وعليه فقد تم

اعتبار مسؤولية الناقل تعتبر عقدية عند التنفيذ المادي للالتزام الأساسي وتكون تقصيرية قبل وبعد ذلك، حيث

أن العقد هو الذي ينشأ ويرتب هذا الضمان على عاتق الناقل. فالأخير لا يلتزم فقط بإيصال المسافر لنقطة

الوصول إنما يتعين عليه إيصاله سليماً معافى لنقطة الوصول، وهو التزم بتحقيق نتيجة،² وبالتالي يكون الناقل

مسؤولاً عن الأضرار الجسمانية، الوفاة، الأضرار الأدبية الناتجة عن آلام الجروح أو معاناة ذوي المتوفي.

من خلال استعراضنا لنشأة وتطور مبدأ السلامة في عقود النقل يتبين لنا أن القضاء الفرنسي لم يستقر

على وجود هذا الالتزام إلا بعد تردد طويل، والسبب في ذلك يرجع إلى أن تاريخ تطور هذا الالتزام مرتبط بأشد

الارتباط بتاريخ تطور المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية منذ القرن التاسع عشر.³

أقرت محكمة النقض سنة 1989 إلزامية إيصال المسافر لنقطة الوصول سليماً معافى، طبقاً لنص

المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي⁴ تنفيذا للعقد، وفيما عدا ذلك فإن مسؤولية الناقل تخضع لقواعد

المسؤولية التقصيرية.⁵ وهو ما جاء في قرار آخر لها صادر بتاريخ 07 مارس 1989 حيث جاءت بمصطلح

(Sécurité-moyen) واعتبرت مسؤولية الناقل تجاه المسافر غير النظامي المضرور مسؤولية شبه تقصيرية،

¹- رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص.86.

²- رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص.86.

³- العريايى نبيل، نفس المرجع، ص.156.

⁴- Art. 1147 C.civ dispose : «Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. »

⁵ - B.MERCADAL, Op.Cit., n°665, P388.

فإما أن يرفع دعواه على أساس المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي بإثبات خطأ الناقل وعلاقة السببية مع الضرر رغم صعوبات ذلك،¹ أو على أساس المادة 1384 على أساس حارس الشيء.

إضافة، وبالحدّث عن المادة 1/1384 من القانون المدني لا يفوتنا التذكير أن القضاء الفرنسي قضى لفترة طويلة بأحكامها والمتعلقة بمسؤولية الشخص عن حراسة الأشياء والتي تطورت لتصل لقيام مسؤوليته دون حاجة لإثبات خطئه في الحراسة، بعدما كانت في فترة سابقة تتطلب إثبات الضرر وجود عيب في تركيب الشيء المحدث للضرر أو نقص في صيانته.

إن الأحكام الجديدة والإقرار بالتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين ساعد كثيرا وسهل عليه عبء الإثبات إذ يكفي إثبات الضرر فقط، ولا يستطيع الناقل نفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي. أما باعتباره حارسا لوسيلة النقل فإنه كان على عاتق المسافرين سابقا إثبات الضرر الذي لحقه وكذا إثبات العيب في وسيلة النقل. غير أن القضاء الفرنسي ضمن المادة قرينة قانونية على مسؤولية الحارس بمجرد ثبوت الضرر دون حاجة لإثبات العيب في وسيلة النقل.²

وفي سياق متصل تجدر الإشارة أن الفقه قد انقسم إلى فريقين جهة تقضي أن المسؤولية عن ضمان السلامة تقوم على تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين تبعا للمادة 1156 من القانون المدني الفرنسي التي تتعلق بالنية المشتركة للمتعاقدين، أما الفريق الثاني ففسرها تبعا لمستلزمات العقد أي أخذ الاتجاه الموضوعي وليس الشخصي.

حيث تم تفسير العقد في الاتجاه الأول بالبحث عن الإرادة المفترضة للطرفين، إلا أنه لا يمكن أخذها كأساس لأنها تفرض المسألة افتراضا فقط أي اصطناعيا.³ أما المادة 1135 فتتبنى مفهوما ماديا للعقد لما له

¹ - وجدي عبد الواحد علي، "التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر"، ناس للطباعة، ط.1، مصر 2004، ص. 12.

² - العرابوي نبيل، نفس المرجع، ص. 158 و 159.

³ - P.JOURDAIN, « Le fondement de l'obligation de sécurité », Gaz.Pal, 23 septembre 1997, P.1197.

من منفعة اقتصادية ومنفعة اجتماعية على حد سواء تتعدى ما تتجه إليه إرادة الأفراد¹ وعليه تطور العقد من مفهوم شخصي مرتبط بمنفعة الإرادة إلى مفهوم موضوعي مرتبط بما هو نافع وعادل.²

ثانياً: طبيعة الالتزام بضمان سلامة المسافر ومضمونه:

1- طبيعة الالتزام بضمان سلامة المسافر: إن كان التزاما ببذل عناية أم بتحقيق نتيجة؟ فكما سبق وأشارنا فإن الالتزام بالسلامة هو التزام تعاقدى إذ يتطلب وجود الإثبات على قيام رابطة عقدية نظامية بسند النقل، وقد تم اعتبارها كالتزام بتحقيق نتيجة.

أقر الاجتهاد القضائي بضرورة إيصال المسافر سليماً معافى لنقطة الوصول، وهو ليس التزام ببذل عناية إنما على الناقل اتخاذ كافة التدابير لضمان سلامة المسافر لما للقوة الملزمة للعقد خاصة بعد القرار القضائي بتاريخ 27 جانفي 1913. بمعنى أن عدم تحقيق النتيجة يؤدي لقيام مسؤولية الناقل، كما يعفى الأخير من افتراض مسؤوليته بإثبات أن الضرر ناتج عن قوة قاهرة أو خطأ المضرور، إذا كانت القوة القاهرة غير متوقعة ويستحيل تجنبها وكانت السبب الوحيد لوقوع الضرر.³

إضافة لذلك فإن الإعفاء الجزئي لمسؤولية الناقل عن الالتزام بالسلامة غير جائز تبعاً لما قضت به الغرفة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية حيث جاء في قرارها أن: (*Le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur ne peut s'en exonérer partiellement*) فكل إعفاء جزئي للمسؤولية مستبعد التطبيق.⁴

¹ - P.JOURDAIN, « *Le fondement de l'obligation de sécurité* », Gaz. Pal., 1997, p.1197.

-ميراد براهم، "الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري"، مذكرة ماجستير في القانون البحري، جامعة وهران، 2011-2012، ص.92.

² - عابد فايد عبد الفتاح فايد، "الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك - دراسة مقارنة في القانون المصري والقانون الفرنسي"، دار الكتب القانونية، 2010، ص. 35، 36.

³ - Y.LAMBERT-FAVIRE, « *Droit du dommage corporel- systèmes d'indemnisation* », 3^e édition, Dalloz, 1996, n° 749, P. 811.

⁴-I.BON-GARCIN, M.BERNADETet Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°484- P448.

أما بالنسبة للحوادث التي تقع في الرصيف والتي تجد محلها خصوصاً بمناسبة النقل بالسكك الحديدية، بالإضافة لحوادث الصعود والنزول من العربات فقد اعتبر الاجتهاد القضائي أنه في حال وقوعها فإن مسؤولية الناقل التعاقدية تقوم لكن على أساس الالتزام ببذل عناية تجاه المسافر الحائز على تذكرة نظامية، مع ضرورة إثبات المضرور لخطأ الناقل.

أما في حال عدم حيازته لتذكرة نظامية فبإمكان المضرور الرجوع على الناقل وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية على أساس حارس الشيء، دون الحاجة لإثبات الخطأ، غير أنه ونتيجة للانتقادات التي واجهت تقسيم الالتزام بالسلامة ولما خلفه من تناقضات دفعت محكمة النقض الفرنسية إلى الرجوع عن موقفها في قرار مؤرخ في 1989/03/07¹ حيث اعتبرت المسؤولية المترتبة عن حوادث الرصيف بعد ذلك مسؤولية شبه تقصيرية (*Responsabilité quasi-délictuelle*) سواء كان الدخول إلى القطار حراً أم لا.²

نشير هنا إلى وجوب توفير السلطات المختصة بالنقل بمختلف أنواعه كل المرافق لاستقبال الركاب، ومثال ذلك السلطة المينائية في المحطات البحرية بحيث تتولى توفير المنشآت الضرورية لاستقبال الركاب وسياراتهم وأمتعتهم وضمان عبورهم وأمنهم، بحيث تسهر على صيانة وسلامة هذه المنشآت وكذا على السير الحسن للعمليات المنجزة بها.³

وعليه فإن طبيعة الالتزام بسلامة المسافر هي الالتزام بتحقيق نتيجة من خلال العمل على توفير الأمن والحماية الفعالة لتجنب وقوع أي ضرر للمسافر، بالإضافة لإعفائه من شرط إثبات خطأ الناقل وهو نفس الاتجاه الذي نادى به بعض الفقه.⁴ وعليه تترتب مسؤولية الناقل العقديّة عموماً بمجرد إصابة المسافر

¹ - زرهوني نبيلة، "مسؤولية الناقل بضمان السلامة الراكب"، مذكرة ماجستير، جامعة وهران 2013، ص.48.

² - B.MERCADAL, *Op.Cit.*, n°667, P389.

³ - م. 14 مر.ت. رقم 01/02 المؤرخ في 06 يناير 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر عدد 01.

⁴ - PH.LE TOURNEAU, «*De l'allègement de l'obligation de renseignement ou conseil*», D.1987, chron., p.107 et s.

بضرر ما، ولا يمكنه التخلص منها إلا بإقامة الدليل على وقوعها نتيجة لسبب أجنبي خارج عن إرادته ولم يمكن له توقعه.

حيث جاء المشرع الفرنسي في قانون الاستهلاك كذلك بضرورة استجابة المنتجات والخدمات لأحكام السلامة تماشياً والرغبة المشروعة للمستهلك والتي لا تمس ولا تؤدي لإحداث ضرر بصحة الأشخاص. إذ فرضت المادة L.421-3 من قانون الاستهلاك الفرنسي¹ كذلك على المهنيين التزاماً عاماً بالسلامة تجاه الجميع (erga omnes) الذي لا يضع أي حد في علاقاته مع المتعاقدين معه.²

فرض المشرع الجزائري كذلك من خلال نص المادة 9 من قانون حماية المستهلك رقم 03-09 إذ يجب أن تكون المنتجات الموضوعة للاستهلاك، مضمونة وتتوفر على الأمن بالنظر إلى الاستعمال المشروع والمنتظر منها، وأن لا تلحق ضرراً بصحة المستهلك وأمنه مصالحةً. وكذا المادة 62 من القانون التجاري الجزائري التي تقضي بضمان سلامة المسافر وتوصيله.

وعليه فإن الإقرار القانوني لهذا الالتزام يمثل إرادة المشرع في إقرار الالتزام قانوناً وليس فقط مستخلصاً قضاءً في العديد من العقود؛³ بالتالي يتبين أن الالتزام القانوني بضمان السلامة يزيل التناقض حول الأساس التعاقدية للالتزام أو طبيعته من جهة، ومن جهة أخرى يقر بحماية المستهلكين على أساس تحقيق نتيجة وليس فقط بذل عناية في ذلك بالإضافة إلى نقل عبء الإثبات من المستهلك للمهني.⁴

2- مضمونه: يشمل مضمون هذا الالتزام ممارسة المدين به سيطرة فعلية على كل العناصر التي

يمكن أن تسبب ضرراً للدائن به، ويتمثل في "الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي والصحي للمتعاقد،

¹ - Art. L.421-3 C.consom.F dispose : « Les produits et les services doivent présenter, dans des conditions raisonnablement prévisibles par le professionnel, la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre et ne pas porter atteinte à la santé des personnes ».

² - S.HOCQUET-BERG, *Op.Cit.*, P.16.

³ - تيانتي مريم، "الالتزام بضمان سلامة مستهلك خدمة النقل البحري"، مجلة جيل الأبحاث المعمقة، مركز جيل البحث العلمي، العدد 29، ديسمبر 2018، ص.78.

⁴ - علي عمران محمد، "الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود"، دار النهضة العربية، القاهرة 1980، ص.198.

محفوظا من أي أذى يسببه تنفيذ الالتزامات العقدية في الاتفاق المبرم بين الدائن وبين الحرفي أو المهني" وبالتالي العمل على تحقيق نتيجة المتمثلة في حماية المسافر من كل أذى جسماني قد يعرض حياته للخطر.¹ فالناقل ملزم باتخاذ كافة الاحتياطات التي تهدف لإيصال المسافر سليما معافى لجهة الوصول، واتخاذ جميع التدابير اللازمة لتحقيق هذه النتيجة أو الغاية أي السلامة. مع الإشارة أن مصطلح التدابير اللازمة يختلف باختلاف التشريعات فعلى سبيل المثال ألزم المشرع الوطني الناقل البحري اتخاذ "الإجراءات اللازمة" لضمان سلامة الراكب.² في حين أن واضعي اتفاقية بروكسل الدولية ذكروا عبارة "التدابير المعقولة" "Les diligences raisonnables" وبالتالي فإن التشريعات البحرية الداخلية سواء الوطني أو نظيره الفرنسي أكثر تطلبا من الاتفاقية الدولية.

غير أنه تقوم مسؤولية الناقل في جميع الحالات عند الإخلال بتنفيذ الالتزام ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، فعل الغير أو خطأ المضرور. وفي المقابل لا يلزم المسافر بإثبات سبب وقوع الضرر ولا العلاقة السببية.

يترتب على هذا الالتزام ضرورة توفير الناقل لمركبة صالحة للنقل، كتوفير طائرة صالحة للملاحة الجوية أو تقديم سفينة صالحة للملاحة ومجهزة بالنحو الذي يساعد على تحقيق النتيجة المتمثلة في إيصال المسافر سليما ومعافى، بحصولها على شهادة إبحار سارية المفعول تتضمن قدرة السفينة على الإبحار ولياقتها وإجازتها لنقل الركاب.³

¹ - F.DEFFERRARD, « Une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère », Dalloz, revue 1999, P368.

المذكور في مقال أحمد مواقي بناني، "الالتزام بضمان السلامة (المفهوم.المضمون.أساس المسؤولية)"، مجلة المفكر، العدد العاشر، ص.415.

² - م. 841 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم.

³ - عبابنه محمود محمد ، نفس المرجع، ص. 214.

الأمر سيان بالنسبة للنقل بالطرق أو السكك الحديدية؛ إذ تحدد التنظيمات مقاييس ممارسة مهنة الناقل البري من حيث الأمن، التأهيل ووسائل النقل ونوعية الخدمة.¹ فالالتزام يقتضي ضرورة تزويد مركبات النقل إجباريا بوسائل لحفظ الصحة كالإسعافات الأولية² وبالنتيجة نقل المسافرين المستهلكين في ظروف صحية وأمنية.³

في سياق متصل فإن الإلتزام بضمان سلامة المسافرين عموما يرتبط بعدة معطيات، فمن الناحية الاقتصادية يستلزم السهر على توفير جميع الوسائل المناسبة من موارد مالية، موارد بشرية وفضاءات لتسهيل عملية التنقل داخل المطارات أو الميناءات أي الفضاءات العمومية التي ترتبط ارتباطا وثيقا بعملية النقل المادي. فبالرغم من أن الناقل هو المسؤول الأول تجاه المستهلك غير أن حوادث النقل تقع في كثير من الأحيان بسبب أخطاء تابعي النقل.⁴

- نطاق سريانه بالنسبة للأمتعة: من خلال استقراء أحكام المادة 68 من القانون التجاري الجزائري نجد أن المشرع فرق من خلال المادة بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة أو أمتعة اليد. على النحو الآتي:
- بالنسبة للأمتعة المسجلة: وهنا نصت المادة 68 على: "يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61". فنقل أمتعة المسافر تعد من قبيل الإلتزامات التبعية لنقله والأصل أن تشمل أجرة النقل مقابل نقل أمتعته كذلك، إلا ما تجاوز الوزن المسموح به والذي غالبا ما يساوي 30 كلغ في النقل

¹ - م. 2/17 من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم.

² - م. 5 من دفتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات استغلال خدمة سيارة الأجرة طبقا للقرار الصادر عن وزارة الأشغال العمومية والنقل المؤرخ في 14 أوت 2016 والمتضمن دفتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات استغلال خدمة سيارة الأجرة، ج.ر. عدد 2016/58.

³ - B.MERCADAL, *Op.Cit.*, n°661, P385.

⁴ - G.BOREL, « *Les incidences financières : le financement de la sureté aérienne* », Transidit, N°47-2006, P.P. 15, 16.

الجوي على سبيل المثال. بحيث أخضع المشرع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام نقل الأشياء، إذ يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

-أما الأمتعة غير المسجلة: أو أمتعة اليد التي يحتفظ بها المسافر فقد جاءت المادة 67 من ق.ت.ج صريحة في هذا الشأن فالناقل ليس عليه حراسة الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ المسافر عليها؛ وبمفهوم المخالفة فإن التزام الناقل بضمان سلامة من التلف أو الضياع تبعاً لعقد النقل لا يشملها، على أساس بقائها تحت حراسة الناقل. ومع ذلك يمكن قيام المسؤولية التقصيرية بعد اثبات أركانها.¹

الفرع الثاني: مدة التزام الناقل بضمان سلامة الراكب:

إن تمام عقد النقل أو انعقاده يتم بعدة طرق وتقنيات مختلفة، إذ يمكن اعتبارها من لحظة صعود المسافر لمركبة النقل، أو بعد الوفاء بأجرة النقل. وعليه ثار التساؤل حول النطاق الزمني الذي يبدأ وينتهي فيه هذا الالتزام. فبالنسبة لنطاق سريانه من حيث الزمان فقد فرقت محكمة النقض الفرنسية منذ البداية بين الحالتين التاليتين:

-إذا قام الناقل بأخذ أماكن في وسيلة النقل، بحيث يكون الدخول مفتوحاً للجمهور، ولا يكون شراء الأشخاص للتذكرة مسبقاً مشروطاً أو أنهم لم يتمكنوا بعد منها، ومثال ذلك حافلات النقل الحضري وسيارات الأجرة؛ فهنا الالتزام بالسلامة يبدأ من اللحظة التي يتصل فيها المسافر بوسيلة النقل. إذ يتماشى هذا الاتجاه بالتوازي للإقرار أن مدة ضمان السلامة تتماشى مع بداية ونهاية عقد النقل أي عندما ينزل المسافر من المركبة وتنتهي علاقته العقدية بالناقل.

-أما الحالة الثانية فهي إذا كان الدخول غير مسموح به إلا للأشخاص الحائزين على تذاكر سفر مسبقاً، كحالة النقل الجوي أو البحري؛ فإن الالتزام بالسلامة هنا يبدأ من لحظة دخول المسافر لنطاق الأمكنة

¹ - زرهوني نبيلة، المرجع السابق، ص.53.

المخصصة للمراقبة وينتهي بخروجه منها.¹ بحيث تشمل الممرات، الأروقة أو السلالم الموجودة في محطة النقل؛ واعتبرت عموماً أن هذا الإلتزام ينشأ عندما يدخل المسافر نطاق محطة القيام أو الإقلاع الخاصة بالنقل أو بالمرور أمام العون المكلف بمراقبة التذاكر، إلى غاية الخروج منها.²

جاءت محكمة النقض في قرار لها بتاريخ 01 جويلية 1969 بمناسبة النقل بالسكك الحديدية بتحديد بداية ونهاية هذا الإلتزام، وأقرت بأن الإلتزام بالسلامة يبدأ منذ اللحظة التي يصعد فيها المسافر وسيلة النقل وينتهي عند نزوله منها، « *à partir du moment ou le voyageur commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment ou il achève d'en descendre.* »³ المادية. غير أنها دقت في النطاق الزمني للإلتزام بعد ذلك وتحديداً عام 1989، بحيث أكدت أنه يشمل الفترة السابقة واللاحقة للنقل (période antérieure et postérieure) بمعنى قبل صعود المسافر للمركبة وبعد نزوله منها فإن الناقل يبقى ملتزماً بالتزاماً تعاقدياً بالسلامة لكن على أساس بذل عناية (simple obligation de sécurité de moyens).

في حال وقوع ضرر للمسافر في المحطة فإنه لا يمكنه التمسك بمقتضيات هذا الحكم ذلك أن قاعدة الجمع بين المسؤوليتين ستعيقه؛ وبالتالي عليه الرجوع والتمسك بأحكام المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي ضد الناقل. كذلك الأمر بالنسبة للغير المتواجدين في المحطة؛ بحيث أدت هذه الوضعية لتأسيس محكمة النقض لقرار جديد يقضي بأن الإلتزام بالسلامة لا يقع على عاتق الناقل إلا من لحظة تنفيذ عقد النقل، بمعنى منذ اللحظة التي يصعد الراكب فيها إلى غاية نزوله. ففيما عدا فترة تنفيذ عملية النقل فإن المسؤولية المترتبة على عاتق الناقل هي مسؤولية تقصيرية.⁴

¹ -B.MERCADAL, *Op.Cit.*, n°665, P388

² -I.BON-GARCIN, M.BERNADETet Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°483, P447.

³ -

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000006979842&fastReqId=563497990&fastPos=5>. Consulté le 15/03/2017.

⁴ -Civ 1^{ère}, 7Mars 1989, n°87.11.493, P91.

منذ صدور هذا القرار أصبح المسافرون والغير يعاملون بنفس الطريقة في حالة وقوع ضرر لهم داخل المحطة. الأمر الذي تطلب التحديد الدقيق للتنفيذ المادي لعملية النقل بمفهومه الضيق والذي يخضع لنظام المسؤولية التعاقدية؛ في حين أن كل واقعة يمكن أن تحدث قبل أو بعد تنفيذ عملية النقل تبقى خاضعة لأحكام المسؤولية التقصيرية. غير أن التساؤل الذي يطرح هنا يتعلق بمدى اعتبار وثيقة النقل أو التذكرة شرطا مرتبطين بنظام المسؤولية؟

حيث أنه يوجد رأيان بهذا الشأن، الأول قبل هذا القرار الأخير إذ اعتبر الاجتهاد القضائي أن قواعد المسؤولية التعاقدية لا سيما في حالة النقل بالسكك الحديدية لا يمكن تطبيقه عندما يصعد المسافر للقطار دون سند نقل أو تذكرة نظامية، أو أنه واصل السفر دون أن يمنح سند النقل الذي يحوزه الحق في ذلك. أما بعد ذلك وتبعاً للمنطق الذي انتهجته محكمة النقض الفرنسية بأن العقد يتم بمجرد صعود المسافر لمركبة النقل فإنه يوجد مجال لاعتبار أن دفع الأجرة عن طريق شراء التذكرة لا يمكن أن يؤسس شرطا لتكوين العقد، ذلك أن عقد النقل من العقود الرضائية.¹

وبالتالي فإنه من الصعب التوفيق بين تحديد مضمون العقد مع اشتراط تذكرة نظامية؛ مع أن محكمة النقض استقرت على رأيها فيما يخص هذا الأمر واعتبرت أن التأسيس التعاقدية يجب إقصاؤه إذا لم يحز المسافر على سند النقل.²

بالرجوع للتشريع الوطني فقد نص المشرع الجزائري على الالتزام بضمان سلامة المسافر بنص المادة 64 من القانون التجاري بحيث أن مسؤولية الناقل إزاء المسافر تترتب ابتداء من تكفله به؛ وعليه فإن المادة جاءت صريحة في هذا الشأن. غير أن المرحلة أي بداية ونهاية الالتزام لم يحددها المشرع بدقة، ولعل السبب في ذلك هو اختلاف هاته المرحلة بين النقل الذي يتم عبر الطرق والنقل الذي يتم عبر السكك الحديدية.

¹-I.BON-GARCIN, M.BERNADETet Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°483, P447.

²-V.Civ. 1ère, 6 Oct 1998, n°96-12.540, JCP1999, n°10186, note Y.Aubree.

كما أنه لم يحدد أي نوع من المسؤولية يطبق في هذا الشأن الأمر الذي يفتح المجال للرجوع للاجتهاد القضائي والفقهاء. فالالتزام لا يبدأ من وقت إبرام العقد أو تسليم تذكرة السفر إنما من وقت تنفيذه دون الحاجة إلى اشتراطها بنص صريح في العقد؛ أما خارج تنفيذ عقد النقل فإن مسؤولية الناقل تجاه المسافر تبقى خاضعة لأحكام المسؤولية التقصيرية.¹ مع ملاحظة أن الأحكام المتعلقة بالالتزام بالسلامة تعد أحكاماً

مشتركة تطبق على جميع أنماط وأنواع النقل سواء الداخلي أو الخارجي.²

- حالة انقطاع التنفيذ المادي للعقد: بحيث أن انقطاع عملية النقل أمر وارد في جميع أنواع وأنماط النقل، سواء نتيجة لعوامل تعود لطبيعة النقل، أو تتعلق بالناقل كتغيير وسيلة النقل أو إصلاح عطب، كما قد تعود لأسباب تتعلق بالمسافر. وهنا اختلفت الآراء بين مؤيد ومعارض حول استمرار التزام الناقل بضمان سلامة المسافر أثناء انقطاع التنفيذ المادي للنقل من عدمه.

رأى جانب من الفقهاء هنا باستمرار المسؤولية التعاقدية للناقل في حال إصابة المسافر خلال فترة انقطاع النقل، على أساس أن هذه الفترة تدخل في تنفيذ العقد ولخضوع المسافر لتعليمات الناقل. في حين يرى جانب آخر أنه طالما انفصل المسافر عن وسيلة النقل نتيجة انقطاع النقل فإن ذلك يؤدي كنتيجة لانقطاع الالتزام بضمان السلامة.³

غير أنه وبالرجوع لأحكام مسؤولية الناقل البحري فإن المشرع اكتفى بترتيب مسؤولية الناقل في حال طرأ حادث ما خلال الرحلة، عرقل مواصلة السفر أو الوصول إلى مكان الوصول في وقت معقول.

بحيث ألزمه برد القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة التي لم يقطعها أو ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان الوصول أو ميناء آخر يتفق عليه، في أول سفينة ملائمة أو بوسيلة أخرى لنقل المسافرين. كل هذا بشرط

¹-I.BON-GARCIN, M.BERNADETet Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°483, P447.

² - B.MERCADAL, *Op.Cit.*, n°665, P388.

³ - زرهوني نبيلة، المرجع السابق، ص.49.

أن يكون بطلب من المسافر وحسب اختياره، وليس بالإرادة المنفردة للناقل. وقياسا عليه فإن الانقطاع المادي للنقل لا يؤدي لسقوط الالتزام بضمان السلامة أصلا إلا في حال تم الاتفاق على ذلك أي بالرضا التام للمسافر وبالتالي قطع العلاقة التعاقدية بينهما التي تؤدي لانتهاك الالتزامات الناشئة عن العقد.¹

كما سبق وأشرنا فإن نقل المستهلك وأمتعته من نقطة القيام لنقطة الوصول غير كافي للمستهلك إنما يجب إعلامه بالأسعار والتعريفات سواء كانت حرة أو محددة من قبل الدولة خاصة فيما تعلق بالنقل العمومي عبر الطرق أو السكك الحديدية، المواعيد، شروط الخدمة وكذا حدود المسؤولية التعاقدية. شروط البيع أي الشروط التعاقدية وحدود المسؤولية وكذا الأجال واحتمال التأخير وغيرها، إلى جانب ضمان توصيله وأمتعته في الميعاد المتفق عليه وتبعا للخدمات المتفق عليها والتي تعهد الناقل بتنفيذها. فنقل الأمتعة هو التزام تبعي بالنقل مع أن القانون فرق بين نوعين منها المسجلة وغير المسجلة؛ على أساس الأحكام القانونية التي تطبق عليها وكذا المسؤولية المترتبة على كل واحدة منها.

بالإضافة إلى ضرورة توصيله سليما معافى، فالالتزام الناقل بضمان السلامة من أهم الالتزامات التي تقع على عاتقه، كما أن الأحكام المتعلقة بالالتزام بالسلامة تعد أحكاما مشتركة تطبق على جميع أنماط وأنواع النقل سواء الداخلي أو الخارجي. ما عدا بعض الخصوصيات التي ينفرد بها كل نوع منه تبعا لأساس المسؤولية الذي تقوم عليه الاتفاقيات الدولية بهذا الشأن من جهة، ومدى أخذ الدول بها والتصديق عليها من جهة أخرى.

¹ - م. 837 ق.ب.ج.

الفصل الثاني: الإطار القانوني للضمانات الخاصة بكل نوع من خدمات النقل

يتناول هذا الفصل القواعد المنظمة للضمانات القانونية للمسافر؛ والخاصة بكل نوع من أنواع النقل، فنجد ما يحكمها في التشريع الداخلي الخاص بكل نمط من النقل على حدى كقانون الطيران المدني والقانون البحري؛ إلى جانب الاتفاقيات الدولية إن كان النقل خارجيا أي دوليا.

فالقوانين الخاصة بالنقل جاءت بأحكام مفصلة لحماية المستهلك في أي مرحلة يكون فيها، سواء في المرحلة قبل التعاقدية، أو أثناء التنفيذ المادي للعقد، لتشمل كذلك الأحكام الخاصة بترتيب مسؤولية الناقل في حال وقوع ضرر بالمسافر أو أمتعته. وعليه نتناول بالدراسة أولا القواعد المنظمة لضمانات المستهلك في خدمتي النقل الجوي والنقل البحري (المبحث الأول) ثم القواعد المنظمة لضمانات المستهلك في خدمة النقل البري (المبحث الثاني).

المبحث الأول: القواعد المنظمة لضمانات المستهلك في خدمة النقل الجوي والبحري

يحكم النقل الجوي الداخلي قانون الطيران المدني رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 المعدل والمتمم، أما النقل البحري فنظمه الأمر رقم 76-80 المؤرخ في أكتوبر 1976 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

أما على المستوى الدولي فتوجد عدة اتفاقيات منها ما صادقت عليه الجزائر كاتفاقية فارسوفيا لعام 1929 الخاصة بنقل المسافرين وأمتعهم جوا وما يتماشى وأحكام الاتحاد العام للنقل الجوي IATA وغيرها؛ وأخرى اعتمدها دول الاتحاد الأوروبي سواء فيما يتعلق بالنقل الجوي كاتفاقية مونتريال 1999 أو النقل البحري للمسافرين كاتفاقية بروكسل، وذلك على النحو الآتي بيانه.

المطلب الأول: الضمانات الخاصة بخدمة النقل الجوي للأشخاص

تطرق المشرع الوطني إلى عقد نقل الركاب بموجب المادة 131 من قانون الطيران المدني التي تنص على أنه: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة طائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى" ومنه نلاحظ أن المشرع أورد له تعريفا خاصا لتمييزه عن باقي عقود النقل الأخرى.

أما المشرع الفرنسي والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي للأشخاص وأمتعتهم، كاتفاقية فارسوفيا لعام 1929¹ المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 واتفاقية مونتريال لعام 1999² لم يقدموا أي تعريف خاص له إنما اكتفوا ببيان التزامات الناقل الجوي ومسؤوليته. ويتبين من خلال استقراء موادها أن الناقل الجوي ملزم تجاه مستهلك الخدمة أي المسافر بضمان تسليمه تنكرة السفر (الفرع الأول) تقديم طائرة صالحة للملاحة الجوية (الفرع الثاني) ضمان نقله وأمتعته في الميعاد (الفرع الثالث) وكذا ضمان سلامته (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الإعلام بهوية الناقل:

أضحى من الضروري الإعلام بهوية الناقل الجوي حاليا³ بحيث يشمل التنظيم رقم 05/2011 مجموعة أحكام تتضمن وضع قائمة للناقلين الجويين الذين يكونون محل منع من الاستغلال داخل المجموعة وكذا إلزامية إعلام المسافرين بهوية الناقل الجوي الفعلي وقت الحجز، بغض النظر عن الطريقة التي يتم بها.

¹ - اتفاقية فارسوفيا الموقعة بتاريخ 12 أكتوبر 1929 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والمعدلة ببروتوكول لاهاي الموقع بتاريخ 28 سبتمبر 1955.

² - اتفاقية مونتريال المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بتاريخ 28 ماي 1999.
- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.cit.*, N°481, P.445.³
- Règlement (CE) n°2011-2005 du parlement européen et du conseil du 14 décembre 2005 concernant l' établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 09 de la directive 2004-36-CE.

كذلك الأمر في حال أي تغيير للناقل في أقرب الآجال الممكنة، قصد ضمان شفافية تنفيذ العقد.¹

أما فيما يخص إعلام المسافرين حول هوية الناقل الجوي في القانون الفرنسي فإنه وبموجب المرسوم رقم 669/2007 المؤرخ في 02 ماي 2007 المتعلق بالزامية إعلام المسافرين بهوية الناقل الجوي والمعدل لقانون الطيران المدني والسياحة.² فإن كل شخص يقوم بتسويق سندات النقل ملزم بإعلام المستهلك حول هوية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي؛ بحيث يتم إعلامه كتابة أو بالطريق الإلكتروني.³

عزز القانون الفرنسي رقم 2013-343 المؤرخ في 24 أبريل 2013 إعلام المسافرين عند تسويق سندات النقل حول شركات النقل المبينة في القائمة السوداء للاتحاد الأوروبي.⁴ بحيث أدرج مادة جديدة (L6421-2-1)⁵ من قانون النقل تؤكد على إلزامية إعلام المستهلك بهوية الناقل الجوي؛ كل هذا تحت طائلة

¹ - P.M.DUPONT, *Op.cit.*, N°349, P.374.

²- Décret n°2007-669 du 02 mai 2007 relatif à l'obligation d'informer les passagers de l'identité du transporteur aérien et modifiant les codes de l'aviation civile et du tourisme. JO n°104 du 4mai 2007.

Art.R 322-4 C.aviation dispose : « Toute personne qui commercialise des titres de transport aérien informe le consommateur, pour chaque tronçon de vol, de l'identité du transporteur contractuel et, le cas échéant, du transporteur de fait.

Cette information est communiquée par écrit ou par voie électronique dès que l'identité du transporteur effectif est connue et au plus tard lors de la conclusion du contrat de transport aérien.

Pour les contrats conclus par téléphone, le consommateur reçoit un document écrit ou électronique confirmant cette information. »

³ - Pascal M.DUPONT, *Op.cit.*, N°351, P.375.

⁴ -La loi n°2013-343 du 24 avril 2013 renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne. JO n°97 du 25 avril 2013, P.7202.

⁵-Art. L6421-2-1 du C.transp dispose : «Toute personne physique ou morale commercialisant un titre de transport sur les vols d'un transporteur aérien effectif figurant sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation doit informer de manière claire et non ambiguë le passager ou l'acquéreur, si celui-ci n'est pas l'utilisateur du billet, de cette situation et l'inviter à rechercher des solutions de transport de remplacement.

Il lui est indiqué par écrit, avant la conclusion de la vente, qu'il voyagera sur une compagnie figurant sur la liste européenne des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation.

Le fait de se livrer ou d'apporter son concours à la commercialisation d'un titre de transport sans respecter les mesures ordonnées en application du présent article est passible d'une

عقوبات تتمثل في غرامات إدارية تقدر ب 7500 أورو لسند النقل، وتضاعف العقوبة في حالة العود، دون المساس بالمتابعات المنصوص عليها في قانون العقوبات حسب نص المادة 3-121 منه.

أدرج المشرع الوطني نفس الحكم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16-175، بحيث يحق لركاب النقل الجوي العمومي أن يكونوا على علم بما يأتي:

- هوية الناقل أو الناقلين الجويين الذين يقومون بالرحلة أو الرحلات المعنية،
- حقوقهم في مجال المساعدة والتسديد والتعويض في حالة رفض الركوب أو إلغاء الرحلة أو تأخرها من طرف الناقل الجوي الفعلي. كما تنطبق أحكام الفقرة أعلاه، على المكفوفين وناقصي البصر بوسائل أخرى مناسبة¹. غير أنه ما يلاحظ من خلال دراسة نصوص المواد في هذا المرسوم أن المشرع الوطني لم يدرج في مقابل فرض هاته الالتزامات أي عقوبات جزائية في حال المخالفة بعكس المشرع الفرنسي.

الفرع الثاني: ضمان تسليم المستهلك تذكرة السفر

تتمثل التذكرة في وثيقة مرور قيد الصلاحية تحدد الحق في النقل، والتي يمكن أن تتخذ شكل تذكرة إلكترونية يسلمها أو يرخص بها الناقل الجوي أو وكيله المعتمد.² بحيث يجب تسليم وثيقة الركوب للمسافرين التي يمكن أن تأخذ شكل تذكرة إلكترونية باعتبارها وسيلة إثبات فقط وليست إلزامية طبقا لنص المادة 132 من قانون الطيران المدني الجزائري المعدل والمتمم³ ذلك أن غيابها أو ضياعها لا يؤثر على وجود عقد النقل أو صلاحيته؛ وهو نفس ما جاء به المشرع الفرنسي من خلال نص المادة 1-L6421-1.¹

amende administrative de 7 500 € par titre de transport, doublée en cas de récidive, sans préjudice des poursuites pouvant être engagées au titre de l'article 121-3 du code pénal.»

¹ م. 12 مر.ت. رقم 16-175 المؤرخ في 14 جوان 2016 والمحدد لشروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر عدد 36.

² م. 2/د مر.ت. رقم 16-175 المحدد لشروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي.

³ م. 132 المعدلة بموجب م. 13 من ق. رقم 15-14 المؤرخ في 15 يوليو 2015 المعدل والمتمم لقانون الطيران المدني: "يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب التي يمكن أن تأخذ شكل تذكرة إلكترونية، ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

رغم ماسبق ذكره ألزمت التشريعات المختلفة خاصة الاتفاقيات الدولية وجوب تسليم تذكرة أو سند سفر للمستهلك بغض النظر إن كان ورقيا أو الكترونيا؛ شريطة أن تكون محررة بخط مقروء وتشمل التعليمات الخاصة بالنقل وبوقت كاف قبل موعد الرحيل، حيث أن بعض الإجراءات تتطلب تقديم ما يفيد القيام بالرحلة الجوية إلى السلطات العامة أو السلطات القنصلية على حسب الأحوال.² فبالرجوع لاتفاقية فارسوفيا الدولية نجد أن واضعي الاتفاقية اشترطوا ضرورة تسليم تذكرة السفر تشمل عدة بيانات:

-نقطتا قيام الطائرة ووصولها،

-بيان إذا كانت نقطتا القيام والوصول في نفس إقليم الطرف السامي المتعاقد وكانت محطة أو محطات الرسو في إقليم دولة أخرى،

-بالإضافة لبيان إمكانية خضوع النقل لاتفاقية فارسوفيا التي تحد من مسؤولية الناقل في حال الوفاة أو ضرر بدني وكذا ضياع أو تلف الأمتعة³. وذلك عن طريق الإعلان الوارد بوثائق النقل الجوي ليتمكن من مواجهته بأحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي؛ والتأكد هنا يكون من خلال توفر وثيقة النقل والإشارة فيها لخضوع النقل الجوي للاتفاقية الدولية.⁴ يرجع السبب لاشتراط المشرع ذلك إلى تحديد الصفة الدولية للنقل وما قد يثيره تنفيذ وتنزع القوانين التي تحكم العلاقات وتحقيقا لاستقرار المراكز القانونية.⁵ كذلك الأمر بالنسبة لاتفاقية مونتريال 1999 طبقا لنص المادة 3 منها، كما أن ضياع التذكرة لا يؤثر على صحة وجود العقد.

غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، لا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

¹- Art. L6421-1 du C.transp dispose : « Le contrat de transport des passagers est constaté par la délivrance d'un billet, individuel ou collectif.

Le contrat de transport des bagages est constaté par la délivrance d'une fiche d'identification pour chaque bagage enregistré».

²- دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2015، ص. 174.

³- Art. 3§1 de la convention de Varsovie 1929 modifié par le Protocole de Lahey en 1955.

⁴- دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص. 324.

⁵ - العريني محمد فريد، "القانون الجوي"، المرجع السابق، ص. 85.

إضافة فقد نص بروتوكول جواتيمالا ستي المعدلة لاتفاقية وارسو والموقعة بتاريخ 8 مارس 1971 على شروط التذكرة من خلال المادة 04 منها المعدلة للمادة 04 من اتفاقية فارسوفيا غير أنها لم تدخل حيز النفاذ.¹ وعليه يجب أن تشمل التذكرة على مايلي:

- مكان وتاريخ إصدار التذكرة،
- ذكر نقطتا قيام ووصول الطائرة،
- المحطات التي ترسو فيها إن تعددت، قصد اتخاذ المسافر المستهلك للخدمة للإجراءات الضرورية للحصول على تأشيرة دخول الدولة التي تقع فيها المحطات،
- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين التابعين لتحديد الشخص المسؤول في حال قيام المسؤولية،
- وضع بيان ينص على إمكانية خضوع النقل الجوي لاتفاقية فارسوفيا أي نظام المسؤولية المحدودة، في النقل الخارجي أي الدولي.

أما عن اللغة المستعملة في التذكرة فلم يشترط المشرع الوطني ولا واضعوا الاتفاقيات الدولية على لغة معينة، غير أنه وبالرجوع لما قضت به محكمة باريس بتاريخ 8 فيفري 1978 باستعمال اللغة الفرنسية في تحرير عقد النقل إلى راكب فرنسي والصادرة من شركة طيران أجنبية² فإنها تكون بذلك قد فرضت استعمال لغة المتعاقد. في حين أنه في الجزائر مثلا فيمكن أن نجزم أنه لا وجود لتحرير عقد نقل جوي باللغة العربية رغم أنها اللغة الرسمية للدولة، فنجد جميع العقود أي التذاكر سواء للنقل الجوي الداخلي أو

¹ - Art. 04/01 du protocole de Guatemala city du 08 Mars 1971 dispose : « 1-Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un titre de transport conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1^{er}, ou n'est pas inclus dans un tel titre de transport, doit contenir:

A-L'indication des points de départ et de destination ;

b- Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute partie contractante et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.»

² - بن ناصر وهيبية، المرجع السابق، ص 83.

الخارجي محررة باللغة الفرنسية ولعل السبب يرجع للاعتياد على استعمالها والأمر سيان بالنسبة لعقود التأمين في الغالب.

إضافة وبالرجوع للشروط العامة للإتحاد الدولي للنقل الجوي الإياتا (IATA)¹ أوجبت ضرورة اشتغال تذاكر السفر إلزاماً على بعض الشروط، بحيث يضم هذا الإتحاد العالمي في عضويته شركات الطيران في العالم سواء عامة أو خاصة، ويتولى الإتحاد تحديد شروط عامة للنقل الجوي.

إذ تتضمن كافة وثائق النقل الجوي على تلك الشروط لتصبح جزءاً لا يتجزأ من المضمون التعاقدى لاتفاق المسافر والناقل الجوي.² مع ملاحظة أن هذه الشروط لا تعتبر تشريعاً دولياً أو معاهدة واجبة التطبيق، كما يجب عدم تعارضها مع اتفاقية فانسوفيا والقانون الداخلي الذي ينعقد له الاختصاص.³

أما فيما يخص بيان نقل الأمتعة فهي إيصال يفيد تسلم الناقل الجوي لأمتعة المسافر، ويجب أن يتضمن الإيصال بيانات إلزامية كذكر نقطتي القيام والوصول وغيرها من البيانات إذا تم إصدار إيصال للأمتعة مستقل عن تذكرة السفر، كحالة شحن الأمتعة على طائرة تستقل عن الطائرة التي يستقلها المسافر، أما إذا تم في نفس الطائرة فيكفي منحه صكا لكل حقيبة مسجلة.⁴

حيث يسلم الناقل للراكب بياناً للأمتعة المسجلة التي تأخذ حكم البضائع، مع العلم أن غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذا الأخير لا يؤثر على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته؛ في حين أنه وفي حال قبل الناقل أمتعة دون تسليم بيان بشأنها، فلا يمكنه الاستفادة من أحكام القانون الجوي التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.⁵

¹ - الإياتا وهو اختصار للاتحاد العام للنقل الجوي (International Air Transport Association) IATA.

² - دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، المرجع السابق، ص 173.

³ - بن ناصر وهيب، المرجع السابق، ص 83.

⁴ - دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، المرجع السابق، ص 317.

⁵ - « 2 - م. 137 ق. ط. م. ج. وهو نفس ماجاءت به اتفاقية فانسوفيا في الفقرة الثانية من المادة 4 المعدلة ببروتوكول لاهاي: *Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte*

بالإضافة لعدم إمكانية الناقل الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض في حال كان النقل دولياً أي خاضعاً لاتفاقية فانسوفيا كجزء على عدم تسليم استمارة الأمتعة، أو عدم تضمينها بالتنبيه بإمكانية خضوع النقل لأحكام الاتفاقية التي تحدد المسؤولية عن هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة. في حين ألغى بروتوكول جواتيمالا سيتي الذي لم يدخل حيز النفاذ بعد البيان المتعلق بالإشارة لإمكانية خضوع النقل لأحكامها.¹ وعليه يمكن القول أن وثيقة النقل تقتصر وظيفتها على إثبات تمام العقد ودفع الثمن، ذلك أن ما يهم مستغل النقل الجوي هو الثمن باعتبار العقد تجارياً من جهته، بالإضافة لدور تذكرة النقل في الضبط النظامي نظراً لضرورة تقديم بيان وثيقة النقل لأعوان الرقابة في المطار قبل الصعود للطائرة.² وبمفهوم المخالفة فإن عدم توفر التذكرة أو وثيقة النقل لا تدل على غياب العقد فالأمر يختلف هنا ذلك أنه يمكن إثبات تمام عقد النقل بجميع وسائل الإثبات كما سبق وذكرنا آنفاً.³

الفرع الثالث: تقديم طائرة صالحة للملاحة الجوية

يلتزم الناقل الجوي بتوفير طائرة صالحة للملاحة الجوية وهو ما أقرته معظم التشريعات المنظمة للنقل الجوي، لتوفير ضمان أمن وسلامة أمثل لنظام الطيران عامة والمسافرين عبر خطوطها بصفة خاصة. بحيث لا يمكن لأية طائرة أن تحلق أو تغلق أو تحط في محطة جوية وطنية إذا لم تكن تستوفي الشروط العامة لقابلية الملاحة والاستغلال المحددة عن طريق التنظيم.⁴ كما أنه لا يمكن استخدام طائرة

ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

¹ - العريني محمد فريد، "القانون الجوي"، المرجع السابق، ص. 143.

² - B.MERCADAL, *Op.cit.*, N°650, P.377. – Cass. Civ., 1^{ère}, 7 février 2006, N°03-17642, Bull. 2006, I, N°63, p. 63.

³ - IBON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°343, P.407. – Cass. Civ., 1^{ère}, 2 juin 2006, n°3-10094, Bull. Civ. I, Bull. 2006, n°336, p.288.

⁴ - طبقاً لنص م. 67 ق.ط.م.

مقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، في الطيران الجوي إلا إذا كانت تتوفر على شهادة قابلية الملاحة أو رخصة المرور وطنية في حالة صلاحية.¹

في هذا الشأن كذلك فإنه من الممكن حجز طائرة في حال مراقبتها في إطار التحقيقات والفحوص التي تهدف للتأكد من الاحترام الصارم للأحكام التشريعية والتنظيمية في مجال أمن وسلامة الطيران، وذلك من قبل السلطة المكلفة بالطيران المدني وظهر لهم أنها ليست آمنة أو يمكن استخدامها بشكل خطير.² كما أقر المشرع الوطني عقوبات جزائية في حالة المخالفة؛ فدون المساس بالعقوبات التأديبية، يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة وبغرامة تتراوح بين (10.000 دج) إلى (100.000 دج) أو بإحدى العقوبتين فقط كل ربان طائرة ينطلق في رحلة دون التأكد من توفر كل شروط الأمن المطلوبة³ كما يتعرض للحبس من ثلاثة أشهر إلى سنة ولغرامة تتراوح بين (100.000 دج) و(200.000 دج) أو بإحدى العقوبتين فقط كل مستغل يقوم عادة بنقل جوي مقابل أجر والذي لم يضمن صيانة الطائرة وتجهيزاتها الداخلية وغيرها من الأجهزة اللازمة لأمن الاستغلال.⁴

كما أكدت اتفاقية شيكاغو لعام 1944 والمتعلقة بالطيران المدني الدولي بنص المادة 31⁵ أنه يجب على كل طائرة تتخبط بالملاحة الدولية أن تحصل على شهادة بصلاحية الطيران الجوي، وأن تكون معتمدة من الدول المسجلة بها الطائرة.⁶

الفرع الرابع: ضمان تغيير مكان المسافرين وأمتعته في الميعاد

¹ - م. 1/68 ق. ط. م.

² - م. 16 مكرر 8 المستحدثة بموجب ق. رقم 15-14 المؤرخ في 15 يوليو 2015 المعدل والمتمم لقانون الطيران المدني.

³ - م. 1/201 ق. ط. م.

⁴ - م. 1/199 ق. ط. م.

⁵ - Art. 31 de la convention de Chicago 1944 dispose : « *Tout aéronef employé pour la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.* »

⁶ - عابنه محمود محمد، " أحكام عقد النقل"، المرجع السابق، ص. 307.

أولاً: ضمان نقل المسافرين الجوي وأمتعته: يقتضي الالتزام بتوصيل المسافرين ضرورة تخصيص الناقل الجوي مقعداً للمسافر على متن الطائرة، وإلغاء المكان المخصص للراكب على متن الطائرة يعرف بنظام Over booking، أما إلغاء الرحلة الجوية كلية يطلق عليه Cancellation.¹ والملاحظ هنا أنه لا يوجد لا في اتفاقية وارسو ولا مونتريال الدوليتين حكم يتعلق بإلغاء المكان ولا حتى التشريع الداخلي، وبالتالي فإنه وفي حال وقوع ذلك يتم الرجوع على الناقل الجوي وفق أحكام المسؤولية عن التأخير. ومنه يتعين على المشرع الجزائري والدولي على حد سواء وضع أحكام قانونية كفيلة بحماية المستهلك في مثل هذه الحالات.

وفي سياق متصل فقد ميز المشرع فيما يتعلق بالالتزام بالنقل بين نوعين من خدمات النقل الجوي، والتمثلة في:

1- النقل الجوي الداخلي: يعتبر النقل الجوي داخليا إذا تم في إقليم التراب الوطني دون أن يتخللها رسو للطائرة في مطار خارج الإقليم الوطني ومثال ذلك النقل الجوي الذي يتم بين وهران والجزائر العاصمة. وبالتالي فإن النقل الجوي الداخلي يكون من اختصاص القانون الجزائري وهو الأمر الذي تطرقت إليه أحكام المادة 112 من قانون الطيران المدني الجزائري؛ بحيث لا يمكن استغلال خدمات الطيران الداخلية إلا بواسطة مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري والتي تتوفر فيها الشروط التالية:

- بالنسبة لشركات المساهمة: أن يكون أكثر من نصف رأسمالها ملكاً لمساهمين من جنسية جزائرية،
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة: أن تكون أغلبية رأس المال مكونة من حصص مملوكة لشركاء من جنسية جزائرية،
- بالنسبة للمؤسسة ذات الشخص الوحيد وذات المسؤولية المحدودة: أن يكون الشريك الوحيد من جنسية جزائرية،

- بالنسبة لشركات الأشخاص: أن يمتلك رأسمالها كلياً أشخاص من جنسية جزائرية.

¹ - مشار إليه في: سماح محمودي، المرجع السابق، ص. 104.

كل هذا بخلاف القوانين المقارنة التي تتيح إمكانية استغلال وتقديم خدمات النقل الجوي الداخلي من قبل مستغل أجنبي شريطة منحه ترخيصا بذلك في إطار ما يعرف بالمساحلة الجوية (Cabotage). وهو ما أكدته أحكام المادة السابعة من معاهدة شيكاغو لسنة 1944 فإن النقل الجوي الداخلي يكون من اختصاص قانون الدولة التي يتم في إقليمها.¹

تم اعتماد حق الاستغلال في الاتحاد الأوروبي بحيث تعتبر الدول الأعضاء بالاتحاد كطرف واحد عندما تقوم بالنقل داخل دول الإتحاد تبعا لما يقضي به التبادل الحر بينها، بينما الدول الأخرى تحتاج لترخيص بذلك أو اتفاقية للاستغلال داخل إقليمها؛ تبعا للتنظيم الأوروبي رقم 92/2408 المؤرخ في 23 جويلية 1992 بحيث أصبح الاستغلال الجوي مسموحا داخل إقليم الإتحاد الأوروبي والذي يشمل الاستغلال داخل إقليم أي دولة عضو.²

في سياق متصل تطبق على عقود النقل الجوي الداخلي زيادة على قانون الطيران المدني أحكام القانون التجاري من جهة والأحكام العامة في القانون المدني من جهة أخرى وذلك بالنظر لخاصية عقد النقل الجوي التجارية وعليه فإن الالتزامات الناشئة عنه تخضع للأحكام العامة للالتزامات والعقود التجارية الواردة في القانون التجاري.³ في حال عدم وجود نصوص قانونية خاصة تحكمها في القانون المتعلق بالطيران المدني للمسافرين، تماشيا وقاعدة الخاص يقيد العام.

¹ - دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، المرجع السابق، ص. 156.
-Art. 7 de la convention de Chicago 1944 dispose : « Chaque Etat contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre Etat ou à une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat. »

² - Le règlement n°2408/92 du conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteur aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, JOCE L240 du 24 Aout 1992.

³ - دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، المرجع السابق، ص. 157.

2- النقل الجوي الخارجي: هو النقل الذي يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة وهذا النقل يثير

صعوبات من حيث تحديد القانون الذي يحكمه عبور الطائرة، لذا كان من الضروري توحيد القواعد القانونية

المنظمة لهذا النوع.¹ فبالنسبة للجزائر تسمى الخدمات الجوية للنقل العام دولية عندما تربط مطارا جزائريا

بمطار أجنبي² وتستغل الخدمات الجوية الدولية للنقل العام، المنتظمة منها وغير المنتظمة المنطلقة من

القطر الجزائري أو في اتجاهه، من طرف مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري.³ بالنسبة للمؤسسات الأجنبية

فلا يمكن أن تمارس نشاطا بالجزائر بمقابل إلا بمقتضى اتفاقات أو اتفاقيات تبرم بين الجزائر ودولة الترخيم

أو بمقتضى رخصة تمنحها السلطة المكلفة بالطيران المدني طبقا للتنظيم المعمول به في هذا الشأن.⁴

فإذا كان النقل الجوي دوليا وتوافرت فيه شروط تطبيق الاتفاقيات الدولية النافذة في دولة ما فإن

أحكامها تطبق بوصفها أحكاما دولية؛ وتتمثل الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي فيما يلي:

أ- اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) لعام 1929: تم التوقيع عليها بمدينة وارسو ببولندا في

1929/10/12 وتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي. فقد وضعت اللجنة التي أطلق عليها

اللجنة الدولية التقنية للخبراء القانونيين الجويين خطة عامة لتوحيد قواعد القانون الجوي على الصعيد الدولي.

وقد دخلت حيز النفاذ الدولي بتاريخ 13/02/1933.⁵

تسري الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص، الأمتعة أو البضائع الذي تقوم به الطائرة، وذلك

عندما يكون النقل دوليا أي أن تكون فيه نقطتا الإقلاع والرسو النهائي وفقا للعقد في إقليميين دولتين

¹ - عدلي أمير خالد، "عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية"، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص. 33.

² - م. 1/112 ق. ط.م.

³ - م. 113 ق. ط.م.

⁴ - م. 114 ق. ط.م.

⁵ - المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955.

مختلفتين، وإذا كان النقل الجوي واقعا بين دولتين تعدان من الأطراف السامية المتعاقدة، ويعد طرفا ساميا متعاقدا الدولة الموقعة أو المنظمة إلى الاتفاقية والتي اتخذت الإجراءات التي تكفل تطبيق أحكامها بواسطة محاكمها، وأن يكون النقل الجوي دوليا وبمقابل بمعنى استبعاد النقل المجاني من الخضوع لأحكام الاتفاقية ما لم تقم به إحدى مؤسسات الطيران المستغلة للنشاط بمعنى ضرورة حيازة القائم بالنقل على صفة الاحتراف.¹

غير أنه ومع التطور الهائل للنقل الجوي وزيادة هيئات الطيران حول العالم أصبحت أحكام هذه الاتفاقية غير كافية بحمايتها ومنه ظهرت الحاجة لمراجعة هذه الأخيرة، فتم تعديلها بموجب بروتوكول تم توقيعه بمدينة لاهاي بهولندا بتاريخ 28 سبتمبر 1955 والذي دخل حيز التنفيذ في الفاتح أوت 1963. تمت المصادقة على هذه الأخيرة من قبل أكثر من 130 دولة، وأهم ماجاء فيه هو مضاعفة الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية مع إضافة أحكام جديدة تتعلق بمستندات النقل ومسؤولية الناقل الجوي.² غير أن مجلس منظمة الطيران المدني (L'OACI) قام بمراجعة أحكام بروتوكول لاهاي وذلك بتوقيع اتفاقية بتاريخ 08 مارس 1971 بجواتيمالايا (Guatemala) تضمن بصفة أساسية أحكاما تتعلق بنقل الأشخاص إلا أنه لم يدخل حيز التنفيذ بسبب حصولها على 11 تصديقا فقط من بين 30 المفروضة لاعتمادها؛ بحيث جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين وكذا عن هلاك أو تلف الأمتعة.³

بالإضافة لاتفاقية جوادالاجارا (Guadalajara) بالمكسيك التي جاءت مكملة لاتفاقية وارسو في 18 سبتمبر 1971 ودخلت حيز النفاذ دوليا بتاريخ 01 ماي 1964 وتتعلق بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي

¹ - دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، المرجع السابق، ص. 165.

² - نفس المرجع، ص. 160.

³ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°399, P.376.

الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، كما صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965.¹

ب- **اتفاقيات مونتريال (Montréal):** نذكر هنا عدة اتفاقات تمت بمونتريال من بينها اتفاقية عام 1971 الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني² واتفاقية عام 1991 بشأن الكشف عن المتفجرات البلاستيكية وعدلت في 28/05/1999 لتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي للأشخاص والأمتعة أو البضائع. جمعت هذه الاتفاقية وطورت أحكام اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها في كل من لاهاي (Lahey) 1955 واتفاق مونتريال 1966 وجواتيمالا 1971 التي جعلت مسؤولية الناقل الجوي موضوعية قائمة على أساس الخطأ المفترض.³

إلى جانب بروتوكولات مونتريال لعام 1975 والتي جاءت بعد مؤتمر دبلوماسي نتج عنه أربع بروتوكولات بتاريخ 25 سبتمبر 1975. البروتوكول الأول والثاني تمت المصادقة عليه من قبل فرنسا ودخل حيز التطبيق في 15 فيفري 1996، البروتوكول رقم ثلاثة لم يتم التصديق عليه أما رقم أربعة والأكثر أهمية بالنظر للتغيير الجذري الذي أسقطه على نظام المسؤولية فيما تعلق بالشحن بحيث أصبحت مسؤولية

¹- الأمر 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد، والموقعة بتاريخ 18 سبتمبر 1961 بغوادالاخارا.

²- وقد صادقت عليها الجزائر مع التحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 08 أوت 1995 المتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقات وبروتوكول، تتعلق بالطيران المدني الدولي:

1- اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963،

2- الاتفاقية الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقع عليها في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970،

3- الاتفاقية الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971،

4- البروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال في 24 فبراير 1988. الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 1995.

³- أبو زيد رضوان، "قانون الطيران التجاري"، دار الفكر العربي، مصر، طبعة 1966، ص. 207.

موضوعية عن هلاك أو تلف البضائع، والذي دخل حيز التنفيذ بفرنسا بتاريخ 14 جوان 1998.¹ كما أدرجت ضمن أحكامها اتفاقية جوادالاجارا (Guadalajara) والتي كان موضوعها المسؤولية في النقل المتتابع بين أكثر من ناقل.

أصبحت اتفاقية وارسو (Warsaw) مهددة من تاريخ التوقيع على بروتوكول لاهاي لعام 1955 ذلك أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق على البروتوكول اعتراضا على ضعف الحد الأقصى للتعويض عن الإصابات البدنية بالرغم من مضاعفته بموجب بروتوكول لاهاي عما كان عليه في اتفاقية وارسو بعد إعلان الولايات المتحدة رغبتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية. وعليه تم إبرام اتفاق بين عدة شركات طيران مع هيئة الطيران المدني الأمريكية بمونتريال الكندية بتاريخ 4 ماي 1966 لتصبح مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية.²

-اتفاقية مونتريال لعام 1999: قامت كذلك هذه الاتفاقية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي تحت إشراف المنظمة الدولية للطيران المدني. فالاتفاقية الأخيرة لم تعدل نظام اتفاقية فارسوفيا إنما حلت محلها ومحل البروتوكولات المكملة والمعدلة لها.

دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 04 نوفمبر 2003 بعد اكتمال التصديقات الثلاثون التي اشترطت الاتفاقية الدولية توافرها حتى يبدأ العمل بها دوليا وهي سارية منذ 28 جوان 2004 في 13 دولة عضو في الاتحاد الأوروبي.³ ومع ذلك جدير التنويه أن الدول الأطراف باتفاقية فارسوفيا ليسو مضطرين بالتدبير بها فهي لا تزال سارية المفعول وكذا البروتوكولات المعدلة لها بالنسبة للنقل الذي يتم بين الدول غير الأطراف في اتفاقية مونتريال أو الذي يتم بينها وبين الدول الأطراف.

كما تطبق اتفاقيتي فارسوفيا ومونتريال على كل نقل دولي للأشخاص، البضائع أو الأمتعة التي تتم

¹- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°399, P.376.

²- دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، المرجع السابق، ص.160.

³- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Ci.t.*, N°399, P.377.

بالبطائرة بمقابل مادي، أو مجاناً الذي يتم من قبل شركة طيران جوي؛ وكلتا الاتفاقيتين اعتبرت النقل الدولي كل نقل يتم بعد اتفاق الأطراف على نقطة القيام والوصول، يقعان سواء في إقليم دولتين أعضاء، سواء بين دولتين أو داخل إقليم دولة واحدة فقط. بمعنى إذا تم النقل الجوي على النحو الأخير فإن الطرف العضو بالاتفاقية فقط هو وحده الذي يخضع للاتفاقية. وذلك إذا ما تم النقل الجوي الدولي على النحو المنصوص عليه بالمواد 31 من اتفاقية فارسوفيا والمادة 38 من اتفاقية مونتريال.¹

حيث يتم بإنجاز النقل الجوي بتغيير مكان المسافرين من مطار القيام إلى مطار الوصول طبقاً لنص المادة 131 من قانون الطيران المدني،² ومع ذلك قد تطرأ بعض العوارض التي قد تحول دون إتمام عملية النقل الجوي كظرف طارئ أو قوة القاهرة وهنا لا يكون الناقل مجبراً على التعويض³ كما يجب أن يتم النقل بواسطة طائرة نقل صالحة لهذا الغرض من جميع الوجوه الفنية والتقنية.⁴

أما عن نقل أمتعة الراكب فقد فرق القانون بين حالة الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أو ما يطلق

¹-Art. 31 de la convention de Varsovie dispose : «-1. Dans le cas de transport combinés effectués en partie par air et partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

-2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air ».

-Art. 38 de la convention de Montréal 1999 dispose : « 1. Dans le transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1^{er}.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air. »

²- م. 131 ق.ط.م: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقاً لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى".

³- دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص. 85.

³⁷- تنص م. 64 ق.ط.م.ج: "لا يمكن لأي طائرة أن تطلق أو تغلق أو تحط في محطة جوية وطنية إذا لم تكن تستوفي الشروط العامة لقابلية الملاحة والاستغلال المحددة عن طريق التنظيم".

عليها أمتعة اليد (Bagages à main) والتي تكون تحت مسؤولية مستهلك الخدمة ما لم يصدر خطأ من الناقل أو من أحد تابعيه؛ والحالة الثانية التي تكون فيها الأمتعة خاضعة للأحكام الخاصة بنقل الشيء والتي يكون الناقل مسؤولاً عنها كمسؤوليته عن البضائع في عقد نقل الأشياء طبقاً لنص المادة 18 من اتفاقية وارسو.¹ وكما سبق وأشرنا يلتزم الناقل بتسليم استمارة الأمتعة للمستهلك تفيد تسلم الناقل الجوي لأمتعة السفر حسب نص المادة الرابعة فقرة أولى من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي.

فالناقل يلتزم بنقل الأمتعة المسجلة للراكب كالتزام لاحق للنقل وهي الأمتعة التي يسلمها المستهلك للناقل قبل ميعاد الرحلة لشحنها، مقابل تسليمه وصلاً بالإيداع كدليل إثبات لمسؤولية الناقل الجوي العقدية في حال تلفها أو ضياعها طالما لم يوجد سبب أجنبي؛ وهنا تقوم المسؤولية فيها على أساس الخطأ المفترض بسبب إخلال الناقل بالتزامه العقدي بنقل والمحافظة على الأمتعة.

حدد المشرع الفرنسي في هذا الشأن بنص المادة L321-3 من قانون الطيران المدني مسؤولية الناقل عن الأمتعة طبقاً لأحكام اتفاقية فارسوفيا وجميع الأحكام المعدلة لها المطبقة في فرنسا حتى لو كان النقل غير دولي.² وهنا تجدر الملاحظة أن الاتفاقية الأخيرة لم تفرق بين البضائع والأمتعة المسجلة³ بعكس اتفاقية مونتريال والتي حملت الناقل المسؤولية في حال تلف أو ضياع الأمتعة المسجلة على متن الطائرة طول مدة احتفاظ الناقل بالأمتعة، ما عدا حالة إثبات الأخير أن الخطأ وقع من المسافر أو نتيجة قوة قاهرة أو عيب بالأمتعة.⁴

¹ - ياملكي أكرم، "القانون الجوي دراسة مقارنة"، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، طبعة 1998، ص.119.

² - Art. L321-2 C.Aviat.F dispose: «La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, au cas de transport par air, par les seules dispositions de la convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 ou de toute convention la modifiant et applicable en France, meme si le transport n'est pas international au sens de cette convention.»

³ - Art. 18§1 de la convention de Varsovie dispose: « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. »

⁴ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°504, P.464.

تشمل الأمتعة المسجلة كل المواد القابلة للتسجيل كأمتعة قابلة للشحن ماعدا ما استثني بنص خاص كحضر اصطحاب كل مادة قابلة للكسر، الذهب والنقود أو الأشياء ذات القيمة وفقا للشروط العامة للنقل. أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة أو أمتعة اليد التي يحملها المسافر معه والتي لا يتجاوز وزنها في الغالب 10 كلغ و5 كلغ بالنسبة للطائرات من نوع (ATR)، وهي تلك الأغراض الشخصية التي يحتفظ بها الراكب عند صعوده إلى الطائرة ولا يعهد بها إلى الناقل¹ فتبقى تحت رقابته ومسؤوليته الخاصة فهذه الأخيرة لا وجود لأحكام لها تنظمها لا في التشريع ولا في اتفاقية فانسوفيا عكس الأمتعة المسجلة باعتبارها متاعا شخصيا²، كما حددت الشروط العامة للإياتا (IATA) نوع الأشياء المسموح حملها كأمتعة يد نذكر على سبيل المثال حقيبة يد، معطف، آلة تصوير وغيرها.³

مما سبق فإنه وفي حال وقوع ضرر بهاته الأمتعة سواء تلفها أو ضياعها، فإن المسؤولية التصديرية للناقل الجوي لا تقوم إلا في حال إثبات المسافر وقوع خطأ من الناقل طبقا للقانون المصري والأمريكي، في حين اعتبرها المشرع الألماني مسؤولية عقدية على أساس أن المحافظة على الأمتعة هو التزام قانوني منبثق عن العقد سواء قام بشحن أمتعته أو اصطحبها معه ولم يسجلها.⁴ أما بالنسبة لاتفاقية فانسوفيا فقد أحالت نظام المسؤولية عن أمتعة اليد للقوانين الوطنية، بينما الأمتعة المسجلة فتعاملها معاملة البضائع وتخضع لنظام المسؤولية العقدية في نقل البضائع.

ثانيا: ضمان النقل الجوي في الميعاد: تعد الطائرة الوسيلة الأسرع للتنقل في الوقت الحالي بما يضمن تلبية

- Règlement(CE) n°2011-2005 du parlement européen et du conseil du 14 décembre 2005 concernant l' établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogent l'article 09 de la directive 2004-36-CE.

¹- دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص.95.

²- بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص. 50 و51.

³- نفس المرجع، ص. 45.

⁴- نفس المرجع، ص. 51.

الحاجة الملحة للأشخاص في اقتصاد الوقت، وعليه فإنه يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بالنقل في الميعاد المحدد والمتفق عليه مسبقاً.

حيث يتم الإعلان عنه في نشرات أو جداول الكترونية لإعلام المستهلك أو الجمهور عامة بتوقيت الركوب والانطلاق، غير أنه ظهر اختلاف حول تفسير مدى إلزامية المواعيد الواردة في تلك الجداول؛ فرأى الاتجاه الأول أن عرض جداول التوقيت يعد إيجاباً من قبل الناقل لتنفيذ النقل في الميعاد؛ فإن أقبل المسافر على الركوب في الطائرة فيعد قبولا منه للقيام بالنقل في الميعاد المحدد.

أما الاتجاه الثاني فيرى أن جداول المواعيد ليست إلا وسيلة لإرشاد المستهلك المسافر بعدد الرحلات باعتبارها مواعيد تقريبية، لا يسأل الناقل عند التأخر في تنفيذها. ومنه يبقى هذا الالتزام عقدياً مصدره عقد النقل.¹ وعليه فإن الإخلال به يترتب مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير؛ غير أن الاختلاف في تأسيس هاته المسؤولية يتمحور حول طبيعتها باعتبار النقل في الميعاد التزاماً ببذل عناية أم بتحقيق نتيجة؟ ذهب المشرع الجزائري لاعتبار الالتزام بالنقل في الميعاد التزاماً عقدياً محله بذل عناية حسب نص المادة 131 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أساس أن العقد شريعة المتعاقدين وأن الناقل الجوي تبعاً للاتفاق الذي تعهد به بالنقل في ميعاد محدد بدقة فإنه ملزم بتنفيذه.²

بالإضافة لنص المادة 1/148 منه التي تتعلق بحالة إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في حال قيامه بالتزاماته وبذله العناية اللازمة بحيث تنص على أن "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صراحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك" غير أنه لم ينص صراحة على التزام الناقل الجوي بالنقل في الميعاد إنما اكتفى بالنص على حالة الإعفاء من المسؤولية في حالة التأخير.

¹ - بشار ياسمينية، المرجع السابق، ص 45.

² - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°495, P.455.

جاءت اتفاقية فارسوفيا بنفس الحكم من خلال المادة 20 منها المعدلة ببروتوكول لاهاي،¹ كما أنها نصت على المسؤولية عن التأخير في المادة 19 منها باعتبار أن الناقل ملتزم بالنقل في الميعاد وعليه فإن الناقل ملزم ببذل العناية اللازمة لنقل الراكب في الوقت المحدد تقاديا لأي تأخير قد يسبب ضررا للمستهلك². علما أن يقع باطلا أي اتفاق أو شرط تعاقدى على أن يقع عبء إثبات إهمال الناقل على الدائن بالالتزام أي المستهلك تبعا لما جاء في قرار محكمة استئناف باريس.³

أما اتفاقية مونتريال لعام 1999 فقد اتبعت نفس المنهج والحكم بشأن مسؤولية الناقل الجوي في حال التأخير على أساس بذل عناية غير أنها اكتفت بذكر التدابير المعقولة (les mesures raisonnables) بخلاف المشرع الوطني واتفاقية فارسوفيا الذين استعملوا مصطلح التدابير الضرورية (Les mesures nécessaires)، الأمر الذي يتضح معه أن اتفاقية مونتريال قد شددت من مسؤولية الناقل الجوي أكثر من اتفاقية فارسوفيا.

إضافة فإن شركات النقل الجوي غالبا ما تضع في شروطها العامة للنقل شرطا يقضي بعدم ضمان النقل في الميعاد (Clauses de non-garantie des horaires) وهو ما جاء في الشروط العامة للنقل الخاصة بالخطوط الجوية الجزائرية وتحديدا في المادة 1/9 منها.⁴ وقد أجازها القضاء الفرنسي عندما يكون

¹ – Art. 20 du convention Varsovie modifié par protocole Lahey dispose : « *Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.*»

² – بشار ياسمينية، ص. 46.

³ – CA Paris, 30 mai 1975, BT 1975.229. Note: I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°497, P.457.

⁴ – Art. 9§1 de conditions générales de transport dispose : « 9.1.1. *Les vols et les horaires de vol indiqués dans les indicateurs horaires n'ont pas de valeur contractuelle et ont uniquement pour vocation d'informer le passager des vols proposés par le transporteur. Ces indicateurs horaires ne sont pas définitifs et sont susceptibles d'être modifiés après la date de leur publication.* »

9.1.2. *En revanche, les horaires des vols reproduit sur le billet sont réputés, sous réserve de modification pour des motifs indépendants de notre volonté, faire partie intégrante du contrat de transport.*

9.1.3. *Il vous appartient de nous communiquer vos coordonnées afin que vous puissiez être contactés en cas de changement important d'horaires programmés tels que reproduits sur le*

التأخير بسيطاً، وبالمقابل في قضية طرحت أمام محكمة النقض الفرنسي تتعلق بتأخير رحلة جوية لمسافر بسبب عطب تقني وتم تأجيلها لليوم الموالي، أقرت فيها باستبعاد شرط عدم ضمان النقل في المواعيد المقررة في حال كان التأخير بالغ الأهمية خاصة أن التأجيل بلغ 24 ساعة، مع العلم أن الناقل لم يثبت اتخاذه للتدابير الضرورية لتفادي الضرر.¹

في سياق متصل فقد أولى المشرع الجزائري عناية خاصة في هذا الشأن بمستعملي النقل الجوي العمومي من خلال آخر تعديل لقانون الطيران المدني رقم 98-06² تحديداً نص الفقرة الثانية من المادة 173 مكرر 1 حيث جاء فيها: "يستفيد ركاب النقل الجوي العمومي في حالة إلغاء رحلتهم أو تأخرها، أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل، من التكفل من حيث الإعلام، والتعويض، وكل مساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الوضعيات."

كما أنه و في حال رفض الركوب أو إلغاء الرحلات أو تأخرها، يقترح الناقل على الركاب إما:

-رحلة بديلة نحو وجهتهم النهائية وفقاً لشروط النقل المماثلة وفي أحسن الآجال، وإما:

- رحلة بديلة نحو وجهتهم النهائية في ظروف النقل المماثلة إلى تاريخ لاحق يناسبهم شريطة توافر مقاعد.³ كل هذا وتعزيزاً للحماية والضمانات القانونية المقدمة للمستهلك الراكب، وفي حال رفض الركوب أو إلغاء الرحلات أو تأخرها يقدم للركاب مجاناً ما يأتي:

-مشروبات وإمكانية تناول وجبة بالشكل الكافي يراعى فيها أجل الانتظار،

billet. Si le changement n'est pas acceptable pour vous, et si nous sommes dans l'impossibilité de vous réserver un siège dans la classe de service achetée sur un autre vol acceptable par vous, vous pouvez prétendre à un remboursement comme prévu à l'article 10.2.». Edition n°2- Révision n°1/Avril 2018.

¹- Civ.1^{re}, 22 juin 2004, n°01-00.44. Note:I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°498, P. 458.

²- ق. رقم 15-14 المؤرخ في 15 يوليو 2015 المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر. عدد 41 الصادرة بتاريخ 29 يوليو 2015.

³- م. 08 مر.ت. رقم 16-175 المؤرخ في 14 يونيو 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر. عدد 36 الصادرة بتاريخ 13 يونيو 2016.

-الإقامة في فندق، في حالة ما يأتي:

*يكون مكوث الانتظار لليلة أو عدة ليال ضروريا، أو

*عندما يكون المكوث المضاف إلى ذلك المقرر من طرف الراكب ضروريا،

-النقل من المطار إلى غاية مكان الإقامة (الفندق أو غيره).¹

جاء المشرع الأوروبي كذلك بنفس الأحكام بحيث إذا وقع تأخير من قبل مستغل للخطوط الجوية داخل الاتحاد الأوروبي فإنه ملزم طبقا للمادة 9 من التوجيه الأوروبي رقم 261/2004 المؤرخ في 11 فيفري 2004 المحدد للقواعد المشتركة لتعويض ومساعدة الركاب في حال رفض الركوب وإلغاء الرحلات أو وقوع تأخير هام.² مع ضرورة التفرقة بين التأخير والإلغاء بحيث اقرت محكمة النقض ان الرحلة المتأخرة بالرغم من التأخير الهام الذي يقع بمناسبتها إلا أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال اعتبارها ملغية، طالما أنها تمت من قبل الناقل الجوي.

حيث يلتزم الناقل بتقديم مشروبات وإطعام وكذا توفير الإقامة في فندق حسب المتطلبات التي أدى إليها التأخير، مع التأكيد على تطبيق أحكام هذه المادة من قبل الناقل الفعلي خصوصا وذلك بحرصه على توفير جميع المتطلبات الضرورية للمسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة، وكل الأشخاص المرافقين لهم، بالإضافة لمتطلبات الأطفال غير المرفقين أو المصحوبين بذويهم.³

حيث عرفت سنة 2010 أحداثا كثيرة تتعلق بإلغاء الرحلات الجوية، وبالرغم من إقرار القوانين والتنظيم الأوروبي الأخير لجملة من حقوق الركاب إلا أنها لم تحترم دائما؛ خاصة أنه يصعب أحيانا إعلام

¹ - م. 10 مرت. رقم 16-175.

² -Règlement (CE) n°261/2004 du parlement européen et du conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n°295/91.

³ -Art. 9 § 3 du Règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

الركاب بإلغاء الرحلة وكذا اختلاف اللغة التي قد تكون عائقا أمام المستهلك وما يترتب عن التأخير من نتائج تمس بمصالحه بصفة عامة. كل هذا باستثناء إذا كان سبب الإلغاء راجعا لظروف غير عادية لم يمكن توقعها ولا دفعها؛ بحيث اعتبر أن التأخير أو إلغاء الرحلة المترتب عن حادث تقني لا يدخل في مفهوم الظروف غير العادية.¹

الفرع الرابع: ضمان سلامة المسافر الجوي

يعد ضمان السلامة من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل بصفة عامة سواء كان في إطار نقل بري، بحري أو جوي ذلك أنه يتعلق بنقل الأرواح البشرية. الأمر الذي يتطلب من الناقل اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان راحة وأمن المسافر أثناء الرحلة أي خلال فترة تنفيذ العقد، وذلك باتخاذ جميع التدابير والإجراءات لتوصيل المسافر سليما ومعافى.

عرفت محكمة النقض الفرنسية هذا الالتزام في حكم صادر لها في 1911/11/21 أن تنفيذ عقد النقل يقتضي على الناقل الالتزام بتوصيل المسافر سليما معافى (Sain et sauf) إلى جهة الوصول، كما أكدت المحكمة أن مجرد تسليم التذكرة للمسافر يعد التزاما بالسلامة دون الحاجة لشرط صريح بخصوصه، وعليه فإن أصل هذا الالتزام قضائي وليس قانوني.² كما انفقت غالبية التعاريف لضمان السلامة على التزام الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سالما معافى؛³ غير أن الإشكال الذي ثار فيما بعد يتعلق بمدى اعتبار هذا الالتزام التزاما قانونيا أم تعاقديا مؤسسا على تحقيق نتيجة أو بذل عناية. وهنا ظهرت ثلاث اتجاهات:

الرأي الأول: رأى جانب من الفقه أن المعيار المعتمد هو إرادة المتعاقدين، بحيث إذا انصرفت

¹ - GH. POISSONNIER et P.OSSELAND, « La mise en œuvre perfectible des droits des passagers dont les vols sont annulés », D. 2011, P. 962.

² - B.MERCADAL, *Op.Cit.*, N°678, P.396.

³ - ربضي عيسى غسان، "مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم- دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان 2008، ص. 92.

إرادتهم إلى تحقيق نتيجة فالالتزام يكون التزاما بتحقيق نتيجة،

الرأي الثاني: يرى فقهاء هذا الاتجاه ومنهم الأستاذ تانك (Tunc) أن النتيجة إن كانت مؤكدة فالناقل ملزم بتحقيق نتيجة أما إذا كانت محتملة فإنه يلتزم ببذل عناية فقط؛ بحيث لا تقوم مسؤوليته لعدم تحقق النتيجة مؤسسين ذلك على معيار الاحتمال؛

الرأي الثالث: وهنا انتقد الفقيه فروسارد (Frossard) الرأيان السابقان وأخذ بمعيار الالتزام المحدد كمعيار للفرقة بين الالتزام ببذل عناية أو تحقيق نتيجة، بحيث يرى أن المعيار الأصح هو مدى التزام المدين بتحقيق أداء معين (Une prestation déterminé) فإذا التزم بتحقيق هذا الأداء كان التزامه تحقيق نتيجة وإذا كان غير ذلك فإنه التزم ببذل عناية فقط.¹

في سياق متصل تتجلى أهمية تحديد طبيعة الالتزام إذا ما كان التزاما ببذل عناية أو تحقيق نتيجة في تحديد عبء الإثبات، والذي يقع على المستهلك في حال كان التزاما بتحقيق نتيجة وعلى الناقل في حال كان التزم ببذل عناية. وهو ما سنعرضه من خلال تبيان موقف التشريعات الجوية الداخلية والاتفاقات الدولية للنقل الجوي من الالتزام بالسلامة:

أولا: موقف المشرع الجزائري والفرنسي من الالتزام بالسلامة في النقل الجوي: ألزم المشرع الجزائري الناقل عامة بغض النظر إن كان يقدم خدمة النقل الجوي، البحري أو البري؛ وصراحة في القانون التجاري الالتزام بالسلامة بنص المادة 63 منه حيث تنص على: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

في سياق متصل وبالرجوع لقانون الطيران المدني رقم 06/98 المعدل والمتمم وباستقراءنا لنص المادة 145 منه نلاحظ أن المشرع أشار إلى هذا الالتزام ضمنا من خلال إقرار مسؤولية الناقل الجوي؛ بحيث تنص على أن: "يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول

¹ - بشار ياسمينية، المرجع السابق، ص. 38.

والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول".

فالمشرع الجزائري اعتبر هذا الالتزام التزاما عقديا طبقا لأحكام المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري، فالعقد هنا هو مصدر هذا الالتزام الأساسي في عقود النقل عامة؛ بحيث يفرض على الناقل الجوي المحافظة على السلامة البدنية للمستهلك المسافر من أي ضرر يصيبه أو يحتمل أن يصيبه. وهو نفس الاتجاه الذي أخذ به المشرع الفرنسي¹ فبالرغم من تعدد وسائل النقل الجوي إلا أن التزام الناقل بالسلامة هو التزام بتحقيق نتيجة ولا يمكنه إدراج بند اختياري للمسؤولية ضمن الشروط العامة لعقد النقل.²

يشمل الالتزام بالسلامة أثناء عملية نقل المسافرين على خاصيتي العمومية والقدم، فهي عامة وشاملة باعتبار أنها تقوم على اتفاقية دولية لتوحد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الدولي حسب اتفاقية فاروسوفيا المصادق عليها من قبل 144 دولة بتاريخ 12 أكتوبر 1929.

تبننت غالبية الدول قواعد الاتفاقية الأخيرة لإسقاطها على عمليات النقل الجوي، وهو الحال بالنسبة للتشريع الفرنسي الذي يرجع في قانون الطيران المدني لأحكام الاتفاقية. كما أنها قديمة بالنظر لتاريخ بداية سريان الالتزام منذ 1933. والأمر يتعلق هنا بكلية الحقوق لجامعة بوردو في الحادثة الشهيرة التي أودت بحياة العميد (Vizioz) في سنوات الخمسينات، حيث قامت جهة الاستئناف لمحكمة بوردو بتاريخ 10 نوفمبر 1954 بالنسبة للنقل الجوي الداخلي باستبعاد اتفاقية فاروسوفيا والمسؤولية العقدية جد المحدودة لسهولة الإعفاء منها.³

وعليه فإن الناقل الجوي ملزم ببذل العناية اللازمة للمحافظة على سلامة حياة وجسد المسافر لتفادي أي ضرر، وعليه وبمفهوم المخالفة فإن الناقل الجوي يعفى من المسؤولية في حال وقوع ضرر

¹- L.GERARD, « L'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes », Colloque relatif à L'obligation de sécurité à Bordeaux le 22 Mai 2002, Sous la direction de Bernard Saintourens et de Dalila ZENNAKI, Université de MONTESQUIEU, Bordeaux3, P.U.B 2003, P.151.

²- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°526, P. 483.

³- L.GERARD, *Op.cit.*, P.151, 152.

للمستهلك إذا أثبت أنه بذل العناية اللازمة واتخذ صحة كل مندوبية الإجراءات الضرورية لتفادي وقوع أي ضرر طبقا لنص المادة 148 من قانون الطيران المدني؛ كل هذا تماشيا وأحكام اتفاقية فارسوفيا الدولية.¹ ولا يقع على عاتق الراكب إثبات تقصير الناقل أو إهماله وإنما يفترض خطئه بمجرد وقوع الضرر بالراكب.²

ثانيا: موقف اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي: بحيث اعتبرت اتفاقية

فارسوفيا الالتزام بالسلامة التزاما بنتيجة مخفف حسب المادة 17 منها حيث أن الناقل مسؤول عن الأضرار الناتجة في حالة الوفاة، الجروح أو كل إصابة تصيب المسافرين إذا وقعت الحادثة على متن الطائرة أو أثناء عمليات الركوب أو النزول.³

اعتبر الاجتهاد القضائي أن مضمون الالتزام بالسلامة الذي يقع على عاتق الناقل تجاه المسافرين هو التزام بتحقيق نتيجة، كما أنه إلزامي باعتباره قاعدة أمره يقوم على إيصالهم لنقطة الوصول سالمين معافين. أما عن الدرجة التي يستقلها الراكب لا تعتبر عنصرا أساسيا في العقد إنما لاحقا. علما أن ضمان السلامة هو التزام لصيق بالالتزام بالسرعة والتعجيل للوصول وهو ما يستشف من نص المادة 19 من الاتفاقية.⁴

وعليه تترتب مسؤولية الناقل الجوي في حال وقوع حادث سواء على متن الطائرة أو خلال عمليات الركوب أو النزول وذلك دون تحديد النطاق الجغرافي للالتزام بالسلامة حسب الاتفاقية، أما النطاق الزمني

¹ - م. 156 ق.ط.م: "تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية فارسوفيا المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليهما من قبل الجزائر".

² - شيخي محمد أمين، "مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها- دراسة مقارنة بين القانون الجزائري وكل من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع.6، 2017، ص.112.

³ - Art. 17 du convention de Varsovie dispose : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. »

وتقابلها في القانون الفرنسي للطيران المدني المادة (3-322L) والتي استمدت أحكامها من اتفاقية فارسوفيا.

⁴ - L.GERARD, Op.cit, P155.

فقد حدده الاجتهاد القضائي ببداية ونهاية الخدمة وذلك منذ وضع التأشيرة على بطاقة الركوب من قبل الناقل.¹

ثالثا: موقف اتفاقية مونتريال لعام 1999 من الالتزام بالسلامة: عززت الاتفاقية من الالتزام بالسلامة (Obligation de résultat renforcée) وعلى هذا النحو عرف الالتزام بالسلامة نظاما جديدا للمسؤولية بحيث أصبحت مسؤولية موضوعية ومشددة بسبب تقليص الأسباب الشرعية للإعفاء. وهو ما يستتف من نص المادة 17 منها؛ وعليه اعتبرت الاتفاقية الالتزام بالسلامة التزاما بتحقيق نتيجة والمسؤولية المترتبة عن الإخلال به مسؤولية مطلقة، وقد اعتبرت أول نظام كفيل بتوفير حماية أكبر للمستهلك² خاصة أن المسافر الجوي دوره سلبي خلال عملية النقل.

المطلب الثاني: الضمانات الخاصة بخدمة النقل البحري للأشخاص

تطرق المشرع الجزائري لعقد النقل البحري للأشخاص في القانون البحري رقم 76-80 المعدل والمتمم³ إذ خصص الباب الخامس من الكتاب الثاني (الاستغلال التجاري للسفينة) منه لنقل المسافرين وأمتعتهم بدءا من المادة 821 منه. بحيث عرف عقد النقل البحري للأشخاص بموجب المادة 821 منه والتي تنص على أنه: "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين وأمتعتهم إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر". ومنه نلاحظ أن المشرع الوطني استعمل مصطلح "مجهز" وليس ناقل بحري على غرار نضيره الفرنسي طبقا للفقرة الأولى من المادة 1-5421. L.⁴

¹- Ibid.

²- L.GERARD, *Op.cit.*, P. 168.

- <http://www.qualitetransports.gouv.fr/les-conventions-internationales-r151.html>

³- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في أكتوبر 1976 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، ج.ر عدد 29 لسنة 1977.

⁴- L5421-1§1 du c.Transp dispose : «Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager.»

عرفت اتفاقية بروكسل لعام 1961 المعدلة عام 1965 والخاصة بقواعد نقل الركاب بحرا، عقد النقل البحري بالمادة 1 فقرة (b) أنه العقد المبرم بين الناقل أو لحسابه لنقل المسافرين، ما عدا عقد استئجار السفينة¹. أما اتفاقية أثينا فعرفت أنه العقد المبرم بين الناقل أو لحسابه للنقل عن طريق البحر لشخص، أو للشخص و أمتعته². وعليه يترتب على عقد النقل البحري للأشخاص عدة ضمانات للمستهلك تتمثل في الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري، كضمان تسليم تذكرة السفر (الفرع الأول)، ضمان تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية (الفرع الثاني)، ضمان نقل المسافر وأمتعته ونقله في الميعاد المحدد (الفرع الثاني) وضمان سلامة المسافر بحرا (الفرع الرابع).

الفرع الأول: ضمان تسليم تذكرة السفر

ألزم المشرع الوطني على غرار التشريعات المقارنة وجوب تسليم تذكرة أو وثيقة السفر للمسافر، بغض النظر عن طبيعتها سواء تذكرة ورقية أو الكترونية تثبت التزامات الطرفين كما تعد دليلا على إبرام عقد السفر ودفع أجرته طبقا لنص المادة 826 من القانون البحري.

تعد الكتابة في عقد النقل البحري شرطا شكليا للإثبات وبالتالي فإنها استثناء عن المبدأ العام القاضي بحرية الإثبات في عقود النقل باعتبارها عقودا تجارية³ وهو نفس ما جاء به المشرع الفرنسي بالمادة L5421-1 من قانون النقل، كما نص على إمكانية رفض الناقل ركوب أو نزول المسافر في إطار النقل البحري الدولي إذا لم يتم بتقديم وثيقة السفر أو الوثيقة التي تسمح له بالنزول في نقطة الوصول⁴ حيث أوجب

¹- Art.1/b de la convention de Bruxelles 1961 dispose: «*Contrat de transport signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte, pour le transport de passagers, à l'exception d'un contrat d'affrètement*».

² - Art. 1§2 de la convention d'Athènes de 1974 dispose : « *contrat de transport signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et ses bagages*».

³- دويدار هاني، المرجع السابق، ص. 268.

⁴-Art. L5421-1 du code de transport dispose: « *Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager. Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du*

المشروع الوطني على الناقل منح المسافرين تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين، على أن تتضمن التذكرة وجوبا مايلي:

- هوية طرفي العقد،
- مكان وتاريخ إصدار التذكرة،
- اسم وصنف السفينة ومسافة النقل،
- تاريخ ومكان التحميل وميناء التفريغ وموانئ التوقف إن وجدت،
- أجرة السفر والدرجة ورقم الحجرة.¹ وهو نفس ما جاء في المادة 1/34 من القانون الفرنسي لعام 1966.² حيث يجب أن تتضمن تذكرة السفر البيانات التي من شأنها تحديد عناصر الرحلة البحرية من حيث الأطراف، بيان الرحلة، السفينة، موانئ القيام والوصول والرسو، تاريخ القيام بالرحلة وانتهائها وكذا الدرجة التي يشغلها المسافر على متن السفينة؛ وينعكس هذا التمييز الأخير على نوعية الخدمات المقدمة من قبل الناقل للمسافر خلال الرحلة البحرية.³
- إن البيانات المذكورة في نص المادة واردة على سبيل المثال لا الحصر، إذ يمكن إضافة بيانات أخرى في وثيقة النقل باتفاق الطرفين. ومع ذلك فإن الأمر صعب نظرا لطابع الإذعان الذي يتسم به العقد، فالمضمون الاتفاقي لعقود النقل عامة وشروطها يضعها الناقل البحري بصفة منفردة وما على المستهلك إلا قبولها الكلي أو الجزئي.⁴

إضافة وطبقا لنص المادة 828 يمكن أن تكون التذكرة اسمية أو لحاملها غير أنه لا يمكن نقل

passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues. »

¹ - م. 827 من الأمر رقم 76-80.

² - R.RODIERE, « *Traité général de Droit maritime- Affrètements et transports* », Tome 3, Paris, Librairie DALLOZ, 1970, N°1025, P. 247.

³ - A.VIALARD, « *Droit maritime* », P.U.F, 1^{re} édit. 1997, n° 516, P. 448.

⁴ - دويدار هاني، المرجع السابق، ص.269.

التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها ذلك أنه لا يمكن تداولها بطرق التداول التجارية، ويستوي الأمر إذا تم بدأ الرحلة. غير أنه يمكن إبدال تذاكر السفر بقسيمة سفر عند نقل المسافرين على السفن التي تقل عن عشر وحدات حمولة، وكذلك بالنسبة للسفن القائمة بالنقل الداخلي أو مصالح النقل النظامية في المناطق البحرية والمحددة من قبل السلطات البحرية، وبالتالي تحل هذه الوثيقة المختصرة محل تذكرة السفر في الإثبات بالكتابة، على أن تشمل إلزاما القسيمة على:

-اسم الناقل وعنوانه الرئيسي،

-الخدمة الواجب تنفيذها وأجرة السفر.¹ فالغاية من تسليم وثيقة السفر عامة هو ضمان وشهادة لسفر المستهلك عبر السفينة في الرحلة المبينة به، كذلك في حال النزاع حول حقوق المسافر فإنها تلعب دورا في الإثبات.²

الفرع الثاني: ضمان تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية

يجب أن تكون كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية في حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له طوال مدة الرحلة³ وقد عرفها الفقيه ريبير Ripert أنها قابلية السفينة للقيام بالرحلات البحرية في أمان وفي ظروف عادية.⁴

لا يمكن استخدام السفينة ما لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة المتعلقة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار، بحيث أن أحكامها آمرة وأكثر صرامة عندما يتعلق الأمر بنقل الأشخاص، إذ لا يمكن استبدال السفينة مطلقاً إلا في حال توقف الرحلة يمكن للناقل استبدالها شريطة أن تكون بنفس الجودة.⁵

¹ - م. 829 من الأمر رقم 76-80.

² -R.RODIERE, « *Traité général de Droit maritime- Affrètements et transports* », Op.cit, N°1025, P247.

³ - م. 222 ق.بج.ج.

⁴ - بلغازي نور الدين، المرجع السابق، ص. 78.

⁵ - A.VIALARD, « *Droit maritime* », Op.cit, n° 517, P. 448.

يتعين كذلك تزويد كل سفينة -طبقا للشروط المحددة بقرار وزاري عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية- برخص وشهادات السلامة خاصة فيما يتعلق بسلامة السفن التي تنقل المسافرين، والتي لا يمكن أن تتعدى مدة صلاحيتها سنة واحدة وتجدد وفقا لنفس الشروط تكون لدى الريان على متن سفينة.¹

يلتزم المجهز بتأمين السفينة التي يقوم باستغلالها بجميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحددة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل وبصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصص له.² والأمر سيان بالنسبة لقوارب المتعة أو الترفيه المخصصة للنقل النهري بحيث أوجب المشرع الفرنسي ضرورة أن تكون مجهزة بمعدات التسليح والأمن المحددة بقرار من الوزير المكلف بالنقل.³

إذ يجب على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بوضع سفينة مجهزة على النحو الذي يساعد على إيصال المسافر سالما معافى في الوقت المحدد إلى ميناء الوصول.⁴ الأمر الذي يستدعي معه تجهيز السفينة بالمؤن وكذا حصولها على شهادة إبحار سارية المفعول تفيد بقدرة السفينة على الإبحار وإجازتها لنقل الركاب.⁵

نصت في هذا الشأن المادة 841 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب"⁶ أي إعداد السفينة على النحو الذي يحقق

¹ - نصت م. 1/262 من الأمر رقم 76-80 في حال المخالفة على: "إذا لم تتوفر الشروط القانونية لسلامة السفن، تقوم السلطة الإدارية البحرية باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية وخاصة رفض تسليم أو تجديد أو تمديد أو بسحب شهادات سلامة السفن كي تمنع السفينة من الإبحار وحتى تتمكن من الإبحار بدون خطر على المسافرين والطاقم".

² - م. 574 من الأمر رقم 76-80.

³ - Art. D4211-4 C.Transp dispose : « Tous les bateaux de plaisance doivent disposer à bord du matériel d'armement et de sécurité défini par arrêté du ministre chargé des transports.»

⁴ - P.DELEBECQUE, « Droit maritime », Op.cit, n°792, p.573.

⁵ - عباينه محمود محمد، المرجع السابق، ص. 213.

⁶ - وتقابلها م. L5421-2 من قانون النقل الفرنسي والتي تنص:

النتيجة المرجوة أي إيصال المسافرين سالمين إلى نقطة الوصول؛¹ وذلك بتجهيز السفينة للإبحار دون تعريض أرواح من عليها لخطر شديد ومع ذلك فإن صلاحية السفينة مصطلح نسبي بمعنى أنه قد تكون السفينة صالحة للملاحة لرحلة معينة أو وقت معين وقد لا تكون في أخرى.²

غير أنه وفي حالة المخالفة أو المساس بأمن الملاحة البحرية فقد أقر المشرع الوطني عقوبة غرامة مالية من خمسين ألف دينار إلى ثلاثمائة ألف دينار جزائري كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية، وغير معدة أو مموّنة، وكل مجهز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة. كما يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة من 100 ألف إلى 600 ألف دج إذا أدى الفعل أو التهاون إلى وضع السفينة نفسها في خطر أو سفنا أخرى، أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية.³

الفرع الثالث: ضمان نقل المسافرين وأمتعته ونقله في الميعاد المحدد

أولاً: محله: إن الالتزام بنقل المسافرين وأمتعته والمحافظة عليها هو الالتزام الرئيسي في عقد النقل وتوصيله إلى ميناء الوصول سالماً وفي الميعاد؛ إلى جانب إعداد السفينة وتهيئة المكان المتفق عليه ودرجة الخدمات المحددة بالعقد. على أن يتم تنفيذ العقد وفقاً لما اشتمل عليه وبحسن نية.

يجب على الناقل أن يراعي بقدر الإمكان تنفيذ إلتزاماته في الميعاد المتفق عليه من ميناء القيام إلى

ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه. ويتم الإبحار بالوقت المحدد المبين بتكررة السفر وإتباع الطريق

« Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

Il est responsable des dommages dus au retard tenant à l'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés. »

¹ - A.MONTAS, « Droit maritime », 2^{ème} édition, Vuibert, L.G.D.J, France 2015, P.207.

² - بلغازي نور الدين، المرجع السابق، ص. 77.

³ - م. 1/479-2 من الأمر رقم 76-80، المستبدلة بمقتضى أحكام م. 42 من ق. رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 47.

المعتاد للوصول إلى الوجهة المقصودة إذا كانت السفينة عاملة في خط ملاحى منتظم أو خط السير المتفق عليه،¹ والرسو في الموانئ المتفق عليها بالعقد؛ كما لا يجوز للناقل تغيير خط السير أو تغيير مكان الإنزال إلا في حال طرأت ظروف استثنائية تستدعي ذلك.

تقع على الناقل كذلك التزامات لاحقة للالتزام بالنقل والمتمثلة في تهيئة مكان الإقامة على متن السفينة في الدرجة المتفق عليها، فهناك فرق بين ركاب الغرف وركاب السطح حتى أن ركاب الغرف يتوزعون بين درجات متفاوتة وغالبا ما تكون درجتين الأولى والثانية، كما تختلف الخدمات في طبيعتها ونوعها وجودتها بين درجة وأخرى؛ في حين أن ركاب السطح تخصص لهم عادة أماكن للجلوس على متن السفينة.²

إضافة، يجب أن تحوي السفينة على خدمات العلاج الطبي أو المصلحة الطبية، أما بالنسبة لنفقات الغذاء فتكون داخلة ضمن أجرة السفر ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك، وعندها يتم تقديم الطعام لقاء ثمن معتدل، وهو ما يستشف من نص المادة 834 من القانون البحري، على غرار المشرع الأردني حسب المادة 222 من قانون التجارة البحرية الأردني.³ فالناقل يلتزم أحيانا بإطعام المسافرين وأحيانا ضمان الراحة والوسائل المتوفرة بالفندق، وهنا يرى الأستاذ DELEBECQUE أنه يمكن اعتبار السفينة فندقا عائما لوجهة محددة، ومع ذلك يبقى التزاما ثانويا.⁴

يرى الفقه أن الناقل ملزم بنقل الأمتعة كالتزام لاحق للنقل، ذلك أن محل النقل الجوي هو الركاب المسافرون وأمتعتهم إن وجدت؛ وقد اعتبر المشرع الجزائري بموجب الأمر 76-80 ما يلي بمثابة أمتعة وهي ثلاث أنواع طبقا لنص المادة 822:

¹ - F-X.PIERRONNET, « Responsabilité civile et passagers maritimes », Tome 1, P.U.A.M, 2004, P.153.

² - دويدار هاني، المرجع السابق، ص271.

³ - عباينه محمود محمد، المرجع السابق، ص214.

⁴ - P.DELEBECQUE, « Droit maritime », Op.cit., n°789, p.571.

1- أمتعة الحجرة: وهي الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته أو تكون تحت حراسته،

2- أمتعة العنبر: وتتمثل في الحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة،

3- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية.

كل هذا مع الأخذ بعين الاعتبار الأحكام العامة للمحل في القانون المدني كأن يكون المحل غير محصور قانونا أو مخالفا للنظام العام والآداب أي أن يكون مشروعاً. سواء أمتعة العنبر التي يسلمها المستهلك للناقل قبل ميعاد الرحلة لشحنها وكذلك المركبات التي ترافقه، مقابل تسليمه وصلاً بالإيداع كدليل إثبات لمسؤولية الناقل البحري العقدية في حال تلفها أو ضياعها طالما لم يوجد سبب أجنبي.¹ وهنا تقوم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض بسبب إخلال الناقل بالتزامه العقدي بنقل والمحافظة على الأمتعة.

فطبقاً لنص المادة 844 " لا يعد الناقل مسؤولاً عن أمتعة العنبر والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحه السفينة، وفي هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل". أما اتفاقية أثينا فقد شملت النص على نقل المسافرين مرفقاً بسيارة أو حيوانات حية التي تأخذ نفس حكم عقد نقل البضائع حسب المادة 4/1 منها، بخلاف اتفاقية بروكسل التي لم تتضمن ذلك.

وفي سياق متصل وفيما يخص النطاق الزمني والمكاني لمحل الالتزام فإن عقد السفر يغطي الأوقات التي تختلف حسب نوع الأمتعة المرافقة أو التي يحملها المسافر أو يشحنها، وذلك على النحو التالي:

¹ م. 839 من الأمر رقم 76-80، وتقابلها م. 38 من القانون البحري الفرنسي الملغى وم. 2/4 من الاتفاقية.

أ- فيما يخص المسافرين وأمتعة الحجرة خلال المدة التي يكون فيها المسافر على متن السفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال المدة التي يتم فيها نقل المسافرين وأمتعته من الرصيف إلى السفينة أو بالعكس، إذا كانت أجرة هذا النقل ضمن ثمن البطاقة أو إذا كانت السفينة المستعملة لهذا النقل الملحق قد وضعت تحت تصرف المسافرين من قبل الناقل.

إن الوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء، لا يدخل في مدة النقل إلا بالنسبة لأمتعة الحجرة عندما تودع تحت حراسة الناقل.

ب- فيما يخص أمتعة العنبر والسيارات، المدة الداخلة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبه في البر أو على متن السفينة والوقت الذي تم فيه ردها من الناقل أو مندوبه.¹

حددت الاتفاقية الدولية الموقعة ببروكسل 1961 النطاق الزمني لعقد النقل البحري للمسافرين بالمادة 1 فقرة (e) على أنه الفترة التي يكون فيها المسافرون على ظهر السفينة وكذلك عمليتي ركوبهم ونزولهم؛ ولكن لا تتضمن الفترة التي يكون بها المسافرون في محطة بحرية أو على رصيف أو مبنى آخر في الميناء. كما يتضمن النقل عن طريق البحر الدخول في القوارب الموصلة للسفينة إذا كان ثمن هذا النقل متضمنا في أجرة النقل أو إذا كان المبنى المستعمل لهذا النقل الإضافي قد وضع تحت تصرف الراكب بواسطة الناقل.²

بالرجوع لاتفاقية أثينا نجد أنها توسعت في النطاق الزمني للنقل البحري، بحيث أدرجت فترة نقل المسافرين و/أو أمتعتهم ليشمل الفترة التي يكون فيها المسافر وأمتعته على متن السفينة أو خلال عمليات

¹ - م. 823 من الأمر رقم 76-80.

² - Art. 1/e de la Convention de Bruxelles 1961 dispose: «Transport comprend la période pendant laquelle le passager est à bord du navire, ainsi que les opérations d'embarquement et de débarquement de ce passager, mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur ».

الصعود أو النزول فترة النقل بحرا. مع إقصاء الفترة التي يتواجد فيها المسافر في محطة بحرية أو على الرصيف. كما ركزت على النطاق الزمني لنقل الأمتعة، بحيث يشمل نقل أمتعة الحجرة الفترة التي يتواجد فيها المسافر في محطة بحرية أو على رصيف أو مبنى آخر في الميناء إذا تم شحن أمتعته من قبل الناقل أو تابعيه ولم يتم إرجاعها للمسافر.

أما فيما يخص بقية الأمتعة الأخرى فيبدأ التزام الناقل من اللحظة التي يتم شحنها من قبل الناقل أو مندوبه أو وكيله، سواء تواجدت على اليابسة أو السفينة، وتنتهي بلحظة إرجاعها من قبلهم للمسافر.¹ إضافة، فقد خول المشرع الوطني من خلال نص المادة 840 الناقل البحري أو من يمثله جواز احتجازه أمتعة المسافر ووضعها في المستودع على نفقة ومسؤولية المسافر حتى تسديد ديون الناقل المتولدة عن عقد السفر أو تقديم الضمانات المناسبة. وفي حال لم تسدد أو تضمن ديون الناقل خلال شهر من تاريخ الوصول، يحق للناقل بيعها بالمزاد العلني أو بطريقة أخرى تكفل له تغطية ديونه ونفقاته المترتبة على المسافرين المدين.

قد يحدث أحيانا أن يتعطل التزام الناقل بالنقل في الميعاد قبل موعد الانطلاق، نتيجة لظرف طارئ أو تأخير هام لا ينسب للناقل، أو حالة قوة القاهرة حالت دون مغادرة السفينة كحالة فرض الحصار على

¹- Art. 1§8 de la Convention d'Athènes de 1974 dispose: «Transport concerne les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire ;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager ;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire.»

الميناء؛ فإذا لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة أو حصل تأخير هام لا ينسب للناقل، يستطيع كل طرف فسخ العقد وإرجاع الأطراف للحالة التي كانوا عليها قبل التعاقد ولا يستفيد أي من الطرفين من أي تعويض، وفي هذه الحالة يجب على الناقل إرجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافر التنكرة.¹

أما الحالة الثانية فتتمثل فيما إذا أبحرت السفينة وطراً خلال الرحلة حادث ما، يحول معه مواصلة السفر أو الوصول لميناء الوصول المتفق عليه في وقت معقول؛ فإنه بإمكان المسافر أن يطلب من الناقل أن يرد له القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة المتبقية، أو أن ينقله مع أمتعته حتى الميناء المتفق عليه بالعقد أو ميناء آخر، وذلك في أول سفينة ملائمة أو بوسيلة أخرى لنقل المسافرين.²

غير أنه وفي حال كان السبب راجعاً لخطأ الربان الملاحي أو إهماله هو أو أحد مندوبيه فهنا يجوز للمسافر فسخ العقد وطلب استرجاع الأجرة بالإضافة لحقه في تعويض الضرر إن أصابه طبقاً لنص المادة 836 من القانون البحري.

وعليه فإن الالتزام بنقل المستهلك المسافر والإبحار إلى ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه كذلك في الأصل هو التزام بتحقيق نتيجة مصدره العقد؛ في حين أن عدم تنفيذه في حالة التأخير اليسير عن الميعاد المحدد هو بمثابة عدم تنفيذ جزئي لا سيما إذا ما قام بتنفيذ التزامه بعد الميعاد.

وبالتالي فإن الالتزام بالنقل في الميعاد هو التزام يحتمل الزيادة والنقصان ومن ثم فإنه لا يمكن إلا أن يكون التزاماً ببذل عناية.³ أما إذا أخل به فترتب على الناقل البحري مسؤولية عقدية إعمالاً للقوة الملزمة للعقود التي تقضي بأن العقد شريعة المتعاقدين،⁴ فجمهور المسافرين يعجزون في الغالب عن إثبات خطأ الناقل إلا إذا تم أثناء الرحلة البحرية.

¹ - م. 835 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم.

² - م. 837 من الأمر رقم 76-80.

³ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 63.

⁴ - نفس المرجع السابق، ص. 41.

ثانياً: أنواعه بحيث ينقسم النقل البحري من حيث النطاق السياسي إلى نقل داخلي يتم داخل الإقليم الداخلي للدولة، ونقل دولي يتم بين الدول، كالذي يتم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية بحيث يطبق عليه الأحكام الخاصة للاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل المسافرين عن طريق البحر والتي تكون الجزائر طرفاً فيها على النحو الآتي بيانه.¹

تكمن أهمية التمييز بين النقل الداخلي والنقل الدولي في تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل البحري وكذا جهة الاختصاص القضائية في حال نشوب نزاع؛ ففي حال كان النقل وطنياً فإنه يخضع لقانون الدولة التي يتم في إقليمها النقل البحري، أما إذا كان النقل دولياً فيختلف الوضع تبعاً للاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بالنقل البحري للأشخاص.

وفر المشرع الوطني في هذا الشأن أكبر قدر من الحماية للمستهلك المسافر وذلك بإقراره أن عقد نقل المسافرين وأمتعتهم في المجال الدولي يخضع لقانون راية السفينة، إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك، بيد أنه لا يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاماً أقل منفعة للمسافر طبقاً لنص المادة 825 من القانون البحري.

1- النقل الداخلي: وهو الذي يتم داخل الحدود الإقليمية للدولة الواحدة ولا يتجاوزها إلى إقليم دولة أخرى. كالنقل البحري بين مدينتي الجزائر العاصمة وجيجل. غير أن المشرع الوطني لم يتعرض لأي نوع من أنواع النقل بصفة خاصة إنما اكتفى بنص المادة 824 ببيان سريان أحكام الاتفاقيات الدولية على النقل البحري للمسافرين عند الحاجة لتمييز النقل الداخلي عن النقل الخارجي.

بخلاف نظيره المصري نظراً للطبيعة الجغرافية للإقليم البحري والنهري لدولة مصر، بحيث خصص قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 المواد من 248 إلى 278 للنقل البحري للأشخاص؛ والتي تسري في حال إبرام عقد بين الناقل البحري والراكب، الأمر الذي يترتب عليه عدم سريانه على الركاب المتسللين

¹ م. 824 من الأمر رقم 76-80.

خفية. كما أنه في حال اشتمل عقد النقل على نقل الأفراد فقط أو مرفقين بحيوانات حية أو بضائع منقولة بحرا فإن العقد يخضع للقواعد المنظمة للنقل البحري للأشخاص.¹ كما تطرق هذا الأخير لعقد النقل البحري للأشخاص من المواد 248 إلى 272، والنقل الذي يتم في إطار الرحلات البحرية السياحية من المواد 273 إلى 278 منه، كالنقل النهري بين الأقصر وأسوان المصريتين، النقل الساحلي بين مينائين داخلين بدولة مصر كالإسكندرية وبور سعيد حتى لو تجاوزت السفينة حدود المياه الإقليمية المصرية إلى البحر العالي.²

تجدر الإشارة هنا إلى أن المشرع المصري قام بتنظيم الملاحة الداخلية بالقانون رقم 10 لسنة 1956 المعدل بالقانون رقم 57 لسنة 1962؛ بحيث يعد النقل النهري في مصر المحور الأساسي للنقل بين مختلف أنحاء البلاد بالنظر للطبيعة الجغرافية لنهر النيل وفروعه كالترع والمصارف التي تمتد لمحافظة مصر، كما يعد أحد الموضوعات الأساس التي تتال اهتمام الدولة بهدف مجابهة زيادة الكثافات المرورية على الطرق.

2- النقل الخارجي أو الدولي: وهو النقل الذي يتم بعقد نقل بحري بين نقطتي القيام والوصول

لمينائي دولتين مختلفتين، بمعنى أن يتجاوز النقل الساحلي حدود إقليم الدولة الواحدة؛ كالنقل الذي يتم بين ميناء مدينة مستغانم بالجزائر وميناء أليكونت الإسبانية، أو بين ميناء وهران إلى ميناء مرسيلا.

بالإضافة لحالة النقل الدولي الذي تكون فيه نقطة القيام ونقطة الوصول في إقليم دولة واحدة، شريطة وجود ميناء رسو وسيط في إقليم دولة أخرى تبعا لاتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1961.³ فأحكام هذه الأخيرة واضحة وتستبعد أي اعتبار لجنسية المسافرين أو المطالبين بالتعويض في حال وفاة المسافر، كما

¹ - دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص 264 و 265.

² - دويدار هاني، "النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 1999، ص 44 و 45.

³ - Art. 1/f de la convention de Bruxelles 1961 dispose : « *Transport international signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et le lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents.* »

أنها تستبعد راية السفينة عند أخذها بعين الاعتبار تواجد نقطة القيام أو نقطة الوصول في أحد الدول متعاقدة طبقا للمادة 2/2 من الاتفاقية.¹

نظرا للطبيعة الدولية للنقل البحري فقد تطلب الأمر ضرورة تنظيمه دوليا، وذلك بوضع اتفاقات تهدف لتوحيد بعض القواعد الهامة لتنظيم النقل الدولي البحري، إذ نجد عدة اتفاقيات دولية تم التوقيع عليها من أجل تنظيم جوانب مختلفة للنقل البحري للأشخاص، من بينها الاتفاقية الدولية المبرمة في لندن في 01 نوفمبر 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، والبروتوكول الخاص بها المبرم في لندن كذلك بتاريخ 17 فبراير 1978 والتي صادقت عليها الجزائر.²

إلى جانب البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر عام 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) والمبرمة بلندن في أول نوفمبر عام 1974³، وكذا المصادقة على بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005.⁴

غير أن ما يهمننا بالدراسة أكثر هو الاتفاقية المبرمة في بروكسل بتاريخ 29 أبريل 1961 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر والتي تم اعتمادها بتاريخ 27 ماي 1967، كما صادقت عليها الجزائر بتاريخ 02 يوليو عام 1973 ودخلت حيز التطبيق في الثاني من شهر أكتوبر

¹ - R.RODIERE, «*Traité général de Droit maritime- Affrètements et transports*», Op.cit, N°1013, P233.

² - المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المبرمة في لندن في 01 نوفمبر 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، والبروتوكول الخاص بها المبرم في لندن كذلك بتاريخ 17 فبراير 1978، ج.ر. عدد 36.

³ - مر.ر. 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، المتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 1 نوفمبر 1974، ج.ر. عدد 03 لسنة 2001.

⁴ - مر.ر. 10-272 المؤرخ في 23 نوفمبر 2010، يتضمن التصديق على بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005، ج.ر. عدد 69.

1973¹ كما صادقت عليها مصر وبدأ العمل بها اعتباراً من تاريخ 04 يونيو 1964، أما فرنسا فقد صادقت على اتفاقية بروكسل لعام 1961 ثم تراجعت عنها في ديسمبر 1975. بالإضافة لمصادقة الجزائر على اتفاقية أخرى لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحراً والموقعة ببروكسل في 27 ماي 1967.²

جاءت اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر بعدها المؤرخة في 13 ديسمبر 1974، ودخلت حيز النفاذ الدولي بتاريخ 28 أبريل 1987 ثم البروتوكول الخاص بها الموقع بلندن في 19 نوفمبر 1976 ودخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 10 أبريل 1989.³

كما أبرم بروتوكول بلندن في مارس 1990 لتعديل اتفاقية أثينا لكنه لم يدخل حيز النفاذ دولياً وذلك لعدم كفاية الدول الأطراف المصادقة عليه. ثم أبرم بروتوكول آخر لتعديلها في 2002 وقد ألزم هذا الأخير الناقل البحري الدولي بالتأمين الإجباري على كل أنواع السفن مع إمكانية رفع الدعوى القضائية مباشرة على شركات التأمين من قبل المتضرر،⁴ بحيث صادقت عليه فرنسا بموجب القانون رقم 700/2016 المؤرخ في 30 ماي 2016.⁵

تسري أحكام الاتفاقيات الدولية في حال كان النقل دولياً، بالإضافة لحالات أخرى حددتها الاتفاقيات سواء اتفاقية بروكسل أو أثينا والمتمثلة في:

¹ - الأمر رقم 02-73 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحراً والاتفاقية الإضافية الموقعتين ببروكسل في 29 أبريل 1961.

² - الأمر رقم 03-73 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحراً والموقعة ببروكسل في 27 ماي 1967.

³ - نصت م. 26 فقرة 03 من اتفاقية أثينا على: "كل دولة تصبح طرفاً في هذه الاتفاقية بعد بدء سريان مفعول أحد التعديلات المتبناة من قبل المؤتمر الذي دعت إليه المنظمة، وفقاً لأحكام هذه المادة فإن تلك الدولة تصبح بالضرورة مرتبطة بالاتفاقية المعدلة".

⁴ - الجميل إيمان، "مسؤولية الناقل البحري للأشخاص"، المرجع السابق، ص. 14.

⁵ - Loi n°2016-700 du 30 mai 2016 autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. JORF n°125 du 31 mai 2016.

-إذا كانت السفينة ترفع علم أو مسجلة في دولة متعاقدة،

-إذا كان عقد النقل قد تم إبرامه في دولة متعاقدة،

-إذا وقع مكان القيام أو مكان الوصول، طبقا للعقد في دولة متعاقدة.¹ غير أنه لا تسري أحكام الاتفاقية على الركاب المتسللين إلى السفينة، ولا على النقل البحري الذي يتم بواسطة الزحافات الهوائية. كما أكدت على سريانها على الأشخاص المرافقين للحيوانات الحية أو البضائع المنقولة بحرا.²

الفرع الرابع: ضمان سلامة المسافر بحرا

يقضي هذا الالتزام توصيل المسافر سليما معافى في المكان والزمان المتفق عليهما، وهو التزام ثاني يترتب منذ إبرامه ويتحدد تنفيذه على مقتضى تنفيذ الالتزام الأصلي وهو النقل البحري. كما أنه من عقدي النقل والعمل امتدت فكرة الالتزام بالسلامة إلى عقود أخرى كالإيواء الفندقية، الألعاب الخطرة، التعليم والعلاج الطبي وغيرها؛ إذ يعود الفضل لمحكمة النقض الفرنسية التي أسست هذا النظام والذي بدأ بمناسبة النقل البحري ليمتد بعدها لباقي عقود النقل الأخرى، كما انتقلت فكرة ضمان السلامة بعدها من المجال العقدي إلى المجال التصيري.³

ترى الدكتور إيمان الجميل في هذا الشأن أنه لا يمكن إعطاء مفهوم جامع مانع للالتزام بالسلامة إنما تقريبا يمكن القول بأنه: "مسؤولية شخص أو جهة عن سلامة شخص أو أكثر، وذلك لقيامه بنشاط ما، أو بسبب حراسته لشيء ما، وتعويضهم عن الأضرار التي تلحقهم من النشاط، أو بسبب الشيء، ما لم يكن مرجع الضرر سببا قهريا أو أجنبيا ذا شروط خاصة".⁴

¹- دويدار هاني، قانون النقل"، المرجع السابق، ص266. م. 02 من اتفاقية بروكسل وم. 1/2 من اتفاقية أثينا.

²- دويدار هاني، المرجع السابق، ص.267.

³- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, N°482, P445.

⁴- الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.45.

في سياق متصل تجدر الإشارة إلى أن هذا الاجتهاد القضائي تعرض للنقد من قبل الأستاذ جوسراند Josserand وريبير Ripert ثم كاريونيه Carbonnier؛ ذلك أن أحكام نقل البضائع لا يمكن تطبيقها على نقل المسافرين، لاحتفاظ المسافر بحرية الحركة فهو ليس بشيء ثابت مما يزيد من فرص تعرضه للحوادث.¹ وعليه وبعد صدور قانون 1966 أصبح الناقل ملزماً باتخاذ جميع التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة المسافرين ولا تزال أحكامه سارية في قانون النقل الفرنسي بموجب المادة 2-5421.L.² يعد الناقل قد أتم التزامه بإيصال المسافرين إلى المكان المقصود سالماً ما لم يتبلغ الناقل كتابة في الخمسة عشر يوماً من تاريخ نزوله من السفينة حسب اتفاقية بروكسل لعام 1961 وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

أما عن نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة فإنه لا يبدأ من وقت إبرام العقد أو تسليم تذكرة السفر إنما من وقت تنفيذه دون الحاجة إلى اشتراطها بنص صريح في العقد؛ أما خارج تنفيذ عقد النقل فإن مسؤولية الناقل تجاه المسافرين تبقى خاضعة لأحكام المسؤولية التقصيرية.³ ففي حالة انعدام الرابطة العقدية كما سبق وأشرنا ووقع ضرر للراكب المتسلل تقوم مسؤولية الناقل البحري التقصيرية وليس العقدية. ومنه فإن أساس هذا الالتزام هو عقدي ولا تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا في حال وجود رابطة عقدية.⁴

يرجع أساس هذا الالتزام إلى القضاء الفرنسي الذي لجأ لقواعد المسؤولية التعاقدية استناداً إلى عقد النقل الذي يبرمه الناقل مع الراكب وذلك في الحكم الصادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 21 نوفمبر 1911 حيث قضت بأن تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الالتزام بتوصيل المسافر سليماً معافى

¹- P.DELEBECQUE, « Droit maritime », *Op.cit.*, n°799, p.577.

²- Art. L.5421-2 C.transp.f dispose : « *Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers* ».

³ -I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°483, P.447.

⁴ -Art. L5421-8 c.transp dispose : « *Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni au passagers clandestins. Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.* »

إلى جهة الوصول.¹

تعود حيثيات النزاع لقضية طرحت أمام محكمة النقض سنة 1911 بمناسبة نقل بحري تونسي- جزائري لسفينة تابعة للشركة العامة للنقل البحري عبر المحيط الأطلسي (Compagnie générale transatlantique) حيث تعود حيثيات القضية للسيد زيدي حميدة بن محمود الذي استقل تذكرة نقل بين تونس ومدينة البون الجزائرية (عنابة حالياً)، والذي أصيب أثناء الرحلة البحرية بجروح في الرجل بسبب سقوط برميل خمر مخزن بشكل سيء.

حيث رفع دعوى قضائية أمام المحكمة التجارية لعنابة ضد مالك السفينة، فدفعت شركة النقل أن البند رقم 11 من العقد نص على أن الاختصاص يعود لمحكمة مرسيليا. غير أن مجلس قضاء الجزائر اعتبر أن الناقل لا تترتب عليه أي مسؤولية عقدية تجاه الركاب وبالتالي فهي تقصيرية؛ غير أن محكمة النقض تصدت لهذا القرار واستبعدت هذا التحليل أو الدراسة، بحيث اعتبرت لأول مرة أن تنفيذ عقد النقل، يتضمن بالنسبة للناقل، الالتزام بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول.²

إضافة فإن القانون البحري لم يتابع التطورات التي حصلت في باقي عقود النقل للأشخاص، كالنقل الجوي، البري أو عن طريق السكك الحديدية؛ وبالنتيجة فإنه تبعاً للاجتهاد القضائي والقوانين أو الاتفاقيات الدولية لمختلف أنواع النقل فإن الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة. وفي حال وقوع ضرر يلتزم الناقل بإصلاح وتعويض الأضرار التي تصيب المسافر أو عائلته؛ ولا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي غير المتوقع حدوثه أي القوة القاهرة أو خطأ الشخص المضرور.³

¹- Cass 1^{re} C.civ du 21 Novembre 1911, CGT c/Sbidi Hamida ben Mahmoud, DP 1913, P249, note Sarraut ; S1912,1,p.73, note Lyon-caen : « L'exécution du contrat de transport comporte en effet pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination ».

²-A.VIALARD, « L'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers », Colloque relatif à L'obligation de sécurité à Bordeaux le 22 Mai 2002, Sous la direction de Bernard Saintourens et de Dalila Zennaki, Université de MONTESQUIEU, Bordeaux3, P.U.B 2003, P.129.

³-A.VIALARD, *Op.cit.*, P.130.

في سياق متصل، جدير بالتنويه التذكير أن فرنسا صادقت على اتفاقية بروكسل لعام 1961 والخاصة بتوحيد بعض قواعد نقل الركاب بطريق البحر ثم تراجعت عنها في ديسمبر 1975، بخلاف الجزائر التي لا تزال منذ عام 1973.

غير أنه وبالرجوع لأحكام المادة الثانية سواء من اتفاقية بروكسل لعام 1961 أو اتفاقية أثينا لعام 1974، والتي تتعلق بمجال تطبيق الاتفاقيتين على جميع عقود نقل الأشخاص الدولي بطريق البحر؛ حيث تتم بين الدول المتعاقدة أو التي تكون فيها نقطة القيام أو الوصول تابعة لأحد الدول المتعاقدة؛ مما يؤدي لتطبيق أحكام اتفاقية بروكسل على عقود النقل الدولية التي تتم سواء من أو باتجاه ميناء جزائري خاصة في البحر الأبيض المتوسط خاصة في العلاقات مع فرنسا حتى ولو لم تصادق فرنسا عليها.

ومع ذلك فإن هذا لا يؤدي لأخذها بعين الاعتبار من طرف القضاء الفرنسي أو تطبيق أحكامها؛ وذلك قياسا على قرار محكمة النقض الفرنسية بشأن تطبيق اتفاقية هامبورغ المؤرخة في 31 مارس 1978 حول نقل البضائع بحرا، بحيث أقرت عدم تطبيقها على أساس أن فرنسا ليست طرفا فيها، وبالتالي لا يمكن الأخذ بها من طرف القضاة الفرنسيين.¹

يتمثل الالتزام الأساسي بضمان السلامة للمسافر من قبل الناقل البحري، سواء كان مالكا للسفينة أم لا يرتب على عاتقه التزامان أساسيان هما: وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة خلال طول مدة تنفيذ العقد وكذا أن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب.² فالمشرع الوطني يذكر عبارة "التدابير اللازمة" في المادة 841 من القانون البحري في حين أن واضعي اتفاقية بروكسل ذكروا عبارة "التدابير المعقولة" (Les diligences raisonnables) وبالتالي فإن التشريعات البحرية الداخلية سواء الوطني أو نظيره الفرنسي أكثر تطلبا من الاتفاقية الدولية وهو نفس الشيء بالنسبة للقانون الجوي.

¹ - A.VIALARD, « L'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers », *Op.cit.*, P.131,132.

² - م. 841 ق.بح.ج.

غير أن الإشكال الذي يثور هنا يتعلق بالفرقة بين الالتزام ببذل عناية أم بتحقيق نتيجة؟ وبالدراسة المعمقة للقانون البحري مقارنة بباقي وسائط النقل الأخرى نجد أن التزام الناقل بسلامة الأشخاص في النقل البحري على الصعيدين الدولي أو الداخلي فرق بين مستويين من الالتزام بسلامة الركاب، بوضع نظام مسؤولية مختلف بين الحادث الفردي والحادث الجماعي؛¹ وذلك على النحو التالي:

-**الحادث الفردي:** وهو الحادث الأكثر وقوعاً أو شيوعاً، وذلك عند إصابة المسافر بأذى خلال حادث أدى لمعاناته من آثاره وحده فقط؛ نتج بسبب خطأ، إهمال أو عدم احتياط الناقل البحري أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم. وهنا يرى الأستاذ أنطون فيلار أن التزام الناقل البحري هنا ما هو إلا التزام ببذل عناية تجاه المسافر ولا تترتب مسؤوليته إلا في حال إثبات الراكب لذلك.²

ففي الالتزام بتحقيق نتيجة لا يستطيع المسؤول التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر، بينما في الالتزام ببذل عناية لا يستطيع المضرور الحصول على تعويض من المسؤول إلا إذا أثبت خطأه. فالدائن مكلف بإثبات الخطأ ولا يكلف المسؤول بإثبات أنه لم يرتكب خطأ ما إلا في إطار مجادلته للمضرور؛ ففي بذل عناية يتحدد مضمون التزام المدين في بذل جهد الرجل العادي.³

-**الحادث الجماعي:** استذكر الأستاذ أنطون فيلار هنا فيلم الدراما الأمريكي "تايتانك" الذي يروي حادثة غرق السفينة بسبب اصطدامها بجبل جليدي المستوحى من قصة حقيقية جرت وقائعها بين 14 و15 أبريل 1912 في المحيط الأطلنطي؛ حيث أودى الحادث بحياة 1490 شخصاً.

¹ -A.VIALARD, « L'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers », Op.cit., P134..

²- A.VIALARD, « Droit maritime », Op.cit, n° 520, P. 450.

كما نصت م. 842 ق.بح: "يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسدية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم."

³ - إيمان الجميل، المرجع السابق، ص.60.

في مثل هاته الحوادث الجماعية نصت الاتفاقية والقوانين الداخلية على افتراض خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه إلا إذا ثبت العكس، وكانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للراكب مسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث.¹ وبالتالي يكون بذلك قد ألقى الضحية أو ذوو حقوقه من عبء الإثبات، مع احتفاظ الناقل بإمكانية إعفائه من المسؤولية المدنية وذلك بإثبات أن الضرر لم ينتج عن خطأ أو إهمال منه أو من أحد مندوبيه.

وعليه فإن كل هذا يقودنا إلى تنظيم التزام الناقل البحري بالسلامة الجماعية للركاب في إطار صنف وسطي بين التزام ببذل عناية (بحيث لا تقوم المسؤولية بدون إثبات خطأ الناقل *pas de responsabilité sans faute prouvée*) وبين التزام بتحقيق نتيجة (مسؤولية قائمة حتى بدون خطأ ما عدا حالة إثبات السبب الأجنبي غير المتوقع *responsabilité de plein droit*).²

ألزم المشرع على أساس ما سبق على الناقل البحري توفير سفينة مجهزة وصالحة للملاحة البحرية خلال الرحلة المعينة وكذا الالتزام ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة المسافرين.³ ومنه فإن القانون البحري ينفرد بنظام خاص بخلاف باقي أنواع النقل، بحيث لا يكون فيه نظام الالتزام بتحقيق نتيجة فقط كباقي أنواع النقل الأخرى، بالإضافة لإمكانية إعفائه دون إثبات القوة القاهرة أو السبب الأجنبي المؤدي لوقوع الضرر.

بعد تطور القضاء الفرنسي -خاصة مع إدخال المعاهدات الدولية- الذي جعل من التزام الناقل البحري للأشخاص بنقل الركاب التزاما بتحقيق نتيجة، ويقع عبء الإثبات على المسافر، غير أن هناك حالات يفترض فيها خطأ الناقل.

¹ م. 843 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم، وتقابلها م. 38 من القانون البحري الفرنسي وم. 4-2 من الاتفاقية.

² -A.VIALARD, « *L'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers* », *Op.cit.*, P.136.

³ - Y.LAMBERT-FAVIRE, « *Droit du dommage corporel- systèmes d'indemnisation* », *Op.Cit.*, n°745, P. 824.

حيث لا يتصور أن يكون الحادث الذي تسبب في إصابة الراكب نتيجة خطئه أو تعمد إحداثها وهذه الحالات إذا كانت الإصابة نتيجة قوة قاهرة كالغرق، التصادم أو الحريق، لا يستطيع الناقل استبعاد مسؤوليته إلا بإثباته أن الخطأ لا يرجع له أو لأحد مندوبيه¹، طبقاً لنص المادة 38 من القانون البحري الفرنسي رقم 420 الصادر في 18 يونيو 1966.²

بالرغم من التفرقة التي جاء بها الاجتهاد القضائي إلا أن معيار التمييز بين هذين النوعين من الالتزامات يبقى صعباً، لا سيما أن القضاء الفرنسي يخلط بين هذين النوعين من الالتزامات فعند تطابق مضمون أداء المدين مع الغاية المرجوة من الالتزام يكون الالتزام التزاماً بتحقيق نتيجة، وعند عدم التطابق يكون الالتزام التزاماً ببذل عناية.³

إضافة، وفي سياق متصل وقصد تسليط الضوء على التزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة، فقد فرق القضاء الفرنسي في عقد نقل الأشخاص بين الالتزامات العادية للناقل التي يمكن للمدين التخلص منها بإثبات السبب الأجنبي، والالتزامات المطلقة واسعة النطاق والتي لا يمكن للناقل دفع مسؤوليته فيها بإثباته للسبب الأجنبي.

حيث أن الناقل في إطار الالتزامات العادية ملزم على وجه الدقة بإيصال المسافر إلى نقطة الوصول سليماً معافى، ولن تبرأ ذمة الناقل من التزامه إلا بتحقيق النتيجة، ففي حال وقعت حادثة أدت إلى إصابة المسافر الدائن فإن عبء إثبات الضرر يقع على الأخير والعلاقة السببية بينه وبين خطأ الناقل؛ علاوة على ذلك فإن مضمون الالتزام بتحقيق نتيجة والمتمثلة في توصيل المسافر سليماً معافى تقتضي

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.61.

² - Art. 38 dispose : « Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés. »

³ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.62.

ترتيب المسؤولية في كل مرة لا تتحقق فيها النتيجة المرجوة، سواء بانعدام أو وجود الخطأ. ولا يمكن للناقل التخلص من المسؤولية العقدية هنا إلا بإثبات السبب الأجنبي.¹

أما في إطار الالتزامات المطلقة فإنه لا يكفي الناقل لكي يدرأ عنه المسؤولية إثبات عدم إهماله وبذله عناية الشخص العادي لتحقيق النتيجة المقصودة، كحالة نشوب حريق أدت لتضرر مسافر فهنا لا يكفي إثبات أنه احتاط لمنع وقوع الحادث ومدبووه قد بذلوا جهودهم لإطفاء النار وتخليص المصاب بل يتعين عليه إثبات السبب الأجنبي غير المتوقع حصوله والذي ترتب عنه استحالة تنفيذ التزامه.²

وعليه فإن تحديد محل الالتزام بالسلامة هو الأساس الذي تبنى عليه المسؤولية، فإن اقتصر هذا الالتزام ببذل يقظة معينة واتخاذ الاحتياطات المناسبة لتجنب الحوادث فإن الالتزام لا يتعدى أن يكون التزام ببذل عناية؛ وعلى المسافر إقامة الدليل على تقصير الناقل وإثبات خطئه. في حين إن كان محلها منع وقوع الحادث فيصبح التزاما بتحقيق نتيجة لا يمكن للناقل معه إلا إثبات السبب الأجنبي للتخلص من المسؤولية. غير أن الفقه والقضاء الفرنسي أجمعوا واستقروا على أن التزام الناقل بالسلامة هو التزام بتحقيق نتيجة؛ الهدف منه هو إعفاء الراكب المسافر من عبء إثبات خطأ الناقل وهو ما لا يتحقق إذا كان هذا الالتزام مجرد بذل عناية.³

يتضح لنا مما سبق أن الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري تجاه المستهلك متعددة ومتداخلة سواء من حيث توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية، تسليمه تذكرة السفر كدليل لتمام العقد وصولاً إلى الالتزام العام بضمان السلامة في عقود النقل عامة، وعقد النقل البحري خاصة لتفرده باعتبارات خاصة وأسس متنوعة بين الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة.

¹ - نفس المرجع السابق، ص. 64.

² - الجميل إيمان، نفس المرجع، ص. 67.

³ - نفس المرجع، ص. 68.

وفي سياق متصل كذلك يجب على السلطة المينائية في المحطات البحرية كذلك توفير كل المرافق والمنشآت الضرورية لاستقبال الركاب وسياراتهم وأمتعتهم، وضمان عبورهم وأمنهم، بحيث تسهر على صيانة وسلامة هذه المنشآت وكذا على السير الحسن للعمليات المنجزة بها.¹ حيث أصبحت الموانئ تتنافس فيما بينها في هذا المجال، فقد أصبحت تصنف حسب نوع الخدمات والتسهيلات التي تقدمها خاصة الخدمات الفنية في التفريغ والآليات الحديثة كالروافع، وغيرها؛² كل هذا بهدف توفير أكبر حماية وضمان لسلامة المستهلك المادية والمعنوية.

المبحث الثاني: القواعد المنظمة ل ضمانات المستهلك في خدمات النقل البري

يشمل عقد النقل البري النقل عبر الطرق سواء للأشخاص أو البضائع والنقل عبر السكك الحديدية ونقل الأشخاص الموجه كالنقل بالترامواي والمترو تبعا لقانون توجيه النقل البري،³ كما يجب أن يكون النقل محل عقد طبقا للتشريع الجاري به العمل، يلتزم فيه الناقل البري للأشخاص بإيصالهم إلى وجهتهم المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد، كما يضمن سلامة المسافرين أثناء مدة النقل.⁴ وعليه نفرق بين الضمانات الخاصة بكل خدمة على ضوء القواعد القانونية المنظمة لها في التشريع الوطني والمقارن.

المطلب الأول: الضمانات الخاصة بخدمة نقل الأشخاص عن طريق السكك الحديدية

يعد النقل بالسكك الحديدية كل منظومة نقل الأشخاص أو البضائع بواسطة مركبات مجرورة أو تسير عبر

¹ م. 14 مر.ت. رقم 01/02 المؤرخ في 06 يناير 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر عدد 01.
² بن عيسى حياة، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014، ص. 98.
³ م. 40 مكرر ق. رقم 01-13: "يضم نقل الأشخاص الموجه أنظمة نقل تتشكل من منشآت قاعدية وتجهيزات تقنية لاستغلال والسلامة ومركبات، ويخضع لمبادئ وقواعد الاستغلال والحفظ والصيانة".
⁴ م. 62 ق.تج.ج.

السكة،¹ كما يعد من بين أقدم أنماط النقل التي استعملت سواء في نقل البضائع أو المسافرين على حد سواء، بحيث هيمنت على القطاع منذ الثورة الصناعية.

يعود إنشاء النقل بالسكة الحديدية لعام 1830 حيث تم تدشين أول خط في 15 سبتمبر 1930 بين مدينتي ليفربول ومانشيستر البريطانيتين وقد خصصت لنقل الفحم، في حين أن أول قطار لنقل المسافرين كان في فرنسا بتاريخ 26 أوت 1837 بين باريس وسان جرمان بفرنسا، ثم تطور وانتشر النقل بالسكك الحديدية في العديد من الدول الأوروبية ليصبح دوليا، وعليه تم إبرام عدة اتفاقيات دولية تخص نقل البضائع وأخرى تتعلق بنقل الأشخاص.²

حيث كانت أولها اتفاقية برن الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة عام 1924 والمعدلة عام 1957، ثم توحيد قواعدها عام 1980 وبالبروتوكول المؤرخ في 03 جوان 1999. أما في الجزائر فقد بدأ النقل بالسكة الحديدية بين العاصمة والبلدية عام 1859 وعليه ونظرا لكثرة استخدامه وتعدد الظروف المحيطة به والحالات التي يتم فيها فقد خص له المشرع الوطني والمقارن خصوصا خاصة لضمان سير وسلامة عملية النقل بصفة عامة والمسافرين بصفة خاصة، وذلك من خلال تنظيم أحكام تتعلق بالأمن والسلامة أو الاستعمال في استغلال النقل بالسكة الحديدية³. وهو ما سنعرضه فيما يلي إلى جانب ترتيب المسؤولية في حال المخالفة.

إضافة فقد صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد الأحكام المتعلقة بنقل المسافرين عبر السكة الحديدية وذلك من خلال المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 المتضمن

¹ - م. 7/2 ق. رقم 09-11 المؤرخ في 5 يونيو 2011 المعدل والمتمم لقانون توجيه النقل البري رقم 01-13.

² - دمانة محمد، "دفع المسؤولية المدنية للناقل"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الموسم الجامعي 2010/2011، ص. 270.

³ - ق. رقم 90-35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكة الحديدية، ج.ر. عدد 56.

المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) والمبرمة في برن يوم 9 مايو 1990 وكذا البروتوكول والملحقين، بما في ذلك مرفقاتهما.¹

الفرع الأول: ضمان تسليم المستهلك تذكرة السفر

نفرق هنا بين حالتين وهما الحالة التي يشترط فيها الحصول على تذكرة مسبقا قبل ركوب القطار كأصل بغض النظر إن كان الحجز وشراء التذكرة عن طريق وكالة السفر أو الكترونيا أو بطريقة أخرى، وبين الحالة التي لا يشترط فيها ذلك كاستثناء عن القاعدة العامة أي عندما يكون الدخول إلى القطار حرا كحالة اقتناء تذكرة السفر داخل القطار.² بحيث لا يجوز للمسافرين في الحالة الأولى طبقا للتشريع الجزائري الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة سفر، عندما يقبض ثمن التذاكر في المحطات أو المواقف أو نقط الوقوف، أو أخذ مكان في عربة تفوق درجتها تلك التي تمنح تذكرة السفر الحق فيها، أو قطع مسافة يزيد طولها عن تلك التي تتضمنها تذكرة النقل دون أن يدفعوا مسبقا التكلفة اللازمة، أو شراء تذاكر النقل أو إعادة بيعها بأثمان تفوق التعريفات الرسمية.³

بمفهوم المخالفة فإنه يقع على عاتق الناقل ضرورة تسليم المسافر تذكرة السفر وذلك من خلال اشتراط المشرع إلزامية حصول المسافر عليها قبل ركوب القطار؛ كما نلاحظ من نص المادة أن المشرع وبخلاف أحكام تذكرة السفر المنصوص عليها في قانون الطيران المدني أو النقل البحري فإن تقديمها بمناسبة

¹ - مر.ر. رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (Cotif) والمبرمة في برن يوم 9 مايو 1990 وكذا البروتوكول والملحقين، بما في ذلك مرفقاتهما، ج.ر. عدد 1991/38.

² - Art.. 9/2 du Règlement (CE) n°1371/2007 du parlement européen et du conseil du 23 Octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires dispose : «*Sans préjudice du paragraphe 4, les entreprises ferroviaires délivrent les billets aux voyageurs via au moins un des canaux suivants :*

a) guichets ou guichets automatiques ;
b) téléphone, internet ou toute autre technologie de l'information largement disponible ;
c) à bord des trains.»

³ - م. 1/33 ق. رقم 90-35.

النقل بالسكك الحديدية إجباري تحت طائلة توقيع جزاءات عقابية على المخالفين،¹ بالإضافة لعدم اشتراط بيانات خاصة في تذكرة السفر كاسم الناقل أو المسافر مثلا.

أما بالنسبة للتشريع المقارن وتبعاً لدفتر الشروط الخاص بالشركة الفرنسية للنقل بالسكك الحديدية (SNCF) فإن الناقل ملزم بإعلام المستهلك حول التعريفات والتي يجب أن تشهر في المحطات وكذا في التذاكر والموقع الإلكتروني الخاص بها، مع بيان أن النقل يخضع للقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV) ويكفي في ذلك إدراج الرمز (CIV) حسب نص المادة 2/7 منها من خلال تذكرة السفر الممثلة لعقد النقل.² إلى جانب ضرورة اشتغال وثيقة تذكرة السفر على الأقل على البيانات التالية:

- اسم الناقل أو الناقلين،

- بيان أن النقل خاضع للقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين بالسكك الحديدية والذي يمكن أن يتم بوضع الرمز (CIV)،

- كل بيان ضروري لإثبات تمام ومحتوى العقد كما يتيح للمسافر العلم بالحقوق المترتبة عنه.³

يثبت العقد بوثيقة نقل تسلّم للمسافر، كما أن ضياع وثيقة النقل أو عدم انتظامها لا يؤثر على قيام

أو صحة العقد كما سبق وذكرنا، على أن يبقى هذا الأخير خاضعاً للقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل

المسافرين بالسكك الحديدية (CIV).¹

¹-م. 40 ق. رقم 90-35: "يعاقب على المخالفات لأحكام المواد من 32 إلى 37 من هذا القانون، بغرامة مالية من 200 إلى 2000 دج، دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات".

²-Art. 7/2 (RU-CIV) dispose relative au titre de transport : « 2. Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport :

a) Le transporteur ou les transporteurs ;

b) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes règles uniformes ; cela peut se faire par le sigle CIV ;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat. »

³- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°480, P.444.

فضلا عن ذلك فإنه لا يمكن التنازل عن تذكرة السفر للغير شريطة أن لا تكون التذكرة اسمية وإذا لم يبدأ السفر بعد، كما يمكن أن يتم عن طريق التسجيل الإلكتروني للمعلومات أي عقد إلكتروني.² وعليه فإن دور تذكرة السفر يتعلق بالإثبات كدليل على دفع مقابل النقل وهو ما يستشف من نص المادة 33 من القانون رقم 90-35 كما أنه نفس الاتجاه الذي ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية حيث اعتبرت أن التذكرة ما هي إلا إثبات لدفع الثمن وليس العقد، ذلك أن الأخير يمكن إثباته بأي وسيلة في غياب وثيقة السفر،³ خاصة في حال وقوع حادث إذا لم يتم بإثبات وجود علاقة نظامية بالعقد فلا يمكنه الاستفادة من التعويض إلا في إطار المسؤولية التقصيرية.

بالإضافة لدورها في الضبط النظامي خاصة عند ضرورة تقديمها لأعوان الرقابة عند طلبها،⁴ ذلك أنه وفي حال المخالفة فإن المسافر معرض للعقاب بغرامة مالية، أو يكون ملزما بدفع أجرة النقل مع ضريبة إضافية، أما إذا رفض ذلك في إمكان الناقل إقصاؤه من النقل ومتابعته قضائيا.

أما بالنسبة للأمتعة فإن الالتزامات التعاقدية المتعلقة بها تتطلب إثباتها عن طريق استمارة الأمتعة، علما أن غيابها أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على وجودها أو صلاحيتها طبقا لنص المادة 16 من الاتفاقية الدولية. بالإضافة إلى وجوب اشتغال استمارة الأمتعة على الأقل على نفس البيانات الإلزامية

¹-Art. 6/2 et 3 (RU-CIV) dispose : « 2.Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, dans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat, qui reste soumis aux présentes règles uniformes.

3.Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport. »

²-Art. 7/4 et 5 (RU-CIV) dispose : « 4.Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

5.Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.»

³- B.MERCADAL, Op.cit, N°652, P378.Cass. Civ. 9oct. 1990, BTL 1991.11.

⁴- B.MERCADAL, Op.cit., N°650, P.377.

الخاصة بتذكرة السفر حسب المادة 17 منها، ونفس الأحكام المتعلقة بنقل الأمتعة تطبق على نقل المركبات المرفقة في عقد نقل الأشخاص.

حيث تشمل الشروط العامة للنقل الأحكام الخاصة بنقل المركبات، وتحدد بصفة خاصة شروط التسجيل، الشحن والتفريغ والتسليم، بالإضافة لالتزامات المسافر. وتثبت الالتزامات التعاقدية المترتبة عن عقد نقل المركبات بواسطة استمارة نقل تسلم للمسافر، كما يمكن أن تدمج في تذكرة السفر كذلك.¹

جاء كل ما سبق تبعا للتنظيم الأوروبي رقم 2007/1371 المؤرخ في 23 أكتوبر 2007 المتعلق بحقوق وواجبات المسافرين عبر السكك الحديدية²، والذي جاء حماية للطرف الضعيف في العلاقة العقدية أي المستهلك، وتعزيزا لحقوق مستعملي شبكة النقل الحديدي في الإعلام حول عقد النقل الدولي للمسافرين عبر السكك الحديدية والاتفاقية الدولية للنقل (COTIF) المؤرخة في 9 ماي 1980 والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 3 جوان 1999.

الفرع الثاني: ضمان تقديم قطار صالح للنقل

الأمر سيان هنا تبعا للضمان العام بتقديم مركبة صالحة للنقل وفقا للمعايير الضرورية إلا أنه يختلف باختلاف نوع المركبة، وهو ما يستشف من نص المادة 02 من القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري. بحيث يقصد به في مفهوم هذا القانون كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة.³

¹-Art. 24/1 de (RU-CIV) dispose : « Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur. »

²- Règlement (CE) n°1371/2007 du parlement européen et du conseil du 23 Octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ; JO.UE L315/14 du 3 Décembre 2007.

-Il s'applique dans toute la communauté à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires.

³-م. 1/2 ق. رقم 01-13 المعدل والمتمم.

ألزم المشرع ضرورة أن تكون عمليات النقل محل عقد طبقا للتشريع الجاري به العمل، ومنه فإن عقد النقل يقتضي التزام الناقل البري عامة سواء عبر الطرق أو عبر السكة الحديدية بتقديم مركبة ملائمة. والمقصود بهذه الأخيرة هو مركبة صالحة للنقل خاصة للأشخاص باعتبار أن الموضوع يتعلق بسلامة الأرواح البشرية، وعليه يجب أن يقدم مستغل النقل بالسكة الحديدية عربات القطارات، القطارات الكهربائية أو القطارات ذاتية الدفع¹ صالحة للنقل بما يضمن عملية التنفيذ المادي للعقد وفقا لما اشتمل عليه وطبقا للشروط والمعايير التقنية في هذا الشأن.

يجب كذلك أن يكون العتاد المتقل على السكة الحديدية عند تشغيله واستغلاله، مطابقا لشروط الأمن المنصوص عليها عن طريق التنظيم خاصة فيما يتعلق بعدد المسافرين والمستخدمين على متن القطارات والتأهيل المهني للأشخاص الذين يساهمون في حركة النقل بالسكة الحديدية، وكذا شروط الأمن الأخرى الخاصة بنقل المسافرين.²

حيث يتعين على مستغل أجهزة النقل بالسكة الحديدية لضمان حركة القطارات القيام بفحص حالة آلات وعربات القطار قبل انطلاقه، وضمان حراسة الخط الحديدي وتعليق النظام الداخلي في كل مقطورة.³ بالإضافة لضمانه صيانة الخطوط والتجهيزات الحديدية وحراسة وإدارة المحطات، والملحقات والممرات والعتاد وفقا للمقاييس المحددة وفي حالة ظهور نقص في الصيانة وخلل قد يمس بأمن النقل بالسكة الحديدية يتخذ الوزير المكلف بالنقل الإجراءات الضرورية.⁴

في سياق متصل يجب أن تتوفر في العربات المخصصة لنقل المسافرين جميع شروط الأمن والراحة مع إبقاء العتاد السيار الموضوع قيد التشغيل على شبكة السكة الحديدية في حالة جيدة من العمل

¹م. 6/2 ق. 13-01.

²م. 17 ق. 35-90.

³م. 28 ق. 35-90.

⁴م. 3/13 ق. رقم 35-90.

باستمرار.¹ إذا يتعين لضمان حسن تنفيذ الخدمات أن يحتوي كل قطار على عدد كافي من الأعوان ويكون رئيس القطار مسؤولاً عن أمن القطار خارج المحطات سواء كان متحركاً أو متوقفاً وفي المحطة ترجع هذه المسؤولية لرئيس المحطة، إلى جانب فحص عربات القطار قبل انطلاقه وضمان حراسة الخط الحديدي. إضافة، يجب أن تتوفر فيه معايير الأمن على نحو ما تنص عليه الوثائق التقنية الخاصة بها، بحيث يخضع العتاد السيار على السكك الحديدية قبل تشغيله لاختبارات مدى مطابقته دورياً، كما يتحتم قبل كل إقلاع القيام بفحص حالة المكائن والعربات المقطورة لمجموع القطارات² وأن تكون الأبواب الخارجية للقطار مغلقة والمحطات والممرات الأرضية محل إنارة، طبقاً للمرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 الذي يحدد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية واستغلاله.

أما بالنسبة للتشريع المقارن فقد صدرت التعليمات رقم 49/2004 المعدلة بالتعليمات 110/2008 للبرلمان الأوروبي والمجلس في 16 ديسمبر 2008 الخاصة بسلامة السكك الحديدية الأوروبية.³ بحيث تتعلق التعليمات بأربعة نقاط أساسية:

- تحديد وسائل سير وتطبيق السلامة في كل دولة عضو،
- إلزام مؤسسات النقل بالسكك الحديدية الحصول على شهادة السلامة،
- إنشاء سلطة تتكفل بمراقبة السلامة في كل دولة عضو،
- تحديد القواعد المشتركة الخاصة بالتحقيقات المتعلقة بالسلامة.⁴

أما في التشريع الفرنسي فقد تم الأخذ بالتعليمات الأوروبية من خلال القانون رقم 2006-10 المؤرخ بالخامس

¹ - م. 10 مر.ت. رقم 93-348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 يحدد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية واستغلاله، ج.ر. عدد 87.

² - م. 16 مر.ت. رقم 93-348.

³ - La directive 2008/110/CE du parlement européen et du conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

⁴ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°274, P.238.

جانفي 2006 المتعلق بالسلامة وتطوير النقل؛ بحيث تم بموجبه إنشاء مؤسسة عمومية لسلامة السكك الحديدية،¹ وقد حدد المرسوم رقم 2006-369 المؤرخ في 28 مارس 2006 نظامها الأساسي ومهامها.²

بالإضافة للمرسوم رقم 2005-101 المؤرخ في 10 فيفري 2005 المعدل للمرسوم رقم 2003-194 المؤرخ في 7 مارس 2003 المتعلق باستعمال شبكة السكك الحديدية الوطنية.³ بحيث يقع على عاتق الوزير المكلف بالنقل إصدار شهادة السلامة بعد أخذ رأي الجهة المكلفة بشبكة السكك الحديدية الوطنية بفرنسا.⁴

الفرع الثالث: ضمان نقل المسافرين وأمتعته وضمن نقلهم في الميعاد المتفق عليه

أولاً: ضمان نقل المسافرين وأمتعته عبر السكك الحديدية: ويشمل النقل البري بالسكك الحديدية:

1- النقل الداخلي: وهو النقل الذي يتم داخل إقليم واحد، وفي الجزائر يمكن للدولة المالكة لشبكة السكة الحديدية أن تمنح امتياز الاستغلال والإنجاز إلى مؤسسة واحدة أو عدة مؤسسات للنقل بالسكك الحديدية خاضعة للقانون الجزائري،⁵ كالأستغلال التجاري والتقني لكل أو جزء من خدمات النقل للمسافرين، أو حتى تسيير المنشآت القاعدية لها.

حيث يقتضي الالتزام الرئيس بضمن توصيل المسافرين وأمتعته في جميع أنماط النقل، والنقل بالسكك الحديدية بصفة خاصة توفير مقعد للراكب إذا كان هناك تصنيف للمقاعد حسب درجة السفر المتفق عليها. إلى جانب نقل أمتعته الذي يعتبر نقلها التزاما لاحقا وتابعا للالتزام الأصلي أي نقل المسافرين، في

¹- La loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ; JO n°5 du 6 janvier 2006.

²- Le décret n°2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ; JO n°75 du 29 mars 2006.

³- Le décret n°2005-101 du 10 février 2005 modifiant le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national ; JO n°35 du 11 février 2005.

⁴- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°274, P.239.

⁵-م. 21 ق. 13-01.

حدود ما هو مسموح به أما ما يفوقه فيتم بمقابل إضافي لأجرة النقل.¹

تجدر الملاحظة أن الأمر سيان بالنسبة لأنواع النقل فيما يتعلق بتقسيم الأمتعة والمتمثلة في الأمتعة المسجلة وأمتعة اليد؛ بحيث لا يسأل الناقل عن تلف أو ضياع الأخيرة بحكم أنها لا تبقى تحت حراسته ولا تأخذ حكم نقل البضائع كقاعدة عامة إنما جرى العرف على بقائها تحت سلطة الراكب، بعكس الأمتعة المسجلة طبقا لنص المادة 68 من القانون التجاري الجزائري. والأمر سيان بالنسبة للطرود والحيوانات المرفقة بحيث تبقى كذلك تحت حراسة المسافرين.²

2-النقل الدولي: وهو النقل الذي يتم بين إقليم دولتين مختلفتين ويخضع للاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن؛ بحيث تم إبرام أول اتفاقية دولية لنقل الأشخاص والأمتعة (COTIF) في مدينة برن السويسرية عام 1924 وتم تعديلها عام 1957 من أجل توحيد شركات النقل فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالمسافرين وكذا تحديد فترة الالتزام بالسلامة وحالات إعفاء الناقل بالسكك الحديدية. بالإضافة للقواعد الموحدة ثم عدلت مرة أخرى بتاريخ 09 ماي 1980 السارية التطبيق حاليا، والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 3 جوان 1999.³

يحق للمسافر في النقل الدولي بالسكك الحديدية أخذ أمتعة معه أو اصطحاب حيوانات حية، بالإضافة لنقل السيارة بمناسبة نقل المسافرين طبقا للشروط العامة للنقل طبقا للمادة 12 من القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV) مع إمكانية قيام الناقل بمراقبة الأمتعة في حال وجود قرينة على عدم احترام شروط النقل، بحيث يراقب الطرود المحمولة باليد، الأمتعة، السيارات التي قام بشحنها، وكذا الحيوانات المرفقة تبعا للقوانين المفروضة من قبل الدولة المعنية إذا لم تكن محضرة فيها.

¹ - عباينه محمود محمد، المرجع السابق، ص.270.

²-Art. 15 (RU-CIV) dispose : « La surveillance des colis à main et des animaux qu'il prend avec lui incombe au voyageur. »

³ -صادقت عليها الجزائر مع التحفظ وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991، ج.ر رقم 38 بتاريخ 14 أوت 1991.

وتتم بحضور المسافر المعني بعد استدعائه، أما إذا لم يحضر أو تعذر ذلك فتتم بحضور شاهدين على العملية يستدعيهما الناقل غير تابعين له.¹

ثانيا: ضمان النقل في الميعاد: ذهب المشرع الجزائري لاعتبار الالتزام بالنقل في الميعاد التزاما

عقديا حسب نص المادة 62 من القانون التجاري على أساس أن العقد شريعة المتعاقدين وأن الناقل بالسكة الحديدية-وتبعاً للاتفاق الذي تعهد به بالنقل في ميعاد محدد بدقة- فإنه ملزم بتنفيذه.²

وعليه يجب إيصال المسافر في حدود الوقت المتفق عليه بالعقد؛ وبالتالي احترام مواعيد الإقلاع والوصول مع احتساب مدة التوقف عند كل محطة قطار. ويتم بيان ذلك من خلال ملصقات أو تدوينه في تذاكر السفر أو بناء على برامج الانطلاق والوصول المعلنة بوسائل الإعلام.³

كما أن القضاء الفرنسي لم يفرق بين محل الالتزام إن كان تحقيقاً لنتيجة أم بذل عناية، فقد قضت جهة الاستئناف الفرنسية على (SNCF) بتعويض المسافرين عن الأضرار المادية الناتجة عن تأخر القطار الذي تم استقالته قصد الذهاب عبر الطائرة في إطار رحلة منظمة، بحيث قضت برد ثمن تذكرة الطائرة التي اشترتها للالتحاق بوجهتهم النهائية، في حين أنها رفضت أن توقع على عاتق الناقل تعويضات إضافية بمناسبة ضياع يوم من العطلة.⁴

بعد صدور التنظيم الأوروبي رقم 1371/2007⁵ تغيرت وضعية المسافر عبر خطوط السكك

الحديدية؛ فقد اعتبرت الاتفاقية التزام الناقل بالمواعيد التزاماً بتحقيق نتيجة علماً أنها سكتت عن النص على

¹-Art. 13/1 (RU-CIV) dispose : « Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non-respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules, y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat ou la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.»

²-I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°495, P.455.

³- عيابه محمد، المرجع السابق، ص.272.

⁴-I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°496, P.456.

⁵-IBID., N°496, P.457.

الالتزام بالمواعيد صراحة في تعريف عقد النقل بالسكة الحديدية بخلاف المشرع الوطني في عقد النقل البري. بالرجوع لأحكام المادة 11 من القواعد الموحدة نجد أنها ألغت بنص مسؤولية الناقل في حال قيامه بالإشهاد في وثيقة السفر إذا لزم الأمر على أن القطار تم إلغاؤه أو عن تخلف الرحلة،¹ وهو نفس الاتجاه الذي ذهب إليه المشرع الوطني بنص المادة 66 والتي تنص على: "يجوز للناقل، استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاءه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر". بحيث أنه وفي حال فوات رحلة بسبب تأخر القطار يتوجب على الناقل التكفل بالمسافر وأمتعته في إطار قواعد السرعة والتعجيل، والراحة القصوى.

يستفيد الركاب في الاتحاد الأوروبي في حال التأخر في الوصول أو الإقلاع من الإعلام بالمواعيد المتوقعة للرحلات بمجرد توفر هذه المعلومات، وفي حال تجاوز التأخير مدة 60 دقيقة يقدم للركاب مجاناً:

- مشروبات وإمكانية تناول وجبة بالشكل الكافي يراعى فيها أجل الانتظار،
- الإقامة في فندق أو غيره، بالإضافة للنقل بين المحطة ومكان الإقامة،
- النقل في حال توقف القطار في خط المسار، بين مكان التوقف والمحطة وبينها وبين نقطة الوصول عند توفر الإمكانية المادية.²

كما يحق للمسافرين عبر السكة داخل الاتحاد الأوروبي في حال تأخر القطار بأكثر من 60 دقيقة للوجهة النهائية المحددة بالعقد، الخيار بين الرد الكامل لثمن التذكرة ويتم تبعاً لنفس شروط دفع التعويضات؛ أو استمرارية السفر أو التحويل للوجهة النهائية، تبعاً لظروف متقاربة وفي أقرب الآجال؛ أو استمرارية السفر نحو الوجهة النهائية تبعاً لظروف متقاربة وبتاريخ لاحق يقوم بالاتفاق عليه.¹

¹-Art. 11(RU-CIV) dispose : «Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.»

²-Art. 18/2 du Règlement (CE) n°1371/2007.

في سياق متصل فإنه يتعين توفير قطارات لنقل المسافرين تحتوي على عدد المقاعد وفق الاحتياجات العادية للسفر حسب نص المادة 1/9 من دفتر الشروط الخاص بشركة النقل بالسكك الحديدية الفرنسية (SNCF)² وكذا تقديم الخدمات اللاحقة بالنقل كخدمات الإطعام والمبيت في أحسن الظروف مراعين شروط الصحة والإسعافات الأولية،³ النظافة والأمن، وكذا الرغبة المشروعة للمستهلك. وعليه فإن الناقل ملزم بواجب العناية بالمسافرين والعمل على ضمان الراحة للمسافر خلال النقل، وبالنتيجة نقلهم في ظروف صحية وأمنية باعتباره التزاما تابعا للالتزام بالنقل.⁴

بالنسبة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، اتخذت الدول الأطراف في اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 2006 التدابير المناسبة لتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة من وسائل النقل بضمان حقهم في التنقل من جهة، وبفرض أحكام أمرة لضمان عدم معاملتهم معاملة تمييزية بسبب إعاقتهم. وهو ما تم الأخذ به من خلال التنظيم الأوروبي رقم 2007/1371 المؤرخ في 23 أكتوبر 2007 المتعلق بحقوق وواجبات المسافرين عبر السكك الحديدية من خلال نص المادة 19 و20 منه، بخلاف المشرع الوطني الذي آن له أن يلتفت لهذه الفئة بتخصيص أحكام خاصة لها مثلما فعل في النقل الجوي.

الفرع الرابع: ضمان سلامة المسافرين عبر السكك الحديدية

إن الهدف من هذا الالتزام هو نقل الأشخاص في أحسن الظروف ودون تأخير لنقطة الوصول

¹-Art. 16 du Règlement (CE) n°1371/2007.

²- Art. 9/1 de cahier des charges de la SNCF dispose : « Les trains de voyageurs doivent contenir des places en nombre suffisant pour faire face aux besoins normaux du trafic. Ces places peuvent consister en places debout pour les trajets à courte distance. La S.N.C.F prend les mesures nécessaires pour répondre dans les meilleures conditions possibles aux besoins des usagers sur les liaisons qu'elle dessert, lors des pointes de trafic quotidiennes et hebdomadaires. »

³ -- م. 4/13 ق. رقم 90-35.

⁴ -B.MERCADAL, *Op. cit.*, n°661, P.385.

سالمين معافين، فبالرجوع لقانون توجيه النقل البري رقم 01-13 فإن منظومة النقل ترمي على وجه الخصوص إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل، وفق شروط أكثر نفعاً للجماعة الوطنية والمستعملين من حيث الأمن وتوفير وسائل النقل والتكلفة والسعر ونوعية الخدمة¹؛ حيث أنه كثيراً ما تتحدد نوعية الخدمات المقدمة سواء في خدمة النقل والمتعلقة بضمان راحة الركاب بالدرجة التي يستقلها الراكب.

أولاً: طبيعة الالتزام: في كل الحالات فإن التزام ناقل عن طريق السكك الحديدية بضمان سلامة المسافرين يبقى قائماً طالما ظلت الرابطة العقدية قائمة. ويعود الفضل لمحكمة النقض الفرنسية منذ 1911² في تأسيس هذا الالتزام، بحيث طبقت لأول مرة بمناسبة النقل بالسكك الحديدية عام 1913³ ويقتضي نقل المسافرين من نقطة القيام وتوصيله لنقطة الوصول سالماً معافياً.

في حال تخلف ذلك تقوم مسؤولية الناقل التعاقدية إلا في حال توفر حالة من حالات الإعفاء منها. غير أن الإشكال يتعلق بتحديد طبيعة الالتزام إن كان بذل عناية أم تحقيق نتيجة؛ بحيث تتجلى أهمية تحديد طبيعة الالتزام إذا ما كان التزاماً ببذل عناية أو تحقيق نتيجة في تحديد عبء الإثبات، والذي يقع على المستهلك في حال كان التزاماً بتحقيق نتيجة وعلى الناقل في حال كان التزاماً ببذل عناية. وهو ما سنعرضه من خلال تبيان موقف التشريعات الداخلية والاتفاقات الدولية للنقل بالسكك الحديدية من الالتزام بالسلامة:

1- موقف التشريع الداخلي والأوروبي من الالتزام بالسلامة في النقل بالسكك الحديدية: أزم

المشرع الوطني الناقل صراحة في القانون التجاري الالتزام بالسلامة بنص المادة 63 منه حيث تنص على: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد". وبالتالي فقد حسم موقفه بتنظيمه لعقد نقل الأشخاص، وعليه فهو التزام عقدي يترتب عن العقد النظامي وطبيعته هي التزام بتحقيق نتيجة، يفرض على الناقل المحافظة على سلامة

¹ م. ق. 4 رقم 01-13.

² -Civ ;21 Nov 1911, DP1913.1.249, note Sarrut : S.1912.1.73, Note crit. C.lyon-Caen.p445

³ -Cass.civ. 27 janv.1913, S.1913.177.

المسافر البدنية من أي ضرر قد يلحقه أثناء عملية النقل، ولا يجوز إدراج أي شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين.¹

أما التشريع الفرنسي المقارن فإن النقل عبر السكك الحديدية الداخلي تم تنظيمه بموجب القانون رقم 1503-2009 المؤرخ في 8 ديسمبر 2009 المتعلق بتنظيم وضبط النقل بالسكك الحديدية بحيث يتضمن أحكاما تتعلق بكيفية تطبيق التنظيم الأوروبي رقم 1371/2007 والمتمثلة في المواد L2151-1 و L2151-2 من قانون النقل الفرنسي، والتي تحيلنا لتطبيق بعض المواد من التنظيم الأوروبي. بحيث تطرقت المادة 26 منه للسلامة الشخصية للمسافرين إذ يتعين على شركات النقل، ومسيري المنشآت ومحطات النقل بالاتفاق مع السلطات العامة اتخاذ التدابير كل في إطار اختصاصه لضمان السلامة الشخصية للمسافرين داخل المحطات وعلى متن القطارات إلى جانب إدارة المخاطر.²

وفي سياق متصل وبالرغم أن التشريع الفرنسي يقر بضمان السلامة كالتزام عقدي إلا أن كلا من الأمر رقم 131-2016 المؤرخ في 10 فيفري 2016 والمتضمن عدة إصلاحات لقانون العقود المصادق عليه بالقانون رقم 218-287 المؤرخ في 20 أبريل 2018 وكذا مشروع إصلاح نظرية المسؤولية المدنية³ في 13 مارس 2017 لم يحيل إلى الالتزام بالسلامة.⁴ وهنا يرى الأستاذ ديفيرارد (DEFERRARD)

¹ - م. 65 ق.تج.ج.

²-Art. 26 du Règlement (CE) n°1371/2007: « Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les gestionnaires des gares prennent, en accord avec les autorités publiques, les mesures appropriées dans leurs domaines de compétence respectifs et les adaptent en fonction du niveau de sécurité défini par les autorités publiques pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et à bord des trains, ainsi que pour gérer les risques. Ils coopèrent et s'échangent des informations sur les meilleures pratiques en matière de prévention des actes susceptibles de compromettre la sécurité. »

³-Loi n° 2018-287 du 20 avril 2018 ratifiant l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, JORF n°93 du 21 avril 2018.

⁴- S.HOCQUET-BERG, *Op.Cit.*, P.16.

أفضلية تطبيق القواعد المطبقة في مادة حوادث المرور على الحوادث التي تقع بمناسبة النقل بالسكة الحديدية باعتبارها أنجع من القواعد المترتبة عن الالتزامات التعاقدية بالسلامة.¹

2-موقف القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV): لم

تنص صراحة على الالتزام، إنما رتبت مسؤولية الناقل عبر السكك الحديدية في حال وقوع ضرر بدني كالوفاة أو الجروح، إلى جانب حالات إعفاء الناقل منها والمبينة بنص المادة 26 منها وما يليها، والتي سنتطرق لها بالتفصيل في الجزء الثاني من الدراسة.

ثانيا: النطاق الزمني للالتزام: ففيما يتعلق بالنطاق الزمني للالتزام فعلى الناقل أن يضمن سلامة

المسافرين أثناء مدة النقل والتي تترتب ابتداء من تكفله به طبقا لنص المادتين 62 و64 قانون تجاري وهو ما يتماشى وآخر التطورات التي وصل إليها الفقه والتشريع المقارن.

بالرجوع للاجتهاد القضائي فقد فرقت محكمة النقض الفرنسية -كما سبق وذكرنا- بين حالة الدخول

الحر للجمهور؛ وهنا يبدأ الالتزام بالسلامة من اللحظة التي يتصل فيها المسافر بوسيلة النقل. أما الحالة الثانية فتتمثل في الدخول المشروط باقتناء تذكرة سفر وهنا يبدأ الالتزام بالسلامة من لحظة دخول المسافر لنطاق الأمكنة المخصصة للمراقبة وينتهي بخروجه منها.²

حيث أقرت بعدها محكمة النقض في قرار لها بتاريخ 01 جويلية 1969 بمناسبة النقل بالسكك

الحديدية بتحديد بداية ونهاية هذا الالتزام، ليتطور الاجتهاد القضائي بعدها ويتم تحديده بفترة التنفيذ المادي لعملية النقل؛ وأقرت بأن الالتزام بالسلامة يبدأ منذ اللحظة التي يصعد فيها المسافر لوسيلة النقل وينتهي عند نزوله منها. وعليه فإن غالبية الفقه أكدوا على بداية فترة تنفيذ العقد عند الحصول على تذكرة السفر وتخريمها

¹ - V.F.DEFERRARD, « Une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère », D. 1999, Chron. P. 364.

² -B.MERCADAL, *Op.cit.*,N°665- P. 388

وتحديدا بعد السماح للمسافرين من الدخول للأرصفة ليقفوا خاضعين للوائح ثم الصعود للقطار وتنتهي بالخروج من المحطة.¹

بناء على ما سبق فإن القضاء الفرنسي قضى أن الالتزام بالسلامة إلى غاية 1969 هو التزام عام باليقظة والانتباه أي بذل عناية، أما بعدها فأقر أنه التزام بتحقيق نتيجة لا يسري ولا يتصور وجوده إلا خلال تنفيذ عقد النقل طبقا للمادة 1147 ق.م.ف وعليه أصبح الالتزام لا يغطي الحوادث التي تلحق بالمسافرين في رصيف المحطة.²

بالنسبة للحوادث التي تقع في الرصيف والتي تجد محلها خصوصا بمناسبة النقل بالسكك الحديدية، بالإضافة لحوادث الصعود والنزول من العربات فقد اعتبر الاجتهاد القضائي إلى غاية عام 1989 أنه في حال وقوعها فإن مسؤولية الناقل التعاقدية تقوم لكن على أساس الالتزام ببذل عناية تجاه المسافر، بحيث كانت تعتبر أن الناقل ملزم اتجاه المسافر بالالتزام عام بالحيطه والحذر واليقظة لضمان خروج هادئ وعادي للمسافرين.³

خص الاجتهاد القضائي بعد 1989 بالذكر المسافر الحائز على تذكرة نظامية أي بوجود عقد صحيح مشتمل على جميع الشروط القانونية، مع ضرورة إثبات الضرور لخطأ الناقل؛ أما في حال عدم حيازته لتذكرة نظامية فبإمكان المضرور الرجوع على الناقل وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية على أساس حارس الشيء دون الحاجة لإثبات الخطأ.

حيث أنه ونتيجة للانتقادات التي واجهت تقسيم الالتزام بالسلامة ولما خلفه من تناقضات دفعت محكمة النقض الفرنسية إلى الرجوع عن موقفها في قرار مؤرخ في 1989/03/07 حيث اعتبرت المسؤولية

¹ - رحمانى مختار محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية- دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء"، المرجع السابق، ص.24.

² - رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص.53، 54.

³ - زرهوني نبيلة، "مسؤولية الناقل بضمان السلامة الراكب"، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2013، ص.48.

المترتبة عن حوادث الرصيف بعد ذلك مسؤولية شبه تقصيرية (Responsabilité quasi-délictuelle) سواء كان الدخول إلى القطار حرا أم لا وقع الحادث في الرصيف أو في المحطة.¹ فالقرار الأخير اعتبر تراجعاً واضحاً للقضاء الفرنسي وتأكيده على التنفيذ المادي لعملية النقل كشرط لإقرار المسؤولية العقدية بتطبيق أحكام المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي وفيما عدا ذلك تطبق أحكام المواد 1382 و1/1384 من القانون المدني الفرنسي.

وضع القرار كذلك حداً للتمييز السائد بين الالتزامات وفي مجال الالتزام بالسامة بين الالتزام بعناية والالتزام بنتيجة من جهة، وحداً للإجحاف وعدم المساواة بين ضحايا السكة الحديدية من جهة أخرى؛ إذ يمنح تعويضاً موحداً عن كل الأضرار الجسمانية سواء كانت مرتبطة عقدياً بالناقل أو من الغير. وهو ما يعكس توحيداً للمسؤوليتين بالنظر لضمان معاملة الضحايا معاملة واحدة، وبقاء المسؤوليتين محتفظتين بأهميتهما وطبيعتهما الخاصة رغم أنهما يؤديان إلى نتيجة واحدة وعليه فإن مبدأ عدم الجمع بين المسؤوليتين يبقى محتفظاً بأهميته، كما أعطى القرار الحق للمضرور أو ورثته إعمال قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء.² وعليه تتعلق الضمانات الخاصة بخدمة نقل المسافرين عبر السكك الحديدية بالالتزامات المحددة مسبقاً شريطة وجود عقد نظامي صحيح، وذلك حتى يتمكن المستهلك من المطالبة بحقه في التعويض عن المسؤولية المدنية للناقل في حال إخلاله بالتزاماته التعاقدية، إلى جانب شركات النقل، ومسيري المنشآت ومحطات النقل بالاتفاق مع السلطات العامة كل في إطار اختصاصه لضمان السلامة الشخصية للمسافرين داخل المحطات وعلى متن القطارات إلى جانب إدارة المخاطر. فبمجرد تسليم تذكرة السفر، فإن شركة السكك الحديدية تكون ملزمة بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول، وهذا الالتزام بالسلامة يبدأ ببداية التنفيذ المادي لعقد النقل.

¹ - B.MERCADAL, *Op.cit.*, N °667, P. 389.

² - رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص.63.

المطلب الثاني: الضمانات الخاصة بخدمة نقل الأشخاص عبر الطرق

ازدادت أهمية النقل عبر الطرقات بعد الحرب العالمية الثانية بحيث قسم إلى نقل جماعي عن طريق حافلات النقل الحضري وغير الحضري أو سيارات الأجرة "طاكسي" للنقل الجماعي، والنقل الفردي للمسافرين عن طريق سيارات الأجرة كذلك؛ بحيث أن استعمالها كان مقتصرًا في الغالب على النقل قصير أو متوسط المسافة.¹ وتعتبر الضمانات الخاصة بالمستهلك في خدمة النقل عبر السكك الحديدية هي نفسها في النقل عبر الطرق، غير أن أحكامها تختلف وإطارها القانوني كذلك بالنظر لخصوصيات كل واحدة منها، من جهة ومن جهة أخرى بالنظر لتعدد وسائل أو مركبات النقل المستعملة في النقل عبر الطرقات؛ فقد تأخذ المركبة شكل حافلة، سيارة طاكسي فردية أو جماعية، ترامواي وغيرها.

تنظم الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للمسافرين والأمتعة عبر الطرق (CVR) المؤرخة بجنيف بتاريخ 01 مارس 1973 والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 5 جويلية 1978 إذ تطبق على كل نقل دولي عبر الطرق للمسافرين وأمتعتهم. كما تطبق حتى ولو تم النقل داخل إقليم وطني طالما أن نقطة القيام أو الوصول تتم داخل إقليم دولة متعاقدة، وحتى إذا تم بين عدة ناقلين بريين.

بقيت الاتفاقية حوالي 20 سنة حبرا على ورق لنقص عدد التصديقات القانونية؛ لتدخل حيز التطبيق بتاريخ 12 أبريل 1994 بعد انفصال يوغسلافيا السابقة عن تشيكوسلوفاكيا السابقة؛ ومع ذلك فإن نطاق تطبيقها محدود بالنظر للعدد الضئيل للدول المنظمة لها.² أما على المستوى الوطني فكما سبق وأشرنا فقد نظم أحكامه بصفة عامة القانون التجاري الجزائري، وعليه نعرض فيما يلي أهم الضمانات المخولة للمستهلك في خدمة النقل البري للمسافرين عبر الطرقات.

¹-B.MERCADAL, *Op.cit.*, N °596, P. 343.

²-I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op .Cit.*, N°396, P. 372.

الفرع الأول: ضمان تقديم مركبة صالحة للنقل

تأخذ المركبة في النقل عبر الطرقات شكل حافلة، سيارة طاكسي، ترامواي، التليفريك وغيرها؛ بحيث يتعين على الناقل تقديمها في حالة صالحة للنقل من حيث الأمن والسلامة. وهو ما يستشف من نصوص المواد المتعلقة بحيث يجب أن يكون تصميم منظومة النقل الموجه وإنجازها واستغلالها وتعديلها و/أو إعادة اعتبارها ينطوي على عناصر تسمح ببلوغ أهداف السلامة، وتتضمن الخاصيات التقنية والوظيفية للمشروع وكذا مقاييس النوعية.¹

يجب على مستغل خدمة سيارة الأجرة كذلك في إطار ممارسة نشاطه أداء التزاماته تجاه زبائنه وفقا لأحكام دفتر الشروط وحسب العادات والأعراف، إلى جانب تقديم نوعية جيدة من الخدمة.² كما حددت المادة 4 من الملحق الخاص بالمرسوم رقم 828-2008 المؤرخ في 22 أوت 2008 المتضمن الموافقة على العقد النوعي المطبق على الخدمات العرضية الجماعية للنقل العمومي للمسافرين عبر الطرق، الشروط الخاصة بالحافلات المستعملة والتي يجب أن تكون في حالة صالحة للنقل وتستجيب لجميع الالتزامات التقنية والتنظيمية المخصصة لها سواء من حيث المسافة، أو وزن وحجم الأمتعة المفترض تحميلها وغيرها.³

يتعين كذلك على منظم النقل في إطار توفير السلامة القصوى للمسافرين ضمان ملائمة مركبته للخدمة المقدمة،⁴ إلى جانب المراقبة اليومية والمستمرة للمركبة من الداخل والخارج، وفحص حالة العجلات،

¹ - م. 10 مكرر ق. رقم 09-11 المؤرخ في 5 يونيو سنة 2011، يعدل ويتم القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

² - م. 32 مر.ت. رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012، يتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، ج.ر. عدد 33.

³ - Art. 4 du l'annexe 1 du décret n°2008-828 du 22 Aout 2008.

⁴ - Art. 60 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personne, concernant les mesures à prendre avant le départ dispose: « Chaque jour avant le départ du véhicule, le transporteur procède ou fait procéder à l'examen du bon état général intérieur et extérieur du véhicule et fait vérifier l'état des pneumatiques. Cette vérification comporte notamment des essais des différents modes de freinage, le contrôle du bon fonctionnement des assistances, accessoires et feux de signalisation, et de la présence des dispositifs de sécurité. Avant le début de chaque voyage, les portes et fenêtres de secours éventuellement verrouillées de l'extérieur doivent être déverrouillées. »

وتتضمن هذه المراقبة على وجه الخصوص مراقبة المكابح وتجربتها، الملحقات، الأضواء، الأبواب والنوافذ إلى جانب منافذ النجدة قبل بداية أي رحلة.¹ وكذا المراقبة الدورية للمركبة من حيث القطع، الملحقات، الأبواب والإضاءة وغيرها، مع ضرورة تخصيص دفتر للمراقبة.²

الفرع الثاني: تسليم المستهلك تذكرة السفر

بحيث اشترطت الاتفاقية الدولية (CVR) ضرورة تسليم الناقل للمسافر تذكرة فردية أو جماعية للسفر، كما أن ضياع وثيقة النقل أو عدم انتظامها لا يؤثر على قيام أو صحة العقد كذلك الذي يبقى خاضعا لأحكام الاتفاقية. إلى جانب ضرورة اشتغال وثيقة تذكرة السفر على اسم وعنوان الناقل، كما تتضمن الإشارة إلى أن العقد يخضع لأحكام الاتفاقية³ فالتذكرة تمثل إسهادا عن العقد إلى غاية إثبات العكس.

الفرع الثالث: ضمان نقل المسافر وأمتعته ونقله في الميعاد المحدد

أولا: نقل المسافر في الميعاد المحدد: إذ يجب على ناقل الأشخاص إيصال المسافر إلى الوجهة المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد،⁴ فنقل الراكب هو الالتزام الرئيس في عقود النقل عامة إذ يتعين على الناقل الالتزام ببنود العقد من حيث مواعيد الإقلاع والوصول.

فيما يخص إيصال المسافر في الميعاد المحدد فإن الالتزام يختلف حسب اختلاف مركبة النقل، فعلى سبيل المثال بالنسبة لنقل الأشخاص الموجه الذي يتم بإتباع مسار محدد، أو سيارات الأجرة بالطلب

¹– Art. 60/2 de l'arrêté du 2 juillet 1982 dispose: « Dans la recherche d'une sécurité maximale pour les passagers, tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule est adapté au service effectué ».

²– Art. 62 de l'arrêté du 2 juillet 1982.

³– Art. 5 (CVR) dispose : « 1. Dans le transport de voyageurs, le transporteur doit délivrer un billet individuel ou collectif. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

2. Le billet doit indiquer les nom et adresse du transporteur et contenir la mention que le contrat est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux dispositions de la présente convention. »

⁴– م. 62 ق. تج. ج.

يتعذر أحيانا الاتفاق حول وقت معين للوصول، بخلاف الحافلات التي تتبع مسارا وتوقيتا محددين مسبقا. ففي الأخيرة يقتضي بيان مدة النقل في عقد نقل الأشخاص ومواعيد الرحلات، الإقلاع، المحطات والوصول سواء عن طريق طباعتها في العقد الإلكتروني أو الورقي، أو حتى بالإعلان عنها في مكاتبها.¹

ثانيا: نقل أمتعة المسافرين: يتعين على الناقل نقل أمتعة المسافر إن وجدت، فبالنسبة للخدمات النظامية تقوم السلطات المكلفة بها بوضع بعض الشروط المتعلقة بالحراسة أو التعويض عن الأمتعة، أما فيما تعلق بخدمات النقل العرضية يقوم الناقل بوضع شروط ذلك بكل حرية في حال ضياع أو تلف الأمتعة. وهنا تجب الإشارة أنه في حال تعذر الناقل عن الإثبات بإمكانه تطبيق أحكام العقد النوعي للمسافرين حول النقل العمومي غير الحضري عبر الطرق على النقل الداخلي لخدمات النقل العرضية الجماعية.²

توضح المادة 2/06 من الملحق الخاص بالمرسوم رقم 828-2008 أن الناقل مسؤول عن الأمتعة التي يبقئها تحت حراسته والتي يضعها في الغالب أسفل أو خلف مركبة النقل، مقابل تسليم وصل للمسافر³ وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرار لها. بحيث اعتبرت ناقل الأشخاص يقع على عاتقه التزام لاحق بتحقيق نتيجة يخص نقل الأمتعة الموضوعة أسفل المركبة (Bagages en soute) ويبقى مسؤولا عن اختفائها⁴ كما اعتبرت كذلك في المقابل الناقل مسؤولا عن أمتعة اليد أثناء توقف حافلة النقل الذي تم في إطار رحلة منظمة، بعد ترك المسافرين أمتعتهم داخلها.⁵ بالإضافة لاحتفاظ الناقل و/أو أحد تابعيه السائقين بالحق في رفض تحميل بعض الأمتعة بسبب الوزن، الأبعاد أو طبيعتها التي لا تستجيب

¹ - عباينه محمود محمد، المرجع السابق، ص.270.

² - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°502, P. 461.

³ - Art. 6/2 du l'annexe 1 du décret n°2008-828 du 22 Aout 2008 portant approbation du contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes, dispose : « *Le transporteur est responsable des bagages placés en soute. Ces bagages doivent faire l'objet d'un étiquetage par leur propriétaire.* »

⁴ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, N°502, P. 462. Civ.1^{re}, 26 sept.2006, n°03-13.726, P+B, JCP 2006.II.10206.

⁵ - Civ.1^{re}, 3juin 1998, Bull.civ. I, n°199.

للشروط المحددة أو تلك التي تعتبر مضرّة بسلامة النقل مع بقاء أمتعة اليد تحت مسؤولية الراكب.¹

إضافة فقد أشارت كذلك المادة 14 من الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للمسافرين والأمتعة عبر الطرق (CVR) المؤرخة بجنيف بتاريخ 01 مارس 1973 والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 5 جويلية 1978 إلى مسؤولية الناقل عن ضياع أو تلف الأمتعة، والتي فرقت كذلك بين الأمتعة التي تسلم للناقل والأمتعة التي بقيها المسافر تحت حراسته أو ما يسمى بأمتعة اليد، لتبقى الأولى خاضعة لرقابة الناقل منذ توليه شحنها إلى غاية تسليمها للمسافر بعد نزوله.

في الجزائر وبالنسبة للأمتعة الخاصة بالنقل البري عبر الطرق فتتم دون مقابل أي دون أجر إضافي في حدود الوزن المتفق عليه أو المتعارف عليه حسب الحالة، أما إذا زاد الأمر عن ذلك فيتعين على الراكب دفع أجرة مقابل تحميلها ويعد نقلها مضافا للعقد مثلما هو الحال في النقل الجماعي بين الولايات عبر سيارات الأجرة.

تترتب مسؤولية الناقل البري في حال تلفها أو ضياعها بموجب عقد تبقي تطبق عليه أحكام نقل البضائع.² ومع ذلك فإن الفراغ القانوني حول هذه المسألة يدفع في كثير من الأحيان بمهني النقل التعسف في فرض شروطهم وبالتالي استغلال المستهلك، الأمر الذي يتعين معه وضع شروط تضبط هذا السوق من جهة وتكفل حماية أكبر للمستهلك، خاصة ما تعلق بالنقل الجماعي عبر سيارات الأجرة.

الفرع الرابع: ضمان سلامة المسافرين عبر الطرقات

يلتزم الناقل عموما بضمان سلامة الراكب خلال عملية نقله إلى نقطة الوصول، مع تترتب مسؤولية

¹– Art. 6/5 et 6 du l'annexe 1 du décret 2008-828 dispose : « Le transporteur, ou son préposé-conducteur, se réserve le droit de refuser les bagages dont le poids, les dimensions ou la nature ne correspondent pas à ce qui avait été convenu avec le donneur d'ordre, ainsi que ceux qu'il estime préjudiciable à la sécurité du transport.

Les bagages à main, dont le passager conserve la garde, demeurent sous son entière responsabilité. » <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019355138>.

²– عباينة محمود محمد، المرجع السابق، ص.270.

الناقل في حال تخلفه عن تحقيق هذه النتيجة. ويكون ذلك عن طريق احترام العدد الأقصى للأشخاص المراد نقلهم الذي يجب ألا يتجاوز العدد المبين بشهادة التهيئة، وكذا التدابير اللازمة للسلامة مع ضرورة تقديم تعليمات للركاب التي عليهم احترامها، كضرورة استعمال حزام الأمان ماعدا حالات مستثناة في قانون المرور. إلى جانب ضرورة إعطاء السائق تعليمات للأشخاص المسؤولين عن الأطفال بضرورة احتساب عدد الأطفال عند كل صعود ونزول في حال النقل الجماعي لهم، وغيرها.¹

في بادئ الأمر نشأ هذا الالتزام في القضاء الفرنسي في مقابل غياب نص قانوني بشأن ترتيب مسؤولية ناقل الأشخاص، إذ تم إقامة نظام المسؤولية التعاقدية للناقل وبعدها صدرت النصوص القانونية الخاصة بمسؤولية ناقل الأشخاص؛ بحيث تم تطبيقها على سيارات الأجرة طاكسي عام 1922 ثم الحافلات عام 1955² ليتطور القضاء بعدها وصبح الالتزام بسلامة الركاب التزاما بتحقيق نتيجة. ذهب المشرع الوطني لنفس الاتجاه في نص المادة 62 وما يليها من القانون التجاري الخاصة بنقل الأشخاص؛ فهو التزام عقدي بتحقيق نتيجة يفرض على الناقل المحافظة على السلامة البدنية للمسافر من أي ضرر قد يلحقه أثناء عملية النقل، أي التزامه بإيصال المسافر إلى نقطة الوصول سالما معافى.

حيث أنه وفي حال وصول المسافر مصابا بضرر جسماني كجرح أو كسر نتيجة التوقف المفاجئ للمركبة مثلا المترتب عن السرعة الزائدة، وقوع حادثة اصطدام نتيجة مخالفة قوانين وأنظمة السير من قبل الناقل، أو حتى حريق عجز عن إطفائه فإنه يكون ملزما بالتعويض عن الضرر البدني والمعنوي للراكب المترتب عن خطئه وإخلاله بالالتزام بإيصال الراكب سالما معافى.³

إضافة وعلى سبيل القياس فإن الالتزام بالسلامة في النقل عبر الطرقات يبدأ منذ اتصال المسافر بوسيلة النقل إلى غاية المغادرة منها في حال كان الاتصال بها في مكان مفتوح للجمهور وغير مشروط

¹– Art. 5 du l'annexe 1 du décret n°2008-828 du 22 Aout 2008.

²–B.MERCADAL, Op.cit,N°664, P.387.

³– عباينه محمود محمد، المرجع السابق، ص.271.

الحصول فيه على تذكرة السفر مسبقاً؛ بحيث يسري منذ بداية تنفيذ العقد إلى غاية نهايته. وقد حدد أغلب الفقه مدة سريان هذا الالتزام منذ اللحظة التي يتم فيها الاتصال المادي للراكب بالسيارة أو الحافلة إلى حين نزوله منها ووقوفه بقدميه سالماً، ويعد الاتصال المادي بالمركبة من لحظة ركوبها مع اقتران هذا الفعل باتجاه نية الراكب لإبرام العقد.¹

أما في حال كان اقتناء أو دخول وسيلة النقل مشروطاً بالشراء المسبق للتذكرة فإن الالتزام بالسلامة يبدأ بدخول المسافر إلى منطقة المراقبة إلى غاية الخروج منها، ومثال ذلك الخدمات الظرفية للنقل العمومي للأشخاص بحيث يشترط فيهم تسليم تذكرة السفر طبقاً للقرار الفرنسي المؤرخ في 14 فيفري 1986² وفي الغالب يتم إبرام العقد قبل تسليم التذكرة. كما تأخذ التذكرة شكل بطاقة ممغنطة أو بطاقة اشتراك، كما أكد القرار الأخير على أن كل تذكرة يجب أن تحتوي على اسم شركة النقل، الوجهة وثمان الرحلة، والتي تقدم لأعوان مراقبة النقل عبر الطرق تحت طائلة عقوبات.³

وعليه فإن الالتزام بالسلامة عبر الطرق لا يختلف كثيراً عنه في النقل بالسكك الحديدية، باعتباره التزاماً تعاقدياً يتطلب معه إثبات العلاقة التعاقدية النظامية، والتي يسهل إثباتها عن طريق تقديم التذكرة، غير أن الإشكال يتعلق بالحالات التي يشترط فيها الحصول على تذكرة كحالة النقل عبر سيارة الأجرة سواء الفردية أو الجماعية، وعليه يتم اللجوء لطرق الإثبات الأخرى في المواد المدنية.

في حال وقع حادث أدى لحصول ضرر للمسافر يجب على المضرور إثبات عدم تنفيذ الناقل لالتزامه ولا يكفي إثباته عدم ارتكابه أي خطأ لدفع المسؤولية عنه فالحوادث الناتجة عن أخطاء مجهولة السبب تبقى على عاتق الناقل، في مقابل إمكانية درئه مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي الذي لم يكن له

¹ - زرهوني نبيلة، المرجع السابق، ص. 46 و 47.

² - L'arrêté du 14 février 1986 relatif au contrôle des transports urbains de personnes et des transports routiers non urbains de personnes, JO 08 mars 1986.

³ - B.MERCADAL, *Op.cit.*, N°651, P.378.

توقعه ولا دفعه كحالة القوة القاهرة سواء على النقل الوطني أو الدولي.¹ أما إذا تعذر عليه إثبات السبب الأجنبي فبإمكانه الاتجاه لتحديد مبلغ التعويض أي ما يعرف بتحديد المسؤولية² مع الإشارة لإمكانية الاتفاق المسبق على إمكانية الإعفاء من المسؤولية الكلية أو الجزئية للناقل، والتي سنتطرق لها في الجزء الأخير من الدراسة .

مما سبق يتبين لنا أن العقد هو أساس العلاقة القانونية بين الناقل والمستهلك، فالعقد الذي يجمع هذا الأخير بالناقل النظامي هو الذي يترتب التزامات ويضمن حقوقه سواء قبل التعاقد، من خلال ضمان تقديم إعلام نزيه وشفاف لتكوين رضا سليم، أو خلال المرحلة التعاقدية وأثناء التنفيذ الفعلي للعقد من خلال عدة ضمانات كالنقل المادي للمسافر في الميعاد وضمن سلامته طول الرحلة إلى غاية إيصاله معافى. في المقابل ترتيب مسؤولية الناقل في حال الإخلال بأحد الواجبات الواقعة عليه، والضمانات التي يكفلها للمسافر بموجب العقد.

¹-B.MERCADAL, *Op.cit.*, N°668, P.390.

²- دمانة محمد، "دفع المسؤولية المدنية للناقل"، المرجع السابق، ص.179.

الباب الثاني:

المسؤولية المدنية للناقل في حال الإخلال بالضمانات القانونية للمستهلك

بداية جدير الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل تجاه المسافر المضرور عامة جراء حاث النقل لا يتعلق فقط بالمسؤولية المدنية إنما كذلك بالمسؤولية الجزائية خاصة فيما يتعلق بالأضرار الجسمانية وحادثة الوفاة؛ غير أن دراستنا تتعلق فقط بالشق المدني. وهنا يجب التوضيح أن المضرور له الحق بطلب التعويض أمام القاضي الجزائري بقسم الجرح ذلك أن مجمل الحوادث والأضرار لا تكون عمدية. فإذا تمت إدانة الناقل مثلا أو تبرئته فإن ذلك لا يؤثر على حق المضرور أو ذوي حقوقه في حال الوفاة في التعويض، وسواء الأمر كذلك أتمت مطالبة الطرف المدني بالتعويضات أمام القسم الجزائي، أو بدعوى أخرى أمام القسم المدني للمحكمة المختصة.

إن تعهد الناقل بإيصال المسافر سالما معافى يتطلب توفير السلامة مع اتخاذ كل الاحتياطات التي تستلزمها الظروف ولذلك لا يكون الحكم ببراءة الناقل أو تابعه - من جنحة الإصابة أو القتل غير العمدي الصادرة من المحكمة الجنائية تأسيسا لانعدام خطأ المتهم - أي أثر على التعويض.¹ دون أن ننسى أن الجزائري يقيد المدني فلا يمكنه الحصول على أي تعويض طالما أن الدعوى الجزائية لا تزال قائمة،² شريطة المطالبة بالتعويضات في الأجل القانونية أي قبل مضي مدة التقادم، وفقا للإجراءات التي سنذكرها من خلال الدراسة.

كما سبقت الإشارة فإن التشريع الوطني على غرار التشريعات المقارنة قد تدخل في العديد من المجالات للتنظيم الدقيق لكل أنواع المهن الحرة وتقرير الأحكام التي يتعين مراعاتها في حال الإخلال

¹ - رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص 49.

² - فيليب لوتورنو، "المسؤولية المدنية المهنية"، المرجع السابق، ص 20.

بالالتزامات الواقعة على المهنيين في مقابل الأحكام الجزائية التي يتعين توقيعها حسب كل حالة؛ فالإخلال العقدي ينتج عن عدم تنفيذ مقتضيات العقد.

حيث يرى البروفيسور فيليب لوتورنو أنه عندما يكون الالتزام الرئيسي المترتب عن العقد سواء النقل أو ضمان السلامة مثلاً غير منفذ أو لم يبق بالإمكان تنفيذه أو لم تبق فيه مصلحة للدائن، فإن هذا الالتزام يستمر لكن في شكل التزام بالتعويض.¹ كما أن الإخلال العقدي يقدر مبدئياً بصفة مجردة مقارنة بسلوك الأب الحريص؛ ذلك أن الخطأ هنا يتجسد بطريقة معينة باعتبار أن النموذج المرجعي يتغير ويتسم بالخصوصية.²

وعليه فإن أي إخلال بأحد الضمانات المقررة للمستهلك ترتب مسؤولية الناقل سواء الجزائية في حال كان الضرر جسمانياً أو في حال الوفاة، أو مسؤولية مدنية فقط في الحالات الأخرى كالأضرار المادية المتعلقة بالأمثلة أو التأخير أو إلغاء الرحلات؛ غير أن الدراسة تتعلق فقط بالشق المدني.

الفصل الأول: المسؤولية المدنية للناقل الجوي والبحري المترتبة عن

الإخلال بضمانات المستهلك

المبحث الأول: المسؤولية المدنية للناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

إن تحديد مسؤولية الناقل الجوي ما إذا كانت مسؤولية عقدية أم تقصيرية تتعلق بوجود عقد ملزم للأطراف، ذلك أنه إذا كان الأصل العام في مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية فإن الاستثناء هو المسؤولية التقصيرية وذلك في حالة النقل بالمجان أو النقل على سبيل المجاملة. هذا من جهة، ومن جهة أخرى إذا ما كان التزامه متمثلاً في بذل عناية أم تحقيق نتيجة حسب الحالة.

¹ - نفس المرجع السابق، ص 21.

² - دمانة محمد، المرجع السابق، ص 333.

غير أن مجال الدراسة يرتبط أساسا بالمسؤولية العقدية للناقل الجوي تجاه المستهلك، ولدراسة ذلك نتطرق في المطلب الأول لحالات وأسس قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، وفي المطلب الثاني لحالات دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ونظم التعويض والتأمين عليها.

المطلب الأول: أساس وحالات قيام وانتفاء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تقوم مسؤوليته في حال الإخلال بأحد الالتزامات الواقعة عليه بموجب عقد النقل الجوي، كالالتزام بالنقل في الميعاد والالتزام بالسلامة. ففي حال وقوع أي ضرر للمستهلك سواء كان ضررا ماديا أو معنويا نتيجة الإخلال بأحد الالتزامات المفروضة على الناقل تقوم مسؤولية هذا الأخير. وهو الأمر الذي تناول أحكامه المشرع الجزائري في القسم الثالث المعنون بمسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة من القانون رقم 98-06 المعدل والمتمم المتعلق بالطيران المدني.

وعليه يتم التطرق أولا لأساس مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الجوية الدولية والداخلية (الفرع الأول) ثم إلى حالات وشروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص (الفرع الثاني) وأخيرا حالات التخفيف وانتفاء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الجوية الدولية والداخلية

أولا: اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955: بالرجوع لأحكام اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 نجد نفس الشروط المذكورة في الأحكام العامة لقيام المسؤولية بوجه عام تم إسقاطها على مسؤولية الناقل الجوي في نص المادة 17 وما يليها.¹ مع ملاحظة أن المشرع الدولي أشار إلى العناصر التقليدية للمسؤولية ما عدا عنصر الخطأ عند إخلال الناقل الجوي بالتزامه بسلامة المسافرين، أو الإخلال

¹ - Article 17 de la convention Varsovie : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement ».

بالالتزام بمواعيد النقل الجوي، واكتفى بالإشارة ضمناً إلى الفعل الذي يتولد عنه الضرر، والمتمثل في وقوع الحادث في حال وقوع ضرر بدني أو الوفاة أو في وقوع التأخير المؤدي لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.¹

1- أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا: اعتمد المشرع الدولي في اتفاقية فارسوفيا

على فكرة الخطأ المفترض لقيام مسؤولية الناقل الجوي، وذلك بالتزام الناقل ببذل العناية اللازمة لتوصيل الركاب بالسلامة وتحمله كذلك لعبء إثبات ذلك.

حيث تترتب مسؤولية الناقل هنا بمجرد أن يلحق المسافر الضرر خلال فترة النقل أي مسؤولية بدون خطأ،² بمعنى أن عبء الإثبات لا يقع على المضرور إنما على الناقل قصد درء المسؤولية عنه، حسب نص المادة 20 من الاتفاقية.³ ومن الناحية العملية فإن القضاء يتشدد في هذه المسألة بالنظر لقصور الحماية المقدمة للمستهلك المضرور تجاه المهنيين؛ ومنه ألزم شركة الطيران تقديم السبب المؤدي لوقوع الضرر من جهة، ومن جهة أخرى إثبات أن السبب أجنبي كذلك عنها لدرء مسؤوليتها.

في مقابل ذلك أضافت اتفاقية فارسوفيا حالة إعفاء الناقل من المسؤولية في حال خطأ المضرور، على أن يكون أثر هذا الخطأ محددًا قانونًا من قبل القاضي الذي له سلطة تقدير الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل الجوي.⁴ ومنه فإن الخطأ المفترض حسب نص المادة 20 من الاتفاقية يحتمل تفسيرين حسب الفقه والاجتهاد القضائي في هذا الشأن، الأول تفسير ضيق لمعنى الخطأ المفترض والثاني واسع: - فحسب التفسير الضيق للخطأ المفترض، فإن الناقل الجوي يتحمل المسؤولية في حال عدم إثباته لاتخاذ

¹ - بشار ياسمينية، المرجع السابق، ص.66.

² - Art. 20 dispose : « Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. »

³ - B.MERCADAL, « Transport aérien », Répertoire Dalloz de droit commercial, juin 2014, P.148.

⁴ - B.MERCADAL, *Op.cit.*, N°680, P. 398.

التدابير الضرورية المرتبطة بوقوع الحادث المولد للضرر وأنه اتخذ السلوك المطلوب منه لتفادي وقوع الضرر. ومع ذلك فقد ظهر رأي آخر انتقد هذا التفسير واعتبره تفسيراً مجحفاً بالمقصود من المادة 20 ذلك أنه يؤدي لجعل مسؤولية الناقل مسؤولية مطلقة وأن الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس من الناحية التطبيقية، حيث ترى الأستاذة ياسمينه بشار¹ أنه في حال تحطم الطائرة وفقدان جميع ركابها فإنه من المستحيل إثبات أن الناقل اتخذ جميع التدابير الضرورية وأن العلاقة مباشرة بالحادث.

- أما التفسير الواسع لمعنى الخطأ فأساسه الأحكام العامة في القانون المدني والتي تقضي بانحراف الناقل عن سلوك وعناية الرجل الحريص (Le bon père de famille) في اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر في إطار مهنته؛ بحيث يلتزم الناقل الجوي ببذل العناية اللازمة في اختيار تابعيه والرقابة المستمرة على طائراته وملحقاته.²

ومع ذلك فقد طال هذا التفسير عدة انتقادات بحيث اعتبر بعض الفقه ومن بينهم البروفيسور (Michel pourcelet) أستاذ بجامعة مونتريال أن هذا التفسير سيسهل على الناقل الجوي إمكانية نفي المسؤولية عنه بسهولة؛ ففي هذه الحالة بإمكانه إثبات قيامه بالتدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر دون اشتراط أن تكون تلك التدابير ذات علاقة مباشرة بالسبب المباشر للحادث حسب التفسير الضيق.

وفي سياق متصل فقد اعتمد القضاء على التفسيرين حسب الحالة؛ فتم الاعتماد على التفسير الضيق في حال كان السبب مجهولاً وعلى التفسير الواسع إذا كان السبب معروفاً، وللقاضي السلطة التقديرية للنظر في مدى اتخاذ الناقل للتدابير الضرورية بمعيار الرجل الحريص؛³ غير أن ذلك يتنافى والهدف المرجو

¹ - بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص. 55.

² - S.JAQUE, « La notion de la faute dans la convention de Varsovie », thèse de doctorat, 1961, P60 et 61. « Que peut ont exiger du transporteur ? Une organisation normal de son explication, un choix judicieux de son personnel, une surveillance contente de ses agents et préposées, un contrôle sérieux de ses appareils et des matières accessoires employés... c'est la diligence que l'on peut exiger d'un bon père de famille. »

³ - بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص. 56.

من توحيد قواعد النقل الجوي الدولي المبلور باتفاقية فارسوفيا.

2- أساس مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول لاهاي 1955: لم يغير البروتوكول من مسؤولية

الناقل الدولي بل ضلت مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، بالرغم من محاولات تعديل المادة 20 من الاتفاقية حيث اقترح الوفد الهولندي صيغة جديدة لها فاعتبروا أن الناقل غير مسؤول إذا لم يحصل الضرر بسبب خطأه أو خطأ أحد تابعيه؛ ومع ذلك لم يتم تأييد الصياغة الجديدة للمادة.¹

ثانياً: اتفاقية مونتريال لسنة 1966: بعد اقتناع الدول بعدم كفاية نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية

نظراً لتعدد مخاطر النقل الجوي، توجه مجموع الناقلين الجويين لضرورة إعادة النظر في ذلك خاصة أنها أصبحت قاصرة عن توفير الحماية اللازمة للركاب.

وعليه قامت المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو ICAO² بالتوقيع على الاتفاق بتاريخ 04

ماي 1966 وأصبح الاتفاق واجب النفاذ بعد أن أقرته هيئة الطيران المدني الأمريكي CAB³ بتاريخ 13

ماي 1966 بين ثلاثة عشر شركة طيران أمريكية وثلاثة وعشرون شركة طيران دولية. وعليه تغير أساس

المسؤولية من الخطأ المفترض إلى المخاطر وتحمل التبعة؛ حيث يعد الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر

الحاصل للمسافر بصفة مطلقة إلا في حال أثبت أن الضرر حصل بسبب خطأ المضرور وبالتالي تم إلغاء

المادة 20 من اتفاقية فارسوفيا.⁴

¹ طالب موسى حسن، "القانون الجوي الدولي"، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، ط. 1997، ص. 144.

² الإيكاو (The International Civil Aviation Organisation- ICAO) وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، أنشأته الدول عام 1944 لتولي وإدارة وتنظيم شؤون الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، بحيث تعمل الإيكاو مع الدول الأعضاء في الاتفاقية وعددها 192 دولة ومع مجموعات قطاع الطيران للتوافق على القواعد والتوصيات التي تخص الطيران المدني الدولي. من الموقع الإلكتروني للوكالة (www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx).

³ (The Civil Aeronautics Board-CAB) وهو مجلس تابع للحكومة الفيدرالية للولايات المتحدة تتكفل بتنظيم خدمات الطيران، مسؤول عن نظم السلامة وكذا التحقيق في الحوادث والكوارث الجوية والتنظيم الاقتصادي.

⁴ العريني محمد فريد، "القانون الجوي-النقل الجوي الداخلي والدولي"، المرجع السابق، ص. 183.

نلاحظ هنا أن المشرع الدولي قد تخلى عن المفهوم التقليدي للخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي بحيث كانت تقوم على أساس المسؤولية الشخصية، واكتفى فقط بنظرية تحمل المخاطر أي المسؤولية الموضوعية التي تنتج بمجرد وقوع الضرر. وقد تم الاعتماد على نظرية الضرر بالنظر لصعوبة إثبات خطأ المسؤول في المسؤولية الشخصية بعكس نظرية المخاطر التي لا يلتزم فيها المضرور بإثبات الخطأ والتي أطلق عليها مصطلح المسؤولية المطلقة أو بقوة القانون. ومع ذلك فقد اختلفت التشريعات في الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي.¹

إضافة، ومع النقلة النوعية في أساس قيام مسؤولية الناقل الجوي للركاب من مسؤولية عقدية شخصية لنظام المسؤولية الموضوعية؛ إلا أن أحكام اتفاقية مونتريال لا تطبق إلا على النقل الدولي وعلى الرحلات التي تكون فيها الولايات المتحدة الأمريكية نقطة قيام أو وصول أو عبور على أن يكون التعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب مضرور لا يتعدى (75 ألف دولار) ويخفض هذا المبلغ إلى (57 ألف دولار) في الدول التي يكون فيها مصروفات النقاضي مقررة بنصوص خاصة² كما تطبق فقط على حالة المسؤولية عن الوفاة والأضرار البدنية³.

ثالثاً: بروتوكول جواتيمالا ستي لعام 1971: يمكن القول أن البروتوكول وسع من نطاق المسؤولية الموضوعية بعدما كانت قاصرة فقط على حالة الوفاة والأضرار البدنية لتشمل كذلك المسؤولية عن تلف وضياع أمتعة الراكب، فبمجرد تلفها أو ضياعها تقوم مسؤولية الناقل بقوة القانون على أساس الخطر وفكرة تحمل التبعة وليس الخطأ، أي مسؤولية موضوعية وليس شخصية حسب نص المادة 04 من البروتوكول التي عدلت المادة 17 من اتفاقية وارسو.⁴

¹– P. MALAURIE, « Droit civil- Les obligations », paris 1998, P32.

²– بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص. 115.

³– بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص. 59.

⁴ –Article 04/01 du protocole de Guatemala city du 08 Mars 1971 dispose : « 2.Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages, par cela

يستثنى مما سبق حالة إثبات أن الضرر كان بسبب خطأ الشخص المضروب أو نتيجة عيب ذاتي للأمتعة فإن الناقل الجوي يتحمل من المسؤولية. كما أجاز البروتوكول في أحكامه لكل دولة أن تضع نظاما خاصا للتعويض الإضافي أو التكميلي، إلى جانب المنصوص عليه بالاتفاقية يطبق في إقليمها في حال الوفاة أو ضرر جسماني للراكب.¹ أما بالنسبة للمسؤولية عن التأخير بصفة عامة سواء للراكب أو أمتعته فظل الحال كما هو عليه وظلت المسؤولية قائمة على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس أي المسؤولية العقدية الشخصية.²

رابعا: اتفاقية مونتريال لسنة 1999: جاءت اتفاقية مونتريال الموقعة بتاريخ 28 ماي 1999 بصياغة جديدة لأحكام اتفاقية فارسوفيا، قصد توحيد بعض أحكام النقل الجوي الدولي، خاصة فيما تعلق بالتعويضات وفي تأسيس المسؤولية الموضوعية للناقل.³ بحيث أنه وبالرغم من مصادقة 104 دولة على اتفاقية مونتريال 1999 إلا أن اتفاقية فارسوفيا لا تزال سارية المفعول.

إن التعايش الساري لنظام المسؤولية في اتفاقية فارسوفيا واتفاقية مونتريال يسمح بالحديث عن قانون اتقائي، يعكس مصدرا معقدا للقانون المطبق على مسؤولية الناقل الجوي. وعليه يشرح العديد من المؤلفين أن اتفاقية مونتريال تهدف لتحل محل اتفاقية فارسوفيا⁴ بحيث تم اعتماد موقف وسط نظرا لتبني مشروع الاتفاقية لعدة مبادئ أهمها:

seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef. Au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si le dommage résulte uniquement de la nature ou du vice propre des bagages. »

¹ - طبقا للمادة 14 من بروتوكول جواتيمالا ستي، التي تمت إضافتها بالمادة 35أ.

² - بن ناصر وهيبية، المرجع السابق، ص. 117.

³ - S.BENBOUBKER, « Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager », Thèse de Doctorat, Université de Paris 5, 2014, P. 15.

⁴ - L.CHASSOT, « Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité/ La convention de Montréal et son interaction avec le droit européen et national », éd. Schulthess Verlag, Zurich 2012, P.2.

-المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن حوادث الطيران،

-تحديد الحد الأقصى للتعويض عن الوفاة والإصابات البدنية إلى 100 ألف وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل مسافر،

-إقرار حق المضرور في رفع دعوى المسؤولية أمام محاكم الدولة التي ينتمي إليها بجنسيته،

-إلزام شركات الطيران بالتأمين من مسؤوليتها العقدية عن حوادث الملاحة الجوية.¹

كما جاءت بأحكام جديدة وحدت التنظيم الذي يحكم النقل الجوي الدولي، وذلك على النحو الآتي:

1- حالة الوفاة أو الضرر البدني: في حال واقعة وفاة المستهلك الراكب أو إصابته بأضرار بدنية

تترتب عن ذلك مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة وتكون على مستويين. فعلى المستوى الأول تعتبر

مسؤولية موضوعية كأصل عام قائمة على أساس الضرر إذا كانت الأضرار التي يطالب المضرور

بإصلاحها أي قيمة التعويضات المطالب بها لا تساوي أو تقل عن 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة،²

ويسأل الناقل مسؤولية موضوعية وليس بإمكانه درء المسؤولية عنه إلا بإثبات خطأ المضرور فقط.³

أما المستوى الثاني فتعتبر مسؤولية الناقل فيها مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض

وذلك إذا كانت الأضرار التي يطالب المضرور بإصلاحها أي قيمة التعويضات المطالب بها تتجاوز 100

¹- دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2015، ص. 163.162.

²- Art. 21 du protocole de Montréal Alinéa 1 dispose : « Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. »

³- Art. 20 du protocole de Montréal dispose : « Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21. »

ألف وحدة حقوق سحب خاصة،¹ بحيث تقوم نتيجة الضرر الناشئ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من الناقل أو أحد تابعيه.²

وفي سياق متصل فقد استبعدت محكمة النقض الفرنسية في قرار لها بتاريخ 28 نوفمبر 2018³ تطبيق هذه الاتفاقية بسبب تاريخ التصديق عليها من طرف دولة اندونيسيا والذي تم في 19 ماي 2017 أي قبل وقوع حادث تحطم الطائرة التابعة للخطوط الجوية الإندونيسية (Indonesia Air Asia) الذي وقع يوم 28 ديسمبر 2014.

وعليه ذهب ذوو حقوق الضحايا للبحث عن مسؤولية منتج الطائرة ومنتج الوحدة الالكترونية للطائرة (RTLU- Système de contrôle électronique de la gouverne de direction) أمام المحاكم الفرنسية باعتبار أن مقر الشركتين المنتجة (Airbus et Arthus) بفرنسا.⁴ مؤسسين طلبهم على مسؤولية الضرر عن المنتجات المعيبة على أساس المواد 1-1386 إلى 14-1386 من القانون المدني الفرنسي القديم⁵ والذي استبعدته جهة الاستئناف بأونجرس (Angers) مما عرض حكمها للنقض والإحالة.

¹ -Art. 21 du protocole de Montréal Alinéa 02 dispose : « Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure ou il dépassent 100000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve :

a) que le dommage n'est pas du à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers. »

² - يزيد دلال، "حماية المسافرين بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتثديدها (دراسة في الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني الجزائري)"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الأول 2014، ص. 63.

³ - Civ. 1^{re}, 28 novembre 2018, n°17-14. 356.

⁴ - M-F STEINLE-FEUERBACH, « Le crash de l'Airbus A320 de la compagnie Indonesia Air Asia : demandes de provisions devant les juridictions Françaises », Commentaire de Civ. 1^{re}, 28 novembre 2018, n°17-14. 356. publié au site: -<http://www.jac.cerdacc.uha.fr/le-crash-de-lairbus-a-320-de-la-compagnie-indonesia-air-asia-demands-de-provisions-devant-les-juridictions-francaises-m-f-steinle-feuerbach/>

⁵ - أصبحت حالياً في ق.م.ف المواد من 1245 إلى 13-1245.

2- حالة ضياع أو تلف الأمتعة: فرقت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بين الأمتعة المسجلة

والأمتعة غير المسجلة؛ فبالنسبة للأمتعة المسجلة تكون المسؤولية عن ضياعها مسؤولية موضوعية أساسها الضرر حسب المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال لعام 1999،¹ أما إذا تعلق الأمر بالأمتعة غير المسجلة فإن المسؤولية عن ضياعها أو تلفها تترتب على عاتق المسافر إلا إذا أثبت أنه ناتج عن خطأ الناقل الجوي أو أحد تابعيه.

3- حالة المسؤولية عن التأخير: هنا لم تشمل التغييرات المسؤولية عن التأخير ذلك أنها مسؤولية

شخصية لا يمكن نفيها إلا بإثبات اتخاذ الناقل أو تابعيه للتدابير الضرورية أو استحالة أخذها حسب المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا إلى جانب أساس الضرر. وبذلك فإن اتفاقية مونتريال تكون قد جمعت بين المسؤوليتين الشخصية والموضوعية.

وعليه ومما سبق فإن أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في اتفاقية فارسوفيا هو مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ المفترض باعتبار أن الطيران المدني كان في بدايته مما استدعى توفير الحماية القانونية للناقل الجوي قصد تحفيزه. غير أنه ومع التطور العلمي والتكنولوجي والاستخدام الواسع للملاحة الجوية وما يقابلها من مخاطر الطيران الجديدة ظهرت الحاجة لتوفير حماية أكبر لمستعملي أو مستهلكي خدمات الطيران المدني؛ وعليه تطورت مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات اللاحقة كجواتيمالا سيتي واتفاقية مونتريال ليصبح أساس المسؤولية هو الخطر وتحمل التبعة وليس الخطأ.²

¹ -Article 17 du protocole de Montréal 1999 Alinéa 02 dispose : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé le destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés.

Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires. »

² - بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص. 119.

خامسا: التشريع الوطني والتشريع الفرنسي:

نص المشرع الجزائري على أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن الركاب في القسم الثالث من القانون رقم 98-06 المعدل والمتمم المتعلق بالطيران المدني المعنون بمسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة، وذلك من المواد 145 إلى 156 منه. تطرق من خلالها إلى مسؤولية الناقل الجوي عن الخسائر والأضرار التي تصيب الراكب والتي تؤدي لوفاته أو تسبب له جرحا على أن يقع الحادث على متن الطائرة، بالإضافة لحالة التأخر أو تلف أو ضياع الأمتعة المسجلة¹. فمن خلال استقراءنا لنصوص المواد تبين أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية شخصية أساسها الخطأ المفترض، بحيث أن الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك². وهو ما سنعرضه من خلال التطرق لحالات وشروط قيام مسؤولية الناقل الجوي.

أما بالنسبة للنقل داخل الإقليم الفرنسي فمنذ صدور القانون رقم 57-259 المؤرخ في 02 مارس 1957³ فإن الأحكام المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي هي اتفاقية فارسوفيا. بحيث أحال القانون على تطبيقها بالنسبة للنقل الداخلي. غير أن الملاحظ هو أن فرنسا قد صادقت عام 2004 على اتفاقية مونتريال لعام 1999، الأمر الذي عرض قانون النقل الفرنسي لعدة انتقادات.

حيث أنه وبالرجوع للمادة 3-6421 L من قانون النقل فإن مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين والأمتعة تخضع لأحكام التنظيم رقم 889/2002⁴ المتعلق بمسؤولية الناقلين الجويين في حال وقوع حادث وكذا الشروط المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال الدولية؛ إذا وقع الحادث في دولة عضو¹. وذلك فقط

¹ - م. 145 ق. ط. م.

² - م. 148 ق. ط. م.

³ - Loi n°57-259 du 2 mars 1957 sur la responsabilité du transporteur au cas de transport aérien, JO du 3 mars 1957, P2402

⁴ - Règlement (CE) n°889/2002 du parlement européen et du conseil du 3 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n°2027/97 du conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

فيما يخص الناقلين داخل الاتحاد الأوروبي الحائزين على شهادة استغلال طبقاً للأحكام المنصوص عليها في التنظيم الأوروبي رقم 92/2407 المؤرخ في 23 جويلية 1992.² فقد أولت معاهدة أمستردام اهتماماً كبيراً بحماية حقوق الأفراد وألوية بالغة لحماية المستهلكين بعد تشكيل بالاتحاد الأوروبي.³ في حين أن المادة 4-6421 L من قانون النقل الفرنسي تنص على أن مسؤولية الناقل الجوي غير الخاضع لأحكام المادة السابقة تطبق عليه بنود اتفاقية فانسوفيا. ومنه نلاحظ هذا التداخل والمزج بين الاتفاقيتين فيما يتعلق بالنقل الداخلي الفرنسي، فقد أصبح قانون الاتحاد الأوروبي قانوناً وسيطاً بين الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية في فرنسا.⁴

الفرع الثاني: حالات وشروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

أولاً: حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية أو الوفاة: أقيمت مسؤولية الناقل الجوي كما سبق وأشرنا على أساس الخطأ العقدي المفترض القابل لإثبات العكس من قبل الناقل الجوي في نفس الخطأ، وهو نفس المنهج المتبع من قبل اتفاقية فانسوفيا؛ غير أن تعديل هذه الأخيرة لم يتبعه المشرع الجوي الوطني.⁵ حيث حمل المشرع الجزائري الناقل الجوي المسؤولية عن الخسائر والأضرار التي تصيب المسافرين، إذ تنص الفقرة الأولى من المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري على أن: "الناقل الجوي مسؤول

¹ – Art. 1^{er} du règlement CE n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents, JOCE n° L.285 du 17 octobre 1997, modifié par le règlement n°889/2002.

² –Règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens.

³–I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, N°630, P. 537.

– معاهدة أمستردام المعدلة لمعاهدة ماستريخت (Maastricht) والمعاهدات المنشأة للجماعة الأوروبية، تم توقيعها في 02 أكتوبر 1997 ودخلت حيز التنفيذ في 01 ماي 1999، حيث أدخلت تغييرات كبيرة في معاهدة الاتحاد الأوروبي خاصة في مجال حقوق الأفراد، المواطنة والديمقراطية.

⁴ –S.BENBOUBKEUR, « *Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager* », Thèse de doctorat, Faculté de droit, Université de Paris Descartes, 2014, P. 17.

⁵– بشار ياسمينة، المرجع السابق، ص. 63.

عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال. فالمشرع الوطني هنا حذا حذو المشرع الدولي في اتفاقية فانسوفيا تحديداً في المادة 17 منها، وذلك بذكره لمصطلح "حادث" وكذا المدى الزمني الذي يقع فيه هذا الحادث أي "على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو إنزال". ومنه فإن شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار البدنية تتمثل في وقوع الحادث (وليس الخطأ)، ووقوع ضرر بالراكب والعلاقة السببية بينهما. وعليه نتطرق لشروطها:

1- وقوع الحادث: لم تقدم اتفاقية وارسو ولا التشريع والتنظيم الوطنيين تعريفاً خاصاً للحادث أو الواقعة المنشأة للضرر الذي تترتب عنه قيام مسؤولية الناقل الجوي للراكب، مما فتح المجال للفقه والقضاء للاجتهاد لتعريفه، وذلك على النحو الآتي بيانه:

أ- **تعريف الحادث المرتب للمسؤولية:** أمام الفراغ في التشريع ظهر اتجاهان فقهيان لتعريف الحادث وهما التفسير الضيق لمعنى حادث والتفسير الواسع له:

- **التفسير الفقهي الضيق لمعنى الحادث:** يقوم هذا التفسير على الربط بين الحادث وبين ما ينجم عن الاستغلال الجوي للطائرة، فالحادث حسب هذا الاتجاه هو كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها بالاستغلال الجوي.¹

حيث يدخل في مفهوم الحادث والذي أخذ به القضاء كذلك كل إصابة للمحرك بعطب أثناء الهبوط، التصادم بين طائرتين، الهبوط المفاجئ للطائرة، سقوط أشياء على الركاب أثناء جلوسهم على مقاعدهم، وقوع حقايب اليد على المسافرين، تسمم غذائي² الإنذار بوجود قنبلة على الطائرة وغيرها.³ وعليه يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة أو طائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئاً عن

¹ - بشار ياسمين، نفس المرجع، ص. 67.

² - L.GRARD, «L'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes», Op.cit., P154.

³ - بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص. 123.

عطل بالطائرة أو خطأ في القيادة أما إذا كان الضرر ناشئاً عن شجار بين اثنين من المسافرين فلا يمثل هذا الشجار حادثاً يرتب المسؤولية على عاتق الناقل.¹ وهو ما أخذ به المشرع الوطني في قانون الطيران المدني بحيث عرف الحادث بموجب الفقرة الأولى من المادة 93 قبل إلغاء مضمونها سنة 2015 منه: "يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة حادث: كل واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة يحدث خلالها:

-اختفاء أو تحطم طائرة.

-وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة.

-تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها أو أدائها عند الطيران وتتطلب

تصليحا هاما.²

وعليه فإننا نستنتج من المادة أن المشرع الجزائري قد تراجع عن إعطاء تعريف لمعنى الحادث بالنظر لكل ما قد ينجم عن مخاطر الملاحة والاستغلال الجويين كوقوع عطل للطائرة، أو تحطمها أو وقوع ضرر للركاب سواء على متن الطائرة أو على الأرض، الأمر الذي يتضح معه أن المشرع الوطني تخلى عن الاعتماد على المخاطر العادية وبدأ بمواكبة المخاطر الجديدة للطيران بصفة غير صريحة. وعليه ظهر جانب آخر من الفقه والقضاء الذي أعطى مفهوماً آخر موسع للحادث على النحو الآتي بيانه.

- **التفسير الواسع لمعنى الحادث:** وقد اشتمل هذا التفسير على المخاطر الجديدة للطيران كالاغتيالات، اختطاف الطائرات، الإرهاب أو عمليات القرصنة الجوية، فالاستيلاء غير المشروع على الطائرات والاعتداء على سلامة الطيران المدني³ ومنشآته تعد من قبيل الحادث الذي يسبب خطراً جسيماً على المسافرين وطاقم

¹ - دويدار هاني، "النقل البحري والجوي"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، طبعة 2008، ص 383.

² - تم تعديل المادة رقم 93 بموجب القانون رقم 15-14 المؤرخ في 27 جوان 2015 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، حيث ألغى المشرع جميع التعريفات الواردة بالمادة لتتطرق الصياغة الجديدة للمادة إلى وجوب التحقيق التقني في حال وقوع حادث أو واقعة خطيرة للطائرات من طرف هيئة دائمة ومستقلة.

³ - يرجع الفضل في تقديم هذا التعريف الموسع لمفهوم الحادث للقضاء الفرنسي في قضية الزوجين حداد ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية (Epoux HADDAD V Air France) حيث تتعلق القضية بواقعة اختطاف الطائرة الجوية التي كان على

الطائرة. فالتفسير الموسع أكثر اتفاقاً مع الأسس التي تقوم عليها الاتفاقية وأهدافها، والقول بغير ذلك يؤدي إلى أن الناقل الجوي لن يكون مسؤولاً طبقاً لأحكام المسؤولية عن الأضرار النفسية، مما يدفع الراكب لمسائلة الناقل عن هذه الأضرار وفقاً للقانون الوطني.¹

من بين الاتفاقيات الدولية التي تعرضت لهذا الشأن نذكر اتفاقية لاهاي الموقعة في 16 ديسمبر 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وكذا الاتفاقية الموقعة بتاريخ 23 سبتمبر 1971 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.² وعليه يدخل كذلك في مفهوم الحادث:

-تدمير طائرة، أو إتلاف يؤدي إلى عجزها عن الطيران،

-الإقدام بالقوة أو بالتهديد بالاستيلاء على طائرة أو السيطرة عليها في حالة طيران،

-تدمير أو إتلاف منشآت الملاحة الجوية أو تخريبها أو عرقلة أعمالها مما يؤدي إلى تعويض سلامة الطائرات وهي في حالة طيران للخطر.³ علماً أن الخطر يجب أن لا يتماشى ومفهوم الحادث، فقد تحدث كارثة جوية غير أن المسافر يخرج منها سالماً فهنا يكون قد تعرض فقط لخطر الموت أو الجروح البليغة.⁴ حيث تقوم نظرية الخطر على اعتبار أن أي نشاط ترتب خطراً على الغير تجعل مرتكبها مسؤولاً عن

متنها الزوجان حداد، وقد أسفر الاختطاف عن وقوع أضرار بالركاب وهو الدفع الذي قدمه المدعيان حداد في القضية المرفوعة ضد الخطوط الجوية الفرنسية أمام محكمة السين (La Saine) الابتدائية عام 1978. غير أن شركة الطيران دفعت بعدم مسؤوليتها عن الضرر اللاحق بالزوجين، في حين أن المحكمة رفضت إدعائها على أساس أن الحادث ينصرف إلى كل واقعة فجائية ومستقلة عن إرادة الناقل.

¹ - عدلي أمير خالد، "أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص. 72.

² - وقد صادقت عليها الجزائر مع التحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 08 أوت 1995 المتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقات وبروتوكول، تتعلق بالطيران المدني الدولي.

³ - بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص. 124.

⁴ - F.PRADON, « La responsabilité pénal de l'entreprise de transport en cas d'accident aérien », Thèse de doctorat en Droit, Université Aix-Marseille 3, 2001, P. 191.

الأضرار التي قد تترتب، دون الحادة لإثبات خطئه.¹ غير أن هذه النظرية غير كافية فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي وهو ما جاءت به أحكام اتفاقية مونتريال الدولية.

أيدت جهة الاستئناف بباريس التفسير الموسع لمفهوم الحادث باعتبار أنه ليس في النص ما يدل على أن مصطلح الحادث قاصر على العطب الفني أو الميكانيكي للطائرة واعتبرت أن لفظ الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من الغير سيء النية، كما هو الحال بالنسبة لعملية تحويل إجرامي للطائرة.²

مما سبق يتبين لنا أن الحادث هو كل واقعة تعرقل السير العادي للنقل الجوي وينتج عنه ضرر يمس بالراكب نتيجة عملية النقل وأثناءها، دون أن يكون الشخص المضروب سببا فيها. ومنه أصبح المفهوم الواسع للحادث هو الأكثر تطبيقا نظرا لتماشيه والتطور التكنولوجي في هذا المجال خاصة مع ازدياد عمليات الاعتداء واختطاف الطائرات والمخاطر الجديدة للطيران؛ وكذا توفير الحماية اللازمة للركاب.³

ب- وقوع الحادث خلال فترة زمنية معينة: بالرجوع لأحكام المادة 17 من اتفاقية فانسوفيا لم يشترط المشرع الدولي ولم يحدد النطاق الجغرافي للالتزام بالسلامة، غير أنه أوجب أن يكون وقوع الحادث خلال فترة زمنية محددة أي خلال فترة النقل الجوي وعلى متن الطائرة، والتي تبدأ منذ عملية الصعود إلى غاية الهبوط.⁴ ولتحديد هاته الفترة أهمية كبرى من حيث تحديد المسؤولية وحالات الإعفاء أو التخفيف منها ذلك أنه وخلال هاته الفترة تطبق اتفاقية فانسوفيا، أما خارجها فتخضع المسؤولية لأحكام مسؤولية الناقل⁵ الجوي في القانون الوطني الأمر الذي أثار الجدل حول مفهوم عبارة "على متن الطائرة" وكذا "عمليات

¹ - PH. LE TOURNEAU, « *Droit de la responsabilité et des contrats- Régimes d'indemnisation* », Dalloz action, 2012/2013, n°51, P. 43.

²- Cass. Civ 16 février 1982, époux HADDAD c/ Cie Nationale Air France, Bull, Civ. 1 N. 73.

³- بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص. 69.

⁴- L.GRARD, *Op.cit.*, P. 155.

⁵- العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص194.

الصعود والهبوط" التي يقع الحادث خلالها حتى يرتب مسؤولية الناقل.

- مفهوم عبارة **على متن الطائرة**: ظهرت الحاجة لإيجاد هذا المقصود هنا في الناحية التطبيقية خاصة أمام القضاء الأمريكي، فنار الإشكال حول إمكانية إسقاط عبارة على متن الطائرة على حالة النزول المؤقت للراكب من الطائرة، أو في حالة الهبوط الاضطراري.

حيث حمل القضاء الأمريكي الناقل الجوي المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمسافرين طوال فترة النقل الجوي سواء وقع الضرر على متن الطائرة أو لا، وهو ما تم الأخذ به في قضية هسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية في 03 نوفمبر 1972.¹ كما ضيقت المحكمة الأمريكية في قضية أخرى من المقصود بعبارة على متن الطائرة واعتبرت أنها تشمل الفترة التي يكون الراكب موجودا فيها داخل الطائرة سواء كانت محلقة في الجو أو على الأرض ورتبت مسؤولية الناقل الجوي عن أي حادث يقع للمستهلك خلال هاته الفترة سواء اختطاف، حجز أو تسمم غذائي.²

- مفهوم **عمليات الصعود والهبوط**: الأمر سيان هنا بالنظر لسكوت اتفاقية فانسوفيا عن تقديم تعريف للمقصود بعمليات الصعود والهبوط، وكذا مدى اعتبار وقوع حادث في بهو أو أروقة المطار موجبا لقيام مسؤولية الناقل الجوي؛ وعليه تم الاتجاه للفقهاء والاجتهاد القضائي.³

¹ - حيث قامت مجموعة إرهابية باختطاف طائرة الخطوط الجوية السويسرية وحولت وجهتها إلى الأردن وقاموا باحتجازهم لأيام قبل الإفراج عن النساء والأطفال لينقلوا بعدها إلى أحد الفنادق بالعاصمة عمان. وعليه قامت السيدة هسرل بالمطالبة بالتعويض عن جميع الأضرار اللاحقة بها المترتبة عن عملية الاختطاف، فأجابت شركة الطيران السويسرية بعدم مسؤوليتها بالنظر لعدم وقوع الضرر على متن الطائرة إنما نتيجة الاختطاف والاحتجاز بالفندق. غير أن المحكمة رفضت دفعها وحملت المسؤولية على أساس أن عبارة على متن الطائرة تشمل الفترة ما بين ركوب الطائرة عند بداية الرحلة إلى غاية النزول في مكان الوصول المتفق عليه مسبقا، واعتبرت أن كل ما يحدث بين هاتين اللحظتين من ضرر يرتب مسؤولية الناقل الجوي. - ياسمينه بشار، نفس المرجع، ص. 70.

² - حكمها الصادر بتاريخ 20 نوفمبر 1972 في قضية مطروحة أمامها بين ميريام هيرمان (Miriam HERMAN V) وTrains world Airlines) والخطوط الجوية العالمية، بحيث كانت متوجهة من مدينة تل أبيب إلى نيويورك أين تم اختطاف الطائرة بعد توقف متوسط في مدينة فرانكفورت الألمانية بتاريخ 06 سبتمبر 1970. - بشار ياسمينه، نفس المرجع، ص. 71.

³ - S.BENBOUBKEUR, *Op.Cit.*, P. 322.

حيث اعتبر القضاء الفرنسي أن عقد النقل لا يبدأ بالتنفيذ إلا في الإطار الذي يكون فيه الراكب خاضعا لقيادة التابع لشركة الملاحة الجوية من خلال الحكم الصادر بتاريخ 27 ماي 1960؛ وذلك في قضية ماشيه (Augustin Maché) المرفوعة ضد الخطوط الجوية الفرنسية.¹ والتي كان فيها السيد ماشي متوجها من باريس إلى مدينة بالما بإسبانيا (Palma de Majorque) ووقع له حادث جسماني بتاريخ 29 مارس 1958 حينما كان مارا بالمكان المخصص للجمارك بقيادة إحدى المضيفات التابعة للناقل.² فالقضاء هنا أخذ بمعيار بداية تنفيذ عقد النقل ألا وهو بداية الفترة التي يكون خلالها المسافر تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه.

ومع ذلك فقد تطور القضاء الفرنسي تماشيا وظهور المخاطر الجديدة للطيران وقام بتدراك النقص من خلال قرار محكمة النقض الفرنسية حول نفس القضية "ماشيه Maché" بتاريخ 18 جانفي 1966³ والذي جاء فيه: "أن التزام الناقل الجوي بالسلامة يقوم مادام الراكب أصيب بضرر في مكان معرض للمخاطر اللاحقة بالطيران والاستغلال الجوي". ومنه وحسب رأي الأستاذة ياسمينة بشار فإن الاعتماد على المعيار المكاني يؤدي لترتيب مسؤولية الناقل طبقا لاتفاقية فارسوفيا في مقابل إن لم يقع الحادث في مكان معرض لمخاطر الطيران فإن المسؤولية تترتب وفقا للقانون الوطني.⁴

وعليه فإن فترة النقل الجوي تتحدد منذ تواجد المسافر في مجال مخاطر الطيران وتنتهي بالخروج منها، ومنه فإن عملية الصعود تبدأ من اللحظة التي يتواجد بها الراكب في صحن المطار إلى غاية خروجه منها⁵ وبالتالي فقد أجمع الفقه على المعيارين الأول والثاني في تفسير عمليات الصعود والنزول التي يقع

¹– M-D.JUGLART, « Traite élémentaire de droit aérien français », 1989, P.1170.1178.

²– B.MERCADAL, *Op.cit.*, n°679, P. 397,398.

³– Cass, Civ, 1^{re}, 18 Janvier 1966, Bull, civ, 1966 n°38.

⁴– بشار ياسمينة، نفس المرجع، ص72.

⁵ –I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op.Cit.*, n°393, P. 454.

خلالها الحادث المرتب لمسؤولية الناقل الجوي بناء على الغاية التي تقرر من أجلها فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب.¹

كما أضاف القضاء الأمريكي معياراً آخر إلى جانب المعيار المكاني ويتمثل في معيار النشاط بحيث يأخذ بعين الاعتبار طبيعة نشاط الراكب أثناء وقوع الحادث.² ويشمل هذا المعيار قيام مسؤولية الناقل الجوي نتيجة أي حادث يسبب ضرراً للراكب يقع داخل مبنى المطار بغض النظر إن كان المسافر بصدد إنجاز الإجراءات اللازمة سواء لصعود الطائرة كالتسجيل، تقديم جواز السفر، إجراءات التفتيش لدى الجمارك أو المراقبة وكشف الأمتعة أو غيرها؛ في حين أن عمليات الهبوط تنتهي المسؤولية فيها بدخول المسافر مبنى مطار الوصول.³

يعد الراكب في هذه الحالة تحت وصاية الناقل الجوي الذي يتحمل المسؤولية عن أي حادث يضر بالمستهلك سواء تمثل الحادث في اختطاف أو اعتداء إرهابي أو غيرها من أي خطر أو مخاطر الطيران الجوي الحديثة. وعليه اتجهت المحاكم الأمريكية لاعتبار الاعتداء وخطف الطائرات ظاهرة اجتماعية حديثة بما لا يمكن معه اعتبارها من المخاطر الخاصة بالطيران، وإلقاء تبعيتها على النقل الجوي، بخلاف اتفاقية فارسوفيا التي قصدت المخاطر اللصيقة بالطيران التقليدية التي يمكن أن تحدث بمناسبة عملية النقل الجوي.⁴

2- وقوع ضرر بالراكب: تبعاً للقواعد العامة لقيام المسؤولية في القانون المدني فإن الضرر هو

أحد الأركان الأساسية لقيامها،⁵ ومنه فإن تخلفه لا يرتب مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين. وهو نفس الاتجاه الذي أخذت به اتفاقية فارسوفيا في المادة 17 منها باشتراطها وقوع ضرر ناتج عن الحادث سواء تمثل في الوفاة، الإصابة بجروح أو أي أذى بدني آخر لتترك المجال مفتوحاً لحالات أخرى يجوز

¹ - بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص. 128.

² - العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص. 197، 198.

³ - بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص. 128.

⁴ - بشار ياسمين، نفس المرجع، ص. 74.

⁵ - السنهوري عبد الرزاق، "الموجز في النظرية العامة للالتزام"، مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة، 1940، ص. 40.

القياس فيها. تتراوح الأضرار بين الضرر المادي والضرر المعنوي الناتج بسبب النقل الجوي أو بمناسبته قياسا على الأحكام العامة للمسؤولية في القانون المدني.¹ ومنه نتطرق لحالة الضرر المادي ثم للضرر المعنوي المرتبان لمسؤولية الناقل الجوي.

أ-الضرر المادي المرتب لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص: وهو ما يصيب الشخص في جسمه أو ماله إجمالا، فيسبب له خسارة مادية مترتبة عن المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة من مصالحه المشروعة.² سواء كان الحق متصلا بأحد الحقوق المتصلة بشخص الإنسان كالحق في السلامة البدنية وسلامة الجسم أو يكون ضررا ماديا ناتجا عن انتقاص في المزايا المالية؛ فحق الإنسان في الحياة وسلامة جسمه من الحقوق التي كفلها الدستور والقانون، هذا الأخير الذي جرم التعدي عليها بأي أذى من شأنه الإخلال بهذا الحق المؤدي للضرر المادي.³

يكفي أن يقع على مصلحة الشخص ولو لم يكفلها القانون بدعوى خاصة طالما أنها مصلحة مشروعة وغير مخالفة للقانون.⁴ فجميعها تخل بقدرة الشخص على الكسب وتحمله الخسائر كذلك كمصاريف العلاج وغيرها⁵ فالضرر المادي هنا يشمل ما فات المضرور من كسب وما لحقه من خسارة. وعليه نذكر:

¹ - كما أضاف الفقه والقضاء لهما الضرر المرتد، ويتمثل في تضرر أشخاص آخرين نتيجة تضرر الضحية المتأذي - ويمثلون في غالب الأحيان أقاربه وعائلته؛ ولا يشمل حالة الوفاة أو الإصابات المميتة فقط إنما كذلك الإصابات غير المميتة كالاتداءات المسببة لعاهات مستديمة أو تشوهات خلقية رغم بقاء الضحية على قيد الحياة. العربي بلحاج، المرجع السابق، ص134.

² - F.TERRE, P.SIMLER, Y.LEQUETTE, « *Droit civil (les obligations)* », 6^{ème} édition Dalloz, Paris 1996, P.559.

³ - المنجي محمد، "دعوى التعويض عن المسؤولية العقدية والتقصيرية والشبئية"، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة 2003، ص. 271.

⁴ - مرقس سليمان، "الوافي في شرح القانون المدني-في الالتزامات- المجلد الأول في الفعل الضار والمسؤولية المدنية"، الطبعة الخامسة 1992، ص. 133.

⁵ - السعدي محمد صبري، "النظرية العامة للالتزامات، القسم الأول: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري"، دار الكتاب الحديث، طبعة 2003، ص. 82.

-حالة الوفاة: وهي ضرر مادي يصيب الشخص الراكب يؤدي بإزهاق روحه¹ والذي يتسبب كذلك

في ضرر مادي ومعنوي لأحد أو جميع أقارب الراكب الهالك خاصة إذا كان الشخص الهالك هو المعول عليه في الإنفاق عليهم.² وهو ما يطلق عليه بالضرر الأدبي المرتد الذي يحدث نتيجة حالة الألم واللوعة والحزن الناجمة عن فقد شخص عزيز، أو إصابته في حادث أدى إلى هلاكه أو عجزه عن العمل مع حدوث تشوهات في جسده.³

-حالة الجرح: وهو حالة ارتطام جسم صلب على جسم الراكب والذي يؤدي إلى نزيف خارجي.⁴

كما أضافت المادة 17 من الاتفاقية عبارة "وكل أذى بدني آخر" لتترك المجال مفتوحا لحالات أخرى غير الوفاة والجرح والتي نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر حالة الكسور، بتر الأطراف، الشروخ، الحريق والكدمات والسحجات التي قد تصيب الراكب،⁵ الشق، الاصطدام المؤدي لحدوث النزيف الداخلي بالإضافة لأضرار التشوه الذي يختلف من شخص لآخر وكذا الأضرار العضوية والوظيفية سواء كانت ظاهرة أو داخلية،⁶ ومع ذلك تقتصر فقط على الأضرار الحسية أو الجسمانية.

إضافة، فقد توسع القضاء⁷ في الحكم بالتعويض عن الضرر الجمالي للفنانين والأشخاص المهتمين بجمالهم وشبابهم، وكذلك الزوج الذي تصاب زوجته بتشويه جمالها نظرا للأهمية البالغة والحساسية التي يوليها هذا الأمر، شريطة أن يكون الضرر محققا، شخصيا وأن يصيب حقا مكتسبا للمضروب.

¹- التليلي عبد الستار، "شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها"، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، ص. 81.

²- الفتلاوي سمير جميل حسين، "العقود التجارية الجزائرية"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الأولى 2001، ص. 338.

³- محمد محي الدين إبراهيم سليم، "نطاق الضرر المرتد- دراسة تحليلية لنظرية الضرر المرتد"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ب.ت، ص. 47 و 48.

⁴- دويدار هاني، "قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2002، ص. 292.

⁵- دويدار هاني، "قانون النقل"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2012، ص. 93.

⁶- التليلي عبد الستار، المرجع السابق، ص. 82.

⁷- سعيد مقدم، المرجع السابق، ص. 152.153.

ب-الضرر المعنوي المرتب لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص: وهو الأذى الذي يلحق الشخص في حق أو مصلحة غير مالية،¹ فيما قد يصيبه في كرامته، شعوره، معنوياته، شرفه، معتقداته الدينية، في عاطفته أو نتيجة ألم فقدان شخص عزيز. كما لا يخفى أن الضرر المادي اللاحق بالإنسان كالعاهات والجروح قد ينجر عنه أضرار معنوية تتجم عن الإحساس بالآلام بسبب تشويه جماله.² كما قد يأخذ صورة ضرر أدبي كالمساس بسكينة الشخص وأمانه؛³ فالضرر المعنوي أو الآلام النفسية تختلف من شخص لآخر باختلاف الإصابة واختلاف شخصية المضرور.⁴

ذهب بعض الفقه لأبعد من ذلك في تحليله فاعتبر ضرر الحرمان من مباحج الحياة موجبا للتعويض؛ ذلك أن غاية الإنسان إشباع نفسه من متع الحياة، سواء مادية أو معنوية. فإذا حصل ما يمنعها أو يحد منها فهو اعتداء على حق قائم.⁵ ومع كل التعريفات السابقة استقرت التشريعات المدنية على الضرر المعنوي الموجب للتعويض، إلا أن الجدل ثار حول مدى اعتراف التشريعات الجوية بالضرر المعنوي والنفسي للراكب بإقرار مسؤولية الناقل الجوي من عدمها.

وعليه تضارب القضاء المقارن حول هذا الأمر خاصة الضرر المعنوي الناتج عن عمليات اختطاف الطائرات والعمليات الإرهابية أو الاعتداءات التي قد تحدث؛ وعليه ظهر اتجاهان فقهيان لتفسير مدى اشتغال عبارة الأذى البدني للضرر المعنوي اللاحق بالراكب:

-الاتجاه الأول: يرى أن الضرر البدني يقتصر فقط على الأذى الجسماني المادي الذي يصيب

الراكب نتيجة الحادث، وهو ما أخذ به القضاء الإيطالي في قضية "صابينا للطيران" حيث أقر التعويض عن

1- قدارة خليل أحمد حسن، "الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري - الجزء الأول مصادر الالتزام"، طبعة 1994، ص 250.
2- مقدم سعيد، "نظرية التعويض عن الضرر المعنوي"، المؤسسة الوطنية للكتاب، طبعة 1992، ص 151.
3- عابدين محمد أحمد، "التعويض بين الضرر الأدبي والمادي والموروث"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1997، ص 51.
4- الجبوري صلال حسين علي، "تعويض الضرر الأدبي في المسؤولية المدنية - دراسة مقارنة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 100.
5- الجبوري صلال حسين علي، المرجع السابق، ص 103.

الضرر النفسي في القانون المدني الايطالي أما في التشريع الجوي فاعتبره نوعا من أنواع المضاربة البحتة.¹ وفي سياق متصل فقد اعتمدت محكمة نيويورك كذلك على التفسير الضيق لمعنى الضرر البدني مستندة في ذلك على التفسير الحرفي أو الاصطلاحي لنص المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا على أساس أن الأخيرة ذكرت مصطلح الأذى البدني (Lésion corporel) والذي قصدت من خلاله الأذى الجسماني لا النفسي.

وعليه فإن واضعي اتفاقية فارسوفيا كانت غايتهم حماية المسافرين من أي ضرر جسماني قد يصيبه، دون الإشارة لا بصفة صريحة ولا ضمنية إلى إدراج الضرر النفسي أو المعنوي في نص المادة بخلاف ما جاء في اتفاقية بارن للنقل بالسكك الحديدية لعام 1966 والتي نصت في الفقرة الأولى من المادة الثانية منها: "يسأل الناقل عن أي مساس بالتكامل الجسدي أو النفسي للراكب" وبالتالي فإنه لا مجال لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي الذي يصيب الراكب.

-الاتجاه الثاني: ظهر هذا الاتجاه بعد اتفاقية مونتريال لسنة 1966 الهادفة لتحقيق حماية أكبر للركاب خاصة من المخاطر الجديدة التي أصبحت تشهدها الملاحة الجوية، كالاغتيالات وعمليات الاختطاف وما يترتب عنها من أضرار جسمانية و/أو نفسية عصبية ترهق المسافرين. ولهذه الأسباب أخذ القضاء الأمريكي يتطور تدريجيا، علما أن القانون الفرنسي لا يفرق بين الضرر الجسماني والضرر غير الجسماني خاصة أن نص المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا أصلها فرنسي وواضعو الاتفاقية من المتأثرين بالقانون الفرنسي الذي يعرف فكرة التعويض عن الضرر النفسي.²

حيث تم كمرحلة أولى تبني فكرة التعويض عن الضرر النفسي شرط اقترانه بالضرر الجسماني وهو ما عرف بقاعدة "Impact أمباكت" حيث قضت محكمة استئناف نيويورك في قضية (Rossman v. trans)

¹- البنا يحي أحمد، "الإرهاب الدولي ومسؤولية شركة الطيران، دار المعارف الإسكندرية، طبعة 1994، ص. 166، 167.

²- بن ناصر وهيب، المرجع السابق، ص. 131، 132.

world Airlines) روسمان ضد شركة الخطوط الجوية العالمية عام 1984 أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن الضرر النفسي إلا إذا اقترن هذا الأخير بضرر جسماني باعتباره نتيجة مباشرة للمساس بالتكامل الجسدي.¹

تم تبني فكرة الضرر النفسي مستقلاً عن الضرر البدني بعد تلك المرحلة وذلك من خلال القضية التي طرحت على محكمة نيويورك بين (كاليش ضد الخطوط الجوية العالمية Kalish V.TWA) بحيث أقرت المحكمة أحقية العارضة في التعويض عن الضرر النفسي على أساس أن الصدمة النفسية التي تلقتها العارضة في ظل الظروف الشديدة والقاسية الواقعة ترقى إلى اعتبارها ضرراً بدنياً إن لم تكن أشد، مما يتعين معه مساواتها بها والتعويض عنها.

نفس الرأي جاء به الفقيه منكوفيش (Mankiewicz) حيث اعتبر أن محكمة نيويورك أصابت باعترافها بالضرر النفسي المعنوي مستقلاً عن الضرر البدني المادي.² فالأخير هو الذي يصيب الشخص في جسمه ويشل من قدرته الإنتاجية، في حين أن الضرر المعنوي هو ما يصيبه في شعوره ويتمثل في الألم الذي حل وفي المتعة التي فاتت.³

ومع كل ما سبق فإن الأخذ بالاتجاه الموسع لعبارة الضرر يتماشى وغاية اتفاقية فارسوفيا الرامية لتوحيد قواعد القانون الجوي الدولي؛ أما إذا تم الأخذ بالاتجاه فإننا سنكون أمام دعويين في حال حدوث ضرر جسماني إلى جانب ضرر معنوي وبالتالي تتمحور الدعوى الأولى على التعويض عن الضرر البدني، والتي تطبق فيها أحكام اتفاقية فارسوفيا الدولية، أما الدعوى الثانية الخاصة بالتعويض عن الضرر المعنوي النفسي فستطبق عليها أحكام القوانين الوطنية.⁴

1- البنا يحي أحمد، المرجع السابق، ص. 175، 177.

2- بشار ياسمين، نفس المرجع، ص. 85.

3- مقدم سعيد، "تظرية التعويض عن الضرر المعنوي"، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر 1992، ص. 215.

4- بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص. 134.

بالرجوع لأحكام القانون الجوي الجزائري نجد أن المشرع الوطني قد قدم تعريفا للضرر من خلال

المادة 145 من قانون الطيران المدني تحديدا¹ والملاحظ أنه عندما ذكر "المدارك العقلية" (Les facultés mentales) فقد اعترف بصفة ضمنية بالضرر المعنوي. أصاب في ذلك نظرا للعلاقة الوطيدة بين الجهاز العصبي والنفسي للفرد وهو ما أثبتته العلم والدراسات المتخصصة في هذا المجال، فالجهازان يتأثران ببعضهما البعض لدرجة يصعب فيها التفريق بينهما.² كما لم يشترط وقوع ضرر جسماني حتى يتمكن المضرور من المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي، بخلاف المشرع الأمريكي الذي أوجب اقترانهما.

3- العلاقة السببية: تتعلق بارتباط وقوع الحادث بالضرر أي اتصال السبب بالمسبب، وتنتفي

علاقة السببية في حال إذا أثبت المدعي السبب الأجنبي، كالقوة القاهرة أو حادث مفاجئ أو حتى خطأ المضرور أي المسافر أو يتعدد المسؤولية من عدة أطراف. أما فيما يخص إثبات الضرر الحاصل بالراكب فإن الضحية لا يتحمل عبء الإثبات، إنما الناقل هو الذي يكون ملزما بذلك إذا أراد الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الناتج بإثباته قيامه بالإجراءات الضرورية والاحتياطات الواجبة لتفادي وقوع أي حادث يسبب ضررا ما موليا عناية الرجل العاقل في ذلك.³ أو أن الضرر لم يترتب نتيجة لحادث إنما لأسباب ليس للناقل دور في ترتبها.⁴ أضافت اتفاقية فارسوفيا حالة إعفاء الناقل من المسؤولية في حال خطأ المضرور، على أن يكون أثر هذا الخطأ محددًا قانونًا من قبل القاضي الذي له سلطة تقدير الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل الجوي⁵ بالإضافة لضرورة إثبات خطأ المضرور من قبل الناقل وكذا العلاقة السببية مع الضرر.¹

¹ - م. 2/145 ق.ط.م: "تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة، أي ضرر جسدي، عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية".

المادة 02 من قانون الطيران المدني: المصطلحات والعبارات المستعملة في هذا القانون هي تلك المحددة في الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو يوم 7 ديسمبر سنة 1944 وملاحقها".

² - العريني محمد فريد، "القانون الجوي"، المرجع السابق، ص.207.

³ - B.MERCADAL, *Op.cit.*, P.396.

⁴ - Cass., 1^{re} Civ., 14 janvier 2014, pourvoi n°11-21.394, Bull., 2014, 1, n°6 (Cassation).

⁵ - B.MERCADAL, *Op.cit.*, n°680, P.398.

ثانياً: حالة المسؤولية عن التأخير:

يرى الأستاذ دويدار أن التأخير قد يجد مصادره في أحد من الأسباب التالية: إما عيب في الطائرة المستخدمة للنقل، أو خطأ قائد الطائرة أو أحد تابعيه أو حادث استثنائي يقع أثناء الرحلة.² فأما السبب الأول فيكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير لأنه يتعين عليه قبل الرحلة فحص الطائرة والتأكد من جاهزيتها. أما السبب الثاني المتمثل في خطأ قائد الطائرة أو أحد تابعيه كذلك تقوم مسؤولية الناقل الجوي؛ أما تابعوه فتندرج ضمن المسؤولية عن عمل الغير أو مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في إطار المسؤولية العقدية عن عمل الغير، وهو ما أشارت إليه المادة 19 من اتفاقية مونتريال.³

أما بالنسبة للحوادث الاستثنائية التي قد تقع أثناء الرحلة الجوية فتتراوح بين ثبوت مسؤولية الناقل الجوي وعدم ثبوتها، وذلك حسب خصائص القوة القاهرة التي أدت لفعل التأخير.⁴

تعد مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير في نقل الركاب و/أو أمتعتهم مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، فتتحقق المسؤولية بمجرد تحقق الضرر⁵ فالناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به.⁶

¹- L.GRARD, *Op.cit.*, P.159.

²- دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص. 96.

³- Art. 19 de la convention de Montréal 1999 dispose : « *Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.* » – Cass., Civ., 1^{ère}, 27 juin 2006, N°03-16607, Bull. 2006, I, N°335, p.288.

⁴- م. 06 مر.ت. رقم 16-175 المؤرخ في 14 يونيو 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي: "لا يلزم ناقل جوي فعلي بدفع التعويض المنصوص عليه في المادة 9 أدناه إذا كان في استطاعته طبقاً للتشريع المعمول به إثبات أن الإلغاء راجع لحالات القوة القاهرة.

⁵- يزيد دلال، "حماية المسافرين بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشديدها"، المرجع السابق، ص. 64.

⁶- م. 147 ق.ط.م.ج.

جدير بالتنويه هنا أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تترتب إلا في حال وقوع ضرر مادي نتيجة ذلك التأخر، كضياع موعد أو فرصة عمل أو اشتراك في مسابقة أو حضور مناسبة هامة، أما إذا لم ينتج الضرر فلا مجال للراكب للمطالبة بالتعويض. وعليه فإن عبء الإثبات يقع على المضرور إن أراد الحصول على التعويض،¹ وعلى الناقل إثبات أنه اتخذ كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع هذا التأخير وكذا تقديم توضيحات حول سبب التأخير قصد درء المسؤولية عنه أو أحد الحالات المنصوص عليها في اتفاقيات الدولية والخاصة بانتفاء المسؤولية.²

من جهة أخرى فقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن كل اتفاق أو شرط تعاقدى يدرجه الناقل على أن يقع عبء إثبات إهمال الناقل على الدائن بالالتزام أي المستهلك تبعا لما جاء في قرار محكمة استئناف باريس³ شرطا محظورا باعتبار أن هذا الشرط سيؤدي لتخلص الناقل من أي مسؤولية. كما أنه لا يلزمه بإثبات اتخاذه لجميع التدابير الضرورية للنقل في الميعاد.⁴

علما أنه غالبا ما تضع شركات النقل الجوي في شروطها العامة للنقل شرطا يقضي بعدم ضمان النقل في الميعاد (Clauses de non-garantie des horaires) وهو ما جاء في الشروط العامة للنقل الخاصة بالخطوط الجوية الجزائرية وتحديدا في المادة 1/9 منها.⁵ فساعات الرحيل والوصول المبينة في

¹ - دويدار هاني، المرجع السابق، ص. 96، 97.

² - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, n°49, P.457.

- معاهدة أمستردام المعدلة لمعاهدة ماستريخت (Maastricht) والمعاهدات المنشأة للجماعة الأوروبية، تم توقيعها في 02 أكتوبر 1997 ودخلت حيز التنفيذ في 01 ماي 1999، حيث أدخلت تغييرات كبيرة في معاهدة الاتحاد الأوروبي خاص في مجال حقوق الأفراد، المواطنة والديمقراطية.

³ - CA Paris, 30 mai 1975, BT 1975.229. Note I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, n°497, P.457.

⁴ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, *Op. Cit.*, n°498, P458.

⁵ - Art. 9/1 de conditions générales de transport de la compagnie d'Air Algérie dispose : « 9.1.1. Les vols et les horaires de vol indiqués dans les indicateurs horaires n'ont pas de valeur contractuelle et ont uniquement pour vocation d'informer le passager des vols proposés par le transporteur. Ces indicateurs horaires ne sont pas définitifs et sont susceptibles d'être modifiés après la date de leur publication.

جداول مواعيد الناقلين أو أي وثائق أخرى لا تعد جزءا من عقد النقل إنما مؤشر تقريبي لتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل.¹

في سياق متصل فقد أجاز القضاء الفرنسي الشرط عندما يكون التأخير بسيطا (peu important)، وبالمقابل في قضية طرحت أمام محكمة النقض الفرنسي تتعلق بتأخير رحلة جوية لمسافر بسبب عطب تقني وتم تأجيلها لليوم الموالي، أقرت فيها باستبعاد شرط عدم ضمان النقل في المواعيد المقررة في حال كان التأخير بالغ الأهمية خاصة أن التأجيل بلغ 24 ساعة، مع العلم أن الناقل لم يثبت اتخاذه للتدابير الضرورية لتفادي الضرر.²

وفي سياق متصل فقد صدر في هذا الشأن التنظيم الأوروبي رقم 261/2004 المؤرخ في 11 فيفري 2004 المتضمن القواعد المشتركة الخاصة بتعويض ومساعدة الركاب في حال رفض الركوب وإلغاء الرحلات أو التأخير الهام لها. كما أكد على ضرورة إعلام الناقل الفعلي المسافرين في حال إلغاء رحلاتهم أو تأخرها طبقا لنص المادة 14؛ بحيث أضافت هذه المادة شفافية أكبر تجاه المستهلك ذلك أن تقاعس المهني عن إعلام المسافر بأي تأخير أو تغيير هام في مواعيد الرحلات يعتبر ممارسة تجارية غير نزيهة.³

9.1.2. *En revanche, les horaires des vols reproduit sur le billet sont réputés, sous réserve de modification pour des motifs indépendants de notre volonté, faire partie intégrante du contrat de transport.*

9.1.3. *Il vous appartient de nous communiquer vos coordonnées afin que vous puissiez être contactés en cas de changement important d'horaires programmés tels que reproduits sur le billet. Si le changement n'est pas acceptable pour vous, et si nous sommes dans l'impossibilité de vous réserver un siège dans la classe de service achetée sur un autre vol acceptable par vous, vous pouvez prétendre à un remboursement comme prévu à l'article 10.2. ».* /Edition n°2- Révision n°1/Avril 2018.

¹- بن عيسى حياة، "التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع.5، 2017، ص.200.

²- Civ.1^{re}, 22 juin 2004, n°01-00.44. I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, n°498, P.458.

³- P.DUPONT et GH.POISSONNIER, « *L'information des passagers en cas d'annulation ou de retard, parent pauvre du contentieux du droit des passagers aériens* », Gaz. Pal., 31 juillet 2018, n°28, P.P. 22, 23.

في سياق متصل أولى المشرع الجزائري كذلك عناية خاصة في هذا الشأن بمستعملي النقل الجوي العمومي في آخر تعديل لقانون الطيران المدني رقم 06-98¹ كما أنه و في حال رفض الركوب أو إلغاء الرحلات أو تأخرها، يقترح الناقل على الركاب إما:

رحلة بديلة نحو وجهتهم النهائية وفقا لشروط النقل المماثلة وفي أحسن الآجال، وإما رحلة بديلة نحو وجهتهم النهائية في ظروف النقل المماثلة إلى تاريخ لاحق يناسبهم شريطة توافر مقاعد.² فحسب نص المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175: "عندما يتوقع ناقل جوي فعلي، لسبب معقول، تأخير الرحلة مقارنة بموعد الانطلاق المقرر بما يأتي:

- ساعتان (2) أو أكثر، بالنسبة لجميع الرحلات التي تقل مسافتها عن 1500 كلم أو،
 - ثلاث (3) ساعات أو أكثر، بالنسبة لجميع الرحلات التي تتراوح مسافتها ما بين 1500 و3500 كلم، أو
 - أربع (4) ساعات أو أكثر، بالنسبة لجميع الرحلات التي تتجاوز مسافتها 3500 كلم،
- يقترح الناقل الجوي الفعلي على الركاب المساعدة المنصوص عليها في المادة 10 أدناه.
- عندما يكون التأخير بخمس (5) ساعات على الأقل، يتمسك الراكب بحقه في التعويض."
- بالإضافة لتعويض جزافي يتلقاه الراكب في حال كان التأخير بخمس ساعات على الأقل³ يحدد مبلغه ب 3000 دج على الشبكة الداخلية و4500 دج على الشبكة الدولية، شريطة ألا يستفيدوا من أي تعويض آخر، أي كان شكله، بخصوص الشكوى نفسها؛ على أن يدفع هذا التعويض في أجل لا يتجاوز

¹- ق. رقم 15-14 المؤرخ في 15 يوليو 2015 المعدل والمتمم ق. رقم 06-98 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر. عدد 2015/41. - م. 173 مكرر/02: "يستفيد ركاب النقل الجوي العمومي في حالة إلغاء رحلتهم أو تأخرها، أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل، من التكفل من حيث الإعلام، والتعويض، وكل مساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الوضعيات."

²- م. 8 مر.ت. رقم 16-175 المؤرخ في 14 يونيو 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر. عدد 2016/ 36.

³- م. 07 مر.ت. رقم 16-175.

ثلاثين (30) يوماً.¹ غير أنه وفي حال إعلام الركاب بإلغاء الرحلة قبل أسبوعين (2)، على الأقل، من موعد الانطلاق المقرر يسقط حقهم في التعويض.²

ثالثاً: حالة المسؤولية عن تلف أو ضياع الأمتعة:

ميز القانون بين نوعين من الأمتعة وهي الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة؛ فالأولى هي التي يعهد بها المسافر إلى الناقل ويسلمه إياها عند بدء الرحلة لشحنها قصد نقلها لمكان الوصول، وتظل هاته الأمتعة تحت حراسة الناقل الجوي ومسؤوليته.

حيث تطبق عليها أحكام نقل الأشياء في القانون المدني فهو ملزم بضمان وصولها كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه أو المحدد مسبقاً لتقوم مسؤوليته المدنية في حال الهلاك، التلف أو التأخير.³ فالناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الخسائر الناتجة عن أي ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن، شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي؛ سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية. ومنه فإن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير في نقل الأمتعة أو تلفها هي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، بحيث تترتب المسؤولية بمجرد

¹ م. 09 مر.ت. رقم 16-175. "يسري مفعول أحكام هذه المادة في أجل سنة (1) ابتداء من تاريخ نشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية."

² م. 05 مر.ت. رقم 16-175. "في حالة إلغاء رحلة، يقدم الناقل الجوي الفعلي للركاب المعنيين ما يأتي:
-تسديد قيمة تذكرتهم في أجل ثمانية (8) أيام بالثمن الذي تم شراؤه به بالنسبة لجزء أو أجزاء السفر التي لم يتم القيام بها، أو بالنسبة لجزء أو أجزاء السفر التي تم القيام بها مسبقاً وأصبحت غير مفيدة مقارنة بمخطط سفرهم الأصلي وكذا، عند الاقتضاء، رحلة العودة نحو نقطة انطلاقهم الأصلي في أحسن الأجل،
-تعويضهم طبقاً للمادة 9 أدناه إلا في حالة إعلامهم بإلغاء الرحلة قبل أسبوعين (2)، على الأقل، من موعد الانطلاق المقرر."

³ دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص.95.

تحقق الضرر¹ كما تندرج ضمن الأضرار المادية التي قد تصيب المسافر² وهو نفس الاتجاه الذي أخذت به اتفاقية مونتريال لسنة 1999.³

إضافة فإن تسلم الأمتعة المسجلة دون احتجاج يعد قرينة على تسلمها بحالة جيدة،⁴ فعند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر (14) يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه. كما يجب أن يسجل أي احتجاج بتحفظ خطي مدون على سند النقل أو بأي محرر آخر يرسل في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الاحتجاج. هذا بالنسبة للتشريع الجوي الجزائري أما اتفاقية مونتريال فمنحت المسافر مهلة واحد وعشرون يوما (21) الموالية لتاريخ الوصول المفترض لوصول الأمتعة المسجلة فيه لرفع احتجاج ضد الناقل بالحقوق المبينة بعقد النقل.⁵ وفي سياق متصل وفي حال انعدام الاحتجاج في المهلة المحددة، تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة ما عدا في حالة غش صادر عن هذا الأخير" وهو ما أيده المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 18/12/2007.⁶ حيث تعود حيثيات القضية لعدم وصول أمتعة المسافرين من دمشق السورية إلى

¹- يزيد دلال، "حماية المسافر بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشيديدها"، المرجع السابق، ص. 64.

²- م. 146 ق. ط. م. ج.

³-Art. 17/2 de la convention de Montréal 1999 dispose : « *Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés.* »

⁴- حيث تنص المادة 152 في هذا الشأن على: "يشكل تسلم الأمتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل إليه، قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس. وفي حالة تلف، يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك وفي مهلة أقصاها ثلاثة (03) أيام فيما يتعلق بالأمتعة وسبعة (07) أيام فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسلمها".

⁵-Art 17/ 3 de la convention de Montréal 1999 dispose : « *si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient du arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.* »

⁶- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 392346 الصادر بتاريخ 2007/12/18، المنشور م.م.ع.، العدد 2، سنة 2008، ص.171.

الجزائر العاصمة، حيث استنظر المطعون ضدهم في قضية الحال بالتذاكر ووصولات تسجيل أمتعتهم والتي تفيد تعاقدهم مع الشركة الطاعنة بالنقض.

قام المسافرون بتقديم احتجاجهم فور وصولهم لمطار الجزائر؛ واعتبرت البرقيات الرسمية الصادرة عن مصلحة الاستعلامات الخاصة بالأمثلة لدى مطار الجزائر هوارى بومدين دليلا على ذلك. كما أكدت برقية صادرة من مطار سوريا دمشق بتاريخ 1999/11/07 أن أمتعتهم لم تنتقل إذ بقيت بمطار دمشق، طبقا للمادة 18 وما يليها من اتفاقية فارسوفيا.

تجدر الإشارة هنا أن الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبية الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك، كما يعفى من المسؤولية عند نقل الأمثلة إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في الأمثلة ذاتها؛ ومنه فإن عبء الإثبات دائما يقع على المهني وليس المستهلك المضروب.¹ أما بالنسبة للأمثلة غير المسجلة والتي يبقها المسافر لديه أو ما يطلق عليها بأمثلة اليد؛ فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن ضياعها أو تلفها² إلا في حال أثبت المستهلك المسافر وقوع الضرر نتيجة خطأ صادر من الناقل أو أحد تابعيه.³

إضافة، وبالنسبة للحالة التي يتعدد فيها الناقلون المتتاليون، فإن كل ناقل جوي يعد طرفا متعاقدا في عقد النقل في حدود جزء النقل الذي تم تحت رقبته؛ وفي حال حدوث خسارة أو ضرر فإن المسافر أو ذوي حقوقه لهم أن يرفعوا دعوى ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخر المسبب لوقوع الضرر فقط.⁴

¹ - م. 147 و 148 ق. ط. م. ج.

² - دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص. 95.

³ - Art. 17/2 de la convention de Montréal 1999 dispose : « Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires. »

⁴ - م. 153 ق. ط. م. ج.

الفرع الثالث: حالات التخفيف وانتفاء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

انطلاقاً من الحالات التي يستطيع الناقل الجوي التخلص من المسؤولية فيها، نذكر الحالة الأولى وهي اتفاقية بوضع شروط في العقد تقضي بتخفيف مسؤولية الناقل الجوي أو الإعفاء منها، وهو الشرط القاضي بعدم مسائلة الناقل في حال وقوع ضرر للمسافر وهي باطلة بطلاناً مطلقاً. أما الحالة الثانية فتتمثل في الطرق القانونية التي يتمكن من خلالها الناقل الجوي درء مسؤوليته تجاه المسافرين.

أولاً: بطلان الشروط الاتفاقية للتخفيف أو الإعفاء من المسؤولية

بالرجوع للأحكام العامة في القانون المدني نجد أنها أجازت الاتفاق على التخفيف من أحكام المسؤولية العقدية إلا ما ينشأ عن الغش أو عن الخطأ الجسيم، غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه.¹ في حين أن الاتفاق على التخفيف من المسؤولية التصيرية غير جائز باعتباره يقترب بشكل كبير من المسؤولية المترتبة عن العمل الإجرامي والذي أبطله المشرع بالمادة 3/178، باعتبارها من النظام العام وبالتالي لا يجوز الاتفاق على مخالفة أحكامها.

إن اتفاقات المسؤولية مجازة في العقود المدنية بالقانون المدني بصفة عامة وتكون إما من خلال بند في العقد أو باتفاق منفصل وتتعلق إما بالتخفيف من المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين فيتضاءل أثرها، أو يعفي بموجبه الدائن مدينه مسبقاً من المسؤولية التي قد تترتب في ذمة الأخير إعفاء تاماً جراء عدم تنفيذه لالتزامه. فلا تتحقق المسؤولية بالاتفاق رغم تحققها بموجب القواعد العامة.² غير أن السؤال الذي يطرح يتعلق بمدى إمكانية إسقاط هاته الأحكام على العقود الاستهلاكية في خدمة النقل الجوي؟ خاصة ما تعلق بالسلامة البدنية، وعليه نرجع للاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية لنتطرق لكيفية معالجتها لهاته النقطة.

¹ م. 178 فقرة 2 ق.م.ج

² نصره أحمد سليم فريز، "الشرط المعدل للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري"، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية في نابلس، دولة فلسطين، 2006، ص. 35.

بالرجوع لاتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 نجدها تقر ببطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، أو يقر حدا أدنى للتعويض من الحد المبين في الاتفاقية بنص المادة 22 منها ويعد الشرط باطلا وكأن لم يكن. علما أن بطلان هذه الشروط لا يؤدي لبطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.¹ ومنه فإن أي بند اتفاقي على التخفيف أو الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين يعد باطلا. إضافة إلى كل شرط يرمي للتخفيف من آثارها سواء يتم الاتفاق بطريق مباشر كأن يتضمن العقد نصا صريحا، يقضي بعدم إمكانية الرجوع على الناقل الجوي في حالة إصابة المستهلك بأي أذى بدني، أو بطريق غير مباشر كالإتفاق على تقصير مواعيد الاحتجاج أو على تقصير مدة التقادم أو سقوط دعوى المسؤولية.² أما إذا ورد شرط عام صحيح في بعض أجزاءه وباطل في أجزاء أخرى فيبطل جزئيا.³

أما بالنسبة للتشريع الجوي الداخلي فقد سكت المشرع عن هذا الشرط إلا أنه وبالرجوع لأحكام قانون الطيران المدني فإنها تحيل لتطبيق اتفاقية وارسو⁴ وتطبق نفس الأحكام في هذا الشأن على النقل الخاضع للتشريع الداخلي، ما يفهم منه الحضر الضمني لبند الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي.

جدير التنويه كذلك بأن عقد النقل الجوي من العقود الاستهلاكية من جهة الراكب، وعليه يمكن اعتبار الشرط القاضي بإعفاء الناقل من مسؤوليته أو حتى التخفيف منها من بين الشروط التعسفية المحصورة بموجب أحكام قانون حماية المستهلك مع بقاء السلطة التقديرية للقاضي في تكييفها كذلك.¹

¹ - Art. 23/1 du convention de Varsovie 1929 modifié par le protocole de Lahey 1955 dispose : « 1-Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.»

² - يزيد دلال، "حماية المسافر بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشديدها"، المرجع السابق، ص. 73.

³ - بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص. 93.

⁴ - م. 150 ق.ط.م: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر".

وعليه فإن نطاق هذا البطلان يمتد لجميع اتفاقات الإعفاء أو التخفيف السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص.² غير أنه يبقى للمضروب الحق في إبراء الناقل الجوي باعتبار أن الإبراء هو تصرف قانوني صادر من جانب واحد أي من صور الإرادة المنفردة، فالإبراء يعتبر تنازلاً صريحاً من جانب المضروب عن حقه في الحصول على التعويض بعد وقوع الضرر.³ وتتجلى أهمية هذا الإعفاء من المسؤولية كذلك في تصنيف عقد النقل الجوي للركاب من قبيل عقود الإذعان، أين كان لزاماً أن يحظى الراكب بحماية تشريعية تكفل جميع حقوقه.⁴

حضر المشرع هذه الاتفاقات المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية، إلا أنه في المقابل أجاز الاتفاقات التي تقضي بتشديد مسؤولية الناقل الجوي بالاتفاق على الارتفاع في التعويض زيادة عن الحد الأقصى الوارد بالاتفاقية؛ بناء على اتفاق خاص مع الناقل بوضع حد أعلى للمسؤولية.⁵ وذلك بهدف تغطية الأضرار التي تزيد عن الحد المضمون بالتعويض القانوني، الأمر الذي يعكس حرص التشريعات الجوية على توفير حماية أكبر للطرف الضعيف في العلاقة العقدية. ومع ذلك تبقى مثل هاته الاتفاقات قليلة جداً في الواقع العملي.

¹ بوعزة ديدن، "شرط الإعفاء من المسؤولية وتأمين المسؤولية"، مجلة دراسات قانونية، جامعة تلمسان، العدد 1 ديسمبر 2004، ص. 10. - م. 5 مر.ت. رقم 06-306 المؤرخ في 10 سبتمبر سنة 2006 المحدد للعناصر الأساسية للعقد المبرمة بين الأعوان الاقتصاديين والمستهلكين والبنود التي تعتبر تعسفية. ج.ر عدد 2006/56.

²-Art. 32 du convention de Varsovie 1929 dispose : «Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeant aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.....»

³ يزيد دلال، "حماية المسافرين بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشديدها"، المرجع السابق، ص. 74.

⁴ - مجدوب نوال، "مسؤولية الناقل الجوي للركاب على ضوء اتفاقية فانسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع.5، 2017، ص.394.

⁵-Art. 22/1 du convention de Varsovie modifié par le protocole de Lahey dispose : « 1-Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas ou, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale, avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.»

ثانياً: الطرق القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي للركاب

تبعاً لاتفاقية فارسوفيا فإن مسؤولية الناقل تسقط في حال إثباته أنه وتابعوه اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، بالإضافة للحالات الأخرى لدفع مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف منها كحالة القوة القاهرة أو خطأ المضرور؛ سواء كانت المسؤولية شخصية أساسها الخطأ المفترض أو موضوعية أساسها الخطر وتحمل التبعة.¹

عرفت مسؤولية الناقل الجوي تحولا من مسؤولية شخصية أساسها الخطأ المفترض في اتفاقية فارسوفيا 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 إلى مسؤولية موضوعية أساسها المخاطر وتحمل التبعة بعد اتفاق مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971؛ فقد نتج عن هذا التحول تغير في كيفيات دفع المسؤولية، وعلى هذا نتطرق لطريقة دفع الناقل المسؤولية بإثباته اتخاذ التدابير الضرورية بداية في اتفاقية فارسوفيا، ثم اتفاق مونتريال وبروتوكول جواتيمالا وأخيرا القانون الوطني للطيران المدني.

1- طرق دفع الناقل الجوي للمسؤولية في اتفاقية فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955: نصت اتفاقية فارسوفيا في هذا الشأن في المادة 20 أن الناقل معفى من المسؤولية في حال أنه أثبت اتخاذ كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو كان يستحيل عليهم اتخاذها² غير أن مفهوم التدابير الضرورية يبقى مبهماً، وعليه نتطرق للتعريفات المقدمة بشأنه.

أ- **اتخاذ الناقل للتدابير الضرورية:** بالرجوع لمشروع اتفاقية فارسوفيا السابق فقد تم استعمال مصطلح التدابير المعقولة (*Les mesures raisonnables*) غير أنه وبناءً على اقتراح الوفد الروسي تم العدول عن هذا الاصطلاح واستخدام التدابير الضرورية، وعليه ظهرت عدة اتجاه لتفسيرها إذ يرى جانب من الفقه

¹ - دمانة محمد، "دفع المسؤولية المدنية للناقل"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الموسم الجامعي 2010/2011، ص.125.

² - Art. 20 de la convention de Varsovie.

كالأستاذ كوفكا (Kofka) وبودشتان (BODACHTEIN) أن المقصود منها حسب التفسير الحرفي لها هو كل التدابير التي يمكنها موضوعيا أن تمنع وقوع الضرر.¹

غير أنه تعرض للانتقاد ذلك أن الاتفاقية تطرقت لإثبات الناقل الجوي لاتخاذ جميع التدابير الضرورية من جهة، وكذا استحالة اتخاذه لهذه التدابير في حين أن التفسير طال فقط التدابير الموضوعية التي يحول اتخاذه دون وقوع الضرر. وعليه تم الإجماع على استبعاد هذا التفسير لأنه يؤدي لنقص الوسائل التي أجازتها الاتفاقية كون أنها ترجح مصلحة مستعملي الطائرة على مصلحة الناقل الجوي وذلك بعدم تمكينه من دحض قرينة خطئه المفترض دون إثبات أن السبب راجع لسبب أجنبي.²

أما التفسير الموسع للتدابير الضرورية فقد ذهب أنصاره ومن بينهم الأستاذ روديير (Rodière) إلى الاعتماد على طبيعة التزام الناقل الجوي باعتباره التزاما ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة؛ وذلك بمعيار الناقل الحريص أو رب الأسرة الحريص (Le bon père de famille). فالمضروب لا يتحمل عبء إثبات عدم قيام الناقل بالتزاماته كما يجب، إنما هذا الأخير هو الذي يكون ملزما بذلك إذا أراد الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الناتج بإثباته قيامه بالإجراءات الضرورية والاحتياطات الواجبة لتفادي وقوع أي حادث يسبب ضررا ما موليا عناية الرجل العاقل في ذلك مع إثبات العلاقة السببية بين الضرر والحادث.³

حيث تنتفي مسؤوليته في حال إثباته انتفاء الخطأ وأنه اتخذ في مواجهة سبب الحادث كل التدابير اللازمة كإثبات صلاحية الطائرة للملاحة الجوية وفقا للشروط الفنية؛ وأن الطاقم له المؤهلات والشهادات المطلوبة لذلك وحالة الجو وغيرها والتي يعود النظر في مدى مقاربتها مع سبب الحادث للسلطة التقديرية لمحكمة الموضوع التي تأخذ بعين الاعتبار نوع الطائرة والظروف الجغرافية والمناخية.⁴

¹ - بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص 93.

² - دمانة محمد، المرجع السابق، ص 127.

³ - B.MERCADAL, Op.cit, N°678, P396.

⁴ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص 128.

إضافة للاتجاه الثالث الذي قدم تفسيراً ضيقاً، وهو ما اتبعه التشريع اللاتيني بحيث يرى أن الناقل الجوي ملزم بإثبات سبب الحادث، وكذا انتفاء الخطأ عنه بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية. غير أنه وفي حال كان سبب الحادث مجهولاً فلا مجال لدفع المسؤولية، بمعنى أن الشك يحسب في صالح المضرور مما يشدد المسؤولية على الناقل الجوي. وعليه يطلق على إثبات الناقل الجوي لاتخاذ التدابير الضرورية وفقاً للتفسير الضيق لها، بالإثبات الشيطاني لانتهاء الخطأ (La preuve diabolique de l'absence de faute).¹

وعليه ومهما يكن من تفسير للتدابير الضرورية فإن واضعي اتفاقية فارسوفيا لم يشترطوا إثبات السبب الأجنبي، إنما اکتفوا بالنظر لمدى أخذ الناقل وتابعيه للتدابير اللازمة لتقادي وقوع الضرر هذا من جهة؛ ومن جهة أخرى استحالة اتخاذ هاته التدابير الضرورية المتمثل في القوة القاهرة.

حيث يقصد باستحالة اتخاذ التدابير الضرورية السبب الأجنبي الذي لا يمكنه توقعه ولا دفعه كالقوة القاهرة وفعل الغير. ويقصد بالسبب الأجنبي الفعل أو الحادث الذي لا ينسب للمدعى عليه، ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار أمراً مستحيلاً، فيكون مرد الأضرار الحاصلة إلى أسباب أجنبية وخارجة عن نشاط النقل.²

أما بالنسبة لفعل الغير فيشترط أن يكون هذا الغير أجنبياً عن الناقل ولا تربطه به أي علاقة عقدية أو تبعية كعمال النقل الجوي فهم تابعون للناقل سواء كانوا على الأرض أو أثناء التحليق. بحيث لا يعتبر الإضراب من قبل شركة الطيران أو تابعيها حدثاً غير متوقع. إذ يتعين على عمال مؤسسات النقل الجوي في

¹ - بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص 99.

² - إبراهيم سيد أحمد، "النقل الجوي"، الطبعة الأولى 2010، المكتب الجامعي الحديث، ص 15.

- كما عرف الفقه القوة القاهرة أنها الحادث الذي لا يمكن للناقل الجوي أن يتوقع حدوثه كالمخاطر الجوية التي لم تكن متوقعة سواء من قبل مصالح الأرصاد الجوية أو انفجار محرك الطائرة أو أي حادث مفاجئ لا يمكن توقعه، بالإضافة لاستحالة دفعه وهنا يقع على الناقل فقط عبء إثبات اتخاذه هو وتابعوه جميع التدابير الضرورية لتقادي وقوع الضرر دون أن يرتكبوا خطأ أو إهمال كان سبباً أو ساهم في وقوعه؛ على أساس عناية الرجل الحريص في ذلك. ياسمينية بشار، نفس المرجع، ص 100 و 101.

حال الإضراب ضرورة إعلام الجمهور على الأقل 48 ساعة قبل ذلك طبقاً للقانون الفرنسي رقم 2012-

375، غير أن الإضراب الوحشي المفاجئ لا يعد من قبيل الحادث المفاجئ.¹

كما لا يشترط أن يكون الغير معروفاً تبعاً للقواعد العامة، ومع ذلك لم تنص اتفاقية فانسوفيا ولا بروتوكول لاهاي المعدل لها لهاتين الحالتين إنما اكتفت بذكر حالة استحالة التدابير الضرورية، بينما ذكرت حالة خطأ المضرور كوسيلة لدفع مسؤولية الناقل الجوي.

ب- خطأ المضرور: إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها؛ كما أضافت اتفاقية فانسوفيا حالة إعفاء الناقل من المسؤولية في حال خطأ المضرور، على أن يكون أثر هذا الخطأ محددًا قانونًا من قبل القاضي الذي له سلطة تقدير الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل الجوي.²

حيث تنتفي مسؤولية الناقل الجوي إذا نتج الضرر عن خطأ المضرور أو أحد تابعيه أو وكلائه على أن يقع عبء الإثبات على الناقل، وفي مقابل ذلك أضافت اتفاقية فانسوفيا حالة إعفاء الناقل من المسؤولية في حال خطأ المضرور مع ضرورة إثبات خطأ المضرور من قبل الناقل وكذا العلاقة السببية مع الضرر.³ غير أنه إذا كان خطأ المضرور أو إهماله قد أثر في جسامته الضرر الذي حاق به أي أن خطأه أدى لتفاقم هذا الضرر؛ فيتعين النزول بالتعويض نزولاً مطرداً يتمشى مع درجة هذا الاشتراك في إحداث الضرر.⁴

¹ - XA. DELPECH, « Grève sauvage d'un transporteur aérien : indemnisation des passagers », publié au site : <https://www.dalloz-actualite.fr/flash/greve-sauvage-d-un-transporteur-aerien-indemnisation-des-passagers#.XPwsJvkzbIV>. -Cass. Civ., 1^{ère}, 11 juillet 2006, N°04-18644, Bull.2006, I, n°379, p. 326.

²- B.MERCADAL, *Op.cit.*, n°680, P.398.

³- L.GRARD, *Op.cit.*, P. 159.

-P-M.DUPONT, *Op.cit.*, n°340, P. 366.

⁴- دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2015، ص.102.

2- طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لعام 1966 وبروتوكول جواتيمالا ستي: بعد

التغيير الحاصل في أساس مسؤولية الناقل الجوي من مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض إلى مسؤولية موضوعية قوامها الخطر وتحمل التبعة التي جاء بها اتفاقية مونتريال لعام 1966 وبروتوكول جواتيمالا ستي 1971، وعليه فقد جاء الأخير بوسائل لدفع المسؤولية وهي:

أ- الحالة الصحية للراكب: بحيث تترتب مسؤولية الناقل الجوي في حال وقوع ضرر للراكب سواء أدى إلى وفاته أو ألحق به أذى، شريطة أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة، أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم فقط، ومع ذلك يعفى الناقل من المسؤولية في حال كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة الراكب الصحية فقط؛ بمعنى أن لا يكون الناقل الجوي قد ساهم ولو جزئياً من المسؤولية وإلا فإنه يعفى جزئياً فقط طبقاً لنص المادة 1/4 من بروتوكول جواتيمالا ستي.¹

ب- خطأ المضرور: هي وسيلة دفع متفق عليها في كل التشريعات الجوية الدولية غير أن بروتوكول جواتيمالا ستي لعام 1971 توسع في ما بين خطأ المضرور، إهماله أو امتناعه حسب ما جاء بنص المادة 1/7 من البروتوكول. فحسب الحالة يعفى الناقل كلياً أو جزئياً بنسبة ما سببه مثل هذا الإهمال أو الخطأ، أو الامتناع للمضرور وبنسبة ما يكون قد شارك فيه.² ومثال ذلك عدم امتثال الراكب لتعليمات الناقل أو تابعيه مما أدى لوقوع ضرر له كجرح أو كسر؛ فهنا يعفى الناقل من المسؤولية كلياً، في حين إذا يكون معفى جزئياً في حال ساهم الناقل جزئياً في إحداث الضرر.

¹- Art. 4/1 du protocole Guatemala city dispose: « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction,etc. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager. »

²- Art. 7/1 du protocole Guatemala city dispose : « Dans le cas où il fait la preuve que la faute de la personne qui demande réparation a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette faute a causé le dommage ou y a contribué. »

إضافة فقد تطرق بروتوكول جواتيمالا ستي المعدل لاتفاقية فارسوفيا إلى الضرر المرتد من خلال الفقرة الثانية للمادة السابعة من البرتوكول والتي ألغت المادة 21؛ بحيث أنه وفي حال مطالبة أي شخص آخر بخلاف المسافر بالتعويض المستحق لهذا المسافر بسبب وفاته أو إصابته، فيعفى الناقل كذلك كليا أو جزئيا إلى المدى الذي يستطيع فيه إثبات أن الضرر كان سببه خطأ أو إهمال أو امتناع المسافر أو مشاركته فيه. كما تطرق البروتوكول لمسؤولية الناقل الجوي عن تلف أو ضياع الأمتعة بحيث يعفى منها في حال أثبت العيب الموجود في الأمتعة كوجود أشياء قابلة للكسر، أو سوائل قد تؤدي لتلف الأمتعة، أما فيما يخص مسؤولية الناقل عن التأخير فقد أبقى البروتوكول على نفس الأحكام المطبقة في اتفاقية فارسوفيا.¹

3- طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لعام 1999: كما سبق وأشرنا فقد جاءت اتفاقية مونتريال لعام 1999 بمستويين²؛ حيث جاءت الاتفاقية للتوفيق بين نظام المسؤولية الشخصية القائم على الخطأ المفترض والمسؤولية الموضوعية القائمة على المخاطر وتحمل التبعة، ومن تم التوافق بين طرق دفع المسؤولية في كل منهما.

فالناقل معفى من المسؤولية كليا أو جزئيا تجاه الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه إذا أثبت أن الخطأ أو الإهمال أو الامتناع ناجم عن الشخص المضروب أو أنه أسهم في حدوثه. وللناقل التمسك بهذا الدفع أمام أي شخص يطالب بالتعويض كما في حالة الضرر المرتد. بحيث تنطبق المادة 1/21 من اتفاقية مونتريال على جميع حالات مسؤولية الناقل بغض النظر عما إذا كانت المسؤولية شخصية أو موضوعية هذا من جهة؛ ومن جهة أخرى جاءت الاتفاقية كذلك بأسباب وسبل خاصة لدفع كل نوع من أنواع المسؤولية على النحو التالي:

¹ - بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص.109.

² - Art. 21 du protocole de Montréal.

أ- **الطرق الخاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي:** تترتب للناقل ثلاث طرق خاصة لدفع مسؤوليته تتمثل في خطأ المضرور، نفي خطأ الناقل وتابعيه ووكلائه وخطأ الغير:

- **خطأ المضرور:** بحيث لا يمكن للناقل أن يعفي أو يحد من مسؤوليته، وذلك في حال الأضرار البدنية التي تصيب الراكب أو حالة الوفاة التي لا تتجاوز 100 ألف وحدة سحب خاصة لكل راكب، طبقاً لنص المادة 21 من اتفاقية مونتريال.

- **نفي خطأ الناقل وتابعيه ووكلائه:** وهنا تنتفي مسؤولية الناقل الجوي إذا كانت الأضرار التي يطالب المضرور بإصلاحها أي قيمة التعويضات المطالب بها تتجاوز 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة، في حال إثباته أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع ويكون الإثبات على أساس معيار موضوعي، وهو معيار الناقل العادي، دون أن يكون على الناقل اتخاذ التدابير الضرورية المنصوص عليها في اتفاقية فارسوفيا بالمادة 20 في الفقرة أ.

- **خطأ الغير:** وهو ما نصت عليه المادة 21 من الاتفاقية¹ في حال نتجت الأضرار عن إهمال أو خطأ أو امتناع الغير؛ على ألا تربط الناقل أي علاقة عقدية أو تبعية بالناقل الجوي، فبإثبات الناقل لخطأ الغير وحده تنتفي المسؤولية عنه أما إذا ساهم إلى جانب خطأ المضرور أو الغير في إحداث الضرر فإنه يعفى جزئياً من المسؤولية حسب نسبة مساهمته في الضرر.²

ب- **طرق دفع المسؤولية الناجمة عن التأخير:** أقيمت اتفاقية مونتريال 1999 على نفس الأحكام التي جاءت بها اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 ففي حال وقوع ضرر نتيجة التأخير فإن الناقل يدفع المسؤولية عنه بإثباته أنه اتخذ كل التدابير الضرورية لتفادي التأخير ووقوع الضرر، أو بإثباته استحالة اتخاذه هو وتابعوه للتدابير

¹- Art. 21 de la convention de Varsovie dispose : « Dans le cas ou le transporteur fait preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter la responsabilité du transporteur.»

²- بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص. 110، 111.

الضرورية نتيجة لسبب أجنبي. وبذلك تكون الاتفاقية قد وازنت بين مصالح كل من مستعملي النقل الجوي والناقلين الجويين، وبين نظام المسؤولية الشخصية ونظام المسؤولية الموضوعية.¹

4- طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري: طبقا للمادة 150 من قانون الطيران المدني نا فإن المشرع الجزائري يطبق نفس الأحكام بخصوص دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها. فالناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة، أو استحالة اتخاذهم ذلك نتيجة قوة قاهرة، أو سبب أجنبي لم يمكن توقعه ولا دفعه؛² كما أنه غير ملزم بدفع التعويض الجزافي إذا كان في استطاعته طبقا للتشريع المعمول به إثبات أن إلغاء الرحلة راجع لحالات القوة القاهرة.³ إلى جانب حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة.⁴

المطلب الثاني: أحكام التعويض والتأمين في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

الفرع الأول: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

إذا كان الأصل في ترتب المسؤولية هو جبر الضرر وتعويض المضرور عن الضرر اللاحق به، فيجب أن يتماشى ويتناسب معه، بحيث لا يجوز تعويض المضرور بأكثر من الضرر الذي أصابه ولا ينقص من مقدار ما أصابه من ضرر.⁵ وعليه جاء التعويض في مسؤولية الناقل الجوي حسب اتفاقية فارسوفيا

¹ - بشار ياسمين، نفس المرجع، ص.111.

² - م. 148 ق. رقم 98-06 ط.م.ج.

³ - م. 6 مر.ت. رقم 16-175 المحدد لشروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي.

⁴ - م. 148 و 149 ق. رقم 98-06.

⁵ - بن دريس حليلة، "حدود التأمين على مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية (وارسو ومونتريال)"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع. 7، 2018، ص.18.

1929 بنظام خاص يحدد قيمة التعويض بحد أقصى والمتمثل في نظام المسؤولية المحدودة، ونظام آخر يقضي بالتعويض الكامل والمتمثل في نظام المسؤولية غير المحدودة. حيث يطبق النظام الأول على الناقل الجوي حسن النية، في حين يسري نظام التعويض الكامل على الناقل سيء النية.

أولاً: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي: تم اعتماد هذا النظام الخاص في مسؤولية الناقل الجوي دون إتباع القاعدة العامة للتعويض في القانون المدني لعدة مبررات نذكر من بينها:

- كثرة حوادث الملاحة الجوية التي تؤدي في كثير من الأحيان لهلاكها وهلاك ما بداخلها، فإذا تم إتباع نظام التعويض في المسؤولية المدنية فإن ذلك سيكلف الناقل الجوي مبالغ باهضة ستؤدي لإفلاسه لا محالة. وبالتالي عرقلة السير الحسن للملاحة الجوية الذي يؤدي للإخلال بالنقل الجوي باعتباره مرفقا عاما حيويا، بالإضافة لافتقار الطائرة التي تعتبر ثروة اقتصادية للدولة.

- وضع حدود قصوى للتعويضات قصد استمرارية هذا المرفق العام، وتحقيقا لاستمراريته وديمومته باعتباره حيويا.¹ فلتحديد المسؤولية دور كبير في إقبال شركات التأمين على قبول تغطية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يمكن أن تنجر عن الاستغلال التجاري.²

حيث أن الناقل في ظل المسؤولية غير المحدودة يستحيل عليه حساب المخاطر التي قد تتعرض إليها الطائرة خاصة أن تقدير قيمة التعويض يتم أساسا على ما فات الراكب من ربح وما لحقه من خسارة؛ وعلى ذلك جاء نظام المسؤولية المحدودة بحيث يتمكن من خلالها الناقل الجوي من حساب المخاطر التي قد يتعرض لها ومن ثم إبرام التأمين اللازم لمواجهتها.

- توحيد التعويض على المستوى الدولي، وتساوي فرص الحصول عليه بين جميع المتضررين، وعليه فإن قيمة التعويض المستحق ملزمة التطبيق في كافة محاكم الدول الأطراف في الاتفاقية.³ ومنه نتطرق بالدراسة

¹ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص151.

² - بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص15.

³ - بشار ياسمين، نفس المرجع، ص123.

للحد الأقصى للتعويض وتكييفه على النحو الآتي بيانه:

1- الحد الأقصى للتعويض: فرض هذا النظام تحقيقا للتوازن بين مصلحة الناقل الجوي ومصلحة

المستهلكين؛ بحيث لا يمكن التنازل عن هذا الحد، ولا الانتقاص منه إلى حد أدنى وعليه نتطرق للحد الأقصى للتعويض في الاتفاقيات الجوية الدولية ثم التشريع الداخلي.

أ- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 المعدلة ببرتوكول لاهاي لعام 1955:

-في حال المسؤولية عن الأضرار الحاصلة بالركاب، تكون مسؤولية الناقل تجاه كل راكب محددة بـ 125 ألف فرنك،

-في حال المسؤولية عن أمتعة اليد أو الأمتعة الشخصية التي تكون تحت حراسة الراكب، يحدد التعويض بمبلغ 5000 فرنك لكل راكب،

-أما المسؤولية عن الأمتعة المسجلة فتأخذ نفس حكم المسؤولية عن هلاك البضائع، ويحدد التعويض بمبلغ 250 فرنك كحد أقصى عن كل كيلوغرام.¹

غير أنه وبعد إلغاء الفقرة الثانية من المادة 22 من اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول لاهاي، والتي تم تعويضها بالفقرة الأولى من المادة 11 حيث قرر تعديل مضاعفة الحد الأقصى في مجال نقل الركاب إلى 250 ألف فرنك، بالنظر للمخاطر الجديدة للملاحة الجوية. كما أن الوحدة المستعملة لتقدير الحد الأقصى للتعويض هي نفسها المعتمدة في اتفاقية فارسوفيا والمقدرة بالوحدة النقدية التي تقوم على خمسة وستين مليغرام ونصف (65.5) من الذهب عيار تسعمائة من الألف (1000/900) ذهبا خالصا.

تكون مبالغ التعويض قابلة للتحويل إلى أي عملة وطنية في أرقام صحيحة، ويجري تحويل هذه المبالغ عند التقاضي إلى عملات وطنية غير النقد بالذهب، وفقا للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور

¹ - م. 22 من اتفاقية فارسوفيا الدولية.

الحكم.¹ علما أن الحد الأقصى للتعويض المبينة أعلاه لا تطبق في حال غياب أو عدم انتظام تذكرة السفر، أو في حال خطأ الناقل الجوي العمدي.²

ب- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1966 وبرتوكول جواتيمالا سيتي 1971: من خلال اتفاقية مونتريال لعام 1966 تم رفع الحد الأقصى للتعويض لمبلغ 75 ألف دولار عن كل راكب في حالة إصابته بأضرار بدنية أو وفاة، فيما يتجاوز التسعة أضعاف الحد الأقصى للتعويض المحدد في اتفاقية فارسوفيا.

أما بروتوكول جواتيمالا فقد جاء بتغيير نوعي في أساس مسؤولية الناقل الجوي، بحيث أصبحت طبيعة المسؤولية موضوعية أساسها المخاطر وتحمل التبعة تماشياً والمخاطر الجديدة للطيران. وعليه أصبح الحد الأقصى لتعويض عن الأضرار البدنية أو وفاة المسافر مبلغ مليون و500 ألف وإذا أجازت المحكمة أن يكون التعويض في شكل مرتب دوري فلا يجوز أن يزيد رأس المال المقابل للتعويض الدوري عن هذا المبلغ.³ إضافة، فقد وضع بروتوكول جواتيمالا لأول مرة حداً أقصى للتعويض في حالة الضرر الناجم عن التأخير في نقل الركاب والمقدر بمبلغ 62 ألف و500 فرنك لكل راكب،⁴ ومبلغ 15 ألف فرنك لكل مسافر في حالة هلاك أو ضياع أو تأخير أمتعته.⁵

ج- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1999: ويتم التعويض هنا بمستويين، إذ تعتبر مسؤولية موضوعية كأصل عام قائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة إذا كانت الأضرار التي يطالب المضرور بإصلاحها، أي قيمة التعويضات المطالب بها لا تساوي أو تقل عن 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة DTS؛ أما المستوى الثاني فتعتبر مسؤولية الناقل فيها مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض

¹ - بشار ياسمينه، نفس المرجع، ص.126.

² - P.-M.DUPONT, *Op.cit.*, n°359, P.381.

³ - Art. 08/ 1(a) du protocole Guatemala city.

⁴ - Art. 08/1(b) du protocole Guatemala city.

⁵ - Art. 08/1(c) du protocole Guatemala city.

وذلك إذا كانت الأضرار التي يطالب المضرور بإصلاحها أي قيمة التعويضات المطالب بها تتجاوز 100 ألف وحدة سحب خاصة في حالة الأضرار البدنية أو الوفاة الحاصلة للراكب.

أما الحد الأقصى للتعويض في حال الضرر الناجم عن التأخير في نقل الركاب فيقدر التعويض بمبلغ 4150 وحدة سحب خاصة¹ للدول المنظمة لصندوق النقد الدولي، ومبلغ 25000 وحدة نقدية عن كل راكب في الدولة غير المنظمة للصندوق.² وفي حال هلاك أو ضياع الأمتعة فيقدر الحد الأقصى ب 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب³ وهذا في الدولة التي تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، مبلغ 1500 وحدة نقدية مكونة من 65 مليغرام ونصف من الذهب عيار 900 في الألف عن كل راكب في الدولة غير المنظمة للصندوق.

د- الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجوي الداخلي الجزائري والفرنسي: هنا تطبق نفس قواعد اتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي المصادق عليهما، فيما يخص نظام مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين.

حيث تحدد قيمتها ب 250 ألف وحدة حسابية كحد أقصى لكل مسافر،⁴ كما عرف المشرع المقصود بالوحدة الحسابية أنها تتشكل من خمسة وستين 65.5 مليغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص.

¹- Art. 22/1 du Convention de Montréal 1999.

²- بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص. 130.

³- Art. 22 /2 du Convention de Montréal 1999.

- للإشارة هنا أن وحدة حساب التعويض تختلف بين الدول المنظمة لصندوق النقد الدولي وغير المنظمة له، فالأخيرة تسري عليها وحدة النقد الذهبي حسب اتفاقية فارسوفيا؛ في حين أن المنظمة للصندوق تسري عليها وحدة حقوق السحب الخاصة وهي وحدة حساب أقرها أول تعديل لاتفاقية برينتن وودز لعام 1968، وكذا اتفاقية جاميكا لعام 1976. حيث جاء في المادة 14 منها: " أن يكون لكل دولة الحق في أن ترتبط عملتها الوطنية بحقوق السحب الخاصة أو بعملة دولة أخرى عضوا في الصندوق أو سلة من العملات أو بأي قاسم مشترك من اختيارها، بشرط أن لا يكون هذا القاسم هو الذهب ويترك للصندوق تحديد الأساس الذي يتم على ضوئه تقدير قيمة هذه الحقوق". كما تم إلغاء قاعدة حساب التعويض بالنقد الذهبي بالنسبة للدول المنظمة لصندوق النقد الدولي، وعليه فإن اتفاقية مونتريال قامت بإحداث التوازن بين اتفاقية فارسوفيا وبرتوكول جواتيمالا ستي قصد تحقيق أكبر حماية وضمن لمستهلك خدمة النقل الجوي. - ياسمينية بشار، نفس المرجع، ص. 131، 130.

⁴- م. 2/150 ق. ط. م. ج.

يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة. ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم.¹ في حين أن الحد الأقصى للتعويض في حال الاصطدام 250 ألف وحدة حسابية عن كل شخص طبقا لاتفاقية وارسو،² أما بالنسبة لكل الأشياء التي كانت لدى كل شخص على متن الطائرة وتحت حراسته 5000 وحدة حسابية لكل شخص، و250 وحدة حسابية للكيلوغرام عن إتلاف وضياع أو خسارة أي شيء موجود على متن الطائرة بما في ذلك الأمتعة المسجلة والبريد.³

تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري حدد التعويض بالعملة الذهبية، غير أنه لم يبين أي سعر صرف يعتمد عليه أهو السعر الرسمي للذهب أو سعر الذهب في السوق الحرة،⁴ بخلاف المشرع المصري الذي حدده بالجنيه المصري حين التحويل إلى العملة الوطنية، فالمشرع الجزائري جعل النظام النقدي قائما على أساس قيمة الدينار، ولذلك لا يمكن الأخذ بالسعر الرسمي للذهب لأن الدينار لم يتحدد قيمته بقاعدة الذهب ولهذا يجب الأخذ بالسعر الحقيقي له في السوق الحرة.⁵

أما بالنسبة للتشريع المقارن فقد تأثر كذلك بأحكام التعويض في اتفاقية فارسوفيا بكل ما شملته من أحكام وذلك على مستوى النقل الجوي الفرنسي، بحيث صدر التنظيم الأوروبي رقم 97/2027 المؤرخ في 9 أكتوبر 1997 المتعلق بمسؤولية الناقلين الجويين في حال وقوع حادث. ثم تم تعديله بموجب التنظيم رقم 2002/889 المؤرخ في 13 ماي 2002. ثم صادقت دول الاتحاد الأوروبي على اتفاقية مونتريال التي دخلت حيز النفاذ بالاتحاد بتاريخ 28 جوان 2004؛ حيث أبقى التعديل على سريان كل من اتفاقية فارسوفيا

¹ - الفقرة 3 المادة 150 من ق.ط.م.ج.

² - م. 167/ج.ق.ط.م.ج.

³ - المادة 167/د - هـ من ق.ط.م.ج.

⁴ - بشار ياسمين، نفس المرجع، ص 134.

⁵ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص. 158.

ومونتريال لفترة غير محددة،¹ وتم إدراجها في القانون الداخلي بموجب المادتين 3-L6421 و 4-L6421³ من قانون النقل الفرنسي.

حيث أنه وفيما يخص نظام المسؤولية المحدودة قدر الحد الأقصى بمبلغ 100 ألف وحدة سحب خاصة في حال ترتب أضرار بدنية للراكب أو حالة الوفاة، ومبلغ 4150 وحدة سحب خاصة في حال التأخير و 1000 وحدة بالنسبة للامتعة المسجلة أما غير المسجلة فهو غير مسؤول إلا في حال ارتكابه خطأ.

أما فيما يخص التنظيم الأوروبي رقم 2004/261 المؤرخ في 11 فيفري 2004 المتضمن القواعد المشتركة الخاصة بتعويض ومساعدة الركاب في حال رفض الركوب وإلغاء الرحلات أو التأخير الهام لها، فإنه يطبق على الرحلات التي تكون نقطة الإقلاع أو الوصول فيها بالاتحاد الأوروبي بغض النظر عن جنسية المسافرين أو جنسية شركة الطيران.⁴ حيث يقدر التعويض في حال التأخير أو إلغاء الرحلة على النحو التالي:

- بحساب مسافة الرحلة فمثلا إذا تجاوزت 1500 كلم وكان التأخير لأكثر من ساعتين، وفي حال الإلغاء 3 ساعات فيقدر التعويض بمبلغ 250 أورو،

¹- Règlement (CE) n°889/2002 du parlement européen et du conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n°2027/97 du conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aérien en cas d'accident considère que : « 3) *La convention de Varsovie continuera de coexister avec la convention de Montréal durant une période indéterminée* ».

²- https://www.inc-conso.fr/sites/default/files/pdf/tableau_indemnisation.pdf

³- Art. L6421-4/1 C.Transp dispose : « *La responsabilité du transporteur aérien non soumis aux dispositions de l'article L6421-3 est régie par les stipulations de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dans les conditions définies par les articles L6422-2 à L6422-5. Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixé à 114336 Euro.* »

⁴ - Règlement (CE) 261/2004 du parlement européen et du conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matières d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n°265/91.

- بين 1500 كلم و3500 كلم يقدر التعويض بـ 400 أورو، إلى تعويض أقصى مقدر بمبلغ 600 أورو.¹ أما فيما يتعلق بالتعويض إذا تجاوز التأخير 3 ساعات فأكثر أو تعرض المسافر لما يطلق عليه بـ "Surbooking" فإنه يستفيد من تعويض يتراوح بين 125 إلى 600 أورو بعد تقديم شكوى في الأجل القانونية، ما عدا الرحلات المجانية أو الأطفال الأقل من سنتين.

بالإضافة لذلك فإن مبلغ التعويض الذي يتعين على شركة الطيران تقديمه عن إلغاء الرحلات، يجب أن يشمل العمولة التي تم جمعها عن طريق وسيط الرحلة² وهو ما تم إقراره من قبل محكمة العدل للاتحاد الأوروبي مؤسسة قرارها بالمادة 1/8 من التنظيم الأوروبي 2004/261.³

2- تكييف الحد الأقصى للتعويض وشروط الاستفادة منه: بحيث يمتاز بالخصائص التالية:

أ- **الحد الأقصى من النظام العام:** إن وضع حد أقصى للتعويض يعتبر من النظام العام فأحكامه أمره إذ لا يجوز مخالفتها أو الاتفاق على مخالفتها كما لا يجوز التنازل عنها أو بها إلى حد أدنى. وعليه فإن أي شرط يضعه الناقل الجوي بال عقد يعد كأن لم يكن، ويعد باطلا دون أن يمتد البطلان إلى العقد كما ذكرنا في السابق. كما أتاح القانون للناقل فرصة إبرام عقد تأمين لفائدته إذا رأى أن الحد الأقصى القانوني مناسب له بدل إبرام اتفاق مع الراكب على الارتفاع بالحد الأقصى للتعويض. مع الإشارة إلى أن الاتفاق الأخير متاح في اتفاقية فارسوفيا في حين أنه محذور بموجب اتفاق جواتيما لا ستي.

ب- **الحد الأقصى ليس مبلغا جزافيا:** فهو لا يمثل مبلغا جزافيا يستحق بطريقة آلية، إنما بعد إثبات الضرر الحقيقي من قبل الراكب المضروب؛ مع ملاحظة أن التعويض يستحق مرة واحدة ولو تعددت الأضرار وليس

¹ - Fiche pratique de la DGCCRF, «*Voyager en avion : Quels droits pour le passagers ?*», Juin 2018, P2. publié au site: -https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/dgccrf/documentation/fiches_pratiques/fiches/avion.pdf.

²- P.DUPONT et GH.POISSONNIER, «*Achat en ligne d'un billet d'avion : en cas d'annulation du vol, qui doit payer la commission ?*», n° 1653.Transport aérien, JCP E, n°51-52, 20 Décembre 2018, P.P. 33.34.

³- CJCE, (8^{ème} Ch.), 12 sept.2018, aff. C-601/17, Dirk Harms et a.c/ Vueling Airlines SA.

عن كل ضرر يلحق بالشخص المضروب.¹

ج- الحد الأقصى هو امتياز ممنوح للناقل الجوي: على اعتبار أن الناقل ملزم فقط بجبر الضرر الذي أصاب الراكب جراء الحادث، دون تحميله مصاريف ضخمة قد تؤدي لعرقلة نشاطه أو إفلاسه. كما يعد الحد الأقصى للتعويض آلية لتحقيق التوازن بين مصالح الراكب والناقل الجوي وبالتالي فهو امتياز ممنوح للناقل الجوي وكذا تابعيه في حال ارتكاب أخطاء قد تؤدي لوقوع ضرر بالراكب.²

أما عن شروط الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض فتتمثل فيما يلي:

- أن يكون النقل دولياً بمفهوم اتفاقية فارسوفيا،

- أن يكون الناقل الجوي حسن النية والتي تستظهر من خلال قيام الناقل بتسليم وثيقة السفر للراكب مستوفية لجميع الشروط والبيانات الإلزامية التي اشترطتها اتفاقية فارسوفيا والبروتوكول المعدل لها لعام 1955. في حين أن بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 لم يضع شرط مراعاة البيانات الإلزامية في التذكرة كشرط للاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، فكما سبق وأشرنا لا تطبق في حال غياب أو عدم انتظام تذكرة السفر، أو في حال خطأ الناقل الجوي العمدي.³

- ألا يكون الضرر بفعل الناقل الجوي حسب المادة 10 من بروتوكول جواتيمالا ستي، وإلا يتحول من نظام المسؤولية المحدودة لنظام المسؤولية المطلقة كما سندر في التالي.⁴

- على المسافرين المضروب تقديم شكوى لشركة الطيران الجوية قصد المطالبة بالتعويضات في الأجل القانونية والمحددة بشهرين بموجب التنظيم الأوروبي لعام 2004، أما في حال عدم الاكتراث بالشكوى والمطالبات فعلى المسافرين توجيه طلبه لمكتب حقوق المسافرين التابع للمديرية العامة للطيران المدني الكائن مكتبها بمدينة

¹ - بشار ياسمين، المرجع السابق، ص 135.

² - نفس المرجع، ص 136.

³ - P-M.DUPONT, *Op.cit.*, n°359, P381.

⁴ - بشار ياسمين، المرجع السابق، ص 136-137.

باريس الفرنسية (DGAC-Bureau des droits des passagers a Paris).

يكون المستهلك مخيرا بين الحصول على التعويض المالي أو رحلات أخرى لتوصيله في أحسن المواعيد وهنا للأخير الحرية في القبول أو الرفض، كذلك إذا قبل المسافر رحلة أخرى والتي تقدم له على شكل "Bon de voyage" واعتبره غير كافي يمكنه إعادة طلب التعويض أو تحويله إلى نفود؛ ما عدا الرحلات المجانية والأطفال ما دون سنتان.¹

ثانيا: نظام المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي : حددت اتفاقية فانسوفيا الحالات التي لا يكون فيها الناقل الجوي حسن النية كحالات تستوجب فرض المسؤولية المطلقة له؛ بحيث يترتب عن الإخلال بالواجبات القانونية للناقل الجوي عدم استطاعته الاحتجاج بأحكام المسؤولية المحدودة، فبهذا الإخلال يفقد ميزة تحديد المسؤولية المقررة أساسا لصالحه.²

1- عدم إصدار وثائق النقل أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة: اعتبرت اتفاقية فانسوفيا³ أن عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها، لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته بل يظل العقد خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية. غير أنه إذا قبل راكبا لم تسلم إليه تذكرة السفر فليس للناقل التمسك بأحكام الاتفاقية الخاصة بإعفائه من المسؤولية أو المتعلقة بتحديدتها.

اعتمد المشرع الجزائري نفس الحكم في قانون الطيران المدني بحيث إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، فلا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها. وعليه يتوجب على الناقل الجوي إصدار وثيقة النقل وتسليمها للراكب قبل صعود الراكب الطائرة له

2-https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user_upload/eu-consommateurs/PDFs/publications/prises-de-position/Prise_de_position-_Fevier2014.pdf

²- الفقي عاطف محمد، "تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999"، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، الطبعة الأولى 2007، ص. 194.

³- م. 2/3 من اتفاقية فانسوفيا.

شخصياً أو لمن ينوب عنه¹ حتى يتمكن من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة.²

أما بالنسبة لعدم اشتغال تذكرة السفر للبيانات الإلزامية المبينة بالفقرة 1 من المادة 3 من اتفاقية فارسوفيا وبيان أن النقل خاضع لهذه الأخيرة تحت طائلة حرمان الناقل من الاستفادة من الحدود القصوى للتعويض، فإنه لم يتم توقيع جزاء آخر في حال تخلف البيانات الإلزامية في تذكرة السفر.

كذلك الأمر بالنسبة لاتفاقية مونتريال لعام 1966 التي ألزمت الناقل الجوي تسليم تذكرة السفر للراكب مستوفية جميع البيانات الإلزامية؛ غير أنه في المقابل لم تضع جزاء مخالفة هذا الالتزام. على أن يقع عبء الإثبات عدم تسلّم التذكرة على الراكب فالبينة على من ادعى؛ بخلاف أحكام بروتوكول جواتيمالا ستي لعام 1971 التي أجازت للناقل التمسك بحدود المسؤولية حتى في حال تخلف البيانات الإلزامية في التذكرة، والأمر سيان بالنسبة لاتفاق مونتريال لعام 1999.³

2- رجوع الضرر إلى غش الناقل أو الخطأ المعادل للغش: بحيث لا يمكنه إعفاؤه أو الحد من

مسؤوليته إذا نتج الضرر عن غش أو خطأ يرى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش حسب الفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا. غير أن المادة اكتفت بذكر حالتي الغش أو الخطأ المعادل للغش دون تبيان تقديم تعريف واضح لهما، إنما تمت الإحالة إلى القوانين الداخلية المطروح أمام قضائها النزاع، مما أدى لتعديل المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا بموجب المادة 31 من بروتوكول لاهاي 1955. وعليه نتطرق للتعريفات المقدمة للخطأ المشدد للمسؤولية من خلال دراسة أحكام اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي.

أ- الخطأ المشدد للمسؤولية في اتفاقية فارسوفيا لعام 1929: أحالت المادة 25 من الاتفاقية للمقصود بعبارة الغش والخطأ المعادل للقوانين الداخلية للمحكمة المطروح أمام النزاع المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي؛

¹ م. 3/132 ق. ط. م. ج.

² بشار ياسمين، المرجع السابق، ص. 138. 139.

³ نفس المرجع، ص. 141.

وعليه فقد اختلفت هاته الأخيرة بين محاكم الدول ذات القانون المكتوب ومحاكم دول القانون غير المكتوب. بحيث عرفت القوانين الوطنية لدول القانون المكتوب أو الدول الرومانية الجرمانية الغش أنه كل عمل يرتكب بقصد إحداث الضرر، كما تبنت فكرة الخطأ الجسيم كمقابل لفكرة الخطأ المعادل للغش، وهو ما جسده القضاء الفرنسي، الألماني والبلجيكي.

كما عرف القضاء الفرنسي الخطأ الجسيم أنه ليس بالخطأ الذي يتم بقصد إحداث الضرر أو يرقى إلى جريمة، إنما يتحدد نطاقه بجسامة تنشأ بذاتها عن عدم القدرة، أو الغباء الجنوني، أو الوعي التام باحتمالية الضرر الذي لا يثني مرتكب الخطأ.¹ فالقضاء الفرنسي اعتمد المعيار الموضوعي أي سلوك رب الأسرة الحريص.

أما قانون الطيران المدني رقم 06/98 المعدل والمتمم فقد أشار لحالة الغش والخطأ المعادل كحالة للمسؤولية غير المحدودة للناقل غير أنه لم يقدم تعريفاً بخصوصها مثله مثل اتفاق فارسوفيا. غير أنه بالرجوع للقواعد العامة فهو يستعمل أداة العطف (و) "الغش والخطأ الجسيم" ومع ذلك لم يقدم تعريفاً جامعاً له.²

أما بخصوص دول القانون غير المكتوب أو الدول الأنجلوساكسونية فقد تبنت فكرة الخطأ الإرادي (Wilful misconduct)³ وهي كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى احتمال إحداث الضرر للغير، أو بجهل مرتكبه المترتب عن عدم اكتراث ورعونة، أو أنه لا يعنيه أو يعلم ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى ذلك.⁴ وعليه فإن الفرق بين الخطأ الإرادي وفكرة الغش تكمن في أن الأول يكون مقروناً بانتباه فاعله أن السلوك مشين بمعنى

¹ - بشار ياسمين، نفس المرجع، ص.142.

² - دمانة محمد، المرجع السابق، ص.164.

³ - Duygu DAMAR, « *wilful misconduct in International Transport Law* », Springer, 2011, P.87.

⁴ - يزيد دلالة، "حماية المسافر بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشديدها"، المرجع السابق، ص.66.

توفر عنصر الإدراك الذي لا يتوافر في الغش، ولا يشترط فيه توافر النية إلى إحداث ضرر معين المطلوبة في الغش إنما يكفي العلم بخطأ السلوك.

كما قد تردد القضاء الأمريكي بين اعتماد المعيار الشخصي القائم على مدى توافر العلم الفعلي لدى الشخص صاحب السلوك الإرادي، والمعيار الموضوعي الذي يعتبر أن أي شخص غير صاحب السلوك الإرادي في نفس الظروف يدرك خطورة هذا السلوك؛ ليستقر في الأخير على المعيار الموضوعي نظرا لتوفيره حماية أكبر للركاب أكثر من حمايته للناقل الجوي.¹ ومع الاختلاف الواضح بين فكرة الغش والخطأ المعادل للغش في دول القانون المكتوب، وفكرة الخطأ الإرادي في دول القانون غير المكتوب، ظهرت الحاجة لتعديل مضمون المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا بجعلها تتماشى وهدف الاتفاقية القاضي بتوحيد قواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي؛ وهو ما سعى إليه بروتوكول لاهاي 1955.

ب- الخطأ المشدد للمسؤولية في بروتوكول لاهاي 1955: حيث تم تعديل المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا بموجب المادة 31 من بروتوكول لاهاي، والتي جاء فيها أنه لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 22 حتى يقام الدليل على أن الضرر نتج عن فعل أو امتناع الناقل أو أحد تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع ضرر نتيجة ذلك.²

حيث جاءت المادة واضحة وصريحة بشأن التعريفات دون الحاجة للإحالة لقانون المحكمة المعروض أمامها النزاع؛ وبالتالي جاء باستثناء آخر يحرم الناقل الجوي من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، قصد توحيد قواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي وتغليب النزعة الدولية على التعصب الوطني.

¹ - بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص. 144.

² - Art. 25 de la convention de Varsovie modifié par le protocole de Lahey 1955 dispose : « Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. »

كذلك الأمر بالنسبة لاتفاقية جواتيمالا سيتي غير أن المادة 10 منها نصت على نقل البضائع دون المسافرين.¹

الفرع الثاني: أحكام تأمين مسؤولية الناقل الجوي للركاب

بالرغم أن التشريعات الجوية الدولية قد أولت اهتماما كبيرا بمسؤولية الناقل الجوي إلا أنها لم تتطرق لعقود تأمين المسؤولية بالرغم من المطالبات والاقترحات المتكررة للموضوع، بخلاف التشريعات الجوية الداخلية؛ بالنظر للأهمية البالغة لها سواء بالنسبة للناقل الجوي أو الراكب.

إذ يعتبر التأمين ضمانا للشخص المسؤول لتعويض الدائن المضرور، بحيث بقي الحال على ما هو عليه إلى غاية صدور اتفاقية مونتريال لعام 1999 والتي ألزمت الدول الأطراف أن تفرض على ناقليها الجويين أن يكتتبوا تأمينا كافيا يغطي المسؤولية التي تقع على عاتقهم في مفهوم الاتفاقية.² وعليه ندرس أولا نظم التأمين ثم نتطرق لآثاره.

أولا: نظم التأمين في مسؤولية الناقل الجوي للركاب:

1-نظام التأمين التلقائي الفردي: وقد كانت شركة (لوفتهانزا- Lufthansa) أول شركة طيران

خاصة ألمانية تبرم هذا النوع عام 1925، وتبعتها فرنسا وسويسرا ليصبح نموذجا اتبعته المنظمة الدولية للطيران. فهو التأمين الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأمين، لتأمين الأضرار التي قد تلحق بالركاب ليتم تعويضهم مباشرة من المؤمن.

إن الاستفادة من هذا التعويض مقرونة بشرط تنازل الراكب كتابيا عن كل دعوى للمسؤولية التي قد

يرفعها ضد الناقل الجوي أو أحد تابعيه سواء الشخص المضرور أو ذوو حقوقه، وبالتالي يتم التعويض

¹ - بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص. 146.

² -Art. 50 du protocole de Montréal 1999 dispose : « Les Etats parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'Etat partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention ».

بطريقة ودية. أما عن المقصود بفردية التأمين فتعني أن للمسافر وحده أو ورثته حق الاستفادة من التأمين ما دام شغل مقعدا على متن الطائرة حتى ولو لم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائية.

يختلف نظام التأمين التلقائي الفردي عن التأمين الفردي التكميلي في كون أن هذا الأخير يبرمه المستهلك الراكب مع شركة الطيران باعتبارها نائبة عن المؤمن لتغطية الأخطار الجوية لزمان محدد أو لرحلة جوية محددة. أما نظام التأمين التلقائي الفردي فالناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين دون التقيد بمدة زمنية بحيث يغطي التأمين الركاب ابتداء من مكان وزمان بدء تنفيذ الخطوات الأولى للنقل الجوي إلى غاية نهايتها؛ كما يشمل جميع الأضرار الجسدية دون النفسية، ودون الأضرار الناجمة عن الحرب أو الاعتداءات المسلحة أو الأضرار الناتجة عن فعل الراكب.¹

بالرغم مما سبق إلا أن طبيعة التأمين التلقائي الفردي ظلت محل اختلاف بين الفقهاء؛ فقد اتجه البعض ومن بينهم الأستاذ لموان (Limoine) لاعتبارها تضحية متبادلة بين الأطراف، بحيث يتنازل الراكب أو ورثته عن دعوى المسؤولية نحو الناقل وتابعيه مقابل الحصول على التعويض بغض النظر عن إمكانية التخفيف من تلك المسؤولية أو دفعها نهائيا. غير أنه تم انتقاده لصعوبة تطبيقه، ذلك أن الراكب لا يعلم به حتى يقع الحادث فهو يتسلم تذكرة السفر دون علمه بشروط هذا التأمين.

وعليه اتجه رأي آخر من الفقه ومن بينهم الأستاذ ميشال جوجلار (Michael Juglart) إلى اعتماد فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، بحيث يقوم عقد التأمين بين شركة النقل وهي المشتري وشركة التأمين وهي المتعهد لفائدة الضحية أو ذوي حقوقه. ومع ذلك فقد استمر الخلاف حول الطبيعة القانونية بين اعتباره تأمينا على الحياة لحساب الراكب أو تأمينا من المسؤولية غير المحدودة وما تتضمنه من سقوط لحقوق الإعفاء من المسؤولية.²

¹ - بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص.149.

² - نفس المرجع، ص.150.

2- نظام تأمين المسؤولية العقدية للناقل الجوي: يطرح هذا التأمين نفسه في حال رفض الراكب

الضحية أو ذوي حقوقه الاستفادة من التأمين التلقائي الفردي، واختيارهم المتابعة القضائية. فهو التأمين الذي يبرمه الناقل لمصلحته الشخصية من أجل وقاية نفسه من الأضرار التي تلحق به نتيجة التعويضات، كما عرفه كل من الأستاذ بيكار وبيسون أنه عقد بموجبه يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عن الدعاوى الموجهة من الغير ضد المؤمن له، بمعنى التأمين على خطر المتابعة القضائية وليس الخطأ الذي تترتب عليه مسؤولية الناقل.

يرى جانب آخر من الفقه أن تحقق الخطر في التأمين من المسؤولية يتحدد في ضمان الدين، فيكتفي لتحقيق الخطر نشوء دين في ذمة المؤمن له، بحيث ينشأ بمجرد وقوع الضرر أما الحكم القاضي بالتعويض فليس إلا كاشفاً له وليس منشئاً له.¹ ومع ذلك فإن التأمين ينصرف للتعويضات المطالب بها وكافة المصاريف والنفقات التي يتحملها الناقل لدفع مسؤوليته أو التخفيف منها؛ بحيث أنه يضمن الدين الناشئ على عاتق الناقل الجوي والمترتب عن تأكيد مسؤوليته نحو المضرورين أو ذوي حقوقهم.

وفي سياق متصل جدير بالتذكير التنويه أن مبلغ التعويض يحدد مسبقاً في عقد التأمين والذي يتم على أساس الحد الأقصى لكل مسافر، أو عن كل حادث، أو عن كل طائرة في حال نظام المسؤولية المحدودة؛ أما في ظل نظام المسؤولية غير المحدودة يتراجع التأمين عن تغطية الأضرار باعتبار أن الضرر نتج عن غش أو خطأ متعمد من قبل الناقل أو تابعيه. كما تستبعد من التأمين المخاطر الناتجة عن الحرب أو الغزو الخارجي أو استعمال الطائرة في رحلات تجريبية خطيرة.²

3- نظام التأمين في إطار قانون الطيران المدني الجزائري: نص المشرع الجزائري على أحكام

التأمين في النقل الجوي في الفصل الثامن من خلال ثلاث مواد، بالإضافة للأحكام العامة للتأمين

¹ - بشار ياسمين، نفس المرجع، ص. 152.

² - نفس المرجع السابق، ص. 153.

المنصوص عليها في قانون التأمين رقم 07-96 المعدل والمتمم. فبالرجوع لقانون التأمين رقم 07-95 المعدل والمتمم¹ فإننا نجد أن التأمين على المسؤولية المدنية طبقاً للمادة 158 منه هو ضمان التعويض عن الأضرار التي تنتسب فيها المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة الاستغلال. ماعدا الأضرار الناتجة عن خطأ عمدي من الناقل أو تابعيه، أو ذلك الناتج عن خطأ المضرور والناتج عن الحروب طبقاً لنص المادة 39 من قانون التأمين.²

وعليه أوجب المشرع ضرورة اكتتاب كل ناقل جوي تأميناً لدى شركة تأمين جزائرية، لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه مستهلكي خدمات النقل بالنسبة لجميع الأضرار التي قد تلحق بهم كالأضرار البدنية، حالة الوفاة، الضرر المترتب عن التأخير وحالة تلف أو ضياع الأمتعة، على ألا يتجاوز مبلغ التعويض الحد الأقصى للمسؤولية المنصوص قانوناً، وأن لا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل الجوي المحددة في التشريع الساري المفعول.³

وفي سياق متصل فقد ألزم المشرع الجوي كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يحلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلاً بالجزائر أو بالخارج، أن يكتتب تأميناً يغطي مسؤولياته.⁴ على أن يكون المبلغ المؤمن من أجل تعويض الخسائر يفوق حدود المسؤولية المحدودة في جميع الحالات.

كما يثبت التأمين بالشهادة التي يجب أن تقدم عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية.⁵ إذ تعتبر وثيقة ثبوتية وقرينة على الوجود وضمنان في ذمة المؤمن. إلى جانب

¹ - الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتضمن قانون التأمينات، ج.ر عدد 13/1995.

² - م. 39 ق.تأ.: "لا يتحمل المؤمن مسؤولية الخسائر والأضرار التي تنتسب فيها الحر الأجنبية إلا إذا اتفق على خلاف ذلك. يقع على المؤمن عبء إثبات الضرر الناجم عن حرب أجنبية."

³ - م. 159 ق.تأ.

⁴ - م. 171 ق.ط.م.

⁵ - م. 173 ق.ط.م.

الضمان الاجتماعي الذي يعتبر ضمانا احتياطيا يقوم في حال سقوط حق المصابين وقت وقوع الحادث أو في حال إذا كان المسؤول عن الحادث غير مؤمن له.

ثانيا: تأثير نظام التأمين على نظام المسؤولية: إن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ساهم في تضاعف أهمية أساس المسؤولية إن كان الخطأ أم الضرر، وانصب الاهتمام على الغاية من إقرارها، أي ضمان الحق في التعويض.¹ ومنه نبين أثر التأمين على المسؤولية على النحو التالي:

1-العلاقة التبادلية والتأثيرية: ذلك أن المسؤولية تدفع إلى التأمين، والتأمين يدفع إلى المسؤولية.

فكلا النظامان متقاربان ولهما نفس الأهداف، فلا يمكن الحديث اليوم عن إثارة مسؤولية الناقل الجوي دون وجود تأمين؛² ذلك أن الهدف من نظام المسؤولية هو حماية وضمان حق المضرور في التعويض، وبالتالي فإن له وظيفة وقائية.

أما التأمين من المسؤولية فهو ضمان وأمن للطرف المسؤول كذلك من الضرر الذي قد يرتب آثارا سلبية التي تلحق ذمته عند مطالبة الضحية بالتعويض؛ أي وظيفة تعويضية باعتبارها إحدى الوظائف الجوهرية للمسؤولية المدنية، بالرغم أن بعض الفقه اعتبرها أقل وضوحا في تعويض المضرور مقارنة بنظامي التأمين والضمان الاجتماعي؛ أما عن تأثيره بالنسبة للمضرور فهو يحميه من احتمال عدم ملائمة المتسبب في الضرر للحصول على تعويض.³

يسري نظام التأمين التلقائي الفردي المبرم لفائدة الركاب في حال تنازل المضرور أو ذوو حقوقه عن المتابعة القضائية، وبالتالي فالتأمين في هذه الحالة يوقف فعالية نظام المسؤولية بجعل أحكامها نصوصا

¹ - يزيد دلال، "ملاحم تعزيز مركز الراكب المضرور في ضوء نظام التأمين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني 2014، جامعة تلمسان، ص.46. يتعذر على المؤمن تحمل المبالغ الكبيرة للتعويض بمفرده كأحداث 11 سبتمبر 2001 إذ لولا شركات Lloyds البريطانية لما تمكن الضحايا من الحصول على تعويضاتهم.

² - العريايوي نبيل صالح، "علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني 2014، جامعة تلمسان، ص.151.

³ - بوعزة ديدن، "شرط الإعفاء من المسؤولية وتأمين المسؤولية"، مجلة دراسات قانونية، العدد الأول ديسمبر 2004، ص.02.

جامدة لا حراك فيها وبالتالي ينفيها. أما في نظام تأمين المسؤولية العقدية فإنه يؤكد بتغطيته لمصاريف المتابعة القضائية للمطالبة بالتعويضات.¹

2- إجبارية التأمين وإحلاله محل مسؤولية الناقل: أثارت فكرة إجبارية التأمين قبل صدور اتفاقية

فارسوفيا الكثير من الجدل، وانقسمت الآراء بين مؤيد ومعارض. بحيث ذهب معارضو الفكرة إلى أن التأمين لا يحقق أي مصلحة عامة ولا فردية، بل بالعكس يؤدي لزيادة سعر تذكرة السفر بسبب زيادة سعر التأمين، بالإضافة لاعتباره مضيعة للأثر الوقائي للمسؤولية لأنها تؤدي بالناقل للإهمال وعدم اتخاذ التدابير الضرورية. أما مؤيدو فكرة إجبارية التأمين فقد اعتبروا أن الحجج المقدمة من قبل معارضي الفكرة لا أساس لها من الصحة ولا تتماشى وواقع النقل الجوي على الصعيد العالمي. فالتأمين لا ينقل المسؤولية من المؤمن له إلى المؤمن وإنما ينقل إليه الالتزام بالتعويض.²

في حين أن المشرع الوطني كان ملما بالوضع العام للملاحة الجوية، خاصة مع التطور الهائل في هذا المجال، وكذا تطور المخاطر التي قد تتجم عنه؛ وعليه ومن خلال نص المادة 171 أوجب على كل مستغل طائرة في القطر الجزائري اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليته أي يحل محل نظام المسؤولية؛ وفي حال المخالفة فرض غرامة تتراوح بين 5000 إلى 100 ألف دج طبقا للمادة 199 من قانون التأمين.

إضافة لإعادة التأمين كونه يقدم فرصا أكبر للمؤمنين في ضمان مبالغ التعويض وتحمل الأعباء الكبيرة الناجمة عن نشاط النقل الجوي بالنظر للطبيعة الدولية له، كما أنه يقوم على مبدأ الكثرة في تهوين الخسارة من خلال توزيعها؛ بحيث يسير وفق نظام التأمين المشترك الذي يعتمد على تدخل عدة مؤمنين لضمان تغطية الأخطار الجوية الجسيمة، وبالتالي تعزيز مركز المضرور.³

¹ - بشار ياسمينية، نفس المرجع، ص 158.

² - يزيد دلال، "ملاحم تعزيز مركز الراكب المضرور في ضوء نظام التأمين"، المرجع السابق، ص 46.

³ - يزيد دلال، نفس المرجع، ص 43. إذ يتعذر على المؤمن تحمل المبالغ الكبيرة للتعويض بمفرده كأحداث 11 سبتمبر 2001 إذ لولا شركات Lloyds البريطانية لما تمكن الضحايا من الحصول على تعويضاتهم.

وعليه يحق للمستهلك المضرور أو ذوو حقوقه الرجوع في دعوى المسؤولية على شركة التأمين، أو على الناقل الجوي فكلاهما ملتزم بالتعويض على سبيل التضامم وليس التضامن؛ ذلك أن مصدر التزام شركة التأمين هو عقد التأمين في حين أن مصدر التزام الناقل هو العقد الذي أبرمه مع المستهلك. فبمجرد ثبوت مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث يمكن لشركة التأمين دفع مبلغ التعويض وبإمكانها الرجوع على الناقل فيما بعد؛ شريطة رفع المضرور لدعوى التعويض خلال سريان الأجل القانونية والمحددة بسنتين في كل من اتفاقية فارسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري؛ بحيث يبدأ احتسابها من يوم وصول الطائرة أو اليوم المفترض وصولها فيه إلى المكان المقصود.¹

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية للناقل البحري في عقد نقل الأشخاص

تترتب مسؤولية الناقل البحري المدنية في حال إخلاله بأحد الالتزامات الواقعة على عاتقه، والمتمثلة في إعداد سفينة صالحة للملاحة، إجراء النقل في الميعاد المحدد، تأمين غذاء الراكب مالم يحصل اتفاق مخالف،² نقل المسافر وأمتعته بحرا وعدم إيصاله سالما معافى إلى ميناء الوصول. علما أن مسؤولية الناقل البحري المدنية قد تكون في إطار علاقة تعاقدية كما قد تكون مسؤولية تقصيرية، ومثال ذلك في حالة الراكب المتسلل كما سبق ذكرها، غير أن دراستنا ترتبط بالمسافر النظامي في إطار عقد الاستهلاك.

نص المشرع الوطني صراحة في القانون البحري على أحكام المسؤولية، بحيث لا تسري أحكام الفصل الثالث المتعلق بمسؤولية الناقل، من الباب الخامس منه، والخاص بنقل المسافرين وأمتعهم على النقل البحري التطوعي ولا على المسافرين خفية؛ في حين أنها تطبق على النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل.³ غير أن أكثر ما يهنا في هذه الدراسة هو نطاق المسؤولية العقدية للناقل وشروط

¹ م. 156 من ق.ط.م.ج.

² طالب حسن موسى، "القانون البحري"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول 2004، ص.159.

³ م. 850 ق.بح.ج.

قيامها وانتفاؤها سواء في التشريع الداخلي أو التشريعات المقارنة في حال كان النقل دولياً، إلى جانب الأحكام الخاصة بتحديد المسؤولية والتعويض.

المطلب الأول: أساس وحالات قيام وانتفاء مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

تقوم مسؤوليته في حال الإخلال بأحد الالتزامات الواقعة عليه بموجب عقد النقل البحري، كالالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، النقل في الميعاد والالتزام بالسلامة. وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في الفصل الثالث من القانون البحري، إلى جانب اتفاقية بروكسل لعام 1961 المعدلة عام 1965 والخاصة بقواعد نقل الركاب بحراً؛ بحيث جاءت بأحكام مفصلة لحالات قيام وانتفاء مسؤوليته. وحتى في حال غياب نص صريح يقضي بضمان السلامة وهو ما قضى به القضاء المصري بإقراره أنه عند انعدام النص الصريح في عقد النقل على ضمان الناقل للراكب الذي تعهد بنقله، يعتبر الناقل مسؤولاً مسؤولية تعاقدية على أساس اشتغال العقد على التزام ضمني بإيصال الراكب سالماً.¹ وعليه نتطرق أولاً للأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري ثم إلى حالات وشروط قيام مسؤوليته.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للأشخاص في التشريعات الدولية والداخلية

أولاً: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقيتي بروكسل لعامي 1961 و1967:

صادقت الجزائر على الاتفاقية المبرمة في بروكسل بتاريخ 29 أبريل 1961 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر بتاريخ 02 يوليو 1973 ودخلت حيز التطبيق بتاريخ 02 أكتوبر 1973،² أما فرنسا فقد صادقت على اتفاقية بروكسل 1961 ثم تراجع عنها في ديسمبر 1975.

¹ - حكم محكمة استئناف الإسكندرية، جلسة 5 فبراير 1950، مجلة التشريع والقضاء، السنة الثانية، ص. 277 إلى 288. تم الإشارة إليه في المرجع السابق لإيمان الجميل، ص. 78.

² - الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحراً والاتفاقية الإضافية الموقعيتين ببروكسل في 29 أبريل 1961، ج.ر. عدد 9/1973.

افتترضت الأخيرة نظاما للمسؤولية لصالح المدين ولم تراعي فيه مصلحة المستهلك الدائن في العلاقة التعاقدية بإسنادها عب الإثبات على عاتق المدعي. إلى جانب مصادقتها على الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا الموقعة ببروكسل في 27 ماي 1967 والتي صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 5 يناير 1973.¹

يسأل الناقل مسؤولية عقدية في حال عدم إيصال المسافر إلى الميناء المقصود باعتباره الالتزام الرئيس له، إلى جانب عدم ضمان سلامته؛ بحيث أقيمت مسؤولية الناقل البحري أو أحد مندوبيه أو تابعيه على أساس الخطأ المفترض، إذ يفترض خطؤه مع وقوع عبء إثبات الخطأ أو الإهمال على عاتق المدعي؛² ماعدا حالات استثنائية أي إذا نتجت الوفاة أو الضرر الجسماني نتيجة غرق، جنوح أو اصطدام أو شيء لا علاقة له بهذه الحوادث.³

حيث يكون الناقل مسؤولا عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسمانية لأي مسافر، إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر قد وقع أثناء تنفيذ النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أثناء تأدية مهامهم. وبالتالي فقد أقيمت المسؤولية على قرينة بسيطة تتمثل في خطأ الناقل المفترض في بعض الحالات والحوادث الخاصة، وتتطلب إثبات خطئه في حالات أخرى؛ كالحوادث الفردية التي تقع على متن السفينة طبقا للقواعد العامة في المسؤولية، مع إمكانية إثبات العكس لدفع مسؤوليته بإثبات عدم خطئه أو خطأ تابعيه.⁴

¹ - ج.ر. عدد 1973/9.

² - Art. 4/3 de la convention de Bruxelles 1961 dispose : «Sauf dans le cas prévu au par.2 du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur. »

³ - Art. 4/2 de la convention de Bruxelles 1961 dispose : «La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements. »

⁴ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 83.

إضافة لتحديد الاتفاقية أنه في حال غرق الباخرة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجارها أو حريقها هي من مسؤولية الناقل المفترضة تبعا لخطئه أو إهماله المفترض والذي عليه إثبات عكس هذه القرينة. أما إذا وقع الضرر عن أسباب خارجة عما هو محدد بالمادة الرابعة من الاتفاقية؛ فبإمكان أصحاب حقوق الراكب المتوفي نتيجة حادث ناتج خلال النقل الجوي، المطالبة بالتعويض استنادا للمسؤولية التقصيرية، طبقا للقواعد العامة في القانون المدني. وذلك في حال ثبوت أن سبب الوفاة على متن السفينة كان بسبب خطأ الريان أو نتيجة لعدم كفاية إجراءات السلامة العامة.¹

تجدر الإشارة في هذا الشأن أن تقديم ورثة المسافر المتوفي لسبب الحادث يعتبر شبه مستحيل خاصة في الحوادث البحرية، وعليه سمح القضاء للمدعين بمطالبة الناقل البحري بالتعويض قضائيا على أساس المسؤولية التقصيرية طبقا للمادة 1384 من القانون المدني الفرنسي؛ بوصفه حارسا للسفينة والتي تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري،² وبالتالي لا يمكن للحارس دفع المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.³

إن افتراض الخطأ يكون في حال كان الالتزام الملقى على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة كضمان السلامة؛ وبالتالي فإن المسافر يقع عليه إثبات الفعل المولد للضرر، إلى جانب مدى الضرر باعتباره واقعة مادية، وأنه وقع من قبل الناقل خلال عملية النقل. فقرينة المسؤولية لا تجيز دفع المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، وبالتالي لا يكفي إثبات الناقل أنه اتخذ هو ومندوبوه كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر لأن الالتزام يتعلق بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية.

¹ - عباينة محمود محمد، "أحكام عقد النقل"، المرجع السابق، ص. 218.

² - م. 138 ق.م.ج: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى 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."

³ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 104.

علما أن اتخاذ التدابير الضرورية في مجال النقل الجوي تختلف عنها في مجال النقل البحري، ذلك أنه في الأخير يكون المسافر بقدر كبير من الحرية والحركة، فكلما فقد المسافر حرية الحركة كان التزام الناقل أقرب إلى الالتزام بتحقيق سلامته ووصوله سليما معافى.¹ أما قرينة الخطأ فتمكن الناقل من التحلل من المسؤولية بإثبات أنه وتابعوه لم يرتكبوا أي خطأ؛ فتأسيس المسؤولية على أساس قرينة الخطأ هو أقل وطأة للناقل من تأسيسها على قرينة المسؤولية.²

يعد الناقل كذلك مسؤولاً بالنسبة لنقل أمتعة المسافرين في حال فقدانها أو إصابتها بأضرار، وذلك فيما إذا كان منشأ الفقدان أو الضرر حاصلًا خلال النقل، ومنسوبا لخطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه أثناء قيامهم بمهامهم،³ ويعتبر ثابتا بالقرينة.⁴ في حين أنه لا يعد مسؤولاً عن فقدان المركبات أو عما يصيبها من ضرر ناشئ عن أعمال أو خطأ الربان، أو البحار، أو الملاح، أو مندوبي الناقل في ملاحه السفينة أو إدارتها خلال النقل.⁵ أما عن أمتعة الحجرة فعبء الإثبات يقع على المسافر ما عدا نشوء الضرر من غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجار أو حريق فيها أو متصلا بأحد هذه الأحوال.⁶

ثانيا: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية أثينا 1974 المعدلة ببروتوكول 1976 وبروتوكول 2002:

يعود أساس مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقية كذلك إلى الخطأ أو الإهمال المفترض، ذلك أن الناقل مسؤول عن الضرر المترتب عن الوفاة، أو الإصابة البدنية للركاب، وحتى عن ضياع أو تلف الأمتعة، في حال نتجت الإصابة أو الضرر بصفة عامة عن خطأ الناقل، أو أحد تابعيه أو مندوبيه أثناء

¹ - نفس المرجع السابق، ص. 127.

² - دمانة محمد، المرجع السابق، ص. 74.

³ - Art. 4/1 de la convention de Bruxelles 1967.

⁴ - Art. 4/5-a de la convention de Bruxelles 1967.

⁵ - Art. 4/2 de la convention de Bruxelles 1967.

⁶ - Art. 04/5-b de la convention de Bruxelles 1967 .

قيامهم بعملهم خلال فترة النقل.¹

نلاحظ أن المشرع الدولي أوقع عب إثبات وقوع الحادث أثناء فترة النقل، وعلاقته بالضرر على عاتق المسافرين وليس الناقل. ما عدا حالات محددة قانونا بالفقرة الثالثة فيما يتعلق بالوفاة، الضرر البدني للمسافر أو ضياع أو تلف أمتعة الحجرة؛ الناتج بصفة مباشرة أو غير مباشرة بسبب غرق، تصادم، ارتطام، انفجار أو حريق بالسفينة، أو وجود عيب فيها. فلا يستطيع الناقل إبراء ذمته، إلا بإثباته اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة والوقائية لتفادي وقوع الحادث؛ وفيما خرج عن هذه الأسباب يقع على عاتق المدعي

إثبات الخطأ أو الإهمال.²

دخلت اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر المؤرخة في 13 ديسمبر 1974 حيز النفاذ الدولي بتاريخ 28 أبريل 1987، ثم البروتوكول الخاص بها الموقع بلندن في 19 نوفمبر 1976 ودخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 10 أبريل 1989.³ ثم أبرم بروتوكول آخر في 2002 وقد صادقت عليه بلجيكا في 23 أبريل 2014⁴ ثم فرنسا بموجب القانون رقم 700/2016 المؤرخ في 30 ماي 2016.⁵

¹ -Art. 3/1 de la convention d'Athènes 1974 dispose : « *Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leur fonctions.* »

² -الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.83.

³ - نصت المادة 26 فقرة 03 من اتفاقية أثينا على: "كل دولة تصبح طرفا في هذه الاتفاقية بعد بدء سريان مفعول أحد التعديلات المتبناة من قبل المؤتمر الذي دعت إليه المنظمة، وفقا لأحكام هذه المادة فإن تلك الدولة تصبح بالضرورة مرتبطة بالاتفاقية المعدلة".

⁴ -الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 220.

⁵ -Loi n°2016-700 du 30 mai 2016 autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. JORF n°125 du 31 mai 2016.

سهل هذا الأخير تعويض الأضرار التي تصيب المسافرين من جراء الحوادث بمناسبة نقل بحري دولي، إذ يعكس نظام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين بدون خطأ في حال الوفاة أو الأضرار البدنية الناتجة عن تحطم السفينة أو غرقها إلى جانب الحالات المذكورة ببروتوكول عام 2002 تبعا لنص المادة 03 منه. حيث يعد الناقل مسؤولا عند وقوع ضرر ناتج عن الوفاة أو الإصابات الجسمانية للمسافر بمناسبة حادث بحري والذي يقدر التعويض عنه في حدود 250 ألف وحدة حساب. ماعدا حالة إثبات الناقل أن الحادث ناتج عن فعل حرب، عدوان، حرب أهلية، تمرد، أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لم يمكن توقعه ولا توخيه أو تفاديه ودفعه، أو نتج كلية بفعل الغير العمدي مع التيقن من احتمال وقوع الضرر.¹ كما ألزم هذا البروتوكول الناقل البحري الدولي بالتأمين الإجباري على كل أنواع السفن مع إمكانية رفع الدعوى القضائية مباشرة على شركات التأمين من قبل المتضرر.

أما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البديل المستحدث بموجب اتفاقية أثينا التي فرقت بين الناقل البحري والناقل البديل، والمتمثل في شخص غير الناقل، سواء كان مالكا، مستأجرا أو مستغلا للسفينة، الذي يضمن فعليا تمام أو جزء من النقل؛ فإن الناقل يبقى مسؤولا عن النقل بصفة عامة، خاصة فيما يتعلق بتنفيذ النقل من قبل الناقل البديل بالنسبة للعقود أو إهمال الناقل البديل بالإضافة لمندوبيه وتابعيه أثناء تأدية مهامهم² كما بإمكانه التمسك فقط بالفترة التي نفذ فيها عملية النقل.

ثالثا: أساس مسؤولية الناقل البحري في التشريعات الداخلية:

¹ - Art 3/1 du protocole d'Athènes 2002 dispose : « 1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure ou le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement :

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement »

² - Art. 4/2 de la convention d'Athènes 1974 dispose : « Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leur fonctions. »

نص المشرع الوطني في هذا الشأن على أحكام مسؤولية الناقل بدءا من المادة 841 من القانون البحري الجزائري وما يليها؛ بحيث تقوم مسؤوليته كذلك على أساس الخطأ المفترض بالنسبة للوفاة أو الإصابات الجسمية للراكب وكذلك الأضرار المسببة التي تلحق أمتعته تبعا للمادة 842 و843. شريطة وقوع الفعل المولد للضرر خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم، علما أن عبء إثبات هذا الأخير يقع على عاتق المدعي، كما يقع عليه إثبات مدى الضرر.¹

اعتبر المشرع قوام المسؤولية الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس؛ كحالة الغرق أو الاصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث والتي ترتب الوفاة، أو الإصابات الجسمية للراكب، أو الأضرار التي تلحق أمتعة الحجرة.²

إضافة، فقد ذكر المشرع الوطني عبارة "التدابير اللازمة" في المادة 841 من القانون البحري في حين أن واضعي اتفاقية بروكسل ذكروا عبارة "التدابير المعقولة" (Les diligences raisonnables) وبالتالي فإن التشريعات البحرية الداخلية سواء الوطني أو نظيره الفرنسي أكثر تطلبا من الاتفاقية الدولية.

أما بالنسبة للأمتعة الأخرى كأمتعة العنبر والمركبات المنقولة فيقع عبء الإثبات فيها على عاتق الناقل؛³ ومنه نلاحظ هنا أن المشرع اعتمد على نظرية تحمل التبعة، تبعا للمسؤولية عن الأشياء غير الحية التي تقع بمجرد حدوث الضرر. وهنا يتعين على الناقل لدفع المسؤولية إثبات السبب الأجنبي، باعتبار الناقل

¹ - م. 845 ق.بح.ج.

² - م. 843 ق.بح.ج.

³ - م. 844 ق.بح.ج: "لا يعد الناقل مسؤولا عن أمتعة العنبر والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الريان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحة السفينة. وفي هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل."

حارسا للسفينة الحاملة للأشياء المنقولة أي الأمتعة (العنبر والمركبات) وفي المقابل أعفى المضرور من إثبات خطأ الناقل وفقا لقواعد المسؤولية عن الأشياء.¹

حيث أكدت محكمة النقض الفرنسية في هذا الشأن وقضت بوقوع المسؤولية في هذه الحالة على عاتق مجهز السفينة بصفته حارسا لها؛ فالأخير له حق استعمالها والإشراف عليها، بينما الريان تابع والحراسة لا تكون للتابع إنما للمتبع.²

في سياق متصل وفيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل البحري عن أعمال تابعيه، فإنه وبالرجوع للأحكام العامة في القانون المدني، فإن المتبع مسؤول عن الأخطاء الصادرة من تابعيه، أو مندوبيه، أو مستخدميه متى وقع منهم أثناء تأدية وظيفتهم أو بمناسبةها.³ حيث أن خطأ التابع في عدم تحقيق النتيجة المرجوة تعادل خطأ المتبع، ذلك أن مسؤولية المتبع مقررّة بحكم القانون لمصلحة المضرور، كما أنها تقوم على فكرة الضمان القانوني. حيث أن المتبع يكفل التابع فيما يرتكبه من خطأ يصيب الغير بالضرر مادام للمتبع حق الرقابة والتوجيه على التابع، طالما أن الخطأ ارتكبه أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها، وللمضرور حق الرجوع على واحد منهما وحده، أو عليهما معا باعتبارهما متضامنان معا أمامه.⁴

أما بالنسبة للتشريع الفرنسي فطبقا لنص المادة 38 من القانون البحري الفرنسي السابق، والصادر في 18 يونيو 1966⁵ فتترتب مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابات الناتجة عن الغرق، أو الاصطدام

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 102.

² - حكم نقض فرنسي بتاريخ 19/06/1951، مجلة الأسبوع القانوني 6426/2/1951، مشار إليه لدى إبراهيم الدسوقي أو الليل، "مسؤولية ناقل الأشخاص"، ص. 47 و 48. وكذلك إيمان الجميل، المرجع السابق، ص. 103.

³ - م. 1/136 ق.م.ج: "يكون المتبع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها."

⁴ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 96 و 97.

⁵ - Art. 38 dispose : « Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés. »

وغيرها ولا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي. في حين أن النص الجديد نص فقط على الحادث الجسماني المترتب خلال النقل، أو خلال عمليات الركوب أو النزول، سواء في ميناء القيام أو الوصول أو التوقف المتوسط (Escale) يكون محلاً للتعويض من قبل الناقل، في حال إثبات عدم قيامه باتخاذ جميع الاحتياطات لضمان سلامة الركاب، أو ارتكابه خطأً هو أو أحد تابعيه.¹

نص المشرع الفرنسي صراحة من جهة أخرى ومن خلال قانون النقل الساري المفعول على مسؤولية الناقل في حال الوفاة، أو الإصابات البدنية المترتبة عن الغرق، أو الاصطدام، أو جنوح، أو انفجار، أو حريق أو أي حادث آخر. إلا في حال إثبات الناقل أنه لم يكن ليتوقع حدوثه ولم يكن بسبب خطئه أو خطأ أحد تابعي؛² حيث تعتبر العلاقة السببية هي أحد أهم الأسس لقيام المسؤولية بصفة عامة³ وهو ما جاء قرار محكمة مرسيليا بمناسبة نقل بحري للمسافرين بين وهران مرسيليا على متن باخرة تابعة للشركة الوطنية لنقل المسافرين (ENTMV ALGERIES FERRIES).⁴ هذا الحكم الذي أيد أمام جهة الاستئناف (Cour d'appel d'Aix-en-Provence) في جميع ما قضى به بتاريخ 18 ماي 2017.⁵

حيث طالب المدعي بالتعويض عن الضرر اللاحق به بسبب انزلاقه في السلم، غير أنه لم يقدم دليلاً على ارتكاب الناقل خطأً أو أحد تابعيه.

¹ – Art. L5421-3 c.transp dispose : « L'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L.5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés. »

² – Art. L5421-4 c.transp dispose : « Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés. »

³ - P.JOURDAIN, *Op.cit.*, P.63.

⁴ – T.G.I Marseille., 2^{ème} ch. civ., 24 mars 2015, n°13/06953.

⁵ – C.A Aix-en-Provence, 10^e ch., 18 mai 2017, n°15/12082.

وفي سياق متصل فقد صادقت فرنسا على اتفاقية أثينا بموجب القانون رقم 2016-700 المؤرخ في 30 ماي 2016 المتضمن انضمامها للاتفاقية لعام 1974 والمتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم عن طريق البحر،¹ وكذا بروتوكول أثينا لعام 2002، إلى جانب التوجيه الأوروبي رقم 2009/392 المؤرخ في 23 أبريل 2009 المتعلق بمسؤولية الناقلين عن المسافرين عن طريق البحر في حال وقوع حادث.

الفرع الثاني: حالات وشروط قيام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

أولاً: حالة المسؤولية عن الوفاة أو الأضرار البدنية: جدير التنويه أن التزام الناقل البحري بتوصيل المسافر سالماً معافى إلى ميناء الوصول هو التزام بتحقيق نتيجة؛ ومنه فإن المسؤولية المترتبة عن الإخلال به هي مسؤولية تعاقدية تتحقق بمجرد عدم تحقق النتيجة وهو نفس الحكم الذي استقر عليه الاجتهاد القضائي سابقاً عند غياب نص صريح.

يلزم الراكب المضروب في دعوى التعويض بإثبات الحادث المولد للضرر، الضرر والعلاقة السببية بينهما؛ في مقابل أن الناقل لا يمكنه إبراء ذمته إلا بإثبات السبب الأجنبي، الذي لا يد له أو لنائبه أو أحد تابعيه فيه؛ بالنسبة للقانون البحري الوطني وحتى المقارن مع اختلاف في بعض الأحكام الخاصة بأساس المسؤولية، خاصة فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية في هذا الشأن والتي تطرقنا إليها سابقاً. خاصة أن الجزائر من الدول المصادقة على اتفاقية بروكسل أما فرنسا فقد صادقت على اتفاقية أثينا والبروتوكول المعدل لها.²

باستقراءنا لأحكام المادة 841 فإنه يتعين على الناقل اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب

¹ -Loi n° 2016-700 du 30 mai 2016 autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ; JORF n°125 du 31 mai 2016.

² - Art. 3/1 du Règlement (CE) n°392/2009 du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident : « 1. Le régime de responsabilité à l'égard des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules ainsi que les règles en matière d'assurance ou autre garantie financière sont régis par le présent règlement, par les articles 1^{er} et 1bis, l'article 2, paragraphe 2, les articles 3 à 16 et les articles 18, 20 et 21 de la convention d'Athènes, dont le texte figure à l'annexe 1, et par les dispositions des lignes directrices de l'OMI, dont le texte figure à l'annexe 2. »

خلال عملية النقل، إلى جانب توفير الإيواء، الإطعام والعلاج المناسب لتوفير الراحة الملائمة تبعا للدرجة التي قام المسافر باقتنائها.

وعليه وفي حال وقوع ضرر خلال النقل وأنه يتعلق بملاحة أو استغلال السفينة فإن عبء الإثبات يقع على عاتق المدعي. ومنه فإننا نلاحظ أن المشرع نص على "الفعل المنشئ للضرر" إلى جانب "الخطأ أو الإهمال" بالإضافة للفترة الزمنية التي يقع فيها أي "خلال عملية النقل" مع اشتراط وجود "علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة" وعليه نتطرق لتعريفهم كما يلي:

1- الفعل المنشئ للضرر أو الحادث: ويتمثل في الفعل المولد للضرر أو خطأ أو إهمال الناقل أو أحد مندوبيه خلال القيام بأعمالهم. بحيث عرف بعض الفقه الحادث البحري أنه كل حادث، أو سلسلة حوادث، أو واقعة بحرية وقعت بصورة عمدية، أو غير عمدية، أو بسبب أجنبي ترتب عليه ضرر بالسفينة ذاتها أو بما عليها من أشخاص أو أموال؛ وذلك بمخالفة القوانين الداخلية، أو الاتفاقيات الدولية، أو الأعراف الدولية أو التوصيات الصادرة عن الهيئات الدولية.¹

بالرجوع للقانون الوطني نجد أن المشرع لم يقدم أي تعريف لهم على غرار نظيره الدولي، إنما اكتفى باشتراط ضرورة وقوعهم خلال عملية النقل، وأن له علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة. وقد أحسن المشرع في ذلك نظرا لتعدد المخاطر التي قد تصيب المسافرين عن طريق البحر بسبب طبيعة النقل، خصائصه، عوامله والظروف المحيطة به.

فرق الأستاذ فيالار هنا بين نوعين من الحوادث، الحادث الفردي والحادث الجماعي، ففي الأول في حال وقوع ضرر بدني أو وفاة بعيدا عن أي قوة قاهرة، فإن الالتزام بالسلامة هنا ما هو إلا التزام ببذل عناية، فلا يمكن اعتبار الناقل هنا مسؤولا عن الضرر اللاحق بالراكب البحري ذلك أن الطابع الفردي للضرر يعكس

¹ - سليمان صلاح محمد، "إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية"، مكتبة القانون والاقتصاد للنشر، الطبعة الأولى 2014، ص74.

عدم حذق أو طيش المسافرين أكثر من إمكانية ربطه بسوء تنفيذ الناقل لالتزاماته.¹ وعليه نفرق بين الحادث الفردي والحادث الجماعي، ثم إلى الفترة التي يقع خلالها الفعل المنشئ للضرر:

أ- **الحادث الفردي:** وهو الحادث الذي يتعرض له المسافر لوحده ويتطلب إقامته الدليل بأن الناقل لم يبذل العناية اللازمة لضمان السلامة الكاملة للركاب. بحيث **يتطلب إثبات خطأ الناقل** ويرجع سبب ذلك للحرية الواسعة التي يحتفظ بها الراكب على ظهر السفينة للتنقل والقيام بعدة نشاطات مما جعلهم مسؤولين عن الأضرار اللاحقة بهم، وعلى ذلك فرضت التشريعات عليهم إقامة الدليل بإثبات خطأ الناقل للحصول على التعويض.

حيث أن معيار حرية واستقلال الراكب هو معيار أساسي لتحديد طبيعة الالتزام بضمان السلامة وكذا المسؤولية والأحقية في التعويض. وقد فرق الأستاذ (Bonassiers)² في هذا الشأن بين حالة ما إذا كان الحادث ناتجا عن نقص أو خلل أو تقصير في تجهيز السفينة، أو حالة أن يكون ناتجا عن إهمال من أحد أو مجموعة من أعضاء طاقم السفينة. ذلك أن الناقل ملزم بحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة، مع اتخاذه لجميع التدابير اللازمة لتأمين سلامة الراكب. أما فيما يتعلق بالضرر المترتب عن إهمال أعضاء السفينة فيتطلب إثبات خطأ تابعي الناقل لتجنيد مسؤولية هذا الأخير.³ وبالتالي فإن مسؤولية الناقل لا تقوم هنا إلا بإثبات الضرر للخطأ أو أحد تابعيه في جميع الحالات التي يكون فيها الحادث فرديا، أي نكون هنا في إطار نظرية الالتزام ببذل عناية.

وهو ما أقرت به محكمة مرسيليا في قضية تعود وقائعها إلى المسافرة التي سقطت على ظهرها وهي تسحب بشدة الباب المفتوح لغلغه؛ لأنها لم ترى أنه ظل مفتوحا بواسطة مشبك. بحيث أقرت المحكمة

¹ -A.VIALARD, «Droit maritime »,P.U.F. , 1ère édition 1997, n°525, P. 454.

² -P.BONASSIERS, « La responsabilité de l'armateur de croisière », revue Scapel, 1999, P84.

³ -L.GRACH, « Les droits des passagers dans le transport maritime : l'incidence du droit de la consommation sur la protection des passagers », Univ.de droit d'économies et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique, année universitaire 2003/2004, P93.

بتاريخ 29 أبريل 1971 أن عبء الإثبات يقع على المدعية، إلى جانب وجود السفينة في حالة جيدة وقوة الشدة المستمرة تستبعد وجود خلل، حيث لا يمكن للمدعية بأي طريقة إقامة الدليل عليه.¹ بالإضافة لقضية أخرى مرفوعة أما محكمة مرسيليا الابتدائية في مارس 1995، تتعلق بحادثة وقوع مسافرة بحرية من السرير العلوي بحجرتها نتيجة انهياره، بحيث اعتبرت أن الالتزام بالحيطه هو التزام ببذل عناية يتطلب إثبات المضرور لخطأ الناقل، ومع غياب الأخير تنتفي مسؤوليته.²

غير أنه وفي قضية أخرى طرحت أمام محكمة برست (Brest) بسبب حادثة رحلة بحرية متجهة إلى جزيرة من جزر المحيط الأطلنطي، في غرب الساحل الفرنسي، حيث سحبت الأمواج القوية مسافرة كانت واقفة عند مقدمة السفينة مما أدى إلى غرقها؛ وعليه أخذت المحكمة بعين الاعتبار أن المنطقة الجغرافية التي كانت تبحر فيها السفينة معروفة بأمواجها العالية والخطيرة، وقضت بمسؤولية الناقل البحري، ذلك أنه كان يتعين عليه اتخاذ الاحتياطات اللازمة لعلمه بأن المناطق خطيرة؛ ومع ذلك فإن المحكمة لم تعوض المضرور تعويضا كاملا بسبب عدم الالتزام بالتعليمات التي ذكرها القبطان في بداية الرحلة.

بعد الاستئناف في محكمة (Rennes) قضت الأخيرة بمسؤولية الناقل الكاملة عن الضرر، أفضت التحقيقات لوجود رائحة كريهة غير محتملة في الممرات والغرف، مما اضطر المسافرة إلى الصعود إلى ظهر السفينة. فالناقل ملزم بمراقبة حركة الركاب خلال ازدياد المخاطر كما يكون مسؤولا عن تقاعسه في ذلك.³ وعليه وكما سبق وأشرنا في السابق فإن التزام الناقل بالسلامة يتم على مستويين، إما بذل عناية في حال كان المسافر حرا ومحتفظا بحقه في الحركة، وبالتالي فهو ملزم بالاحتياط واليقظة لسلامة شخصه؛ وإما التزاما بتحقيق غاية في حال لم يتمتع بحريته في التنقل على متن السفينة وعلى ذلك يتطلب الأمر إثبات خطأ الناقل البحري.

¹ - TGI Marseille 29 Avril 1971, DMF 1972, p.279.

² -L.GRACH, *Op.cit.*, p. 94,95.

³ - ميراد براهيم، "الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري"، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة وهران 2، 2012/2011، ص. 133.

ب-الحادث الجماعي: حيث أن افتراض خطأ أو إهمال الناقل أو أحد تابعيه في حال وفاة الركاب أو تعرضهم لإصابة بدنية وحتى في الأحوال التي يقع فيها الحادث نتيجة التصادم، الغرق، الجنوح والحريق أو الانفجار وغيرهم، ولا يستطيع الناقل تبرئة ذمته إلا بإثباته اتخاذ كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الحادث، أو بإثبات السبب الأجنبي حسب الحالة.

فخطأ الناقل هنا مفترض، ومثال ذلك حادثة غرق سفينة تاييتيك عام 1923 التي عرضناها سابقا بالإضافة لحادثة العبارة (Herald of free Enterprise) في 6 مارس 1987 والتي تعتبر ثاني أكبر حادثة بعد التاييتيك بسبب وفاة 193 شخصا من 500 بعد 90 ثانية من الإقلاع. بحيث كانت متوجهة من بلجيكا إلى المملكة المتحدة، والتي غرقت بعد مدة قصيرة من إقلاعها من الميناء بسبب إبقاء الأبواب الأمامية مفتوحة إلى جانب الشحن الزائد وغير المتوازن، وعليه سلطت وزارة النقل البحري البريطانية على الشركة المالكة للعبارة غرامة 100 ألف جنيه، كما تم إيقاف الربان ومساعدته لمدة سنتين. وعلى إثرها تم تعزيز إجراءات الوقاية والسلامة بتزويد الربانة بآلات إلكترونية تمكنهم من مراقبة قفل الأبواب الأمامية.

بالإضافة لحادثة العبارة ليستونيا (L'Estonia) التي كانت تنقل أكثر من 900 شخص على متنها إلى ميناء ستوكهولم بالسويد، بحيث تعرضت للغرق بتاريخ 27 سبتمبر 1994 في بحر البلطيق بسبب رداءة الأحوال الجوية ليلا راح ضحيته 850 متوفي وتم إنقاذ الباقي بعد تلقي السلطات البحرية الفنلندية رسالة إنذار. أفضت التحقيقات حول ملابسات الحادث إلى وجود تسرب للمياه عن طريق الأبواب الأمامية التي لن يتم إحكام غلقها أمام قوة الأمواج في مقابل إهمال الناقل ومندوبيه لالتزامهم بالمراقبة المستمرة للأبواب الأمامية والخلفية.¹ وعليه قررت المنظمة البحرية الدولية إعادة النظر الكامل في قواعد السلامة بخصوص السفن الناقلة الركاب التي جاءت بها الاتفاقية الدولية (Solas) وهو ما تجسد من خلال بروتوكول أثينا.²

¹ -L.GRACH, *Op.cit.*, P. 30.

² -ميراد براهيم، المرجع السابق، ص. 194.

فالحادث الجماعي يندرج في الغالب ضمن الظروف الاستثنائية كالغرق، الاصطدام، الحرق وغيرهم، بحيث يفترض خلالها خطأ الناقل أو تابعيه لا تستدعي معها إثباتا من قبل المضرور وتبقى في نفس الوقت قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، وذلك بإثبات الناقل للسبب الأجنبي.

ج-الفترة الزمنية التي يقع خلالها الفعل المنشئ للضرر: بحيث يجب أن يقع خلال عملية النقل، أي فترة تنفيذ عقد النقل بما اشتمله؛ بحيث تتضمن هذه الفترة مدة السفر، إذا وقع الفعل أثناء الصعود إلى السفينة في ميناء الصعود أو أثناء النزول منها أو في ميناء متوسط أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده للسفينة أو بعد نزوله منها.¹ وعليه فإن مسؤولية الناقل تبدأ في حال وقوع ضرر أو خطأ أو إهمال منه ببداية عمليات النقل وتنتهي بانتهائها. غير أن الإشكال الذي أثير فيما بعد يتعلق بالفعل المولد للضرر الذي يقع أثناء تواجد المسافر داخل منشآت الميناء أم لا؟

تحدد الإجابة هنا تبعا لمدى الالتزام بضمان السلامة في النقل البحري للمسافرين؛ فبالرجوع لنطاق سريان الالتزام بضمان السلامة فإنه لا يبدأ من وقت إبرام العقد أو تسليم تذكرة السفر؛ إنما من وقت تنفيذه دون الحاجة إلى اشتراطها بنص صريح في العقد.

وعليه فإنه يمتد طول مدة تنفيذ العقد ويتسع ليشمل فترتي ما قبل الصعود، إذا تم استقبال المسافرين من قبل تابعي الناقل لتوصيله إلى السفينة حتى خروجه منها وتوصيله خارج منشآت الميناء.² فكثيرا ما تقع حوادث تؤدي بوقوع ضرر للركاب غالبا ما يكون سببها سوء تصرف الناقل أو أحد تابعيه بسبب تدني مستوى الأداء والتصرف قبل وأثناء الحالات الطارئة.³

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.117.

² - م. 2/3 م.ت 18-190 المؤرخ في 15 يوليو 2018، المعدل والمتمم م.ت. 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، والتي عرفت المنشأة المينائية أنها: "تعني الموقع الذي يحدث فيه التفاعل بين السفينة والميناء، وتشمل مناطق كمناطق الإرساء وأرصفة الرسو وأرصفة الانتظار ومسارات الاقتراب إليها من عرض البحر، حسب الحالة."، ج.ر عدد44.

³ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 119.

أما بخصوص الاتفاقية الدولية الموقعة ببروكسل 1961 فقد حددت النطاق الزمني لعقد النقل البحري للمسافرين بالمادة 1 فقرة (e) على أنه الفترة التي يكون فيها المسافرون على ظهر السفينة، وكذلك عمليتي ركوبهم ونزولهم. ولكن لا تتضمن الفترة التي يكون بها المسافرون في محطة بحرية أو على رصيف أو مبنى آخر في الميناء. كما يتضمن النقل عن طريق البحر الدخول في القوارب الموصلة للسفينة، إذا كان ثمن هذا النقل متضمنا في أجرة النقل، أو إذا كان المبنى المستعمل لهذا النقل الإضافي قد وضع تحت تصرف الراكب بواسطة الناقل.¹

ذهب المشرع الفرنسي في نفس السياق، فقد حددها بالفترة التي يقع فيها الفعل المولد للضرر خلال النقل أو خلال عمليات الركوب أو النزول، سواء في ميناء القيام أو الوصول أو التوقف المتوسط (Escale).² أما المشرع الوطني فقد أقصى الوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء من مدة النقل إلا بالنسبة لأمتعة الحجرة عندما تودع هذه الأمتعة تحت حراسة الناقل.³

وعليه فإن النطاق الزمني للفعل المولد للضرر الموجب للتعويض في النقل البحري للمسافرين هو نفسه الخاص بعقد النقل، ومن ثم فإنه لا مجال لترتيب مسؤولية الناقل البحري، أو أحد تابعيه عن الضرر اللاحق بالراكب داخل المنشآت المينائية، كما تسري عند الحاجة في مدة نقل المسافرين وأمتعتهم المتم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية الأحكام الخاصة للاتفاقيات الدولية والخاصة بهذا المجال، والتي تكون الجزائر طرفا فيها.⁴

2- وقوع ضرر للراكب: يعد الضرر أحد أهم الأركان الأساسية لقيام المسؤولية تبعا للقواعد العامة في القانون

¹ - Art. 1/e de la Convention de Bruxelles 1961.

² - Art. L5421-3 c.transp.

³ - م. 823/ق.بح.ج.

⁴ - م. 824/ق.بح.ج.

المدني¹؛ وهنا نفرق بين الضرر الناشئ للراكب عن الظروف العادية والضرر الناشئ للراكب عن الظروف الاستثنائية على النحو التالي:

أ- **الضرر الناشئ عن الظروف العادية:** يتمثل في الضرر المترتب عن الوفاة، أو عن إصابة بدنية أيا كان وصفها، والتي ترتب ضرراً مادياً كالكسور أو الجروح وغيرها كذلك إذا وقع حادث. ومثال ذلك حالة سقوط الراكب من على سلم الباخرة أثناء صعوده نتيجة لعيب بالسلم أدى لإصابته بجروح، في حين أن سقوطه نتيجة لدوار البحر وعدم حفظ توازنه يخرج الناقل من دائرة المسائلة، ذلك أن الحالة الأخيرة ترتبت عن سوء صحة الراكب وليس خطأ أو إهمال الناقل أو أحد تابعيه.²

-**بالنسبة للوفاة:** وهنا لا يشترط وقوعها أثناء أو خلال فترة النقل البحري، إنما يكفي أن يقع الفعل المولد للضرر خلالها حتى لو وقعت الوفاة بعد النطاق الزمني للعقد، مع الإشارة لضرورة وجود علاقة سببية تثبت أن سبب الوفاة ناتج عن الضرر مع اشتراط ارتباطه بالملاحة البحرية.

حيث أنه لا يعقل أن تترتب مسؤولية الناقل البحري عن حادثة الوفاة المترتبة عن شجار وقع بين المسافرين أدى لوقوع جريمة القتل على متنها. وعليه وفي كلا الحالتين يتعين عليه تحرير تقرير مفصل يبين فيه ظروف الحادث ويقدمه للسلطة البحرية المختصة للميناء خلال 24 ساعة من وصوله إلى أول ميناء،³ باعتباره المسؤول عن حفظ أمن المسافرين خلال الرحلة. إلى جانب إمكانية قيامه في حالة الاستعجال باتخاذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز والمسافرين، فالريان يعد بمثابة مسير أعمال المسافرين.⁴ كما يحرص الريان بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة على جرد أمتعة المتوفي والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية في أول ميناء وصول.

¹ - السنهوري عبد الرزاق، "الموجز في النظرية العامة للالتزام"، مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة، 1940، ص. 40.

² - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 119.

³ - م. 604 ق.بح.ج.

⁴ - م. 587 ق.بح.ج.

يسأل الناقل هنا عن الضرر المتسبب الذي أدى بوفاة المسافر ورتب مسؤوليته ليشمل كل الأضرار التي يمكن أن تلحق المسافر شخصيا أو لورثته، فالضرر الذي يصيب ذوي حقوق المسافر جراء وفاة مورثهم قد يكون ضررا ماديا ومعنويا. خاصة إذا كان الشخص الهالك هو المعول عليه في الإنفاق عليهم؛¹ وبالتالي تكون مسؤوليته كما سبق وذكرنا مسؤولية عقدية وكل ما خرج عنها مسؤولية تقصيرية، إلى جانب إمكانية تطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء في حال وقوع الضرر نتيجة تدخل شيء غير حي.²

-بالنسبة للأضرار البدنية التي تصيب المسافر البحري: وهي الأضرار المتعلقة التي تصيب جسم الإنسان من أضرار مادية، كما قد تؤدي للإصابة بأضرار نفسية أو معنوية تبعا لذلك، وعليه نفرق:

-الضرر المادي: وهو الخسارة المادية الناتجة بحق أو مصلحة، سواء تعلق الأمر بمصلحة مالية أو غير مالية، كالإعاقة الدائمة أو النسبية التي تصيب المسافر نتيجة حادث، فهنا يضار أقارب المضرور المعول عليه، والتي تكون علاقتهم به علاقة مشروعة. بالإضافة إلى كل ما ينجم عن الإصابة البدنية العضوية من نفقات علاج، نقص قدرة في الكسب وغيرها.³

وعليه وتبعا لنص المادة 842 من القانون البحري الجزائري فإن الناقل يعد مسؤولا عن الإصابات الجسمانية للراكب، إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم.

تتعدد الإصابات التي قد يتعرض لها المسافر والتي تمس سلامته البدنية كالجروح، الكسور، التشوهات المترتبة عن الحرائق وغيرها. إذ تعد الحرائق من أفتع الحوادث التي قد تقع على متن السفينة، لما تثيره من دعر وفرع بين الركاب، بالنظر للقابلية السريعة للاحتراق، والتفاعل الكيميائي، ولما تحتويه السفينة

¹ - الفتلاوي سمير جميل حسين، "العقود التجارية الجزائرية"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الأولى 2001، ص.338.

² - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.131.

³ - السعدي محمد صبري، "النظرية العامة للالتزامات"، المرجع السابق، ص.87.

من بضائع، وأمتعة، وبصفة خاصة الأماكن الخاصة بتشغيل السفينة؛ والتي قد تترتب نتيجة إهمال طاقم السفينة لاتخاذ الإجراءات الضرورية والاحتياطات المناسبة أثناء عملية الشحن، سواء كانت أخطارا أصلية أو أخطارا مساعدة على انتشار الحريق.¹

-**الضرر المعنوي:** تتعلق بالحقوق المعنوية للشخصية القانونية، ذلك أن وظيفة القانون هي حماية الحقوق المالية وغير المالية للأفراد.² وتبعاً لذلك ومن خلال استقراء المادة 842 نلاحظ أن المشرع الجزائري ذكر مصطلح "الإصابات الجسمية" على سبيل الحصر لا المثال دونما أن يكتفي بذكر عبارة "ضرر" فقط أو "كل ضرر معتبر شرعا"، وبالتالي فإنه لا مجال للمطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي في الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

لم يتم النص عليه صراحة ولا الإشارة إليه ضمناً سواء في القوانين البحرية الداخلية أو التشريعات الدولية، وهو ما يستشف من نصوص المواد 3-5421 L من القانون البحري الفرنسي التي ذكرت "L'accident corporel"؛ بخلاف المشرع الجوي الوطني الذي اعترف بصفة ضمنية بالضرر المعنوي عندما ذكر "المدارك العقلية" بحيث قدم تعريفاً للضرر من خلال المادة 145 من قانون الطيران المدني، تحديداً في فقرتها الثانية والتي تنص على: "تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة، أي ضرر جسدي، عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية".³

ومع ذلك وقياساً على المسؤولية المدنية عن الضرر المعنوي وتبعاً للأحكام العامة للمسؤولية في القانون المدني فإنه يحق للشخص المضرور أن يرفع دعواه للمطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي على أساس القانون المدني، في حين أن ورثة المسافرين المتوفي لهم الحق بالمطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 135.

² - مرقس سليمان، "الوافي في شرح القانون المدني - في الالتزامات"، المرجع السابق، ص 73.

³ - م. 02 ق. ط. م: "المصطلحات والعبارات المستعملة في هذا القانون هي تلك المحددة في الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو يوم 7 ديسمبر سنة 1944 وملاحقها".

المسبب لهم لكن على أساس المسؤولية التقصيرية وليس العقدية ذلك لانعدام الرابطة بينهم وبين الناقل.¹

ب-الضرر الناشئ عن الظروف الاستثنائية: وتتمثل في الحوادث الاستثنائية غير المتوقعة

كالاعتداءات الإرهابية أو عمليات القرصنة البحرية، إلى جانب الأحداث البحرية الخاصة التي نص عليها
المشرع والتي تترتب عليها مسؤولية الناقل البحري.

-الضرر المترتب عن الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية: بحيث

تشمل القرصنة باعتبارها أحد الجرائم الدولية الخطيرة التي المهدة لسلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح
أثناء الرحلة البحرية، فقد أصبح من الصعب معها اتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة لإيصال المسافر سليما
معافى. بالإضافة للعمليات الإرهابية، الاعتداء، الخطف والحجز وغيرها من الأفعال الإجرامية وما يصحبها
من تهديد وعنف للمسافر وسلامته البدنية والنفسية. والتي قد تؤدي بإحداث ضرر أو خلل بجهازه العصبي.

جاء في هذا الشأن عقد اتفاقية روما حول قمع الجرائم ضد الملاحة البحرية لعام 1988² إلى

جانب بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية،

المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272

المؤرخ في 3 نوفمبر 2010.³

تضمنت الاتفاقيات الدولية المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية، مثل مبدأ المرور البريء،

ومبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار أو في المياه التي لا تخضع لسيادة أي دولة،⁴ كما قضت الاتفاقيات

بتجريم الاستيلاء على السفينة مما يؤدي إلى المساس بسلامة الركاب والطاقم الملاحى على حد سواء، أو

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 215.

² -Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclue à Rome le 10 mars 1988.

³ - مر.ر. رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر. عدد 69.

⁴ - الهواري عبد الله محمد، "القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي"، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، جمهورية مصر، الطبعة الأولى، 2010، ص 90.

إلحاق ضرر بها أو بطاقمها الذي يحتمل أن يعرض ملاحتها الآمنة للخطر، وكذا إلحاق ضرر جسيم بالمراقق الملاحية، أو نقل معلومات زائفة، أو قتل شخص، أو إصابته على متنها بإصابة جسيمة أو ضرراً بالغاً وغيرها؛ فجميع هذه الحوادث الإرهابية تستهدف تحقيق أهداف إجرامية.¹

تخرج مثل هذه الأعمال غير المشروعة عن إطار مساءلة الناقل باعتبارها تندرج ضمن مفهوم السبب الأجنبي الذي لا دخل للناقل فيه، شريطة أن يكون هذا العمل غير المشروع هو السبب الحقيقي للضرر دون تدخل خطأ الناقل أو إهماله هو أو أحد تابعيه وعدم اتخاذهم التدابير اللازمة لمنع وقوع مثل هذا الخطر.

يقع عب إثبات الدور الإيجابي للناقل في إحداث الضرر على عاتق المسافر المضرور، ذلك أنه يتعين على الناقل اتخاذ التدابير الأمنية وتجنب الإبحار في المناطق المشتبه في احتمال تعرض السفينة وركابها للخطر. ذلك أنه ومن شروط السبب الأجنبي عدم القدرة على التوقع وعلى دفع الواقعة أو الخطر الداهم كذلك؛ ومثال ذلك المرور بمنطقة محتلة أو علم الناقل بوجود جماعات مسلحة أو قرصنة مع غياب الأجهزة الأمنية دون تجنب المنطقة أو التراجع عن مباشرة الرحلة من الأساس، ذلك أنه إذا قام بها فإنه مسؤوليته تقوم في مثل هذه الظروف.²

-الضرر المترتب عن الحوادث البحرية الخاصة: كما سبق وأشارنا فإن النقل البحري عموماً له طابع خاص نظراً لعوامله والظروف المحيطة به وكذا المخاطر المتعددة التي قد يتعرض لها خلال الرحلة البحرية سواء من حيث الظروف المناخية، العوامل الطبيعية الأخرى، الأخطاء الفنية وكذا الأخطاء البشرية. فالأخيرة قد تترتب سواء بسبب عدم قدرة الريان على السيطرة على المركبة، أو من قبل باقي الطاقم فتؤدي لغرق السفينة، احتراقها أو اصطدامها بالغير، كما قد تترتب نتيجة أخطاء بشرية خارجية إذ يرى

¹ م. 5/4 التي أضافت المادة 3 مكرر للاتفاقية.

² الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 146 و 147.

الأستاذ فيالار أن 90% من هذه الحوادث سببها الأخطاء البشرية¹ كأخطاء المسؤولين عن تنظيم الموانئ، أو التوجيه البحري المتواجد في المنارات المخصصة لإرشاد السفن²؛ والكل قد يؤدي إلى وقوع الحوادث البحرية الخاصة كالغرق، الاصطدام، الحريق وغيرها. وعليه نذكر أهمها:

-الغرق (Naufrage): فإذا أخذنا على سبيل المثال الحادثة الشهيرة للعبارة التابعة لشركة النقل البحري المصرية (السلام 98) التي غرقت في 3 فبراير 2006 في البحر الأحمر والتي كانت مبحرة في طريقها من مدينة ضبا السعودية العائدة من منطقة تبوك إلى سفاجا والتي كانت تنقل أكثر من 1000 مسافر وأكثر من 200 سيارة على متنها؛ والتي تعود أسبابه لحدوث حريق داخل المرآب الخاص بالعبارة والذي انتشر بسرعة نظرا لوجود كميات وقود زائدة بالسيارات بالرغم أن مملأها بالوقود بهذا الكم مخالف للتعليمات الصادرة بهذا الشأن، إلى جانب وجود ثلاثين برميلا بالمرآب بها زيوت وشحوم شديدة الاشتعال مخالفين بذلك أبسط الطرق في الوقاية من الحوادث.

تترتب المسؤولية هنا على عاتق الناقل وتابعيه ذلك أن سوء تصرفهم وعدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع حدوث الحريق الذي أدى للغرق هو أحد أسباب الكارثة. علما أنه تقرر استخدام المياه لإطفاء الحريق دون الرغبة؛ بحيث تم استخدام مضخات تقوم بسحب مياه البحر عبر الخراطيم إلى داخل السفينة. تم اكتشاف بعد ذلك وجود ثماني بالوعات أو مضخات من أصل اثني عشر مسدودة مما أعاق تصريف المياه إلى الخارج الأمر الذي أدى إلى اختلال توازن السفينة بسبب تجمع مياه على جنب واحد مما أدى إلى انقلابها ثم غرقها بالكامل. فالسبب الرئيسي هنا هو عدم الإلمام بقواعد وتعليمات السلامة البحرية فيما يتعلق بمكافحة الحرائق وعدم توافر وسائل النجاة.³

¹ -A.VIALARD, « Droit maritime », Op.Cit, n°525, P454.

² الشديفات إبراهيم راشد محمد، "المسؤولية المالية عن حوادث وسائل النقل في الشريعة الإسلامية والقوانين الأردنية دراسة مقارنة"، دار يافا العلمية للنشر والتوزيع، طبعة 2014، ص222.

³ -سليمه صلاح محمد ، المرجع السابق، ص. 84.

وعليه فإن حادثة الغرق هنا لا ترجع للقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ إنما لمسؤولية الناقل وتابعيه الذين أخطئوا وأهملوا اتخاذ التدابير الضرورية والإجراءات الاحتياطية سواء لتفادي وقوع الحريق أو لإخماده.¹ بحيث يتحمل كل من الربان والضابط الأول للعبارة المسؤولية بالتضامن لعدم تقديم تعليمات النجاة في حال حدوث طارئ للركاب وأماكن تجمعاتهم وغيرها؛ كما تم الرجوع للصندوق الأسود بعد التحقيقات بحيث تم تداول القضية على مدى عامين ليتم تبرئة مالك العبارة وجميع المتهمين في الأخير.

-**الاصطدام (Abordage):** وهو كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم،² فهو التصادم الذي يحدث بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل بها الحادث.³

وقد عرفه المشرع الجزائري أنه يشمل كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية، وتشبه كذلك كل خسارة تسببها سفينة لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة.⁴ كما عرفه الأستاذ خالد جاسر غفري أنه "الارتطام المادي الذي يحصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين سفينة وأية منشأة أخرى لا ترتبط معها بعقد، بغض النظر عن مكان حصول الحادث"،⁵ علما أن المنشآت الطافية على سطح البحر لا تعتبر سفنا كالأرصفة

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 121.

² - م. 273 ق.بح.ج.

³ - مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، طبعة 2000/1999، ص. 403.

⁴ - م. 2/274-3 ق.بح.ج.

⁵ - غفري خالد جاسر، "القانون البحري"، دار الاعصار العلمي، عمان- الأردن، 2016، ص 193.

العائمة والجسور العائمة والأحواض كذلك والعوامات.¹

يأخذ التصادم أحد الحالات التالية: التصادم القهري، التصادم المشتبه في أسبابه، التصادم بخطأ أحد الربابين والتصادم بسبب الخطأ المشترك. إذا تختلف النتائج وترتيب المسؤولية تبعاً للحالة، وقد استعملت معاهدة بروكسل لعام 1910 بشأن التصادم البحري مصطلح "خطأ السفينة" ذلك أنه يواجه كل الأخطاء التي يمكن أن تقع من الأشخاص القائمين على تحريك السفينة وصيانتها.² إضافة وفي حال وقع تصادم تسد التعويضات القانونية مع مراعاة الأحكام المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن.

إن الغرض من التفرقة بين الحالات هو تحديد مسؤولية الناقل البحري عند وقوع ضرر للراكب بسبب الاصطدام، ذلك أن التصادم القهري يستلزم لتحقيقه انتفاء كل خطأ من جانب الربان والطاقم، بحيث يتعين أن يكون السبب أجنبياً ولم يكن بالإمكان توقعه ولا التغلب عليه.³ في حين أنه لا يعد تصادماً قهرياً ذلك الذي يقع ليلاً في شهر يناير ذلك أنه لا يشكل واقعة فجائية إنما كانت متوقعة وبالتالي فإنها لا تشكل حادثاً فجائياً قهرياً.

أما عن التصادم المترتب عن خطأ أحد الربابين أو إلى خطأ مشترك بينهما، فيسأل بسببه عن جهوزية المركبة من الناحية الفنية والتجارية، أو يكون بسبب الربان أو البحارة بصفتهم تابعين للناقل ووكلائه الذي لم يتبع القواعد التي تمنع التصادم، كعدم السير في الطريق الواجب إتباعه، عدم تخفيض السرعة أثناء الرؤية المنخفضة أو الظروف السائدة كالرياح والقرب من الأخطار الملاحية، إفساح الطريق لسفينة لها أولوية المرور، إنارة الأضواء سواء على الصاري أو على الجوانب أو على المؤخرة. بحيث أجازت القواعد الجديدة

¹ - ترك محمد عبد الفتاح، "التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003، ص. 30.

² - فراح عز الدين، "التصادم البحري"، مجلة الفكر، العدد الثاني عشر، 2015، ص 170.

³ - الشديفات إبراهيم راشد محمد، المرجع السابق، ص. 232.

لمنع التصادم لعام 1972¹ وتحديدا من القاعدة 20 إلى 31 منها لحكومة أي دولة وضع قواعد خاصة بشأن موقع الأنوار على سفنها.²

وعليه يسأل الناقل عن الضرر اللاحق بالراكب نتيجة للتصادم أو الغرق حسب الحالة ومدى اتخاذه التدابير الوقائية لتفاديه، كما يتعين على المسافر المضروب في دعوى المسؤولية إثبات خطأ الربان بصفته تابعا للناقل بكافة طرق الإثبات، ذلك أن الأمر مرتبط بواقعة مادية يستعان لإثباتها بدفتر اليومية والتقرير البحري، كما للمحكمة الأمر بإجراء تحقيق لسماع الشهود أو تأمر بتعيين خبراء لتحديد الأسباب الحقيقية لحادث التصادم أو الغرق من جهة وتقدير قيمة الأضرار المترتبة من جهة أخرى.³

3-العلاقة السببية: الأصل في دعاوى المطالبة بالتعويض أن يقوم الدائن بمطالبة المدين به في العلاقة العقدية، ويقع عبء إثبات الخطأ العقدي أي أن المدين لم ينفذ التزاماته المقررة على الطرف المضروب، بإثبات الرابطة السببية بين الفعل المنشئ للضرر والضرر ومداه؛ إلى جانب إثباته بأن الحادث قد طرأ خلال النقل وأنه يتعلق بملاحة أو استغلال سفينة.⁴

إن المعيار الذي ترفع من أجله دعوى المسؤولية بسبب الوفاة يتعلق أساسا بالعلاقة السببية بين الحدث والنتيجة، ذلك أن الأصل العام لتحقق المسؤولية هي عدم وجود مدة زمنية كبيرة بين وقوع الحادث وترتب النتيجة في إطار نفس الرحلة مع بقاء الرابطة مستمرة ومباشرة؛ أما في حال كان الفاصل الزمني كبيرا بين الحادث والوفاة فقد يؤدي ذلك لاحتمال قطع رابطة السببية.

1-Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG) visait à mettre à jour et à remplacer les règles de 1960 pour prévenir les abordages en mer qui avaient été annexées à la Convention SOLAS adoptée le 20 Octobre 1972 ; entrée en vigueur le 15 juillet 1977.

²- فراح عز الدين، المرجع السابق، ص. 172.

³- الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 151.

⁴- م. 845 ق.بح.ج.

إذا أخذنا على سبيل المثال العبارة (السلام 98) التي غرقت في البحر الأحمر والتي توفي جراءه أكثر من 1000 شخص من الركاب والطاقم؛ فإذا نجا شخص من الغرق المحقق أثناء وقوع الحادث وبعد عودته بفترة وجيزة توفي نتيجة ما تعرض له فإن المسؤولية تبقى على عاتق الناقل سواء عن الأضرار التي تلحق المسافرين شخصياً أو وراثته.¹

أما في حال كانت الوفاة بعد زمن طويل عن الحادث فإن أغلب الرأي سيرجح بانتفاء الرابطة السببية، والتي تخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع. وعلى هذا فإن مدة تقادم الدعوى في حالة الإصابات الجسمانية الواقعة خلال النقل والتي يتوفى على إثرها المسافر بعد نزوله من السفينة ابتداءً من يوم الوفاة، ولا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات اعتباراً من يوم نزوله من السفينة.²

كما تنتفي علاقة السببية في حال إذا أثبت المدعى السبب الأجنبي، كالقوة القاهرة أو حادث مفاجئ أو حتى خطأ المضرور أي المسافر أو يتعدد المسؤولية من عدة أطراف؛ خاصة أن الراكب يحتفظ أثناء الرحلة بحريته في الحركة بخلاف النقل الجوي؛ مع بقاء السلطة التقديرية للقاضي في تقدير مدى تدخل الراكب المضرور في حصول الضرر لحماية للطرف الضعيف في العلاقة في مقابل علم المهني بالظروف المحيطة والمحملة الوقوع أثناء النقل البحري.

ثانياً: حالة المسؤولية عن التأخير: وهنا تتعدد الحالات فقد يحصل تأخير في مواعيد انطلاق الرحلة أو وصولها، فإذا لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة أو حصل تأخير هام لا ينسب للناقل، يستطيع كل طرف فسخ العقد بدون أي تعويض من الجهتين وفي هذه الحالة يجب على الناقل إرجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافرين التذكرة.³ أما إذا كانت الظروف السابقة وكان السبب راجعاً لخطأ الريان الملاحي

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 130.

² - م. 854/ج ق.بح.ج.

³ - م. 835 ق.بح.ج.

أو إهماله هو أو أحد مندوبيه فهنا يجوز للمسافر فسخ العقد وطلب استرجاع الأجرة بالإضافة لحقه في تعويض الضرر إن أصابه.¹

في حال طرأ خلال الرحلة، حادث ما وطبقا لنص المادة 837 من القانون البحري الجزائري فإنه ، لا يسمح بمواصلة السفر أو الوصول إلى مكان الوصول في وقت معقول، يتعين على الناقل بطلب من المسافر وحسب اختياره، أن يرد له القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة التي لم يقطعها أو ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان الوصول أو ميناء آخر يتفق عليه، وذلك في أول سفينة ملائمة أو بوسيلة أخرى لنقل المسافرين.

أما عن المسؤولية عن التأخير فتترتب في حال إخلال الناقل بالتزامه بالنقل في الميعاد، بحيث تترتب في حال وقوع خطأ ملاحى منسوب للناقل، أو لخطأ تجاري لأحد تابعيه، وبمفهوم المخالفة فإنه لا يتحمل مسؤولية التأخير إذا وقع بسبب آخر كخطأ بحري من قبل الربان أو طاقمه². وهو ما جاء به المشرع الفرنسي من خلال نص الفقرة الثانية من المادة L5421-2 من القانون البحري الفرنسي³ على غرار المشرع الأوروبي والمشرع الوطني كما سبق وأشارنا طبقا لنص المادة 836 من القانون البحري؛ بحيث جاء التنظيم الأوروبي رقم 2010/1177 المتعلق بحقوق المسافرين عبر البحر أو عن طريق الملاحة الداخلية⁴ جاء بأحكام تتعلق بالتزامات الناقل في حال انقطاع الرحلة أو تأخرها سواء من حيث إعلام المسافرين أو مساعدتهم من خلال نص المادتين 16 و17 منه.

¹ - م. 836 ق.بج.ج.

² -A.VIALARD,« Droit maritime »,Op.Cit, n°527, P456.

³ -Art L5421-2 Alinéa 2 c.transp dispose : « Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers. Il est responsable des dommages dus au retard tenant à l'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés.».

⁴ -Le règlement (UE) n°1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure est applicable à partir du 18 décembre 2012.

أقرت المحكمة العليا بمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في حالة التأخير لعدم برمجة باخرة في التاريخ المحدد للسفر. إذ تعود حيثيات القضية المرفوعة ضد المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، لأنها قامت ببيع التذاكر دون برمجة باخرة في التاريخ المذكور فيها بعدما تقدم المسافرون المطعون ضدهم بالنقض بتاريخ 21 جويلية 2001 بالتقدم إلى مصالح المؤسسة بمرسليا ولاحظوا عدم وجود باخرة لنقلهم نحو مدينة سكيكدة.

بعد السير في القضية صدر قرار عن مجلس قضاء عنابة يقضي بتأييد الحكم المستأنف فيه، بحيث أسند قضاة المجلس مسؤولية الخطأ للمؤسسة الناقلة وحكموا عليها بقيمة التعويض، وهو ما أيده المحكمة العليا بقضائها بقبول الاستئناف شكلا ورفضه موضوعا وبالتالي أقرت مسؤولية الناقل عن التأخير في تنفيذ التزاماته.¹

إضافة فإن التأخر لا يكون مستحقا للتعويض إلا في حال إثبات وقوع الضرر كما هو الحال بالنسبة للنقل الجوي، وفي حال تحديد المسؤولية كذلك تبعا للاتفاقية الدولية الموقعة بلندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976 المصادق عليها من طرف الجزائر بتاريخ 04 أوت 2004؛ فإن الناقل يستفيد من أحكامها خاصة أن التأخير لا يمس فقط المسافر المضرور وحدة، إنما جميع المسافرين على متن السفينة لتك الرحلة المتأخرة. وبالتالي فإن الحساب الشامل لتحديد المسؤولية سيكون لصالح الناقل، علما أن الخطأ أو الإهمال العمد يسقط حقه في ذلك.²

وفي سياق متصل فقد اشترطت التشريعات الداخلية والدولية لقبول الدعاوى الناشئة بمناسبة النقل البحري والمتعلقة بالوفاة أو الأضرار الجسمانية أن يتم رفعها في الأجال القانونية، ذلك أنها تخضع للتقدم خلال سنتين والذي يسري مفعوله طبقا لنص المادة 854 من القانون البحري والاتفاقية بروكسل 1961 في

¹- قرار رقم 347564 الصادر بتاريخ 2005/01/12، الغرفة البحرية، العدد الأول لسنة 2005، الجزائر، ص 199 و 202.
²- A. VIALARD, « Droit maritime », Op.Cit, n°527, P457.

حالة الإصابات الجسمانية ابتداء من تاريخ نزول الراكب، أما حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، ابتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب؛ في حين أن الوفاة التي تحدث بعد نزول المسافر المصاب جسمانيا فتبدأ من يوم الوفاة ولا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات اعتبارا من يوم نزوله من السفينة.

ثالثا: حالة المسؤولية عن تلف أو ضياع الأمتعة: التزام الناقل بتوصيل الأمتعة هو التزام بتحقيق

نتيجة بتوصيلها كاملة غير منقوصة وسليمة غير متلفة في ميعاد الوصول؛ إذ يعد الناقل مسؤولا عن فقدان الأمتعة أو إصابتها بأضرار وذلك فيما إذا كان منشأ الفقدان أو الضرر حاصلا خلال النقل ومنسوبا لخطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه أثناء قيامهم بمهامهم. أما فيما يخص المركبات فلا يعد مسؤولا عن فقدانها أو عما يصيبها من ضرر ناشئ أو ناجم عن أعمال أو خطأ الريان أو البحار أو الملاح أو مندوبي الناقل في ملاحه السفينة أو إدارتها خلال النقل.¹

يختلف نظام المسؤولية تبعا لنوع الأمتعة الخاصة بالمسافر البحري أو المعدات التي يصطحبها معه؛ فبالنسبة لفقدان النقود والسندات والأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية؛ فإن الناقل لا يعد مسؤولا عن فقدانها إلا في حالة الاتفاق الصريح والكتابي، وهنا يأخذ الناقل صفة المودع لديه طبقا لنص المادة 590 وما يليها من القانون المدني وتتعلق مسؤوليته بإثبات خطئه أو خطأ أحد مندوبيه أو تابعيه، وبمجرد تقديمه تترتب مسؤوليته اللامحدودة تبعا للقيمة المصرح بها². أما عن الأمتعة الأخرى فنفرق:

1- فيما يخص أمتعة الحجرة: فبالنسبة لاتفاقية بروكسل لعام 1967 فإن عبء الإثبات يقع على

المسافر في حال ضياع أو تلف أمتعة الحجرة إذا كان الحادث واقعا خلال النقل إلا إذا كان السبب ناتجا عن غرق السفينة، أو اصطدامها، أو جنوحها، أو انفجار، أو حريق فيها، أو متصلا بأحد هذه الأحوال؛ كما

¹ - Art 4 de la convention du Bruxelles 1967.

² - A. VIALARD, « Droit maritime », Op. Cit, n°528- P457.

Art L5421-10 alinéa 2 C.transp dispose : « Toutefois, toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord. ».

يعتبر خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه أو وكلائه ثابتا بالقرينة ما لم يثبت العكس؛ وذلك فيما يتعلق بفقدان الأمتعة أو إصابتها بضرر. وقد حددت الاتفاقية الحد الأعلى للتعويض في حالة فقدان أمتعة الحجرة أو إصابتها بأضرار في كلتا الحالتين بمبلغ 10 آلاف فرنك عن كل مسافر.

أما فيما يتعلق باتفاقية أثينا فتقوم المسؤولية عن ضياع أو تلف أمتعة الحجرة بإثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو إهمالهم كذلك في حال تلفها أو ضياعها ما عدا حالة الغش أو الخطأ العمدي،¹ كما أنها مسؤولية محدودة تبعا للقواعد المحددة للحد الأعلى للتعويضات؛ بحيث تقدر قيمة التعويض الخاص بها حسب اتفاقية أثينا بمبلغ 12500 فرنك للراكب، ليتم تغيير مبلغ التعويض إلى وحدات الحساب بحيث أصبحت 833 وحدة للراكب عن الرحلة الواحدة.² وقد تم ذلك بموجب المادة 2 من بروتوكول أثينا لعام 2002، كما تعد الوحدات المذكورة بالاتفاقية هي وحدات السحب الخاصة المذكورة على النحو المحدد من قبل صندوق النقد الدولي، كما يتم تحويلهم للعملة الوطنية للدولة المرفوع أمام محاكمها الدعوة على أساس قيمة العملة يوم صدور الحكم أو بتاريخ اتفاقي بين الأطراف.³

وفي سياق متصل تعتبر وحدة حقوق السحب الخاصة أصل احتياطي أنشأه صندوق النقد الدولي في أكتوبر عام 1969، نتيجة لقلق البلدان الأعضاء من احتمال عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك والنمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التوسع في التجارة العالمية؛ وقد كان انخفاض قيمة النقد أحد الأسباب التي استدعت تعديل اتفاقية أثينا لعام 1974 بروتوكول عام 2002.⁴

¹ -Art L5421-10 c.transp dispose : « Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés. Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, une somme dont le montant est fixé par voie réglementaire. »

² -Art 8/1 de la convention d'Athènes.

³ -Art 9/1 de la convention d'Athènes dispose : « L'unité de compte mentionnée dans la présente convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux art.7 et 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. »

⁴ -عابنه محمود محمد، "أحكام عقد النقل"، المرجع السابق، ص. 221.

2- فيما يخص أمتعة العنبر والمركبات المنقولة: بالنسبة للمركبات المنقولة وأمتعة العنبر فتأخذ

حكم نقل البضائع، يكون التزام الناقل فيها التزاما بتحقيق نتيجة، علما أن عبء الإثبات يقع على الناقل أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر طبقا لنص المادة 844 من القانون البحري الجزائري والمادة 9-5421L من القانون البحري الفرنسي.¹

إن المطالبة بالتعويضات هنا تكون على أساس عقدي مع استفادته من تحديد المسؤولية تبعاً للاتفاقيات الدولية. بحيث تقدر التعويضات فيما يخص المركبات بما في ذلك الأمتعة المنقولة ضمنها أو فوقها في جميع الأحوال بمبلغ 30 ألف فرنك عن كل مركبة بالنسبة لاتفاقية بروكسل لنقل أمتعة المسافرين²، وعن السيارة للرحلة الواحدة بمبلغ 50000 فرنك للسيارة السياحية متضمنة الأشياء المتواجدة بداخلها للرحلة، والتي أصبحت 3333 وحدات الحساب حسب اتفاقية أثينا المعدلة³ بقيمة 18000 فرنك عن الطرود أو الوحدات بالنسبة للأمتعة العنبر للمسافر وللرحلة والتي أصبحت 1200 وحدات الحساب.⁴

وفي سياق متصل فإن هذه الدعاوى الناشئة بمناسبة النقل البحري والمتعلقة بالأمتعة تخضع للتقدم خلال سنتين طبقا لنص المادة 853 من القانون البحري الجزائري، بحيث يسري مفعولها اعتبارا من يوم تفرغ الأمتعة، وفي حال الفقدان الكلي للسفينة اعتبارا من اليوم المفترض للتفريغ.⁵

غير أن هذه الدعاوى تتطلب إلزاميا توجيه المسافر تبليغا كتابيا للناقل أو من يمثله في حالة الضرر الظاهر بالأمتعة ما عدا إذا كانت حالة الأمتعة مثبتة حضوريا عند استلامها، ففيما يخص أمتعة الحجرة قبل أو بعد إنزالها أما الأمتعة الأخرى فقبل أو حين التسليم.

أما في حالة الفقدان أو الضرر الخفي للأمتعة فخلال خمسة عشر يوما من الإنزال أو التسليم أو

¹ - Art L5421-9 C.transp dispose : « *Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire* ».

² -Art 6/1 et 2 de la convention de Bruxelles 1967.

³ -Art 8/2 de la convention d'Athènes.

⁴ -Art 8/3 de la convention d'Athènes.

⁵ - م. 854 ق.بح.ج.

التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم. كل هذا تحت طائلة اعتباره نازلا من السفينة مستلما أمتعته في حالة جيدة،¹ وهو ما يتماشى والآجال المحددة باتفاقية بروكسل الخاصة بنقل أمتعة المسافرين لعام 1967 بحيث تتقدم بمرور سنتين دعاوى تعويض الضرر الناجم عن فقدان الأمتعة أو إصابتها بالضرر، وذلك من تاريخ النزول إلى اليابسة، وفي حالة فقدان التام للسفينة فمن التاريخ المقدر للنزول منها.²

3- فيما يخص معدات التنقل الخاصة بالأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة: ففي حال ضياع أو

لحاق ضرر بالمعدات الخاصة بالتنقل أو أي معدات أخرى تخص الأشخاص ذوي الإعاقة أو الاحتياجات الخاصة فإن مسؤولية الناقل البحري تقوم تبعا للفقرة الثالثة من المادة الثالثة من اتفاقية أثينا، والتعويضات تتم حسب قيمة استبدال المعدات، أو تكاليف الإصلاح عند الاقتضاء،³ أما المشرع البحري الوطني فلم يتعرض لها بخلاف قانون الطيران المدني. بحيث يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو أحد مندوبيه أو وكلائه إلا في حال إثبات العكس بغض النظر عن سبب الحادث.⁴

ومما سبق يتبين لنا أن حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين متعددة وهو الأمر الذي يتماشى وتقديم أكبر حماية لمستهلكي خدمة النقل البحري، على الصعيدين الداخلي والخارجي، بحيث ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين وأمتعته أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها،⁵ أي اتفاقيتي بروكسل الدولية لنقل المسافرين بحرا 1961 ولنقل أمتعة المسافرين عبر البحر 1967.

علاوة على التسهيلات المقدمة لهم من حيث اختيار المحكمة التي ترفع أمامها دعاوى التعويض

¹ - م. 851 و 852 ق.بح.ج.

² - Art 10/2 de la convention du Bruxelles 1967.

³ - Art. 4 du Règlement (CE) n°392/2009 dispose : « En cas de perte ou de dommage d'un équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique utilisé par un passager à mobilité réduite, la responsabilité du transporteur est régie par l'article 3, paragraphe 3, de la convention d'Athènes. L'indemnisation correspond à la valeur de remplacement de l'équipement en question ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation. »

⁴ - Art. 3/3 de la convention d'Athènes.

⁵ - م. 855 ق.بح.ج.

بحيث للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة أي دولة من الدول الأطراف في اتفاقية أثينا، ومتى تحقق هذا الشرط له الحق في الاختيار كذلك بين موطن المدعى عليه، أو مقر إقامته الدائم، محكمة الإقامة الدائمة، مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه، أو محكمة دولة المغادرة، أو الجهة المقصودة وفقاً لعقد النقل.¹ والأمر كذلك بالنسبة لاتفاقية بروكسل لعام 1967 إذ يجوز للطرفين أن يتفقا بكل حرية قبل وقوع الحادث المسبب للفقدان أو الضرر بالأمتعة بأن يكون الطرف المدعي فقط مخريرا برفع دعوى التعويض تبعا لنص المادة 13 منها.

الفرع الثالث: حالات التخفيف والإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

تترتب مسؤولية الناقل البحري العقدية في حال إخلاله بأحد الالتزامات الموكلة إليه سواء من حيث التجهيز، النقل أو السلامة غير أن هناك حالات يستطيع الناقل من خلالها استبعاد مسؤوليته من خلال الإعفاء أو التخفيف منها، في حال ما إذا كان الفعل المنشئ للضرر يتراوح بين خطأ الناقل والمسافر المشترك؛ أو نفيها كلية فيصبح الناقل بالتالي غير ملزم بالتعويض طبقاً للقواعد العامة في القانون المدني.² إلى جانب النصوص الخاصة في القانون البحري والاتفاقيات الدولية؛ وعليه تتمثل الحالات في السبب الأجنبي كالقوة القاهرة وخطأ المضرور بالإضافة إلى فعل الغير؛ إلى جانب بطلان الشروط الاتفاقية المتعلقة بالإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.

أولاً: الشروط الاتفاقية للإعفاء أو التخفيف من المسؤولية: وهي الحالات التي يتم الاتفاق

المسبق فيها على إعفاء الناقل من المسؤولية عموماً، سواء عن الوفاة أو الإصابات الجسمانية أو التأخير التي قد يتعرض لها المسافر البحري؛ إذ تعد باطلة الشروط الاتفاقية التي تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية قبل وقوع الحادث أو الفعل المنشئ للضرر، أو تعديل عبء الإثبات أو تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر

¹ -Art. 17 de la convention d'Athènes (Jurisdiction compétente).

² -م.127 ق.م.ج: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك."

من جهة، ومن جهة أخرى تعد باطلة كذلك الشروط الاتفاقية التي تقضي بنزول الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر.

تنص المادة 12 من اتفاقية بروكسل الخاصة بنقل أمتعة المسافرين بحرا لعام 1967 أنه يعد باطلا وعديم المفعول كل اشتراط تعاقدى تم إبرامه قبل الحادث المولد للفقدان أو الضرر، ويرمي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته تجاه المسافر أو إلى تحديد يقل عن التعيين الوارد في هذه الاتفاقية، أو إلى قلب عبء الإثبات الذي يقع على الناقل، بيد أن بطلان هذه الاشتراطات لا يترتب عليه إبطال عقد النقل الذي يبقى خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.¹

بمفهوم المخالفة فإن الشروط الاتفاقية التي تتم بعد ذلك بين الناقل البحري والمستهلك المضروب تعد صحيحة وجائزة،² ذلك أن الاتفاق عليها بعد وقوع الحادث يعد تنازلا من المضروب عن حقوقه بعد ثبوتها الأمر الذي لا يشكل مضرة أو استغلالا من قبل الناقل للمسافر.³

وعليه فإن الاتفاق على تغيير الطرف الذي يقع عليه الإثبات غير جائز، ومع ذلك يرى جانب من الفقه أن المشرع قد قصر تحديد مسؤولية الناقل البحري على حالتي الوفاة والإصابات الجسمية دون أن يشمل حالة التأخير، ذلك أن الأخيرة مسؤولية مطلقة وليست محدودة وبالتالي فإن تقدير التعويض عن التأخير يتعلق بالظروف المحيطة به؛ إلا أن هذا الرأي قد تعرض للنقد ذلك أن بطلان شروط الإعفاء جاء عاما وشاملا لكل حالات المسؤولية بنص صريح في اتفاقية أثينا لعام 1974 من خلال نص المادة 18، كما أن بطلان مثل هذه الشروط الاتفاقية لا يؤدي إلى بطلان العقد إنما يظل خاضعا لأحكامها.⁴ بالإضافة

¹ - Art. 12 de la convention du Bruxelles 1967.

² - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 196.

³ - قايد محمد بهجت، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005/2004، ص. 218.

⁴ - Art 18 de la convention d'Athènes dispose : « Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité

للشروط المخالفة للأحكام الآمرة كتلك المتعلقة أو المعدلة لأحكام مدة تقادم الدعاوى ضد الناقل.¹ ومنه تعتبر

شروط اتفاقية باطلة بطلانا مطلقا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث أما بعد وقوعه فهي مجازة باعتبارها تنازلا

من المضرور، فالاتفاقات المحضرة بين الناقل البحري والمستهلك المسافر تتعلق أساسا بما يلي:

-إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة الوفاة أو الإصابات الجسمانية حسب المادة 9 من اتفاقية بروكسل لعام

1961، أو تلف أو ضياع الأمتعة طبقا لنص المادة 12 من اتفاقية بروكسل لعام 1967،

-تعديل عبء الإثبات الواقع على الناقل،

-تعديل قيمة التعويض القانوني المتعلق بالحد الأقصى للمسؤولية،

-تغيير مواعيد التقادم القانونية لدعوى التعويض المقررة تبعا للتشريعات البحرية،

-حرمان المدعي من اختيار المحكمة المختصة التي تفصل في دعواه تبعا لنص المادة 2/13 من اتفاقية

بروكسل لعام 1967 والمادة 1/17 من اتفاقية أثينا، أو اشتراط إخضاع النزاع للتحكيم أو لمحكمة معينة

طبقا للمادة 9 من اتفاقية بروكسل.

وضع المشرع على إثر ذلك حماية خاصة للمسافر البحري بالنظر للشروط المجحفة التي قد

يضعها الناقل، والتي تسببها له أضرارا أكثر مثلها مثل الشروط التعسفية المحضرة بموجب أحكام قانون

حماية المستهلك. فمن بين البنود التي تعتبر تعسفية تخلي المهني، أو العون الاقتصادي عن مسؤوليته بصفة

منفردة، بدون تعويض المستهلك في حالة التنفيذ الكلي، أو الجزئي أو التنفيذ غير الصحيح لواجباته،

بالإضافة لإعفاء نفسه من الواجبات المترتبة عن ممارسته لنشاطاته.²

envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au par.4 de l'art.8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au par.1 de l'art 17, est nulle et non avenue ; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention. »

¹ -الجميل إيمان، المرجع السابق، ص.197.

² -م. 5 مرت. رقم 06-306.

في حين أن الشروط الاتفاقية الخاصة برفع حدود التعويض في حال الوفاة أو الإصابات الجسدية فهي مجازة بموجب عقد خاص مبرم بين المسافرين والناقل،¹ والأمر سيان بالنسبة لضياع أو هلاك الأمتعة بحيث تم إجازتها بموجب اتفاق يتم بين الناقل والمسافر صراحة وكتابة.²

ثانياً: حالات دفع المسؤولية: مسؤولية الناقل البحري للأشخاص هي مسؤولية مفترضة لا يمكن دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي، أما إذا ظل سبب الضرر أياً كانت طبيعته مجهولاً فتبقى المسؤولية على عاتق الناقل. فالسبب الأجنبي يقطع رابطة السببية بين إنجاز عملية النقل والضرر اللاحق بالمسافر البحري، والذي يقع عبء إثباته على الناقل.³

1- القوة القاهرة: أو الحادث المفاجئ ويشترط فيه مايلي:

أ- **عدم إمكانية توقعه:** بحيث لا يمكن معه توقع وقوع القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، مع الاعتماد هنا على المعيار الموضوعي لا الذاتي، أي الرجل الحريص وليس العادي، كما يجب أن يكون عدم التوقع مطلقاً وليس نسبياً. ومثال ذلك العواصف البحرية الشديدة التي تؤدي لهياج البحر غير العادي وغير المتوقع كأن يحدث في موسم الاضطرابات، والتي لم تكشف عنها توقعات الطقس والأرصاد الجوية.

بالإضافة كذلك للهجمات الإرهابية أو عمليات القرصنة إذ تعتبر من قبيل الحادث المفاجئ والقوة القاهرة التي لا يمكن للناقل معها توقعها أو توخيها؛ مع الإشارة هنا أن المرور في مناطق خطرة معروفة بوجود الاعتداءات المسلحة، أو القرصنة فيها مع عدم اتخاذ الناقل للتدابير المشددة أثناء تنفيذ العقد يحرم الناقل من الإعفاء. كذلك الأمر بالنسبة لحوادث الغرق أو الحريق ما لم يثبت وجود إهمال أو تقصير أثناء عملية التجهيز.

¹ -Art. 6/4 de la convention du Bruxelles 1961.

² -Art. 6/5 de la convention du Bruxelles 1967.

³ -الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 203.

ب- **عدم إمكانية دفعه:** بحيث يجب أن يكون دفع الحادث مستحيلا استحالة مطلقة سواء مادية أو معنوية بالمعيار الموضوعي كذلك مما يؤدي إلى استحالة تنفيذ المدين لالتزامه، ذلك أنه إذا كان بالإمكان دفعه أو توخيه وتلافيه فإنه لا يصبح يشكل قوة قاهرة أو حادثا مفاجئا حتى ولو لم يمكن توقعه.

وهنا لقاضي الموضوع تقدير المسألة حسب كل حالة وذلك بعد إجراءات التحقيق فإذا أخذنا على سبيل المثال حادثة الاصطدام وجب علينا أولا التفرقة بين حالاته؛ ذلك أن الغرض منها هو تحديد مسؤولية الناقل البحري عند وقوع ضرر للراكب بسبب الاصطدام؛ فالتصادم القهري يستلزم لتحققه انتفاء كل خطأ من جانب الربان والطاقم، بحيث يتعين أن يكون السبب أجنبيا ولم يكن بالإمكان توقعه ولا التغلب عليه.¹

وقد قضت محكمة الاستئناف الأمريكية في هذا الشأن أن وجود عاصفة قوية جدا وغير متوقعة أدت لتصادم بين عدة سفن وأدت لقطع حبال رسوها واصطدامها من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من إقامة الدليل على اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية لإرساء سفينته بشكل جيد، وعليه قررت المحكمة إعفائه من المسؤولية.²

2- خطأ المسافر المضرور: بحيث يعد خطأ المضرور أحد الحالات المسقطة للمسؤولية المدنية بصفة عامة، علما أن خطئه لو حده دون تدخل الناقل فيه لا يعفي هذا الأخير من المسؤولية تماما إنما يشترط فيه كذلك ما يشترط في الحادث الفجائي من عدم إمكانية التوقع ولا الدفع والتلافي.

وعليه إذا أقام الناقل الدليل على عدم ارتكابه أي خطأ أو إهمال من جانبه وأن السبب يرجع لفعل الراكب وحده فتنفي مسؤولية الناقل، خاصة أنه يقع على المسافر مراعاة القواعد المطبقة لحفظ النظام والآداب على متن السفينة على وجه الدقة.³

1- الشديفات إبراهيم راشد محمد، المرجع السابق، ص. 232.

2- الجميل إيمان، المرجع السابق، ص. 150.

3- م. 838 ق.بح.ج.

إن احتفاظ الراكب بحرية التنقل داخل المركبة قد يؤدي كثيرا لوقوع حوادث وعلى ذلك غرق الأستاذ فيالار بين الحادث الفردي والحادث الجماعي؛ فالأول تلقى فيه المسؤولية الظاهرة على عاتقه إلى حين إثبات الخطأ أو بعبارة أصح لا تقع مسؤولية الناقل إلا في حال إثبات المسافر المضرور لخطأ الناقل. وفي هذا الشأن قضت محكمة مرسيليا بانتفاء مسؤولية الناقل في قضية حادثة وقعت في بمناسبة رحلة سياحية¹، بحيث تعود حيثيات القضية إلى سقوط مسافرة على متن السفينة بميناء مرسيليا بحيث قامت بإقفال أحد أبواب الصالات الجالسة بها نظرا لشدة تيار الهواء.

غير أنها بقيامها بذلك جذبت قبضته بشده مما أدى لانفصال القبضة التي بقيت بيدها وسقوط المسافرة إلى الخلف. وعليه سببت المحكمة حكمها أن الناقل غير مسؤول ذلك أن السفينة جديدة وكانت لا تزال راسية في الرصيف، وأن الرحلة كانت مبرمجة خلال شهر يونيو الأمر لا يبرر العجلة في قفل الباب فالطقس لم يكن باردا.²

كما قد يرجع سبب المسؤولية لسوء تصرف الراكب مع مساهمة الناقل في ذلك بخطئه أو إهماله أو أحد مندوبيه وبالتالي يعتبر خطأ مشتركا، وهنا يقع على قاضي الموضوع توزيع المسؤولية بينهما حسب جسامته، ونسبة مساهمة كل منهما في إنشاء الضرر. فبإثبات الناقل أن خطأ، أو إهمال الراكب هو السبب في وفاته أو إصابته الجسمانية، أو فقدان أمتعته، أو إضرارها أو ساهم في ذلك؛ جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها³. بحيث لا يتخلص الناقل من المسؤولية كلية ولا ينتفي حق المضرور في الاستفادة من التعويض كلية كذلك.

3- خطأ الغير: يعتبر من الغير كل شخص غير الناقل، المسافر المضرور أو مندوب الناقل وتابعوه كأحد المسافرين على متن السفينة مثلا؛ وتعد الأسباب المعفية لمسؤولية الناقل البحري إذا حدث

¹ - T.G.I Marseille, 29 Avril 1971, DMF 1972. 278.

² - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 211.

³ - م. 847 ق.بح.ج. والمادة 5 من اتفاقية بروكسل الدولية لعام 1961.

الضرر بفعل الغير شريطة أن يكون غير متوقع ولم يكن في الوسع دفعه. وإذا كان خطأ الغير مشتركاً مع خطأ الناقل فإن يجوز للناقل أن يرجع عليه بجزء من التعويض الذي يؤديه للمضرور.¹

4- العيب الذاتي للأمتعة: سواء في الأمتعة بذاتها أو الحقائب الحاملة لها كتلف ظاهر، وهنا يتعين على الناقل إدراج ذلك في تذكرة السفر والتحفظ بشأن ذلك حتى لا تترتب مسؤوليته فيما بعد؛ كما لا يتحمل الناقل مسؤولية نقل الأشياء القابلة للكسر أو السيلان مثلاً لأن المسافر لم يعلم الناقل بنوعية الأمتعة لاتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع أي حادث قد يطرأ.²

المطلب الثاني: أحكام التعويض والتأمين في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

الفرع الأول: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

يمتاز التعويض عن الأضرار اللاحقة نتيجة المسؤولية العقدية في عقود النقل البحري على غرار النقل الجوي بنظام خاص؛ بحيث تحدد قيمة التعويض بحد أقصى وهو ما يطلق عليه بنظام المسؤولية المحدودة، وبنظام كامل للتعويض في المسؤولية غير المحدودة. بحيث يطبق النظام الأول على الناقل البحري حسن النية، في حين يسري نظام المسؤولية غير المحدودة أو التعويض الكامل على الناقل سيء النية. وعليه نذكر:

أولاً: المسؤولية المحدودة للناقل البحري: مما لا خلاف عليه أن المضرور يستحق التعويض لجبر

الضرر عند ثبوت مسؤولية الناقل البحري، وقد جاءت فكرة المسؤولية المحدودة قصد تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل والراكب مع افتراض مبدأ حسن نية الناقل في تنفيذ التزاماته.³

يعمل مبدأ تحديد المسؤولية على استقرار صناعة النقل البحري واستمرار هذا المرفق الحيوي

1- ميراد براهيم، المرجع السابق، ص 147.

2- الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 211.

3- حمدي كمال، المرجع السابق، ص 17.

لنشاطه، ذلك أنه إذا تقرر التعويض الكلي عن الأضرار في مقابل كثرة الحوادث التي تتعرض لها السفن بما عليها من أرواح وأموال فإنه سيؤدي لا محالة لإفلاس العديد من شركات النقل وبالتالي توقف حركة الملاحة البحرية. على هذا ظهر التأمين البحري من خلال فكرة توزيع المخاطر بتأمين السفينة من الحوادث والأخطار البحرية¹. إلى جانب توحيد التعويض على المستوى الدولي وتساوي فرص الحصول عليه بالنسبة للمتضررين؛ وعليه يقدر التحديد القانوني للتعويض بما يلي:

1- مقدار الحد الأقصى للتعويض في المسؤولية المحدودة للناقل البحري:

أ- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيتي بروكسل:

- فيما يتعلق بالأضرار الجسمانية والوفاة: حددت اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا المؤرخة في 29 أبريل 1961 الحد الأقصى للتعويض في حال وفاة الراكب أو الإصابات الجسمانية له، في جميع الحالات بمبلغ 250 ألف فرنك.

يتشكل هذا المبلغ من وحدة مكونة من 65.5 ميليغرام من الذهب عيار 900 من أجزاء الألف للذهب الصافي؛ كما يمكن تحويل هذا المبلغ المخصص عن كل عملة وطنية إلى أرقام بلا كسور، ويجري تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية غير الذهبية على أساس القيمة الذهبية لهذه العملات بتاريخ الدفع². وفي كل مرة يمكن أن تعين في التشريعات الوطنية لكل من الأطراف الساميين المتعاقدين تحديد عن المسؤولية بما يفوق المبلغ المذكور، فيما يتعلق بالناقلين التابعين لها أي حسب جنسيتهم.

والأمر كذلك للراكب الذي له الحق في حال إبرام اتفاق خاص مع الناقل بتحديد قيمة التعويض أكثر ارتفاعا مما هو محدد بالاتفاقية³. إضافة فإن المصاريف والرسوم القضائية المحددة من قبل المحكمة

¹ - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 218.

² - Art. 6/1 de la convention du Bruxelles.

³ - Art. 6/3 et 4 de la convention du Bruxelles.

بمناسبة التعويضات، لا تدخل في حدود المسؤولية المحددة مسبقاً، كما تطبق على مجمل الدعاوى الناشئة
أوالمرتبة عن نفس الحادث أو المناسبة للراكب أو باسمه أو لذوي حقوقه أو للأشخاص الذين يعولهم.¹

-فيما يتعلق بالأمته: بالنسبة للاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمته
المسافرين بحراً والموقعة ببروكسل في 27 ماي 1967 فقد حددت المسؤولية في حالة فقدان أمته الحجرة أو
إصابتها بأضرار في كلتا الحالتين بمبلغ 10 آلاف فرنك عن كل مسافر.

أما في حالة فقدان المركبات أو إصابتها بأضرار بما في ذلك الأمته المنقولة ضمنها أو فوقها،
وفي جميع الأحوال بمبلغ 30 ألف عن كل مركبة.² أما عن بقية الأمته الأخرى فالحد الأقصى للتعويض
يقدر بمبلغ 16 ألف فرنك عن كل مسافر.³ كما يعد كل فرنك مذكور وحدة مكونة من 65.5 ملغرام ذهب
عيار 900 من أجزاء الألف للذهب الصافي، ويحدد تاريخ تحويل المبلغ الممنوح بالعملة الوطنية وفقاً لقانون
المحكمة الناظرة في النزاع.⁴

ب- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية أثينا لعام 1974 المعدلة ببروتوكول 2002: جاءت
الاتفاقية بأحكام مفصلة حول الأضرار المترتبة للراكب وأمتعته عن الأضرار اللاحقة به، ليتم تعديلها فيما بعد
ببروتوكول عام 2002 بعد انخفاض قيمة النقد بحيث تم التحويل من عملة الفرنك إلى وحدة حقوق السحب
الخاصة التي أنشأها صندوق النقد الدولي في أكتوبر عام 1969، نتيجة لقلق البلدان الأعضاء من احتمال
عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك والنمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التوسع في التجارة العالمية.
وعليه شمل التعديل ما يلي:

¹ -Art. 6/6 de la convention du Bruxelles 1961.

² -Art. 6/1 et 2 de la convention du Bruxelles 1967.

³ -Art. 6/3 de la convention du Bruxelles 1967.

⁴ -Art. 6/4 de la convention du Bruxelles 1967.

-الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية والوفاة التي تصيب الراكب الواحد في جميع الحالات بمبلغ 700 ألف فرنك للرحلة. وبعد تحديد قانون المحكمة المختصة بالإمكان تحديد التعويض في شكل دخل على ألا يتجاوز قيمته الحد الأقصى للتعويض. ضف إلى أن التشريعات الداخلية للدول الأطراف بالنسبة للناقلين التابعين لها بإمكانها تحديد الحد الأقصى للمسؤولية أكثر ارتفاعاً.¹

في حين أن التعديل الذي جاء به بروتوكول 1976 غير من عملة التعويض بحيث أصبحت محددة ب 46666 وحدة حقوق السحب الخاصة للرحلة ثم 400 ألف وحدة حساب للراكب بموجب بروتوكول 2002، كما أضاف الأخير الحد الأقصى للتعويض عن الضرر المترتب عن الحوادث البحرية بمبلغ 250 ألف وحدة حساب،²

-الحد الأقصى للتعويض في حالة ضياع أو لحاق ضرر بأمتعة الحجرة بمبلغ 12500 فرنك للراكب الواحد عن الرحلة، والتي أصبحت 833 وحدة حساب ثم 2250،³ أما في حال ضياع أو لحاق ضرر بالمركبات وما تحتويه من أمتعة داخلها فهي محددة في جميع الحالات بمبلغ 50 ألف فرنك للمركبة الواحدة عن الرحلة، والتي أصبحت 3333 وحدة حساب ثم 12700.⁴ أما بقية الأمتعة فالتعويض محدد بمبلغ 18 ألف فرنك للراكب عن الرحلة والتي أصبحت 1200 وحدة حساب ثم 3375.⁵

علما أن اتفاقية أثينا لعام 1974 قد أجازت للناقل والمسافر إبرام اتفاق حول المسؤولية، بحيث لا تترتب إلا في إطار إعفاء صريح يتم وقت حدوث ضياعها، أو وقوع ضرر لها التي لا تتجاوز قيمة التعويض 1750 فرنك للضرر اللاحق بالمركبة لتصبح بعد بروتوكول 1976 مقدرة بـ 117 وحدة حساب و300 وحدة بعد عام 2002 ومبلغ 200 فرنك للراكب بالنسبة للضرر اللاحق ببقية الأمتعة لتصبح 13

¹ - Art. 7 de la convention d'Athènes.

² - Art. 3/1 du protocole d'Athènes.

³ -Art. 8/1 de la convention d'Athènes modifiée par le protocole de 2002.

⁴ -Art. 8/2 de la convention d'Athènes modifiée par le protocole de 2002.

⁵ -Art. 8/3 de la convention d'Athènes modifiée par le protocole de 2002.

وحدة حساب ثم 149 وحدة حساب بموجب البروتوكول.¹

إضافة، جدير التنويه والشارة إلى أن الحدود الواردة في بروتوكول أثينا 2002 جاءت بحد أقصى للتعويض، تمكن ولكن لا تلزم المحاكم الوطنية التعويض عن الوفاة أو الإصابة، كما يتضمن البروتوكول أيضا بند الانسحاب الذي يمكن الدول الأعضاء بالاتفاقية من الاحتفاظ أو عرض حدود أعلى للمسؤولية غير محدودة في حال خضع الناقلون للولاية القضائية لمحاكم دولهم.²

ج- الحد الأقصى للتعويض في التشريعات الداخلية: جاء المشرع الوطني كذلك بنظام المسؤولية

المحدودة، بحيث تكون مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابات الجسدية لأحد المسافرين أو في حالة ضياع الأمتعة أو الخسائر التي تلحق بالأمتعة، محدودة بالمبالغ المحسوبة حسب المبادئ المعدة لهذا الشأن في الاتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرفا فيها³. بحيث أنه لم يأتي بأحكام مفصلة في هذا الشأن، أما بالنسبة للمسؤولية عن ضياع أو تلف الأمتعة فتخضع للأحكام المطبقة على نقل البضائع.

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي جدير التذكير أن فرنسا كانت في السابق قد صادقت على اتفاقية بروكسل لعام 1961 ثم تراجع عنها بعد ذلك، حيث كانت تختص بالرجوع فيما يتعلق بتحديد المسؤولية إلى اتفاقية أخرى وهي اتفاقية لندن المؤرخة في 19 نوفمبر 1976 حول تحديد المسؤولية في يتعلق بالمطالبات البحرية⁴. بحيث أحال المشرع الفرنسي سابقا (خلال فترة سريان الاتفاقية في فرنسا) إلى تطبيق

¹-Art. 8/4 de la convention d'Athènes modifiée par le protocole de 2002 dispose: « *Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du moment de la perte ou du dommage* ».

²- عباينه محمود محمد، المرجع السابق، ص 223.

³- م. 848 ق.بج.ج.

⁴ - Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, Conclue à Londres le 19 novembre 1976.

اتفاقية لندن من خلال القانون رقم 86-1292 المؤرخ في 23 ديسمبر 1986¹ المعدل للمادة 40 من قانون 18 جوان 1966، بحيث أصبح التعويض عن الأضرار البدنية للراكب أو الوفاة مقدرًا بقيمة 46666 وحدة حساب خاصة.²

بعد تراجع فرنسا عن اتفاقية بروكسل ومصادقتها على اتفاقية أثينا لعام 1974 وبالرجوع لقانون النقل الفرنسي نجد أن المشرع لا يزال يعتمد على اتفاقية لندن حول تحديد المسؤولية من خلال نص المادة L5421-5. بحيث يقع على الناقل دفع التعويض فيما يتعلق بالمطالبات الناتجة عن الوفاة، أو الإصابات الجسدية التي تصيب الركاب ضمن الحدود المنصوص عليها في المادة 7 من الاتفاقية الدولية للحد من المسؤولية فيما يتعلق بالمطالبات البحرية الموقعة بلندن في 19 نوفمبر 1976. كذلك الأمر بالنسبة للمطالبات الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو أمتعتهم في الحدود المنصوص عليها في المادة 6 فقرة ب من الاتفاقية ذاتها.³

وفي سياق متصل فقد حدد التنظيم الأوروبي رقم 2010/1177 في حال وقوع تأخير للرحلة البحرية عند الإقلاع لأكثر من 90 دقيقة فإن للمسافر الخيار بين إيصاله للوجهة النهائية في أقرب الآجال الممكنة وبنفس الشروط، أو إرجاع ثمن التذكرة وإن تطلب الأمر إرجاعه لنقطة الإقلاع.

أما في حال وقوع التأخير في الوصول للمسافر الحق في تعويض بقيمة 25 بالمائة من ثمن التذكرة إذا تأخر بساعة في مقابل 4 ساعات مدة الرحلة أو أقل، بساعتين للرحلة التي تكون مدتها 4 ساعات

¹ - Loi n°86-1292 du 23 décembre 1986 modifiant la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, modifiée par la loi n°79-1103 du 21 décembre 1979.

² -A.VIALARD,« Droit maritime »,Op.Cit., n°526, P. 455.

³ - Art. L5421-5/1 et 2 C.transp dispose : « La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée.

Pour les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées par les dispositions du b du 1 de l'article 6 de la même convention. »

وأقل من 8 ساعات، و3 ساعات بالنسبة للرحلة التي تفوق مدتها 8 ساعات وتقل عن 24 ساعة، وأخيرا 6 ساعات بالنسبة للرحلات التي تتعدى مدتها 24 ساعة. مع العلم أن قيمة التعويض تصل لنسبة 50 بالمائة في حال كان التأخير بمعدل مرتين عن الأوقات السابقة.

-أما فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأمتعة: كما سبق وأشرنا على الناقل تسليم استمارة الأمتعة المسجلة للمسافر. كما أنه مسؤول عن الأمتعة والسيارات المرفقة المسجلة في إطار الحدود الموضوعه عن طريق التنظيم. وفي حال ضياع أو تلف الأمتعة على المضرور إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

تكون حدود التعويضات تبعا للمادة 43 من القانون الفرنسي المؤرخ في 18 جوان 1966 والتي أصبحت محددة حاليا بالمرسوم رقم 67-268 الصادر بتاريخ 23 مارس 1967¹ والمعدل بالمرسوم رقم 86-1065 المؤرخ في 24 سبتمبر 1986، ومرسوم 18 سبتمبر 2001 المتعلق بتحويل العملة النقدية للأورو.² وذلك على النحو التالي:

-1143.37 أورو للمسافر فيما يتعلق أمتعة الحجرة المسجلة،

-4573.47 أورو للسيارة السياحية، بما فيها الأمتعة المتواجدة داخلها،

-1524.49 أورو للمسافر بالنسبة للأمتعة الأخرى غير المذكورة سابقا،

-460 أورو للمسافر عن الأمتعة غير المسجلة.³

2-شروط الاستفادة من التحديد القانوني: يسقط حق الناقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية

المنصوص عليها في المادة 848 إذا ثبت بأن الضرر الحاصل كان نتيجة لفعل أو إهمال الناقل بتعمد

¹ – J-P. BEURIER, « Droits maritimes », Op.cit, n° 346.22, p. 412.

² – Décr. n°67-268 du 23 mars 1967 modifié par Décr. N°86-1065 du 24 septembre 1986 et Décr. N°2001-861 du 18 septembre 2001 portant adaptation de la valeur en euros de certains montants exprimés en francs dans les textes réglementaires, JORF n°218 du 20 septembre 2001.

³ – P.DELEBECQUE, « Droit maritime », Op.cit, n°805, p.583.

لإحداث الضرر أو إذا كان متيقنا من إمكانية حدوثه،¹ وهو نفس الحكم الذي أخذ به المشرع الفرنسي من خلال نص الفقرة الثالثة من المادة 5-L5421.²

إلى جانب اتفاقية بروكسل لعام 1961 فإذا ثبت أن الضرر ناجم من جراء عمل الناقل أو إهماله، وذلك إما بقصد إحداث الضرر أو المجازفة مع التيقن من وقوع الضرر احتمالياً³. على أن يتم التعويض في أجل شهر من إيداع طلب المسافر للتعويض، طالما توفرت الشروط القانونية للتعويض وغابت الحالات المعفية من التعويض التي تستبعد مسؤولية الناقل البحري، أي نظام المسؤولية المحدودة.

ثانياً: المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري: يسقط الحق في الحد الأقصى للتعويضات أي

المسؤولية المحدودة في حال غش أو الخطأ الجسيم، وبمفهوم المخالفة عند تنفيذ العقد بسوء نية. أما بالنسبة للاتفاقيات الدولية فلم تحدد الحالات التي لا يكون فيها الناقل البحري حسن النية كحالات تستوجب فرض المسؤولية المطلقة له كما هو الشأن بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي.

بحيث يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبحسن نية وهو المبدأ العام الساري على جميع العقود، أي بما يتفق مع الأمانة والنزاهة دون تهاون أو رعونة.⁴ وعليه يسقط حق الناقل البحري للمسافرين في الاستفادة من التحديد الخاص للمسؤولية، إذا ثبت بأن الضرر ناجم من جراء عمل الناقل أو إهماله، وذلك إما بقصد إحداث الضرر أو المجازفة مع التيقن من وقوع الضرر احتمالياً، سواء في القانون الوطني أو الاتفاقيات الدولية.⁵

¹ - م. 849 ق.بج.ج.

² - Art. L5421-5/3 C.transp dispose : « Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. »

³ - Art. 7 de la convention de Bruxelles 1961.

⁴ - بوعزة ديدن، "شروط الإعفاء من المسؤولية وتأمين المسؤولية"، المرجع السابق، ص. 12.

⁵ - م. 93 ق.تأ.

الفرع الثاني: أحكام تأمين مسؤولية الناقل البحري للركاب

عرف التأمين البحري من المسؤولية ترددا وإحجاما كبيرا في السابق، وذلك لارتبط فكرة التأمين من المسؤولية بفكرة التأمين عن الأخطاء واعتبرت عملا لا أخلاقيا.¹ ومع الوقت وبترجع فكرة الخطأ كسبب وحيد للمسؤولية وظهور الخطأ المفترض والمسؤولية الموضوعي اتسع ليشمل مختلف المجالات. إذ أصبح التأمين في الوسط المهني باختلاف الأنشطة الممارسة التزاما أساسيا.

يعد التأمين البحري قاعدة أساسية فيما يتعلق خاصة بالتلوث وما تتطلبه حماية البيئة، بالإضافة لضمان سلامة المسافرين من جهة أخرى.² إذ يعتبر من أقدم أنواع التأمين وذلك بالنظر لكثرة الحوادث والمخاطر التي تعترضه، خاصة بعد التحول من الشراكة البحرية إلى الاستغلال الرأسمالي البحري وما صاحبه من انفصال تجهيز السفينة عن ملكيتها. وعليه فإن عقد التأمين يقضي بتعويض المؤمن عليه عن الضرر الناشئ نتيجة الخطر البحري أو المسؤولية المدنية للناقل مقابل قسط معين.³

خلى القانون البحري من أي نص قانوني يتعلق بالتأمين البحري بخلاف المشرع الجوي في حين نص المشرع الجزائري على التأمينات البحرية في الباب الثاني من قانون التأمينات 95-07 المعدل والمتمم ابتداء من نص المادة 92 إذ تطبق أحكامه على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري، ماعدا ملاحاة النزهة التي تبقى خاضعة لأحكام التأمينات البرية.

يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه.⁴ فالتأمين البحري يرتبط أساسا بتأمين السفينة، البضائع وكذا التأمين على المخاطر البحرية الذي يشمل كافة الأخطار كالتصادم وأخرى غير قابلة للتغطية إلا بموجب اتفاق يقضي

¹ - أبو زيد رضوان، "القانون الجوي - قانون الطيران التجاري"، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ط. 1995، ص 368، 369.

² - A.VIALARD, "L'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers", Op.Cit, P.144.

³ - دويدار هاني، "الوجيز في القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة 2002، ص 359.

⁴ - م. 848 ق.بح.ج.

بخلاف ذلك كالأخطار الناتجة عن الحروب الخارجية،¹ بالإضافة إلى التأمين على المسؤولية وهي أكثر ما يهمننا. وعليه نعرض الصور الخاصة بالتأمين البحري:

أولاً: التأمين من المسؤولية المدنية: التأمين البحري عموماً يهدف لضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار التي قد تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها. غير أن هذا النشاط لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه.² غير أنه ومع كثرة الحوادث البحرية والخسائر الكبيرة التي تتجر عنها وتلحقها، أصبح التأمين على المسؤولية المدنية إجبارياً كما امتد لخدمة النقل البحري المسافرين كذلك.

تتمثل في المسؤولية التي يتحملها المؤمن له اتجاه الغير الدائن له بالتعويض من جراء ما لحقه من ضرر بسبب أفعال تتسبب للمؤمن له باعتباره مالكا للسفينة أو ناقلاً بحرياً كالمجهز.³ من خلال عقد التأمين تلتزم شركة التأمين بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل البحري من جراء مطالبات المسافرين أو وراثتهم بدعوى المسؤولية. فالناقل يبرمه لصالحه الخاص وليس لصالح الضحايا في حال تقرير مسؤوليته.⁴ تكون تأمينات المسؤولية موضوع اتفاقيات خاصة تبرم بين المؤمن والمؤمن له، بحيث يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها، إلى جانب التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة.⁵

¹ حميدة جميلة، "الوجيز في عقد التأمين - دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات"، دار الخلدونية للنشر، طبعة 2012، ص. 164.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، "التأمين البحري"، دار الفكر الجامعي، ط. 2005، الاسكندرية، ص. 67.

³ بن معروف فوضيل، "التأمين البحري في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع. 7، 2018، ص. 167.

⁴ جديدي معراج، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، ط. 5، د.م.ج، الجزائر، 2007، ص. 179.

⁵ م. 146 ق.تأ.

مع العلم أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة، إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين السفينة غير كاف.¹ وعليه فإن الاستغلال التجاري شرط لصحة أو استحقاق التعويض. كما يعتبر المبلغ الذي يكتبه المؤمن حداً لالتزامه في كل حادث مهما تعددت الحوادث خلال مدة التأمين على المسؤولية.²

يستثنى من هذا التأمين الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة طبقاً لأحكام المادة 132 من قانون الطيران المدني إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف.³ بالإضافة إلى أخطار المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة وعواقبها، ولا يضمن كذلك إلا بموجب اتفاق مخالف الحرب الأهلية، أو الأجنبية، والألغام وجميع معدات الحرب، وأعمال التخريب والإرهاب، القرصنة والاستيلاء والحجز، أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها وغيرها.⁴ كما يعتبر لاغياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له⁵ أو استعمال السفينة خارج الحدود الجغرافية التي يغطيها التأمين وغير ذلك من الحالات التي تختلف بشأنها الوثائق.⁶

وفي سياق متصل جاءت اتفاقية لندن لعام 1976 بنظام التقدير الجرافي للمسؤولية، وعليه أصبح من الممكن اكتتاب تأمين بحري من المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن. بحيث وردت أحكام التأمين البحري من المسؤولية واضحة إذ لا يمكن الرجوع على المؤمن إلا إذا طالب المضرور بها ودياً أو قضائياً،

¹ - بن غانم علي، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني - دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والانجليزي"، د.م.ج، الطبعة الثانية 2005، ص. 194.

² - م. 150 ق.تأ.

³ - بن معروف فوضيل، المرجع السابق، ص. 168.

⁴ - م. 103 ق.تأ.

⁵ - م. 110 ق.تأ.

⁶ - جمعة سيف طارق، "تأمين النقل الدولي البحري، الجوي، النهري"، ط.1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص.63.

مع بقاء التزام المؤمن بالتعويض في حدود ما يلتزم المؤمن عليه بأدائه من تعويض المضرور.¹

كما أن المؤمن لا يدفع التعويضات المستحقة للغير نتيجة التصادم أو ارتطام السفينة بشيء ثابت أو متحرك أو عائم إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتعويض الضرر. بالإضافة إلى أن التأمين لا ينقل المسؤولية من المؤمن له إلى المؤمن وإنما ينقل إليه الالتزام بالتعويض الأمر الذي يراه الأستاذ مصطفى كمال طه إضعافاً لأهمية التأمين من المسؤولية² وهو ما تم تداركه في بروتوكول أثينا 2002.

في المقابل جدير بالذكر التنويه أن المشرع البحري الجزائري لم يتطرق إلى مسألة التأمين البحري بخلاف المشرع الجوي الذي أوجب على كل مستغل طائرة في القطر الجزائري اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليته أي يحل محل نظام المسؤولية بالنظر للوضع العام للملاحة الجوية خاصة مع التطور الهائل في هذا المجال وكذا تطور المخاطر التي قد تتجم عنه³ بخلاف بروتوكول أثينا لعام 2002، بالإضافة لإعادة التأمين.⁴

-التأمين الإلزامي في بروتوكول أثينا 2002: بحيث فرض البروتوكول التأمين الإلزامي وفق

الأسس المقبولة لتطبيق النظم الحالية للمسؤولية، بحيث تشمل استبدال نظام المسؤولية على أساس الخطأ بنظام المسؤولية الصارمة للنقل البحري إلى جانب إلزامية التأمين لتغطية المطالبات المحتملة.⁵ وهو ما جاء في نص المادة 4 مكرر من البروتوكول.

حيث يجب اكتتاب تأمين بمناسبة النقل البحري للأشخاص الذي يتم على متن سفينة مرقمة في دولة طرف بالاتفاقية والمرخص لها بنقل أكثر من 12 مسافراً، إذ يؤمن الناقل بموجب اكتتاب تأمين أو أي ضمان مالي آخر مسؤوليته في حال وقوع وفاة أو إصابات جسمية للركاب، على أن لا يقل التأمين

¹ - دويدار هاني، "الوجيز في القانون البحري"، المرجع السابق، ص. 369.

² - مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، الإسكندرية، الطبعة الأولى 1952-1999، بند 709.

³ - م. 171 ق.ط.م.

⁴ - يزيد دلال، "ملاحم تعزيز مركز الراكب المضرور في ضوء نظام التأمين"، نفس المرجع، ص. 43.

⁵ - عابنه محمود محمد، المرجع السابق، ص. 222.

الإلزامي أو الضمان المالي عن 250 ألف وحدة سحب للراكب. كما اشترطت الفقرة الثانية ضرورة حصول

السفينة على شهادة تثبت ذلك وفقا للنموذج المرفق بالبروتوكول، على أن تحتوي على:

-اسم السفينة، رسالة أو رقم ميناء الترخيم،

-اسم ومحل المؤسسة الرئيسية للناقل المؤمن فعليا مجمل أو جزء من النقل،

- الرقم التعريفي للسفينة،

-نوع ومدة الضمان،

-اسم ومحل المؤسسة الرئيسية للمؤمن أو الشخص المقدم للضمان المالي،

-مدة صلاحية الشهادة¹. ويجب أن تكون شهادة التأمين على متن السفينة وتعد نسخة منها على مستوى

السلطات التي تمسك سجل تسجيل السفينة، وإذا لم يتم تسجيل السفينة في دولة طرف، فإن ذلك يتم على

مستوى سلطة الدولة التي تصدر أو تصادق على شهادة التأمين.²

إضافة إلى أن المطالبات بالتعويض المغطاة بتأمين أو أي ضمان مالي آخر بالإمكان أن تتم

مباشرة ضد المؤمن أو مقدم الضمان المالي، كما أن المبلغ المبين في الفقرة الأولى من المادة المؤسس

لحدود مسؤولية المؤمن، أو مقدم الضمان حتى لو لم يكن للناقل، أو الناقل البديل الحق في تحديد

المسؤولية³؛ ذلك أن مصدر التزام شركة التأمين هو عقد التأمين في حين أن مصدر التزام الناقل هو العقد

الذي أبرمه مع المستهلك المسافر، كل هذا شريطة رفع المضرور لدعوى التعويض في الأجل القانونية

المحددة لها.

¹ -Art. 4bis/2 du protocole Athènes 2002.

² -ميراد براهيم، المرجع السابق، ص195.

³ -Art. 4bis/10 du protocole Athènes 2002 : « Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. »

ثانياً: التأمين على أقساط التأمين البحري: هنا بإمكان المؤمن التأمين على أقساط التأمين البحري، علماً أن الأخيرة لا تتعرض لأخطار البحر ومع ذلك وطالما أن أقساط التأمين تكون مستحقة الدفع في أي حال من الأحوال سواء تحقق الخطر البحري أم لا وعليه فهي مجازة قانوناً. بحيث يعتبر القسط انتقاصاً من مبلغ التعويض الذي يلتزم المؤمن بدفعه عند تحقق الخطر الأمر الذي يشكل خسارة تلحق بالمؤمن عليه فيجوز له التأمين عليها؛ خاصة في حالة الحروب بالنظر للمخاطر الخاصة التي تنشب عنها مما يؤدي لارتفاع قيمة الأقساط بشدة.¹

ثالثاً: إعادة التأمين: يقدم إعادة التأمين فرصاً للمؤمنين في ضمان مبالغ التعويض وتحمل الأعباء الكبيرة الناجمة عن نشاط النقل البحري بالنظر للطبيعة الدولية له والمخاطر التي قد تعترضه، ذلك أنه يقوم على مبدأ الكثرة في تهوين الخسارة من خلال توزيعها.

يسير وفق نظام التأمين المشترك الذي يعتمد على تدخل عدة مؤمنين لضمان تغطية الأخطار الجسيمة، وبالتالي تعزيز مركز المضرور؛ وله صورتان: تتمثل الصورة الأولى في إعادة التأمين على عقد منفرد محدد بالذات، أما الثانية فهي الاتفاق العام على تغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن، ويطبق على مجموعة عقود التأمين التي يبرمها المؤمن خلال مدة معينة.

يترتب على ذلك أحقية المؤمن بمطالبة معيد التأمين بأن يدفع له التعويضات التي قام بدفعها إلى المؤمن عليهم أو تلك التي يثبت التزامه بدفعها. علماً أن عقد التأمين البحري يبقى مستقلاً عن عقد إعادة التأمين فلا يمكن للمؤمن عليه مطالبة معيد التأمين بدفع التعويض إلا إذا تم الاتفاق بشأن ذلك أو أن يقوم المؤمن بإنبابة معيد التأمين في دفع التعويض مباشرة إلى المؤمن عليه.

¹ - دويدار هاني، "الوجيز في القانون البحري"، المرجع السابق، ص 370، 371.

الفصل الثاني: المسؤولية المدنية للناقل البري المترتبة عن الإخلال بضمانات

المستهلك

يشمل النقل البري النقل بالسكة الحديدية والنقل عبر الطرقات؛ بحيث يضم النقل بالسكك الحديدية النقل بالقطار، مترو الأنفاق، المترو الخفيف والترامواي، والذين أصبحوا جزءا من يوميات المستهلك الجزائري ولو أنها غير منتشرة أو متوفرة في جميع أنحاء التراب الوطني، على غرار مختلف دول العالم. ذلك أن النقل بالسكة الحديدية يعتبر أحد أقدم أنواع النقل سواء لنقل البضائع أو المسافرين، وبالنظر لكثرة وتنوع الحوادث التي تصيب المسافرين المستهلك بسببه أو بمناسبة، فمنها الفردية ومنها الجماعية والتي سنتطرق إليها في المبحث الموالي من خلال دراسة مسؤولية السكة الحديدية لنقل المسافرين.

أما بالنسبة للنقل عبر الطرقات وبالنظر لتعدد وسائل النقل المستعملة فيه وتخصيص المشرع الوطني قانونا خاصا دون غيره من أنماط النقل يشمل كفاءات وحدود التعويضات في حال وقوع حادث سير سواء بالنسبة للناقل المهني أو السائق العادي، والذي نتطرق إليه بالدراسة في المبحث الثاني.

المبحث الأول: المسؤولية المدنية للناقل بالسكك الحديدية في عقد نقل الأشخاص

يهدف القانون رقم 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية لضمان أمن الأشخاص والمواد المنقولة مع مراعاة انتظام المراقبة والتعريفات، والرفاهية وقابلية الإسكان داخل العربات والتسهيلات في المحطات وغيره من الملحقات والمعلومات العامة والخاصة التي تهم المسافرين ومستعملي النقل بالسكة الحديدية، ما لم يتعذر ذلك بقوة القاهرة.¹

¹ - م. 1 ق. رقم 35-90.

إن الناقل بالسكك الحديدية ملزم بمراعاة الضمانات الخاصة بالمستهلك تحت طائلة قيام مسؤوليته التعاقدية؛ علماً أن هذه الأخيرة تطبق عليها الأحكام العامة في القانون المدني والقانون التجاري إلى جانب النصوص الخاصة بتنظيم عملية نقل الأشخاص بالسكك الحديدية على المستوى الداخلي والدولي. فالمسؤولية إذا هي مسؤولية عقدية وليست مسؤولية تقصيرية ذلك أن العلاقة بين الراكب والسكة الحديدية هي علاقة عقدية تنشأ حقوقاً والتزامات على عاتق كل طرف فيها.

حيث أن المشرع الوطني كان قد اشترط صراحة على أن يتم النقل البري في إطار عقد طبقاً للتشريع الجاري به العمل، حتى يرتب كافة آثاره القانونية. وعليه نتطرق بالدراسة لأساس مسؤولية الناقل ثم حالات قيامها وحالات انتفائها ثم للأحكام الخاصة بالتأمين من المسؤولية والأحكام الخاصة بالتعويض عند قيامها.

المطلب الأول: أسس وحالات قيام وانتفاء مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص

تترتب مسؤولية ناقل الأشخاص عموماً في حال الإخلال بتنفيذ الالتزامات التعاقدية المتفق عليها مسبقاً والمشروطة قانوناً كذلك، كالالتزام بتقديم قطار صالح للاستعمال، نقل المسافرين وإيصاله سالماً معافى لنقطة الوصول وفي الميعاد المتفق عليه. وهو ما جاء في الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول في القانون التجاري المعنون بعقد النقل البري وعقد العمولة للنقل.

إلى جانب الاتفاقية الدولية لنقل المسافرين وأمتعتهم بالسكة الحديدية (COTIF) والمصادق عليها من قبل الجزائر. بحيث جاءت بأحكام مفصلة أكثر حول مسؤولية السكة الحديدية والتزاماتها تجاه المسافرين المضروب وبصفة خاصة في القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV) سواء بالنسبة للالتزامات طرفي العقد، حالات قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية إلى جانب الطرق القانونية لدفع مسؤوليته، والتي ندرسها بالتفصيل كما يلي:

الفرع الأول: أساس وشروط قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص

أولاً: أساس قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص

1- طبيعة وأساس مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في التشريع المقارن: لقد أثار مسألة تحديد

أساس أو طبيعة مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية جدلاً فقهيًا وقضائياً في فرنسا، وذلك بسبب الفراغ القانوني حول هذا النوع من النقل الجماعي، فتضاربت الآراء حول تكييفها بين مسؤولية عقدية وأخرى تقصيرية. بحيث أقرت محكمة النقض الفرنسية عام 1884 أن مسؤولية الناقل هي تقصيرية طبقاً لنص المادة 1784¹ من القانون المدني و103 من القانون التجاري.²

غير أن هذه الأخيرة تتعلق فقط بنقل البضائع وبالتالي فلا يمكن تطبيقها على المسافرين خاصة أنهم يحتفظون بحريتهم في الحركة. إذ لا يمكن تطبيق القواعد الخاصة بنقل الأشياء على ناقل الأشخاص فالأشياء ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة خلافاً لنقل الأشخاص³؛ وعليه فإن المسافر لا يرتبط بالناقل إلا لغرض ضمان نقله مع أخذه بالتدابير المتعلقة بالحفاظ على السلامة الجسمانية.

وعليه ظلت مسؤولية الناقل تقصيرية طبقاً لنص المادة 1382 قانون مدني فرنسي⁴ وما يليها شريطة إثبات المسافر لخطأ الناقل للحصول على حقه في التعويض، إلى غاية 1911 حيث أقرت محكمة النقض خاصة بعد الانتقادات الموجهة لها من قبل الفقه عدم الجمع بين نظامي المسؤولية العقدية والتقصيرية

¹– Art. 1784 c.civ. dispose : « *Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure.* »

²– Art. 103 code de commerce (ancien) dispose : « *Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que celle qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle.* »

³– بن قريش نعيمة، "النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2014، ص51.

⁴– Art 1382 c.civ dispose : « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause un dommage à autrui, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.* »

في عقد النقل خاصة مع سهولة تخلص الناقل من المسؤولية وبالتالي حرمان المسافر من التعويض، وعليه أقرت أحقية المسافر بإيصاله سليماً ومعافى إلى نقطة الوصول.¹

أما فيما يتعلق بالتزام الناقل بالسلامة كالتزام بتحقيق نتيجة فقد أقرته محكمة النقض الفرنسية بمناسبة النقل بالسكك الحديدية لأول مرة عام 1913²، وبالتالي تقع على عاتق الناقل بالسكك الحديدية المسؤولية عن أي ضرر يقع بالمسافر سواء ضرر بدني أو وفاة، تأخر في مواعيد النقل أو تلف أو ضياع الأمتعة. في مقابل إثبات المسافر للضرر المترتب حتى يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر اللاحق به، والذي لا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات أن الضرر ناتج عن سبب أجنبي ولا يكفيه إقامة الدليل على عدم ارتكابه أي خطأ.

إضافة وبالرجوع للمادة L2151-1 من قانون النقل الفرنسي فإنها تحولنا لتطبيق بعض المواد من التوجيه الأوروبي رقم 1371/2007 المؤرخ في 23 أكتوبر 2007 المتعلق بحقوق وواجبات المسافرين عبر السكك الحديدية³، والذي يحيلنا كذلك لتطبيق القواعد الموحدة في النقل الدولي (RU-CIV) وللقانون الداخلي بالنسبة للنقل الداخلي.

تكون السكك الحديدية مسؤولة عن كل ضرر ناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي إصابة أخرى تتناول كيانه الجسدي أو الذهني من جراء حادث له علاقة باستثمار الخطوط الحديدية⁴. وعليه تقوم مسؤولية السكك على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس؛ فإذا وقع الحادث نتيجة ظروف لا

¹ - B.MERCADAL, Op.cit,N°663, P386.387.

-http://www.idit.asso.fr/revue/documents/doctrine_38snf.pdf

² - Cass.civ. 27 janv.1913, S.1913.177.

³ - Règlement (CE) n°1371/2007 du parlement européen et du conseil du 23 Octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ; JO.U.E L315/14 du 3 Décembre 2007.

-Il s'applique dans toute la communauté à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires.

⁴ - Art. 26/1 du (RU-CIV) dispose : « *Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé*

علاقة لها بالاستثمار أي لم تترتب نتيجة خطأ الناقل أو تابعيه ولم يكن بإمكان السكة الحديدية تلافيها أو تدارك نتائجها رغم بذلها العناية اللازمة حسب خصائص كل حالة.¹

كما يتبين لنا كذلك أن المشرع الدولي أسس المسؤولية المفترضة للسكة الحديدية من خلال تحميلها المسؤولية عن فعل الغير وفقا لشروط معينة، فإذا وقع الحادث نتيجة تصرف الغير ولم يكن بإمكان السكة الحديدية تلافيه أو تدارك نتائجه رغم بذل العناية اللازمة حسب خصائص الحالة. وإذا لم تعف السكة من المسؤولية من جراء ذلك فإنها تعتبر مسؤولة كليا في حدود القواعد الموحدة ودون المساس بحقها في الرجوع على الغير عند الاقتضاء.²

حيث تكون إما ذات قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس أو قرينة قانونية قاطعة لا يسوغ إثبات عكسها كمسؤولية المتبوع عن فعل تابعه بسبب ما يربطه بالتابع من علاقة تبعية؛ فالمسؤولية هنا مفترضة افتراضا غير قابل لإثبات العكس، فحارس المحطة مثلا لا يمكنه الدفع بانعدام الخطأ من جانبه إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.³

2- أساس مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في التشريع الداخلي: في المقابل وبالرجوع للقانون

المدني الجزائري فإن المسؤولية التقصيرية كما سبق الإشارة إليها تقوم على أساس حراسة الأشياء طبقا للمادة

par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sorte et quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée. »

¹- Art 26/2-a du (RU-CIV) dispose : « Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :
a) Si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. »

²- Art 26/2-c du (RU-CIV) dispose : « Si l'accident est du au comportement d'un tiers et si, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier, une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers ; le droit de recours n'est affecté. »

³- بن الزويبر عمر، "التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، 2016/2017، ص99.

138 بقيام عناصرها الثلاث،¹ أو على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه حسب نص المادة 136 بوجود رابطة التبعية² إلى جانب الفعل الضار أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها أو بمناسبةها. والتي لا يمكن أن تقوم إلا بتوفر عامل السلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه للمتبوع مع عدم اشتراط حرية اختبار هذا الأخير لتابعه.³

غير أنه وبعد الإقرار بالمسؤولية العقدية أصبح الأمر مختلفا، فقد تأثر المشرع الوطني بما وصل إليه الفقه والتشريع المقارن، حيث أنه وبالرجوع لنص المواد 62 وما يليها من القانون التجاري نجد أن المشرع قد أقر بحقوق وضمانات المسافرين البري سواء عبر الطرق أو عن طريق السكك الحديدية على حد سواء. حيث أنه يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد. وبالتالي فإنه لا مجال لتطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية على الناقل وذلك لوجود رابطة عقدية مع المستهلك، بحيث تترتب مسؤوليته إزاء المسافرين بمجرد تكفله به والاعتناء الكامل من طرفه ومن تابعيه كذلك، فعلى حارس المحطة ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول المسافرين وغلق أبواب القطار.

أما فيما يخص الراكب خلسة أي غير النظامي فلا مجال للحديث عن المسؤولية العقدية للسكة الحديدية وذلك لتخلف أحد الشروط الواجب توفرها لقيام ذلك؛ وهو ما سنعرضه في شروط قيام مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية.

1- تنص المادة 138 ق.م.ج: " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء.

ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن بتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة."

2- تنص المادة 136 ق.م.ج: " يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها.

وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع."

3- بولنوار بلي، يونس بلال، "مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه على ضوء تعديل القانون المدني الجزائري 10/05"، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية، المجلد 01، ع. 3، ديسمبر 2018، ص289.

ثانيا: شروط قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص

1- ضرورة وجود عقد نظامي: ضرورة وجود عقد نظامي بين المستهلك المسافر والناقل وهو ما

أكد عليه الاجتهاد القضائي بعد 1989، أي بوجود عقد صحيح مشتمل على جميع الشروط القانونية، كما يعد إثبات العلاقة التعاقدية النظامية سهلا عن طريق تقديم التذكرة أو بكافة طرق الإثبات، مع وجود إمكانية التنازل عن التذكرة العادية لشخص أما إذا كانت اسمية فلا يجوز التنازل عنها.¹

بحيث أنه لا مجال للمسؤولية العقدية في حال كان الراكب متسللا بغير علم الناقل ويستوي في ذلك

الحائز على تذكرة مزورة، إذ جاء في منطوق الحكم الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2002/02/06: "عملا بالمادة 33 من القانون 35/90 تمنح تذكرة السفر لصاحبها صفة المسافر الشرعي حتى يحظى بالحماية اللازمة من قبل الناقل، وبانعدامها يعفى هذا الأخير من المسؤولية. ومن ثم فإن إلزام الشركة الناقل بالتعويض لذوي حقوق الضحية المجردة من تذكرة السفر يعد خرقا للقانون".²

علما أنه وفي حال غيابها بإمكان المضرور أو ذوو حقوقه الرجوع على الناقل وفقا لقواعد

المسؤولية التقصيرية على أساس حارس الشيء دون الحاجة لإثبات الخطأ، طبقا لنص المادة 138 من القانون المدني حسب ما قضت به المحكمة العليا في قرار لها عام 2011.³

وفي سياق متصل فقد نصت المادة 50 من القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين عبر

السكة الحديدية على الأشخاص الذين يحق لهم مقاضاة السكة الحديدية، بحيث يعود الحق في ذلك للشخص الذي يدي بالتذكرة أو بطاقة الأمتعة، حسب الحالة، وإلا لمن يثبت حقه بطريقة أخرى؛ بحيث يجب الإدلاء بالتذاكر والبطاقات الأمتعة وغيرها من المستندات التي يرى صاحب الحق ربطها بالمطالبة إما أصلية أو

¹ - شيخ سناء، "المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني 2014، ص176.

² - قرار م.ع، غ.م، ملف رقم 257704 الصادر بتاريخ 2002/02/06، المنشور م.ق سنة 2003، العدد 1، ص189.

³ - قرار م.ع، غ.م، ملف رقم 688491 الصادر بتاريخ 2011/10/20، المنشور م.ق سنة 2012، العدد 1، ص139.

مصدقة حسب الأصول إذا طلب السكة الحديدية ذلك¹. وعليه فإن الحصول على التذكرة ليس فقط إجراء إداريا ولا يمثل فقط مقابلا لدفع أجرة النقل إنما وسيلة ضرورية وضمانة قانونية أيضا لحفظ حقوق المسافر في حال الإخلال بأحد الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل.

2- وقوع الضرر خلال تكفل الناقل بالمسافر: تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكفله

به طبقا لنص المادة 64 قانون تجاري جزائري، فمسؤولية الناقل العقدية تتحدد بحدود تنفيذ العقد. سواء تعلق الأمر بالمسؤولية عن الأضرار البدنية أو الوفاة، التأخير أو حالة تلف أو ضياع الأمتعة؛ وكما سبق وأشرنا فقد ذكر المشرع الوطني أن المسؤولية تترتب بدءا من تكفل الناقل بالمسافر وليس اعتبارا من بدء عملية النقل المادي، وقد أحسن في ذلك خاصة بسبب الجدل الكبير الذي وقع سابقا بخصوص الحوادث التي تقع في الرصيف أو أثناء عمليات الركوب والنزول.

رأى البعض أنها تقتصر على فترة التنفيذ المادي لعملية النقل فقط في حين رأى اتجاه آخر أنها تبدأ منذ دخول المسافر المحطة² إلى غاية خروجه منها تماما ومغادرتها أي حتى وإن انقطع الاتصال المادي بين الراكب والقطار. وعليه نفرق بين حالتي وقوع الحادث أثناء فترة النقل المادي أو خلال عمليات الصعود والنزول من العربات فقد اعتبر الاجتهاد القضائي إلى غاية عام 1989 أنه في حال وقوعها فإن مسؤولية الناقل التعاقدية تقوم لكن على أساس الالتزام ببذل عناية تجاه المسافر، بحيث كانت تعتبر أن الناقل ملزم اتجاه المسافر بالالتزام عام بالحديقة والحذر واليقظة لضمان خروج هادئ وعادي للمسافرين³.

بعد الانتقادات التي واجهت تقسيم الالتزام بالسلامة وما خلفه من تناقضات دفعت محكمة النقض

الفرنسية إلى الرجوع عن موقفها في قرار مؤرخ في 1989/03/07 حيث اعتبرت المسؤولية المترتبة عن

¹- Art 49/4 du (RU-CIV).

²- تشمل عبارة محطة حسب المادة الأولى من القواعد الموحدة لنقل المسافرين وأمتعتهم عبر السكة الحديدية (RU-CIV): "محطات السكك الحديدية، مرافق الخدمات الملاحية وكافة منشآت مؤسسات النقل الأخرى المفتوحة للجمهور لتنفيذ عقد النقل".

³- زرهوني نبيلة، "مسؤولية الناقل بضمان السلامة الراكب"، المرجع السابق، ص48.

حوادث الرصيف بعد ذلك مسؤولية شبه تقصيرية (Responsabilité quasi-délictuelle) سواء كان الدخول إلى القطار حرا أم لا.¹

وعليه تبدأ مسؤولية الناقل هنا منذ بداية تنفيذ العقد بحصول المسافر على التذكرة ودخوله الرصيف الذي يفقده حريته التامة ليدخل مجال الرقابة ويخضع للوائح والأنظمة المسطرة، وفي المقابل يستفيد من ضمان سلامته؛ الذي لا يمكن دفعه إلا بإثبات السبب الأجنبي لتنتهي مسؤولية الناقل بإيصاله سالما معافى إلى محطة الوصول وخروجه من الرصيف المعد لوقوف القطار.² في حين أنه إذا بقي مدة أطول من الفترة اللازمة في المحطة لأغراض أخرى ووقع له ضرر فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن ذلك بموجب عقد النقل بسبب انتهاء الفترة المناسبة لتنفيذ العقد.³

3- وجود شيء غير حي في حراسة الناقل وتدخله الإيجابي في عدم تنفيذ الالتزام العقدي

ووقوع الضرر: ويقصد بالشيء غير الحي هنا كل شي غير حي كالألات الميكانيكية والتي تتطلب حراسته عناية خاصة أو حراسة خاصة بالنظر للظروف المحيطة بها كالقطار، المحطة وتوابعها⁴؛ ويستوي في الشيء أن يكون خطيرا أو غير خطير. والمقصود بالخطر هنا ليس خطورة الشيء بحد ذاته إنما خطورته بالنظر للظروف المحيطة به. وعليه فبإمكان المسافر المضرور الرجوع على الناقل باعتباره متولي حراسة الشيء المحدث للضرر وله قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة طبقا لنص المادة 138 ق.م.ج. بحيث انتشرت نظرية المسؤولية عن الأشياء غير الحية بالنظر لكثرة استعمال الآلات والقوة المحركة، والمسؤولية هنا لا

¹ -B.MERCADAL, Op.cit, n°667, P389.

² - شيخ سناء، المرجع السابق، ص. 180.

³ - العريايوي نبيل، "مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2010/2009، ص. 198.

⁴ - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص. 54.

تقوم على فكرة الخطأ إنما هي مسؤولية مفترضة بمجرد وقوع الضرر الناتج عن الشيء غير الحي.¹

بالنسبة للتشريع الفرنسي للمسافر المتضرر الرجوع على الناقل سواء على أساس المادة 1382

قانون مدني فرنسي بإثبات خطأ الناقل والعلاقة السببية مع الضرر أو المادة 1/1384 قانون مدني فرنسي

على أساس حارس الشيء،² شريطة إثبات الضرر لتدخل الشيء في إحداث الضرر والوصاية عليه.

بالنسبة للتشريع الوطني ومنه يفترض أن الوصي على الشيء هو المسؤول الفعلي عن الضرر ألا

وهو شركة النقل بالسكك الحديدية باعتبارها الوصية على العديد من الأشياء التي تحدث ضررا بصفتها

المكلفة بالرقابة والتوجيه والتحكم في عربات القطار والسيطرة عليها. ولا يمكن إغاؤها كليا أو جزئيا إلا

بإثبات السبب الأجنبي.³

يلتزم مستغل أجهزة النقل بالسكة الحديدية بضمان صيانة الخطوط والتجهيزات الحديدية وحراسة

وإدارة المحطات، والملحقات والممرات والعتاد وفقا للمقاييس المحددة⁴، كما يتعين عليه لضمان حركة

القطارات القيام بفحص حالة آلات وعربات القطار قبل انطلاقه وضمان حراسة الخط الحديدي⁵؛ وعلى ذلك

فالسكة الحديدية هي المسؤولة في حال وقوع حادث عليها أو ملحقاتها ونجم عنه ضرر للمسافر عبرها.

أجاز القضاء الفرنسي من جهته إلقاء المسؤولية على شركة النقل بالسكة الحديدية بالنظر

لامتلاكها أساليب وتقنيات كافية لتوفير مساحات آمنة للتخزين ولتحكمها في السائق والقطار، شريطة إثبات

المدعي لذلك لحصوله على التعويض. بحيث أقر التوجيه الأوروبي رقم 2007/1371 من خلال نص المادة

26 ضرورة حماية أمن وسلامة المسافرين الشخصية من خلال اتخاذ مؤسسات النقل، ومسيري المحطات

¹ - سعدي محمد صبري، "شرح القانون المدني الجزائري- مصادر الالتزام، الواقعة القانونية (العمل غير المشروع، شبه العقود والقانون)، الطبعة الأولى، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1991، 1992، ص 217.

² - B.MERCADAL, Op.cit, n°667, P389.

³ - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 55.

⁴ - م. 3/13 ق. رقم 90-35.

⁵ - م. 3/13 ق. رقم 90-35.

بالاتفاق مع السلطات العامة جميع التدابير المناسبة كل في مجال اختصاصه وتكييفها لخدمة أمن المسافرين.

حيث أنه وبالرجوع إلى حادثة إصابة فتاة صغيرة بجروح خطيرة على مستوى اليد بالقرب من السلاالم المتحركة المؤدية إلى أرصفة المحطة. فقد اعتبرت جهة الاستئناف بمدينة بوردو أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولة جزئياً عن الضرر الحاصل، في مقابل غياب أي خطأ قد يشكل عيب في الصيانة للمبنى التابع للمحطة وبالتالي فقد أرجعت الحادث لعدم الحذر عند استخدام التركيب.¹

لا يمكن للسكة الحديدية التخلص من المسؤولية بإثبات الدور السلبي للشيء فقط إنما بإثبات السبب الأجنبي للضرر؛ في حين أن إثبات الدور الإيجابي لتدخل الشيء في وقوع الضرر يقع على المسافر المضرور دون اشتراط وجود اتصال مادي بين الشيء والمسافر المضرور، وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها المؤرخ في 22 جانفي 1941 بوضعه شروط تطبيق المادة 1/1384 دون اشتراط وقوع أي تماس مادي بين الشيء والضرر، كما أن انعدامه لا يؤدي لانقضاء الرابطة السببية.

الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص

أولاً: حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية أو الوفاة: بحيث تترتب مسؤولية الناقل العقدية في حال عدم إيصال المسافر سالماً معافى إلى نقطة الوصول تبعاً لنص المادة 62 قانون تجاري، ولا يمكن إعفاء الناقل منها إلا في حالة القوة القاهرة أو خطأ المسافر. وهنا للمضرور أو ذوو حقوقه في حالة الوفاة الرجوع على الناقل ومطالبته بالتعويض على أساس الرابطة العقدية؛ أما إذا كان النقل دولياً فيجب الرجوع للاتفاقية الدولية. بحيث تطبق القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة (CIV) على كافة عمليات نقل المسافرين والأمتعة التي تتم بوثائق نقل دولية تتم بين أراضي دولتين على

¹ - J.WANNER, « La responsabilité civile de transporteur ferroviaire de personne », la face à ses usages SNCF, Mémoire pour le Master 02 en droit, Paris 2008, P46,47.

الأقل، كما تطبق كذلك فيما يتعلق بقواعد المسؤولية في حال وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح.¹

أما في كل ما لم ينص عليه في القواعد الموحدة والنصوص المتممة والتعريفات الدولية، يطبق القانون الوطني؛ كما يعتبر هذا الأخير قانون الدولة التي وقع على أراضيها حادث إصابة المسافر فيما يتعلق بتطبيق الأحكام المتعلقة بمسؤولية السكة الحديدية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح.²

وعليه تترتب مسؤولية السكة الحديدية عن كل ضرر ناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي إصابة أخرى تتناول أو تمس كيانه الجسدي أو الذهني؛ من جراء حادث له علاقة باستغلال الخطوط الحديدية وقع أثناء وجود المسافر داخل المركبات أو عند دخوله إليها أو خروجه منها.

كما تقوم المسؤولية كذلك عن الضرر المترتب عن فقدان الكلي أو الجزئي للأشياء التي يحملها المسافر معه كطرود يدوية أو حيوانات. ولا يمكن لشركة النقل بالسكك الحديدية دفع مسؤوليتها إلا بإثبات السبب الأجنبي³. شريطة أن يتم توجيه المطالبات خطيا من الأشخاص الذين يحق لهم مقاضاة الناقل إلى إحدى السكك الحديدية التالية:

-السكة الحديدية المسؤولة، وإذا كانت سكتان حديديتان مسؤولتان عن الضرر الواقع بالمسافر في حالة الوفاة أو الإصابات البدنية فتوجه المطالبة إلى إحدهما،

-سكة حديد القيام،

-سكة حديد المقصد،

-سكة حديد مسكن أو محل إقامة المسافر العادية طالما أن المركز الرئيسي لهذه السكة واقع على أراضي دولة عضو بالاتفاقية الدولية. شريطة تقديم التذاكر وبطاقات الأمتعة وغيرها من المستندات التي يرى صاحب الحق ربطها بالمطالبة إما أصلية أو نسفا مصدقة حسب الأصول إذا طلبت الشركة الناقلة ذلك،

¹ - Art. 1 de (RU-CIV)).

² - Art. 8 de (RU-CIV).

³ - Art. 26/1-2 de (RU-CIV).

علما أنه يجوز للأخيرة بعد التسوية المطالبة باسترجاع التذاكر أو بطاقات الأمتعة.¹

كما أضافت الفقرة الرابعة من المادة 26 من القواعد الموحدة من الاتفاقية الدولية لنقل المسافرين وأمتعتهم عبر السكك الحديدية أن المقصود بالسكة الحديدية بمفهوم هذا الفصل هو السكك التي تستغل الخط الذي وقع عليه الحادث حسب قائمة الخطوط الحديدية المنصوص عليها في المادتين 3 و 10 من الاتفاقية، كما أنه إذا كان هناك استغلال مشترك بين سكتين حديديتين حسب تلك القائمة فتعتبر كل منهم مسؤولة.

وفي سياق متصل ومن خلال استقراء أحكام المادة 62 وما يليها والمتعلقة بالنقل البري للأشخاص نلاحظ أن المشرع الوطني لم ينص صراحة على ترتيب مسؤولية الناقل البري في حال إخلاله بتنفيذ التزاماته الناتجة عن عقد النقل، كما أنها لم تأتي مفصلة بالمقارنة مع الأحكام القانونية الخاصة بمسؤولية الناقل البحري والناقل الجوي للمسافرين.

في حين أنه وبالرجوع للقواعد الموحدة للنقل الدولي للمسافرين وأمتعتهم عبر السكة الحديدية نجد أن المشرع الدولي قد تطرق بالتفصيل إلى مسؤولية السكة الحديدية؛ بحيث ذكر² المشرع مصطلح "كل ضرر" وكذا "حادث له علاقة باستغلال الخطوط الحديدية" وقع خلال فترة زمنية معينة. وعليه نفرق بين شروط قيام مسؤولية السكة الحديدية عن الأضرار البدنية أو الوفاة كما يلي:

1- وقوع حادث: لم تقدم الاتفاقية الدولية أي تعريف للحادث بخلاف قانون الطيران المدني، غير

أنه يمكن تعريفه أنه كل واقعة تخل بالسير العادي للقطار أو العربات خلال النقل بالسكة الحديدية تؤدي لإحداث ضرر بالمسافر. وقد اشترطت أن يكون له علاقة باستثمار الخطوط الحديدية، وأن يقع أثناء وجود المسافر داخل المركبات أو عند دخوله أو خروجه منها. حيث أنه لتحديد الفترة الزمنية التي يقع فيها الحادث أهمية كبرى في ترتيب المسؤولية أو الإعفاء منها أو تخفيفها؛ الأمر الذي يدعو لتوضيح مفهوم عبارة داخل "المركبات" و "عند دخوله أو خروجه منها" خاصة مع انتشار الحوادث التي تقع في الرصيف.

¹ - Art. 49 de (RU-CIV).

- مفهوم عبارة داخل المركبات: بالرجوع للقانون الداخلي فقد عرفها المشرع الوطني أنها كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر،¹ والتمثلة في القطار أو عربات القطار إن كانت بشكل متصل تتحرك في مسار محدد تسمى خطوط السكك الحديدية.

- مفهوم عند دخوله المركبات أو خروجه منها: وهنا كذلك لم يقدم التشريع أي تعريف لها، ويعود حرص المشرع على ذكرها إلى الحوادث التي تقع على الرصيف أو داخل المحطة. فبالرجوع لقرار محكمة النقض الفرنسية لعام 1911 بحيث تعود حيثيات القضية إلى حادثة انزلاق المسافر بعد نزوله من القطار الأمر الذي أدى لسقوطه على الخط الحديدي وقطع ساقيه من القطار الذي كان مغادرا. بحيث ثار النقاش حول الفترة التي تسبق تواجد المسافر في القطار أو المركبة بين اللحظة التي يقتني فيها المسافر التذكرة، أو عند دخوله إلى المحطة وبين صعوده القطار، والأمر كذلك عند النزول، إذ أنه كثيرا ما تقع حوادث في السلالم، أو جسور المشاة والممرات أو حدائق المحطة.

وعليه فإن معاملة الناقل للمسافر تختلف في كل مرحلة وحسب كل حالة، إذ قدم الفقه تفسيراً تقنياً لهذين الطريقتين المختلفتين والمتلاحقين وفرق بين نوعين من الالتزامات التعاقدية كتنظيم أو قطع عقد النقل (Tronçonnement ou le sectionnement du contrat de transport). وفي مرحلة تلتها عامي 1969 و1970 أسندت محكمة النقض الفرنسية الالتزام فقط على المجال التعاقدية حيث أقرت خلال عملية النقل المادي التزام الناقل بالسلامة على أساس تحقيق نتيجة، أما خلال المرحلة القبلية والبعديّة فهو ملزم فقط ببذل عناية. غير أنه تعرض للانتقاد وبالتالي تراجع المحكمة عن قرارها وأقرت بمسؤولية الناقل عن المسافر عبر السكة الحديدية ابتداء من لحظة بدء المسافر الصعود إلى المركبة إلى غاية انتهائه من النزول

¹ م. 21/03 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج.ر. 2009/45.

منها¹. الأولى بالإشارة هنا أن بعض الفقه قد فرق بين الحوادث الفردية للمسافر والحوادث الجماعية الأمر الذي يسترعي اهتمامنا لنفس التفرقة في مادة النقل البحري للمسافرين؛ بحيث فرق:

أ- **الحوادث الفردية:** يعتبر الفقه أن الحوادث الفردية هي التي يصاب بها المسافر بالضرر لوحده دون بقية المسافرين بسبب خطأ الناقل أو إهماله هو أو أحد تابعيه أو وكلائه، أو بسبب خطأ المضرور نفسه، كاجتيازه للممرات الممنوعة وبالتالي لا يمكنه التمسك بقواعد الالتزام بالسلامة لمخالته التعليمات واللوائح بالإضافة إلى تنبيهات وتحذيرات أعوان شركة السكة الحديدية ما عدا حالات استثنائية التي يرجع الخطأ فيها لرئيس المحطة أو السكة الحديدية عموماً² والتي تتمثل أساساً في الحالات التالية:

- **حوادث الرصيف:** والتي تقع قبل أو بعد التنفيذ المادي لعقد النقل بحيث لا يكون الناقل مسؤولاً عنها خاصة في ظل الازدحام عند وصول القطار، والتي كما سبق وأشرنا عرف الاجتهاد القضائي تطوراً بشأنها، بعد تقسيم الالتزام بالسلامة وإعادة التوازن له.

- **الحوادث المترتبة عن غلق الأبواب وفتحها:** والتي تتم إما بطريقة آلية أو يدوية حسب نوع القطار، ومع ذلك فإن القاعدة العامة للنقل هي سهر الناقل على أمن وسلامة المسافرين أثناء النقل مع اتخاذه للحيلة والحذر خلال النقل، أما الاستثناء هو تدخل المسافر بفعله الايجابي بفتح باب العربة مما يؤدي للإعفاء³.

- **الصعود أو النزول من القطار في حالة سير:** وهو يعد عملاً مخالفاً للقوانين المعمول بها في هذا الشأن الأمر الذي يعرض صاحبها للمسؤولية عن الأضرار المترتبة له أو لغيره؛ بحيث لا يمكن بأي حال من الأحوال قبول أي عذر يقدمه المسافر لتبرير صعوده أو نزوله من العربة قبل التوقف النهائي لها. ما عدا حالة تقاعس حارس أو رئيس المحطة الذي يراقب صعود ونزول المسافرين، وهو ما جاء في قرار لغرفة المدنية للمحكمة العليا بتاريخ 1979/02/21 تحت رقم 15696 (غير منشور) بأن: "رئيس المحطة الذي

¹ - P.MALAUURIE, « L'accident de quai : obligation de sécurité pendant le transport », Recueil Dalloz 1991, P01.

² - رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص. 70.

³ - رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص. 73.

يشير إلى إقلاع القطار وهو يطالع أوراقا متجاهلا بذلك أخذ الاحتياطات الحاسمة الأخيرة من مراقبة صعود ونزول المسافرين وإعطاء وقت كافي للمسافرين المتأخرين لانتهاؤ صعود ونزول المسافرين ووجوب أخذ إشارة مساعد القطار الأخيرة ليرتكب خطأ ثقيلًا يتمثل في إعطاء أمر في غير وقته وإهمال في تجاهل اتخاذ الاحتياطات الواقعة عليه".¹ وتعود للقاضي السلطة التقديرية في الحوادث الفردية التي تقع للمسافرين لتقدير مدى تدخل هذا الأخير في إحداث الضرر.

ب- الحوادث الجماعية: بخلاف الحوادث الفردية فإنه في الحوادث الجماعية لا يمكن بأي شكل

من الأشكال أن تترتب مسؤولية المسافر بسبب خطئه إنما تبقى مسؤولية الناقل قائمة. ومثال ذلك:

-حالة التصادم بين قطارين: بسبب عطل أو خلل في أجهزة الإشارة أي لأسباب تقنية كما قد تعود لأسباب بشرية، ومثال ذلك ما حدث في الجزائر في 24 سبتمبر 2016 بين قطارين لنقل المسافرين بمحطة بودواو، الذي أودى بحياة مسافر و78 جريح بدرجات متفاوتة. أما بالنسبة للعطل في أجهزة الإشارة فهنا على السائق الانتباه للإشارات الخضراء والسير ببطء لتفادي الاصطدام وكذا الاتصال برئيس المحطة المقبلة للتأكد من عدم وجود قطار آخر واتخاذ الاحتياطات اللازمة لتجنب التصادم، فالالتزامات التقنية للناقل تستبعد تماما إمكانية تحمل المسافر للمسؤولية العقدية في حال وقوع ضرر له.

إضافة لذلك فإنه في كثير من الأحيان ما يترتب عن واقعة الاصطدام حريق يشب بالعربات وهو ما حدث بمحطة رمسيس المصرية بتاريخ 27 فيفري 2019 والذي وقع نتيجة تصادم جرار قطار والعربة الخاصة بالتكليف بصدادات نهاية رصيف رقم 6 بالمحطة، حيث أدى دخول جرار القطار بسرعته لتصادم الخرسانية القوي وانفجار تانك السولار الأمر الذي أدى إلى احتراق ووفاة جميع المسافرين وبعض الأشخاص داخل المحطة، والتي كشفت التحقيقات أن المسؤولية عنه ترجع لسائق الجرار، ففي هذه الحوادث الجماعية لا يمكن بأي حال من الأحوال درء مسؤولية السكة الحديدية.

¹- رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص74.

-حالة انحراف القطار عن السكة الحديدية: فقد يحدث فجأة ذلك، ففي هذه الحالات تقوم مسؤولية الناقل كاملة ذلك أن السبب يتعلق بالتجهيزات أو الصيانة التي تتطلب التغيير بصفة دورية أو عيوب تقنية أخرى ما عدا حالة القوة القاهرة التي قد تدفعها عنه.¹

2-وقوع ضرر للمسافر: وهنا القواعد الموحدة جاءت صريحة بهذا الشأن وذلك بذكرها لعبارة يمس

كيانه الجسدي أو الذهني، والذي يترتب نتيجة حادثة سقوط أو انزلاق المسافر داخل المركبة أو خلال عمليات الصعود والنزول منها. وكما سبق وذكرنا فإن الضرر المادي هو الخسارة المالية الناتجة بحق أو مصلحة شريطة أن ينتج هذا الضرر المادي عن المساس بحق غير مالي يتعلق بسلامة جسم المسافر إذا نتج عنه خسارة مالية كالعجز المؤقت أو الدائم، الكلي أو النسبي؛ وأن يكون الضرر محققا أي واقعا كإصابة شخص في أحد أطراف جسمه نتيجة حادث وقع في القطار.²

الملاحظ أن المشرع الدولي قد ذكر صراحة الضرر الذي يمس كيانه الجسدي والذهني (Physique et morale) بحيث تتمثل الضرر الجسدي كل المخاطر والحوادث التي قد يتعرض لها المسافر وتؤدي بقيام مسؤولية السكك الحديدية كحادثة الوفاة، الجروح البدنية، الكسور والإعاقات النسبية أو التامة. أما الضرر الذهني أو النفسي فهو الضرر المعنوي المترتب عن الحادث والذي يمس مصلحة غير مالية للمسافر.

تترتب مسؤولية الناقل هنا سواء عن الضرر المعنوي الذي أصاب شخص المسافر أو أحد أقاربه؛ علما أن المبدأ القانوني في التعويض عن الضرر المادي والمعنوي هو اعتباره جزءا من تركة القتل أو حقا للمضروب أو أقاربه على أساس الخسارة التي لحقت المضروب وفي المكسب الذي ضاع عليه، بمعنى الخسارة الواقعة والربح المنتظر،³ أي يمتد كذلك إلى الضرر الناتج عن تفويت الفرصة علما أنه إذا كانت

¹ - شيخ سناء، المرجع السابق، ص. 186.

² - السعدي محمد صبري، المرجع السابق، ص. 83.

³ - مقدم سعيد، "نظرية التعويض عن الضرر المعنوي"، المرجع السابق، ص. 215.

الفرصة أمرا محتملا فإن تفويتها أمر محقق يجب التعويض عنه.¹

بالإضافة إلى الأضرار المعنوية التي تصيب الشخص المسافر من جراء إصابته البدنية بسبب تشويه جماله وهو ما يسمى بالضرر الجمالي تحديدا² ويتمثل في تشويه صورة الشخص ومظاهره السوية إلى وضعها غير السوي، بحيث يمس الخصائص الخارجية والظاهرة والشكلية .

بالرغم من أن بعض المحاكم الفرنسية اعتبرته سببا أكيدا في الضرر المعنوي لتسببه في الإحساس المفرط بالغبن والأسى والألم العميق،³ فإن بعض الفقه يميز بين الضرر المعنوي والجمالي من حيث الطبيعة والمفهوم. بحيث اعتبر أن إدماج الضرر الجمالي مع الضرر المعنوي أمرا غريبا باعتبار أن الضرر يصيب التكامل الجمالي للشخص، أما المعنوي فيمس مشاعره ومعنوياته؛ في حين أنه وفي رأينا أن الضررين متداخلان مع بعضهما البعض ومتكاملان، خاصة أن المبدأ العام في مجال التفسير القانوني حسب الأستاذ فيالار يقضي بأنه لا ينبغي أن نميز، طالما أن القانون لم يميز.⁴

غير أنه وبالرجوع لأحكام المادة 29 من القواعد الموحدة فقد نصت على تعويض الأضرار الأخرى ولا سيما الأضرار المعنوية والجسدية والجمالية، وبالتالي فإنها تفرق بينهما وبين حدود تعويضهم.

3-العلاقة السببية بين الحادث والضرر: وتتعلق أساسا بين عدم تنفيذ الالتزام والخطأ، فالأصل أن

مجرد عدم التنفيذ لا يؤدي لقيام المسؤولية العقدية إنما يتطلب أن يقع الحادث ويؤدي لوقوع ضرر بالمسافر بمعنى وجود علاقة سببية بين عدم التنفيذ وتحقيق النتيجة أي إبعاله سالما معافى وبين الضرر.

تتنفي العلاقة السببية في حال إثبات الناقل أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ

أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، حسب نص المادة 127 ق.م.ج. بحيث تعفى

¹ - السعدي محمد صبري، المرجع السابق، ص. 85.

² - سعيد مقدم، المرجع السابق، ص. 151.

³ - السحيمي سالم، "قراءة جديدة لقانون التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور على ضوء ما صدر من دراسات فقهية وأحكام قضائية"، الناشر مجمع الأطرش للكتاب المختص، الطبعة الأولى، تونس، مارس 2015، ص. 95، 97.

⁴ - مقدم سعيد، المرجع السابق، ص. 79.

السكة الحديدية من المسؤولية إذا وقع الحادث نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستثمار ولم يكن بإمكانها تلافيها أو تدارك نتائجها رغم بذلها العناية اللازمة حسب خصائص الحالة؛ فلانتفاء العلاقة السببية ارتباط حالات انتفاء مسؤولية الناقل بالسكة الحديدية والتي سنتطرق إليها لاحقاً. وعليه يتعين عليه إثبات أنه قام بجميع الإجراءات الضرورية والعناية اللازمة لتفادي وقوع أي حادث يسبب ضرراً مالياً عناءة الرجل العادي في ذلك¹ مع بقاء السلطة التقديرية في ذلك إلى قاضي الموضوع خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية الجزئية أو الكلية للسكة الحديدية.

ثانياً: حالة المسؤولية عن التأخير: يعتبر عامل الوقت من العوامل الأساسية في اختيار وسيلة النقل لارتباطه بالأعمال الوظيفية والتجارية وتحقيق المصالح الشخصية، فالناقل ملزم بإيصال جمهور المسافرين في الموعد المتفق عليه والمحدد مسبقاً بالعقد²، تحت طائلة قيام مسؤوليته عن التأخير ما لم يتم إدراج شرط كتابي مسبق يقضي بإعفائه كلياً أو جزئياً عن التأخير طبقاً لنص المادة 66 قانون تجاري أو أن يقع التأخير نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المسافر.

تترتب المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الدولي في حال الإخلال بالالتزام بالنقل للمسافرين والأمتعة طبقاً للأحكام الاتفاقية الدولية شريطة وقوع ضرر للمسافر ذلك أن أساس إقامة دعوى المسؤولية هو التعويض عن الضرر الحاصل. أما في حال قررت السلطة المختصة إلغاء الخدمة أو تعليقها كلياً أو جزئياً، ينبغي إبلاغ الجمهور بالتدابير بالإضافة لإبلاغ السكك الحديدية للدول الأخرى بغية نشرها، تحت طائلة إمكانية إقامة دعوى التعويض عن الضرر الحاصل في حال المخالفة³.

في سياق متصل وفي حال تفويت مواصلة السفر بقطار نتيجة تأخير قطار آخر أو إذا ألغي قطار على كامل أو جزء من مسيرته وكان المسافر يريد متابعة سفره، فإن السكة ملزمة بنقله مع طرده اليدوية

¹- B.MERCADAL, Op.cit, P. 396.

²- شيخ سناء، نفس المرجع، ص.177.

³ - Art. 4/2-3 de (RU-CIV).

وأمتعته في حدود الإمكان دون أي رسم إضافي، بواسطة قطار متجه نحو نفس محطة المقصد وعبر نفس الخط أو عبر نفس الخط أو عبر خط آخر يعود إلى خطوط حديدية منتسبة إلى مسلك النقل الأصلي بشكل يمكن المسافر الوصول إلى مقصده بأقل تأخير.¹

تجدر الإشارة أن المسافر لا يمكنه المطالبة بالتعويض إلا في حال تحقق الضرر وهو ما أقرته محكمة السين الفرنسية بتاريخ 15 أبريل 1930 بحيث رفضت الدعوى نتيجة عدم وجود ضرر بسبب وصول القطار متأخرا إلى مكان الوصول بساعتين و45 دقيقة لأنه طبقا للقواعد العامة لا يجوز الحكم بالتعويض إلا إذا كان الضرر حقيقيا وهنا يفرق الفقه والقضاء بين الضرر الاحتمالي والضرر المستقبلي،² في حين أن القضاء الفرنسي أقر بالتعويض عن الضرر المعنوي في حال التأخير في الوصول وفوات مراسيم دفن قريب المسافر.³

بالرغم مما سبق فإن المشرع الدولي لم يتعمق كثيرا في مسألة المسؤولية عن التأخير بخلاف المسؤولية عن الأضرار البدنية والوفاة والمسؤولية في حال تلف أو ضياع الأمتعة، بحيث أنه تحفظ بشأن المسؤولية عن الضرر الناشئ عن تأخير قطار أو فوات المواصلات وأبقاها خاضعة لقوانين وأنظمة الدولة التي حدثت فيها الواقعة.⁴

ثالثا: حالة المسؤولية عن تلف أو ضياع الأمتعة والطرود: كما سبق وأوضحنا فقد أخضع المشرع الوطني نقل الأمتعة المسجلة للقواعد الخاصة بنقل البضائع بحيث تنص المادة 68 على: "يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و47 و48 ومن 52 إلى 61" وهي الأمتعة التي تخضع لحراسة الناقل وتبقى تحت مسؤوليته.

¹ - Art. 16/1 de (RU-CIV).

² - رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص. 36.

³ - نفس المرجع السابق، ص. 37.

⁴ - Art. 47/1 de (RU-CIV).

لا تدخل الأمتعة غير المسجلة أو أمتعة اليد في عقد النقل مثل بقية أنواع النقل الأخرى ولا يسأل الناقل عن ضياعها أو تلفها إلا إذا ارتكب خطأ سبب لها ضرر. بحيث يقع على عاتق شركة النقل بالسكك الحديدية المسؤولية عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي للأمتعة أو تلفها الواقعين بدءاً من قبول النقل إلى غاية تسليمها إلى جانب التأخير في تسليمها كذلك، ولا يمكن إعفاؤها من المسؤولية إلا في حال رجوع سبب التلف أو الضياع أو الفقد لسبب أجنبي عن الناقل بالسكة الحديدية كخطأ المسافر مثلاً¹، أو أسباب أخرى سنذكرها في الفرع الموالي.

تقوم المسؤولية كذلك وفقاً للقواعد الموحدة عن الضرر المترتب عن فقدان الكلي أو الجزئي للأشياء التي يحملها المسافر معه كطروود يدوية أو حيوانات شريطة أن يترتب الضرر عن خطأ صادر عنها باعتبارها أشياء تبقى تحت حراسة المسافر.² ولا يمكن لشركة النقل بالسكك الحديدية دفع مسؤوليتها إلا بإثبات السبب الأجنبي.³

أما عن الأمتعة فتكون السكة الحديدية مسؤولة عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي للأمتعة وعن تعييبها الواقعين اعتباراً من قبولها للنقل وحتى تسليمها وكذلك عن تأخير التسليم. ولا يمكن إعفاؤها منها إلا من جراء خطأ المسافر، أو من جراء أمر صادر عنه لم ينجم عن خطأ من السكة الحديدية، أو من جراء عيب خاص بالأمتعة، أو من جراء ظروف لم يكن بإمكان السكة الحديدية تفاديها، ولا تدارك نتائجها. ويقع عبء إثبات فقدان أو التعيب أو التأخير في تسليم الأمتعة في هذه الحالات على عاتق السكة الحديدية.⁴

إضافة لما سبق فإنه يتعين على الناقل بالسكك الحديدية قصد تثبيت فقدان الجزئي للأمتعة أو تلفها تحرير محضر ضبط تثبت فيه طبيعة الضرر إذا وقع نقص جزئي أو عيب للأمتعة أو ادعى صاحب

¹ - Art. 35 de (RU-CIV).

² - Art. 47/2 de (RU-CIV).

³ - Art. 26/1-2 de (RU-CIV).

⁴ - Art. 36/1 de (RU-CIV).

الحق بوقوعه، مع ذكر حالة الأمتعة ووزنها وقدر الإمكان أهمية الضرر ووقت حدوثه وإعطاء وصف دقيق للطرد المفقودة. إلى جانب تسليم نسخة من هذا المحضر مجاناً لصاحب الحق. أما إذا لم يقبل بما هو محرر بالمحضر فإنه يجوز له المطالبة بإجراء معاينة لتثبيت حالة ووزن الأمتعة وكذلك سبب ومبلغ الضرر من قبل خبير يسميه الطرفان أو القضاء، وتخضع هذه الإجراءات لقوانين وأنظمة الدولة التي يتم فيها التثبيت.¹

حيث يعتبر طرد المسافر مفقوداً إذا لم يسلم إليه أو يوضع تحت تصرفه خلال الأربعة عشر يوماً التي تلي طلب التسليم المقدم. فعلى الإثبات فإنه ليس مشروطاً على المسافر كذلك بالنسبة للطرد، أما إذا تم العثور على الطرد المعتبر مفقوداً خلال العام الذي يلي طلب التسليم يتعين على الناقل بالسكة الحديدية إبلاغ صاحب الحق بذلك إذا كان عنوانه معروفاً أو كان من الممكن الاهتداء إليه.

كما يجوز للمسافر أو ذوو حقوقه المطالبة باستلام الطرد في غضون 30 يوماً التي تلي استلام الإشعار؛ وهنا على صاحب الحق دفع النفقات العائدة لنقل الطرد من محطة القيام وحتى المحطة التي تم فيها التسليم وإعادة التعويض الذي تقاضاه بعد حسم النفقات التي تكون قد أدخلت ضمن هذا التعويض غير أنه يحتفظ بحقوقه في التعويض عن تأخير التسليم. وفي حال لم تتم المطالبة بالطرد أو تم العثور عليه بعد انقضاء أكثر من عام على طلب التسليم فإن الناقل يتصرف به وفقاً لقوانين وأنظمة الدولة التي تتبع لها.²

الفرع الثالث: حالات التخفيف وانتفاء مسؤولية الناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

أولاً: بطلان الشروط الاتفاقية للتخفيف أو الإعفاء من المسؤولية

تعد الشروط الاتفاقية للتخفيف أو الإعفاء من مسؤولية الناقل بالسكة الحديدية على غرار باقي أنواع النقل باطلة، فحسب نص المادة 65 ق.ت.ج يكون باطلاً كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين. غير أنه يجوز للناقل واستناداً لشرط كتابي مدرج في سند

¹ - Art. 48 de (RU-CIV).

² - Art. 37 de (RU-CIV).

النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل وبعد تبليغ المسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر.¹

فيما عدا حالتي الغش والخطأ الجسيم الذي يرتكبه الناقل أو تابعوه فإنه يمكن الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار المادية المترتبة عن التأخير في الوصول، أو عن هلاك أو تلف الأمتعة؛ على أن يترتب الإعفاء شريطة أن يكون الاتفاق عليه كتابياً ومسبقاً لتنفيذ العقد.

فإذا لم يكن مكتوباً اعتبر الشرط كأن لم يكن، بحيث يبين في تنكرة النقل أو أي وثيقة أخرى ذلك، على أن يكون واضحاً حتى يتمكن المسافر من حماية مصالحه كإجراء عقد تأمين على أمتعته مثلاً. أما في حال كان مكتوباً بينما غير مقروء مما لا يلفت انتباه المسافر فإن للمحكمة السلطة التقديرية في اعتبار الشرط كأن لم يكن، وبالتالي تحميل الناقل المسؤولية عن الأضرار المادية الأخرى اللاحقة بالمسافر المضرور.²

أما فيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة فتطبق عليها أحكام المواد 46 و47 و48 ومن 52 إلى 61 ق.تج.ج؛ حيث أنه وفيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل يجوز للناقل، عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه:

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

-إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير،

¹ - م. 66 ق.تج.ج.

² - دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص 98، 99.

-يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كليا من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف.¹

الأمر كذلك بالنسبة للنقل الدولي، بحيث تعتبر باطلة الأحكام الخاصة أو الاتفاقات الخاصة المتفق عليها بين الناقل بالسكة الحديدية والمسافر التي تستهدف إعفاء السكة الحديدية مسبقا بصورة كلية أو جزئية من مسؤوليتها في حال وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح أو التي من شأنها أن تقلب عبء الإثبات الواقع على عاتق السكة الحديدية، أو التي تضع حدودا أدنى من التعويض المحدد بالاتفاقية الدولية لنقل المسافرين وأمتعتهم عبر السكك الحديدية، غير أن هذا البطلان لا يؤدي إلى بطلان عقد النقل،² مثلما هو الحال بالنسبة لباقي أنواع النقل.

ثانيا: الطرق القانونية لدفع مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية: تقوم مسؤولية ناقل الأشخاص على المسؤولية المفترضة بحيث أنه يكفي إثبات الضرر والعلاقة السببية بين الحادث والضرر اللاحق بالراكب لقيامها، سواء تعلق الأمر بالأضرار البدنية أو الوفاة أو الضرر الناتج عن ضياع أو تلف أو تأخر تسليم الأمتعة خاصة أن التزامات الناقل نحوه هي التزام بتحقيق نتيجة. وعليه فإن إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية لا يتم إلا بإثبات أن عدم تنفيذ التزامات الناقل تشأ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر في القانون الوطني.

أما على المستوى الدولي فإن التخلص أو الإعفاء من المسؤولية فيما يتعلق بالضرر المترتب عن وفاة المسافر أو إصابته الجسدية أو الذهنية لا يتحقق، إلا بإثبات السكة الحديدية أنها الحادث وقع نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستثمار ولم يكن بإمكانها تلافيها أو تدارك نتائجها رغم بذلها العناية اللازمة حسب خصائص الحالة. بالإضافة لخطأ المضرور وتصرف الغير والذي لم يكن للسكة تلافيه أو تدارك نتائجه

¹ - م. 52 ق.تج.ج.

² - Art. 32 de (RU-CIV).

كذلك. إلى جانب حالات إعفائه بالنسبة للمسؤولية عن الأمتعة والتي سنتطرق بالدراسة إليهم جميعا فيما يلي:

1- طرق دفع مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للمسؤولية في التشريع الوطني: اعتبر القانون

كل شرط يرمي إلى الإعفاء من المسؤولية مخالفا للنظام العام، غير أنه أجاز التخلص منها كليا أو جزئيا عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة، فطبقا لنص المادة 63 قانون تجاري يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر. أما فيما يتعلق بالأمتعة المسجلة وكما سبق وأشرنا فتطبق عليها أحكام المواد 46 و47 و48 ومن 52 إلى 61 ق.تج.ج.

أ- حالة القوة القاهرة: حيث أنه ولكي يعفى الحارس أو الناقل من كل مسؤولية الحادث يجب عليه أن يثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه وليس في استطاعته تفاديه. وقد أقرت المحكمة العليا في هذا الشأن نقض قرار إعفاء الناقل من المسؤولية، ذلك أنه قد يطرأ أحيانا أن يرجع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد النزول منها، وهو أمر متوقع ويمكن تفاديه عن طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار.¹ وعليه نذكر شروط القوة القاهرة كطريق قانوني لدفع مسؤولية السكة الحديدية:

- عدم إمكانية توقعه: أي ألا يكون الحادث متوقعا حدوثه كالعالم المسبق بسوء الأحوال الجوية أو العاصفة، وهنا معيار تحديد استحالة التوقع هو معيار موضوعي لا ذاتي وأن عدم إمكانية توقعه تكون بمعيار الرجل الحريص أي مطلقة لا نسبية، وذلك وقت إبرام العقد بالنسبة للمسافر النظامي ووقت وقوع الحادث بالنسبة للراكب خفية أو الراكب المتسلل في المسؤولية التقصيرية.²

¹ - قرار المحكمة العليا، قضية رقم 27429، قرار بتاريخ 30-03-1983، م.ق. سنة 1989، عدد 1، ص 42، 43 و44.

² - قريش نعيمة، المرجع السابق، ص. 60.

-**عدم إمكانية دفعه:** بحيث لا يمكن للسكة الحديدية تفاديه أو مواجهته بالمعيار الموضوعي، ويتمشى شرط عدم إمكانية التوقع مع عدم إمكانية الدفع فإذا تخلف واحد منهما لا يمكن اعتبار الحادث أو الفعل المولد للضرر قوة قاهرة تؤدي اقيام مسؤولية الناقل.

-**الخروج المادي عن الشيء:** أو الصفة الخارجية عن الشيء فقد أضاف القضاء شرطا ثالثا إلى جانب عدم إمكانية التوقع والدفع يتعلق بشرط الخروج المادي عن منشآت النقل بمعنى ألا يرتبط الضرر بوسيلة النقل المتمثلة في القطار.

لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة انفجار أو احتراق القطار، خروجه عن السكة، تصادمه أو غيرها من الحوادث التي تتعلق أساسا بالمنشآت الخاصة بالنقل كالأدوات والآلات المستعملة في تنفيذ العقد؛ على الرغم من إثبات اتخاذ الناقل لجميع التدابير والحيلة اللازمة لضمان سيرها الحسن. وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في قراراتها؛ حيث أعفت شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية عن إصابة مسافر بشظايا الزجاج بسبب سقوط شجرة على القطار بسبب قيام عاصفة جوية عنيفة أدت لاقتلاعها يملكها أحد المقيمين بجانب الخط الحديدي، وتم اعتبار الحادث من قبيل القوة القاهرة التي تؤدي لإعفاء الناقل.¹

تبقى السلطة التقديرية لقضاة الموضوع في تحديد مدى مسؤولية الشركة الناقلة من انتفائها بالنظر لاختلاف الظروف المحيطة بالحادث، كالفيضانات أو العواصف التي يمكن توقع حدوثها مسبقا وبالتالي لا يمكن اعتبارها من قبيل القوة القاهرة، مثل جميع الأحوال المتعلقة بالأرصاد الجوية تبعا للمواسم التي تقع بها الرحلات.

نفس الحكم بالنسبة لحالة المسؤولية عن التأخير أو الأمتعة؛ بحيث يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة

¹ - شيخ سناء، "المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية"، المرجع السابق، ص. 182.

القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه.¹ علما أنه وكما سبق وأشرنا وجود إمكانية الاشتراط الكتابي المسبق للإعفاء الكلي أو الجزئي من مسؤولية التأخير، دون الإعفاء الكلي من مسؤولية الناقل عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف للأمتعة.²

2- حالة خطأ المسافر: يمكن تصور هذه الحالة في عدم إحكام المسافر ربط أو حزم أمتعته مثلا مما أدى لإلحاق الأذى بها أو أي إهمال آخر منه هذا من جهة، ومن جهة أخرى وبالرجوع للقواعد العامة في المسؤولية المدنية فإن أثر خطأ المضرور في ترتيب المسؤولية يتحدد في ضوء مدى مساهمة الخطأ في إحداث الضرر.

قد يكون خطأ المضرور مشتركا مع خطأ الناقل مما يؤدي لإعفاء الناقل جزئيا وهنا يتم إنقاص التعويض على الناقل بقدر مساهمته في الخطأ المرتب للضرر، أما إذا كان استغرق خطأ الناقل فيعفى كليا من المسؤولية.³ إذ يتعين على الناقل لنفي مسؤوليته إثبات خطأ المضرور الذي قد ينتج بسبب إهماله أو مخالفته للتعليمات واللوائح والتي قد تكون سببا في إحداث ضرر للمسافر؛ وعليه نذكر من بينها:

-شغل مكان تم حجزه بصفة نظامية من قبل مسافر آخر أو الشغل التعسفي للأمكنة أو لشباك الأمتعة، الطرود أو غيرها من الأشياء،

-شغل مكان غير مخصص للمسافرين، أو أخذ مكان دون حق في العربات المخصصة لغرض معين، أو عرقلة التنقل في الممرات أو الوصول إلى المقصورات أو العربات،

-الحيلولة دون إقفال الأبواب مباشرة قبل انطلاق القطار أو فتحها بعد إشارة الانطلاق أو خلال سير القطار، وقبل توقفه الكلي، الدخول إلى العربات أو الخروج منها من غير المنافذ المخصصة لهذا الغرض والموجودة

1- المادة 48 ق.تج.ج.

2- المادة 52 ق.تج.ج.

3- هاني دويدار، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص100.

من الجانب الذي يتم به سير القطار، أو الصعود أو النزول في غير المحطات أو المواقف أو نقط الوقوف المعينة وقبل أن يتوقف القطار توقفاً كلياً،

-الانتقال من عربة إلى أخرى من غير الممرات المخصصة لهذا الغرض والانحناء إلى خارج القطار، والبقاء على المرفأ أثناء سير القطار.¹

وعليه فإن حالات خطأ المضرور تتعدد خاصة مع احتفاظ المسافر بحريته في الحركة، بحيث قد يطرأ أن يقع حادث اصطدام بسبب قطع المسافر للممر رغم الإشارات المنبهة لاقتراب مرور القطار، وهنا قد ترجح كفة المسؤولية لحارس السكة الذي يشتغل بالمحطة بصفته تابعاً لشركة النقل بالسكة الحديدية.

أقرت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 28 أبريل 2004 أن الخطأ صادر عن حارس المحطة الذي أغفل غلق الممر وأسست المسؤولية طبقاً لنص المادة 136 قانون مدني المتعلقة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة². فليقيام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه يجب توفر رابطة التبعية إلى جانب أن يقع الفعل الضار أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها، وهنا تعتبر قرينة المسؤولية قرينة قاطعة لا يجوز إقامة الدليل على عكسها، وبتحققها يمكن للمضرور الرجوع على التابع أو عليهما معا بالتضامن.³

وعليه فإن خطأ المضرور يعتبر من أحد الأسباب المعفية لمسؤولية الناقل شريطة أن لا يشترك معه في إحداث الضرر، وإلا أصبحت مسؤولية الناقل جزئية في إحداث الضرر للمسافر أي يتم تطبيق قواعد الخطأ المشترك؛ كحالة رجوع المسافرين للعربات بعد النزول منها وهو أمر متوقع ويمكن تفاديه. ومع ذلك تبقى السلطة التقديرية للقاضي في دراسة ومعالجة حيثيات القضية للوقوف على السبب الحقيقي للحادث وهو ما أقرت به المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 20/10/2011.⁴

¹ - م. 33 ق. رقم 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية.

² - قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 282438، الصادر بتاريخ 28/04/2004، المنشور في م.ق لسنة 2004، العدد 2، ص133.

³ - قريش نعيمة، المرجع السابق، ص. 52.

⁴ - قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 688491 الصادر بتاريخ 20/10/2011، المنشور في م.ق لسنة 2012، العدد 1، ص.139.

حيث استند الطاعنون في طلبهم على ثلاثة أوجه للنقض تتعلق أساسا بمخالفة القانون ذلك أنه طبقا لنص المادة 138 من القانون المدني فإن الشركة مسؤولة ذلك أنها تركت أبواب القطار مفتوحة في حالة سير مما يعد خرقا لأحكام المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 348/93، إلى جانب انعدام الأساس القانوني الذي يعفي الناقل في حال انعدام وثيقة السفر. فالأخيرة تعد وسيلة إثبات واستيفاء الحقوق في إطار المسؤولية العقدية وما عدا ذلك يتم تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية.

الجدير بالذكر أن بعض الفقه قد فرق بين الحوادث الفردية للمسافر والحوادث الجماعية الأمر الذي يسترعي اهتمامنا لنفس التفرقة في مادة النقل البحري للمسافرين؛ بحيث يعتبر أن الحوادث الفردية هي التي يصاب بها المسافر بالضرر لوحده دون بقية المسافرين بسبب خطأ الناقل، أو إهماله هو أو أحد تابعيه، أو وكلائه، أو بسبب خطأ المضرور نفسه، في حين أنه في الحوادث الجماعية لا يمكن بأي شكل من الأشكال أن تترتب مسؤولية المسافر بسبب خطئه إنما تبقى مسؤولية الناقل قائمة. ومثال ذلك حالة التصادم بين قطارين بسبب عطل أو خلل في أجهزة الإشارة، أو حالة انحراف القطار عن السكة الحديدية فجأة، ففي هذه الحالات تقوم مسؤولية الناقل كاملة ذلك أن السبب يتعلق بالتجهيزات أو الصيانة ما عدا حالة القوة القاهرة التي قد تدفعها عنه.¹

الملاحظ مما سبق أن المشرع الوطني ذكر حالتين فقط تمكن الناقل بالسكك الحديدية أو الناقل البري عامة من دفع المسؤولية عنه دون ذكر الحالة التي يكون فيها الضرر ناتجا عن فعل الغير مما يدفع بنا إلى التساؤل حول تكييف هذه الحالة أمام القضاء الجزائري؟

حيث اعتبر هذا الأخير أن الناقل يعد مسؤولا عن الضرر اللاحق بالمسافر بسبب فعل الغير ولا يمكن دفعها إلا بإثبات القوة القاهرة في هذا الفعل؛ وهو ما جاءت به المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 02 ديسمبر 1992 حيث أقرت المحكمة مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن الضرر الذي

¹ - سناء شيخ، "المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية"، المرجع السابق، ص.186.

أصاب المسافر بسبب رمي القطار بالحجارة من طرف مجهول، خاصة أن فعل الغير لا يكتسي طابع السبب الأجنبي إلا إذا كان غير متوقع ويستحال دفعه.¹

وعليه فإنه وعملا بالمادتين 62 و63 يجب على الناقل البري للأشخاص أن يضمن سلامة المسافر إلا إذا كان هناك قوة قاهرة أو خطأ من المضرور. ولا يمكن اعتبار فعل الغير سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا كان السبب الوحيد للحادث، وعدم إمكانية توقعه أو دفعه؛ بمعنى أنه متى كان متوقعا ويمكن دفعه فإن مسؤولية الناقل تقوم ذلك أن المسؤولية هي الأصل أما الإعفاء منها فهو الاستثناء بإثبات السبب الأجنبي.

أما عن الإثبات أن السبب أجنبي أو أن المسؤولية عقدية فيخضع للقواعد العامة للإثبات، حيث يجوز للمضرور استعمال كافة الوسائل بما فيها البيئة والقرائن طالما أن النقل هو عمل تجاري بالنسبة للناقل. ومع ذلك وبالرجوع للأحكام العامة في القانون المدني ومن خلال نص المادة 127 فقد نص المشرع الجزائري على: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد ينشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

شمل المشرع المدني السبب الأجنبي في القوة القاهرة، خطأ الضحية وخطأ الغير؛ وعليه فإنه يمكن إستبعاد المسؤولية المدنية للناقل بالسكة الحديدية بسبب خطأ الغير طبقا لهذه المادة، وهنا يرى الأستاذ علي الفيلاي أنه طالما أن الفعل المولد للضرر لم يمكن توقعه ولا دفعه من قبل المسؤول وبقي خارجيا عنه فإنه لا مجال للحديث عن العلاقة السببية وبالتالي يعفى من المسؤولية، في مقابل وجود علاقة سببية بين الضرر والفعل الأجنبي.²

¹ - قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 94034، منشور ب.م.ق سنة 1995، العدد 2، ص. 74.

² - قریش نعیمة، المرجع السابق، ص. 57.

2- طرق دفع الناقل بالسكك الحديدية للمسؤولية في الاتفاقية الدولية (COTIF): بحيث

نصت المادة 2/26 من القواعد الموحدة في هذا الشأن على أن تعفى السكة الحديدية كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار البدنية والوفاة. وكذا عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي للأمتعة وعن تعييبها الواقعين اعتباراً من قبولها للنقل وحتى تسليمها وكذلك عن تأخير التسليم؛ وذلك بإثبات السبب الأجنبي عنه بالإضافة إلى الشرط الكتابي بالإعفاء المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسم المرتكب¹ من قبل السكة الحديدية.

أما بالنسبة للحالات أي القوة القاهرة، فعل الغير أو خطأ المضرور فيتعين أن تحمل طابع عدم إمكانية الدفع وتدارك النتائج من قبل السكة الحديدية حتى تتمكن من دفع مسؤوليتها، وتتمثل هذه الحالات في:

أ- **الظروف القاهرة:** إذا وقع الحادث نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستغلال ولم يكن بإمكان السكة الحديدية تلافيها أو تدارك نتائجها رغم بذلها العناية اللازمة حسب خصائص الحالة. وهنا فرق الفقه بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ فاعتبر البعض أن دفع القوة القاهرة مستحيل استحالة مطلقة، في حين أن دفع الحادث المفاجئ يستحيل استحالة نسبية.²

فالقوة القاهرة هي الحادث الذي لا يمكن للناقل بالسكة الحديدية أن يتوقع حدوثه كالمخاطر الجوية التي لم تكن متوقعة وتتعلق أساساً بقوة وشدة الحادث، أو أي حادث مفاجئ لا يمكن توقعه، بالإضافة لاستحالة دفعه. وهنا يقع على الناقل فقط عبء إثبات اتخاذه هو وتابعوه العناية اللازمة لتقادي وقوع الضرر دون أن يرتكب أي خطأ أو إهمال كان سبباً أو ساهم في وقوعه؛ على أساس عناية الرجل الحريص في ذلك. وعليه نلاحظ هنا أن المشرع الدولي ذكر مصطلح العناية اللازمة حسب خصائص الحالة، وعليه

¹ - م. 52 ق.تج.ج.

² - فيلالي علي، "الالتزامات - العمل المستحق للتعويض"، موفم للنشر، ك2، د.ت.ن، ص. 332.

تعفى السكة الحديدية من المسؤولية في حال إثباتها أن الضرر نتج عن حادث لم يمكن تقاديه ولا دفعه أي استحالة ذلك استحالة مطلقة.

لم تشترط القواعد الموحدة هنا عدم إمكانية توقعه أو التنبؤ به¹ بخلاف التشريع الداخلي الذي يعتبر أكثر صرامة بما يتماشى ومصلحة المضرور، إذ تنص المادة 2/26-أ من القواعد الموحدة على أنه: "تعفى السكة الحديدية من هذه المسؤولية: أ-إذا وقع الحادث نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستثمار ولم يكن بإمكان السكة الحديدية تلافيها أو تدارك نتائجها رغم بذلها العناية اللازمة حسب خصائص الحالة"؛ بحيث اكتفت بأشترط وقوع الحادث بسبب لا علاقة له باستثمار السكة الحديدية وأن الأخيرة قامت باتخاذ التدابير اللازمة حسب خصائص كل حالة.²

أما فيما يخص الإعفاء من المسؤولية عن التأخير فقد أبقّت القواعد الموحدة مسؤولية السكة الحديدية عن الضرر الناشئ عن تأخير أو إلغاء قطار أو فوات المواصلة خاضعة لقوانين وأنظمة الدولة التي حدثت فيها الواقعة،³ وكما سبق وأشرنا فإنه بالإمكان الاتفاق عليها مسبقاً. أما عن الأمتعة فتعفى السكة الحديدية إذا حصل فقدان أو التعيب أو التأخير في التسليم من جراء ظروف لم يكن بإمكان السكة الحديدية تقاديها ولا تدارك نتائجها أو من جراء عيب بالأمتعة.⁴

ب- **خطأ المسافر:** كلياً أو جزئياً، بقدر ما يكون الحادث ناجماً عن خطأ المسافر أو تصرفه تصرفاً غير منسجم مع السلوك الطبيعي للمسافرين، أو أقدم على مخالفة القواعد والتعليمات الخاصة بالنقل، بحيث يكون المسافر مسؤولاً عن كافة نتائج عدم مراعاة الشروط المتطلبة كتسجيل اسمه وعنوانه، محطة وبلد المقصد على كل طرد وفي مكان ظاهر للعيان ضمن شروط كافية وغير قابلة للطمس،⁵ أو نقله لأشياء

¹- B.MERCADAL, Op.cit, N°670, P. 391.

²- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, Op.Cit., N°492, p. 453.

³ - Art. 47/1 de (RU-CIV).

⁴ - Art. 35/2 de (RU-CIV).

⁵ - Art. 21 de (RU-CIV).

محظورة كالأسلحة المحشوة والأشياء القابلة للانفجار أو المواد السامة والمحرقة.¹ كذلك الأمر بالنسبة لتقيد المسافرين بأنظمة الجمارك أو غيرها من السلطات الإدارية سواء فيما يتعلق بشخصه أو الحيوانات التي يحملها معه، أو فيما يتعلق بالكشف عن طروده اليدوية وأمتعته؛ وتعد السكة الحديدية غير مسؤولة إزاء المسافرين عن الضرر الناجم عن عدم تقيد المسافرين بهذه الالتزامات.²

حيث تنتفي مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية إذا نتج الضرر بسبب خطأ المضرور أو أحد تابعيه أو وكلائه على أن يقع الإثبات على الناقل بجميع الوسائل، والمسؤولية تترتب إما كلياً أو جزئياً بقدر ما يكون الحادث مترتباً عن خطأ المسافر أو عن تصرفه غير المنسجم مع السلوك الطبيعي للمسافرين. وعليه فإن المادة 2/26-ب ترخص صراحة للقاضي بتقسيم المسؤولية في حال كان الخطأ مشتركاً بين المضرور والسكة الحديدية³ دون أن يشترط في الخطأ عدم إمكانية تلافيه أو أن الضرر نتج حصرياً بسببه.⁴ وفي سياق متصل وبالنسبة للتخفيف منها فقد جاء الفقه بنظريتين هما نظرية التوزيع لجسامة الأخطاء، حيث يقدر القاضي التعويض بإسناد كل من الخطأين للآخر، أما الثانية طريقة التوزيع وفقاً لدور العلاقة السببية لكل خطأ بحيث يقدر التعويض حسب نسبة مساهمة كل طرف في الضرر. وبالتالي يتم النزول بالتعويض نزولاً مطرداً يتماشى مع درجة هذا الاشتراك في إحداث الضرر.⁵

حيث أنه وبالرجوع لقرار محكمة النقض الفرنسية رقم 264 الصادر عن الغرف المجتمعة بتاريخ 28 نوفمبر 2008 وتعود حيثياتها للمراهق المسمى فريديريك (Frédéric X) البالغ 15 سنة والمسافر عبر السكة الحديدية الجهوية والذي توفي نتيجة حادث وقوعه على السكة بعد فتحه أحد أبواب القطار؛ وعليه طالب ذوو حقوقه الشركة الوطنية للسكك الحديدية بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية الناتجة عن

¹ - Art. 18 de (RU-CIV).

² - Art. 24 de (RU-CIV).

³ - B.MERCADAL, Op.cit,N°672, P392.

⁴ - I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, Op.Cit., N°492, p.453.

⁵ - محمد دمانة، المرجع السابق، ص 127.

الحادث. غير أن الأخيرة دفعت بخطأ الضحية وسلوكه الشاذ والمتعمد وذلك لعدم امتثاله لتعليمات السلامة وعرض نفسه للخطر، الأمر الذي من شأنه أن يبرئ تماما الناقل من المسؤولية.

فقد اعتبرت جهة الاستئناف أن سلوك الشاب الذي فتح الأبواب عمدا أثناء سيره وقام بألعاب بهلوانية فور نزوله على شريط الصيانة الذي أصبح زلعا بسبب المطر لا يؤدي لإعفاء السكة الحديدية تماما من المسؤولية. ذلك أن السكة ملزمة تجاه المسافرين بتحقيق نتيجة أي إيصالهم سالمين معافين والتي تتطلب وضع أعوان للحراسة وتزويد الأبواب بأقفال خاصة أن المركبة تستعمل من قبل أطفال ومراهقين يستقلونه من منازلهم إلى مؤسساتهم التعليمية.

وعليه لا يمكن إعفاؤها تماما بسبب خطأ أو رعونة الضحية ذلك أن خطأه لم يتوفر على شرطي عدم التوقع واستحالة الدفع وبالتالي فإنه لا يشكل قوة قاهرة تعفي الناقل من المسؤولية.¹

ج- فعل الغير: إذا وقع الحادث نتيجة تصرف الغير ولم يكن بإمكان السكة الحديدية تلافيه أو تدارك نتائجه رغم بذل العناية اللازمة حسب خصائص الحالة وإذا لم تعف السكة من المسؤولية من جراء ذلك فإنها تعتبر مسؤولة كليا في حدود القواعد الموحدة ودون المساس بحقها في الرجوع على الغير عند الاقتضاء.²

كما يشترط بالنسبة لفعل الغير أن يكون هذا الغير أجنبيا عن الناقل ولا تربطه به أي علاقة عقدية أو تبعية كعمال النقل في السكك الحديدية فهم تابعون للناقل سواء كانوا في المحطة أو داخل القطار، كما لا يشترط أن يكون الغير معروفا تبعا للقواعد العامة والخاصة كذلك. حيث تبقى السكة مسؤولة عن مستخدميها وغيرهم من الأشخاص الذين تستخدمهم لتنفيذ النقل، غير أنه إذا أدى هؤلاء المستخدمون وغيرهم من

¹ - https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambres_mixtes_2740/arret_n_11992.html.
consulté le 12/06/2018.

² - Art. 26/2-b de (RU-CIV).

الأشخاص بناء على طلب أحد المسافرين خدمات لا تقع على عاتق السكة الحديدية، فإنهم يعتبرون قائمين بذلك لحساب المسافر الذين يقدمون له هذه الخدمات.¹

يقع عبء الإثبات فيما يتعلق بحالة فقدان أو تلف الأمتعة أو التأخير في تسليمها على عاتق السكة الحديدية إذا وقع بسبب انعدام التغليف أو خلله، الطبيعة الخاصة للأمتعة أو بسبب إرسال أشياء محظور نقلها كأمتعة. إضافة إلى أن هذا الإثبات يعتبر قرينة على وقوع ذلك، في مقابل أن صاحب الحق يحتفظ بحقه للإثبات بأن الضرر لم يكن سببه أحد هذه المخاطر كلياً أو جزئياً.²

خارج الحالات الأساسية الثلاث المذكورة آنفاً فإن السكة الحديدية معفاة من المسؤولية التي تقع عليها بمقتضى القواعد المحددة إذا نجم الضرر عن حادث نووي وكان مستثمر منشأة نووية أو شخص آخر حل محله مسؤولاً عن هذا الضرر تطبيقاً لقوانين وأنظمة الدولة الخاصة بالمسؤولية في ميدان الطاقة النووية.³ كما أنها تعفى من المسؤولية عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي للأمتعة وعن تعييبها الواقعين اعتباراً من قبولها للنقل وحتى تسليمها وكذلك عن تأخير التسليم، إذا نجم فقدان أو التعيب عن مخاطر خاصة مرتبطة بواقعة أو أكثر من الوقائع التالية:

-انعدام التغليف أو خلله،

-الطبيعة الخاصة للأمتعة،

-إرسال أشياء محظور نقلها كأمتعة.⁴

وعليه وبعد دراسة حالات قيام وإعفاء الناقل بالسكة الحديدية من المسؤولية يتبين لنا أن الأخيرة تقوم بمجرد وقع ضرر للمسافر بافتراض خطأ السكة الحديدية وعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي

¹ - Art. 45 de (RU-CIV).

² - Art. 36 de (RU-CIV).

³ - Art. 44 de (RU-CIV).

⁴ - Art. 36 de (RU-CIV).

لحقه، ولا يمكنه استبعادها أو نفيها إلا في حال إثباتها أن الضرر اللاحق بالمسافر يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه، كما قد تستبعد جزئياً حسب نسبة مشاركتها أو تسببها في الحادث المرتب للضرر.

المطلب الثاني: أحكام التعويض والتأمين في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص

الفرع الأول: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص

مسؤولية الناقل تجاه المسافر المضرور جراء حاث النقل بالسكة الحديدية لا يتعلق فقط بالمسؤولية المدنية وإنما كذلك بالمسؤولية الجزائية غير أن دراستنا تتعلق فقط بالشق المدني، شريطة المطالبة بالتعويضات في الآجال القانونية أي قبل مضي مدة التقادم.¹ وعليه ندرس أحكام التعويض وحدوه فيما يلي:

أولاً: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في القواعد الموحدة (RU-CIV):

إن الأصل في ترتيب المسؤولية بصفة عامة هو تعويض المضرور عن الضرر اللاحق به، غير أن التعويض في مسؤولية السكة الحديدية حسب القواعد الموحدة لنقل المسافرين (RU-CIV) له نظام خاص مثل بقية أنواع النقل الأخرى بحيث يحدد قيمة التعويض بحد أقصى والمتمثل في نظام المسؤولية المحدودة، ونظام آخر يقضي بالتعويض الكامل والمتمثل في نظام المسؤولية غير المحدودة للناقل.

حيث أنه يطبق النظام الأول على الناقل حسن النية، في حين يسري نظام المسؤولية غير المحدودة أو التعويض الكامل على الناقل سيء النية. بحيث أنه في حال نجم الضرر عن تدليس أو خطأ يرجع إلى السكة الحديدية، لا تطبق الأحكام المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض سواء في القواعد الموحدة أو النصوص الواردة في القانون الوطني التي تحدد التعويضات بمبلغ معين؛ غير أنه في حال الخطأ الجسيم يحدد

التعويض الفقدان أو التعيب أو تأخير تسليم الأمتعة بضعف الحدود القصوى الخاصة بها.²

¹ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص. 333.

² - Art. 42 (RU-CIV).

تم اعتماد نظام المسؤولية المحدودة دون إتباع القواعد العامة للتعويض في القانون المدني بسبب كثرة الحوادث التي تحدث بسبب أو أثناء أو بمناسبة النقل الدولي بالسكك الحديدية، في مقابل كثرة استهلاك هاته الخدمة بحد ذاتها بالنظر لاحتياجات المسافرين لها سواء للتنقل بين الدول، المدن أو حتى النقل اليومي. وعليه فإن إتباع نظام التعويض في المسؤولية المدنية سيكلف السكة الحديدية مبالغ باهضة ستؤدي لإفلاسه لا محالة؛ وبالتالي عرقلة السير الحسن لهذا المرفق العام الحيوي الذي يمتص حاجيات المستهلكين لخدمة النقل.

بالإضافة لتوحيد التعويض على المستوى الدولي، وتساوي فرص الحصول عليه بين جميع المتضررين، وعليه فإن قيمة التعويض المستحق ملزمة التطبيق في كافة محاكم الدول الأطراف في اتفاقية كوتيف والقواعد الموحدة. ومنه نتطرق بالدراسة للحد الأقصى للتعويض على النحو الآتي بيانه:

1- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب المسافر بالسكة الحديدية: وهو ما يطلق

عليه بنظام المسؤولية المحدودة، بحيث يحقق هذا النظام توازنا بين مصلحة الطرفين أي السكة الحديدية والمسافر المستهلك للخدمة، بحيث لا يمكن النزول عن الحد الأقصى للتعويض المحدد قانونا.

أ- تعويضات العطل والضرر في حال الوفاة أو الجروح: وقد جاءت بها أحكام المادة 27 من

القواعد الموحدة، ففي حال وفاة المسافر فإن تعويضات العطل والضرر يجب أن تشمل النفقات اللازمة الناجمة عن الوفاة وخاصة نفقات نقل الجثمان والدفن وحرق الجثة.

أما في حال لم تحدث الوفاة فورا فتشمل تعويضات العطل والضرر النفقات اللازمة للعلاج والتعويض عن العجز الكلي أو الجزئي حسب الحالة. أما إذا نجم عن الوفاة حرمان أشخاص كان يعيّلهم بموجب نفقة شرعية أو كان من الممكن أن يترتب عليه قانونا في المستقبل النفقة عليهم فكذاك يستحقون التعويض عن هذه الخسارة، أما من كان يعيّلهم دون أن يكون ملزما بذلك قانونا فتبقى خاضعة للقانون الوطني.

والمقصود بهذا الأخير هو قانون الدولة التي يمارس فيها صاحب الحق حقوقه بما في ذلك القواعد المتعلقة بتنازع القوانين، ولتطبيق الأحكام المتعلقة بمسؤولية السكة الحديدية في حال وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح فيكون القانون الوطني لقانون الدولة التي وقع على أراضيها حادث إصابة المسافرين مع مراعاة قواعد تنازع القوانين كذلك.¹

فيما يخص التعويضات في حال إصابة مسافر بجروح أو أي إصابة أخرى في كيانه الجسدي أو الذهني تتضمن تعويضات العطل والضرر النفقات اللازمة للعلاج والنقل، بالإضافة للتعويض عن العجز عن العمل الكلي أو الجزئي وبسبب تزايد الحاجات.² أما الأضرار الأخرى غير المنصوص عليها لا سيما الأضرار المعنوية، الجسدية والجمالية فيحدد القانون الوطني حالات وشروط ومقدار التعويض عنها.³

ب- التعويض في حال فقدان الأمتعة أو تعييبها أو التأخير في تسليمها: في حال فقدان الكلي أو

الجزئي للأمتعة يجب على السكة الحديدية أن تدفع، دون أية تعويضات أخرى:

-تعويضاً معادلاً لقيمة الضرر في حال إثباتها على أن لا يتجاوز هذا التعويض مع ذلك 34 وحدة

حسابية عن كل كيلوغرام ناقص من الوزن القائم أو (500) وحدة حسابية عن كل طرد،

-تعويضاً مقطوعاً من 10 وحدات حسابية عن كل كيلوغرام ناقص من الوزن القائم أو 150 وحدة

حسابية عن كل طرد هذا إذا لم يتم إثبات قيمة الضرر، وتحدد التعريفات الدولية عن كل كيلوغرام ناقص أو

عن كل طرد. كما تقوم السكة بإعادة ثمن النقل والرسوم الجمركية والمبالغ الأخرى المدفوعة بمناسبة نقل

الطرد المفقود.

¹ - Art. 8/2-3 de (RU-CIV).

² - Art. 28 de (RU-CIV) dispose: «*En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :*

a) Les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport ;

b) La réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins. »

³ - Art. 29 de (RU-CIV) dispose: «*Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28. »*

أما في حال تعييبها فعلى السكة الحديدية أن تدفع تعويضا يعادل وانخفاض قيمة الأمتعة، دون أن يتجاوز المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الكلي إذا انخفضت قيمة كامل الأمتعة بسبب التعيب، ولا يتجاوز كذلك المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الجزء المنخفض قيمته، إذا انخفضت قيمة جزء فقط من الأمتعة بسبب عيب.¹

إضافة، وفي سياق متصل وفي حال التأخير في تسليم الأمتعة على السكة الحديدية أن تدفع عن كل 24 ساعة اعتبارا من تقديم طلب التسليم مع حد أقصى لا يتجاوز 14 يوما ما يلي:

-تعويضا معادلا لقيمة الضرر وفي حدود قصوى لا تتجاوز 0.40 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للأمتعة أو (7) وحدات حسابية عن كل طرد من الأمتعة المسلمة بالتأخير، هذا إذا أثبت صاحب الحق وقوع الضرر بما في ذلك التعيب.

-تعويضا مقطوعا قدره 0.07 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للأمتعة أو 1.40 وحدة حسابية عن كل طرد من الأمتعة المسلمة بالتأخير هذا إذا لم يثبت صاحب الحق وقوع الضرر.

أما في حال فقدان الكلي للأمتعة فلا يجوز الجمع بين التعويضات السابقة، إلا ما يكون عند الاقتضاء في حال تعيب الأمتعة غير الناجم عن تأخير التسليم؛ على ألا يتجاوز التعويض في حال الجمع ما قد يترتب في حال فقدان الكلي للأمتعة.²

ج-التعويض الخاص بالسيارات المرفقة: في حال التأخير بتحميل السيارات المرفقة لسبب يرجع

إلى السكة الحديدية أو التأخير في تسليم سيارة مرافقة، ينبغي للسكة الحديدية أن تدفع لصاحب الحق عندما يثبت وقوع الضرر، تعويضا لا يمكن أن يتجاوز مقداره ثمن نقل السيارة. وإذا فسخ صاحب الحق عقد النقل عند التأخير بالتحميل لسبب يرجع إلى السكة الحديدية يعاد إليه ثمن نقل السيارة والمسافرين، كما أنه يحق له

¹ - Art. 39 (RU-CIV).

² - Art. 40 (RU-CIV).

علاوة على ذلك المطالبة بتعويض لا يمكن أن يتجاوز ثمن نقل السيارة إذا ما أثبت وقوع الضرر نتيجة هذا التأخير.

أما في حال فقدان السيارة الكلي أو الجزئي يحسب التعويض الواجب دفعه إلى صاحب الحق بشأن الضرر المثبت حسب القيمة المتداولة للسيارة ولا يجوز أن يتجاوز (4000) وحدة حسابية، وتعتبر المقطورة محملة كانت أم فارغة بمثابة سيارة. أما عن الأشياء المتروكة في السيارة، لا تكون السكة الحديدية مسؤولة إلا عن الضرر الذي نجم عن خطئها، ولا يجوز أن يتجاوز التعويض الإجمالي الواجب دفعه (700) وحدة حسابية. هذا وتطبق بقية النصوص المتعلقة بالمسؤولية عن الأمتعة أيضا على نقل السيارات المرافقة.¹

2- شروط الاستفادة من التعويضات: اشترطت القواعد الموحدة على الشخص المضرور للحصول

على التعويض في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح ضرورة الإشعار بالحادث خلال ثلاثة أشهر اعتبارا من تاريخ علمه بالضرر إحدى السكك الحديدية التي يجوز تقديم المطالبة إليها، وإلا فقد الحق في إقامة الدعوى وبالتالي الحرمان من الحصول على التعويض.

في حين أنها لا تسقط إذا لم يتم الإشعار بالحادث أو تم الإشعار به متأخرا نتيجة ظروف لا يمكن أن تعزى إلى صاحب الحق، أو إذا أثبت صاحب الحق بأن الحادث نجم عن خطأ صادر عن السكة الحديدية.²

أما بالنسبة للأمتعة فإن استلامها من قبل صاحب الحق يسقط كل دعوى على السكة الحديدية، ناشئة عن عقد النقل في حال فقدان الجزئي أو التعيب أو تأخير التسليم، غير أن الدعوى لا تسقط في حال فقدان الجزئي أو التعيب إذا تم تثبيت فقدان أو التعيب قبل استلام الأمتعة من قبل صاحب الحق أو إذا لم

¹ - Art. 41 (RU-CIV).

² - Art. 53 (RU-CIV).

يتم التثبيت الذي كان من الواجب إجراؤه بسبب خطأ صادر من السكة الحديدية إلى جانب حالة اكتشاف ضرر غير ظاهر من قبل صاحب الحق بعد استلام الأمتعة.¹

وفي سياق متصل فإنه وللحصول على التعويضات المقررة يجب على المضرور رفع دعواه قبل تقادمها، وذلك بالنسبة للمسافر بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحادث، أما أصحاب الحق الآخرين بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي لوفاة المسافر على ألا تتجاوز الخمس سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحادث؛ هذا بالنسبة للمسؤولية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح، أما الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل بعام واحد غير أنها تتقدم بعامين إذا تعلقت الدعوى بضرر سببه التدليس أو بحالة غش.²

أما بالنسبة للنقل الداخلي فطالما أنه لا يوجد قانون خاص يحكم التعويض مثلما هو الحال بالنسبة للنقل عبر الطرق وتحديداً الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار المعدل بالقانون رقم 88-31.

وعليه ترفع دعاوى المطالبة بالتعويض أمام القضاء المدني أمام المحكمة الواقعة في دائرة اختصاصها مكان وقوع الحادث والتي تتقدم بمضي مهلة ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه حسب الفقرة الأولى من المادة 74 من القانون التجاري الجزائري.

ثانياً: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في التشريع الوطني

بالنسبة للتعويض عن الأضرار الجسمانية التي تصيب المسافر بمناسبة النقل الداخلي بالسكك الحديدية فيتم تقدير التعويض عنها من قبل قاضي الموضوع الذي يستعين في ذلك بخبرة طبية، قصد تحديد نسبة العجز ومدى تأثيرها بالنظر للظروف الاقتصادية، الاجتماعية وملابسات الحادث.³

¹ - Art. 54 (RU-CIV).

² - Art. 55/1-2 (RU-CIV).

³ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص 267.

غير أن الإشكال هنا يتعلق بكيفية تقدير القاضي لذلك في مقابل غياب أي معيار أو حد أقصى يرجع إليه مقارنة بالتعويضات المقررة في القواعد الموحدة لنقل المسافرين بالسكة الحديدية على المستوى الدولي أو على المستوى الداخلي مقارنة بالأمر السالف الذكر رقم 74-15.

في حال غياب أي نص صريح فإن قاضي الموضوع يرجع للقواعد العامة في التعويض بالنسبة للأضرار المادية على أساس ما فات من ربح وما لحق من خسارة، وعليه وطبقا للمادة 182 ق.م.ج فإنه إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

أما عن الأضرار المعنوية فيقدره القاضي بما يراه ملائما وكافيا لإرضاء المضرور مع مراعاة حالته الاجتماعية، الصحية، العائلية وغيرها.¹ فبالنسبة للأضرار المترتبة عن الإصابات الجسمية أو حادثة الوفاة فالقاضي هنا سيأخذ بعين الاعتبار الانخفاض في دخل الشخص أو من كان يعولهم، فيتطرق لجميع العناصر الموضوعية التي تساعد في تحديد التعويض بدقة تامة كسن المضرور، مهنته، راتبه ونوع الضرر اللاحق بالمستحقين للتعويضات مع مراعاة الظروف الشخصية له.²

الفرع الثاني: أحكام التأمين على مسؤولية السكة الحديدية المدنية

كما سبق وأشرنا في السابق فإن التأمين في الوسط المهني أصبح من ضرورات العصر باعتباره قاعدة وشرطا أساسيا لضمان التعويض عن المخاطر؛ بالنظر لكثرة الحوادث التي تقع أو من الممكن أن تقع خلال استعمال وسائل النقل بصفة عامة، والسكة الحديدية بصفة خاصة بالنظر للظروف والمخاطر التي تحيط باستعمال المسافرين لها كحوادث الرصيف، حوادث الأبواب أو السكة التي غالبا ما تؤدي للوفاة.

¹ - نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص. 87.

² - نفس المرجع السابق.

أقر المشرع الوطني على غرار نضيره الفرنسي على غرار ما سبق بإلزامية التأمين البري، مع ملاحظة أن التأمين على المسؤولية المدنية للناقل بالسكة الحديدية هو إجراء إلزامي يستشف من خلال نصوص المواد في قانون التأمينات فقط، ذلك أنه وبالرجوع للقوانين أو الاتفاقات الدولية الخاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم نجد أنها قد خلت من أي نص قانوني يتعلق بالتأمين مثلما هو الحال بالنسبة للتأمين البحري بخلاف المشرع الجوي.

أولاً: إلزامية التأمين في التشريع الوطني: فالأصل أن التأمين على المركبات هو التزام على كل مالك أو مستغل قصد تغطية الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير، علماً أن التأمين الإجباري هذا لا يشمل إلا المسؤولية المدنية فقط دون المسؤولية الجزائية التي لا يمكن التأمين عنها. أما الاستثناء فإن إلزامية التأمين على المركبات لا تسري على المركبات المملوكة للدولة أو الموجودة تحت حراستها طبقاً لنص المادة 02 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات، إلا أنه لا يسري على النقل بالسكك الحديدية طبقاً لنص المادة 03 منه. غير أنه بالرجوع لقانون التأمينات المعدل والمتمم فإن المشرع الجزائري قد خص فصلاً بالتأمينات البرية بصفة عامة دون التفرقة بين التأمين على السيارات أو على السكة الحديدية، بحيث ألزم الشركات والمؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية تأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير.

بالإضافة لإلزامية التأمين على كل محل أو قاعة مخصصة لاستقبال الجمهور قصد اكتتاب تأمين لتغطية المسؤولية المدنية تجاه المستعملين والغير.¹ كما يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الأشخاص المنقولين.² ويعاقب على عدم الامتثال لإلزامية التأمين هذه بغرامة مالية يتراوح مبلغها بين 5000 دج و100000 دج؛ على أن تدفع هذه الغرامة

¹ - م. 163 و164 ق.تأ.ج.

² - م. 1/166 ق.تأ.ج.

دون الإخلال باكتتاب التأمين المعني، كما تحصل كما هو الحال في مجال الضرائب المباشرة وتدفع لحساب الخزينة العامة.¹

ثانياً: إلزامية التأمين في التشريع الفرنسي: والأمر سيان بالنسبة للمشرع الفرنسي الذي أقر إلزامية التأمين على المسؤولية المدنية، بحيث يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي غير الدولة يستغل نقل المسافرين يخضع لأي نظام قانوني للسكة الحديدية، تليفريك أو أي مساعد كهربائية ميكانيكية باستخدام الحبال أو الجرارات، عليهم اكتتاب تأمين يضمن مسؤوليتهم المدنية المترتبة عن الأضرار الناتجة عن وسيلة النقل المستعملة.² كل هذا تحت طائلة فرض عقوبة السجن على كل مخالف عمداً لأحكام هذه المادة بستة أشهر وغرامة قدرها 9000 يورو أو أحد هاذين الجزائين.³

وعليه يمكن اعتبار التأمين بصفة عامة بمثابة ضمان للناقل لتغطية مسؤوليته المدنية في حال تقاعسه أو إخلاله بأحد الواجبات والالتزامات الواقعة عليه كما تعد ضماناً غير مباشرة للمستهلك تتيح له استيفاء حقه في التعويض من الناقل في حال تعرضه للضرر أياً كانت طبيعته أثناء أو بمناسبة نقله عبر السكة الحديدية أو عبر أي وسيلة نقل أخرى.

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية للناقل عبر الطرق في عقد نقل الأشخاص

يجب أن يكون النقل بصفة عامة محل عقد طبقاً للتشريع الجاري به العمل، بحيث يلتزم فيه ناقل الأشخاص بإيصالهم إلى وجهتهم المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد مع ضمان سلامتهم أثناء مدة

¹ - م. 184 ق.تأ.ج.

² - Art. L220-1 C.ass : « Toute personne physique ou morale autre que l'Etat, exploitant pour le transport des voyageurs, sous quelque régime juridique que ce soit, un chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, un téléphérique, un remonte-pente ou tout autre engin de remontée mécanique utilisant des câbles porteurs ou tracteurs doit être couverte par une assurance garantissant sa responsabilité civile pour tous dommages causés par ce moyen de transport. »

³ - Art L220-3/1 C.ass : « Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article L.220-1 sera puni d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 9000 euros ou de l'une de ces deux peines seulement. »

النقل.¹ وللنقل عبر الطرق عدة أشكال إذ يتم عن طريق حافلات النقل الحضري، أو غير الحضري أو عبر الولايات، إلى جانب النقل بسيارات الأجرة "طاكسي".

وعليه فإن الناقل عبر الطرق مثله مثل بقية الناقلين النظاميين في بقية أشكال النقل الأخرى ملزم بمراعاة الأحكام العامة والخاصة لنقل المستهلكين أي المسافرين في إطار شبكة النقل عبر الطرقات، تحت طائلة قيام مسؤوليته المدنية أو الجزائية حسب الحالة. غير أن دراستنا تتعلق فقط بالمسؤولية المدنية للناقل وعليه نتعرض أولاً لأساس المسؤولية، ثم حالات قيامها وانتفاؤها في القانون الوطني والمقارن، وأخيراً للأحكام الخاصة بالتأمين والتعويض.

المطلب الأول: أساس وحالات قيام وانتفاء مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق

تقوم مسؤولية الناقل في حال الإخلال بالالتزامات التعاقدية الواقعة على عاتقه كالنقل والسلامة، وقد جاءت أحكامها مفصلة في القانون التجاري بالنسبة للنقل الداخلي أو الوطني، أما بالنسبة للنظام الداخلي الفرنسي للنقل عبر الطرق فالمشرع لم يولي أهمية كبرى لنقل الأشخاص منذ القدم، إذ يوجد نص وحيد وهو المادة 1779 من القانون المدني بعكس نقل البضائع الذي جاءت أحكامه مفصلة في القانون التجاري.²

أما على المستوى الدولي فنذكر الاتفاقية الدولية المتعلقة بعقد النقل الدولي للمسافرين والأمتعة عبر الطرق (CVR) المؤرخة بجنيف بتاريخ 01 مارس 1973 والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 5 جويلية 1978 إذ تطبق على كل نقل دولي عبر الطرق للمسافرين وأمتعتهم، كما تطبق حتى ولو تم النقل داخل إقليم وطني طالما أن نقطة القيام أو الوصول تتم داخل إقليم دولة متعاقدة، وحتى إذا تم بين عدة ناقلين برلين³ والتي لم تصادق عليها الجزائر وفرنسا.

¹م. 62 ق.تج.

²– B.MERCADAL, Op.cit., N°636, P. 369.

³–I.BON-GARCIN, M.BERNADETet Y.REINHARD, Op.Cit., N°396, P. 372.

بالإضافة للاتفاقية العربية بشأن تنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها الموقعة بتاريخ 06 سبتمبر 2006 بجمهورية مصر العربية القاهرة، غير أن الجزائر لم تصادق عليها كذلك بخلاف دولة الإمارات، قطر، الأردن وغيرها؛ والتي تطبق على نقل الركاب (العام-الخاص-السياحي) على الطرق انطلاقاً ووصولاً إلى أراضي أي من الأطراف المتعاقدة بوسائل النقل، أو مروراً عبرها.¹

الفرع الأول: أساس وحالات قيام المسؤولية المدنية لناقل المسافرين عبر الطرق

أولاً: أساس المسؤولية المدنية لناقل المسافرين عبر الطرق:

1- أساس المسؤولية في القانون الوطني: كما ذكرنا سابقاً فإن مسؤولية الناقل كانت مسؤولية تقصيرية وفقاً لأحكام القانون المدني الجزائري غير أنه وبعد الإقرار بالمسؤولية العقدية أصبح الأمر مختلفاً بعد تأثر المشرع الوطني بما وصل إليه الفقه والتشريع المقارن. فقد جاء الأمر 15-74 بالأحكام الموضوعية للمسؤولية والتأمين عنها وكذا نظام التعويض عن الأضرار، كما عزز القانون المدني المسؤولية الموضوعية للناقل كما ذكرنا سابقاً،² إلى جانب القانون التجاري الذي نص صراحة على التزام الناقل البري بالسلامة. حيث أنه وبالرجوع لنص المواد 62 وما يليها من القانون التجاري نجد أن المشرع قد نص على التزامات الناقل البري سواء عبر الطرق أو عن طريق السكك الحديدية على حد سواء؛ إذ يتعين عليه أثناء مدة النقل ضمان سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد. وبالتالي فإنه لا مجال لتطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية على الناقل وذلك لوجود رابطة عقدية مع المستهلك، بحيث تترتب مسؤوليته إزاء المسافر بمجرد تكفله به والاعتناء الكامل من طرفه ومن تابعيه كذلك.

¹ م. 4/1 من الاتفاقية العربية لنقل الركاب.

² - N.TERKI, « Les obligations- Responsabilité civile et régime général », O.P.U, Alger, 1982, n° 77, P52, 53.

في سياق متصل تجدر الملاحظة أن المشرع التجاري لم يفرق بين النقل بالسكك الحديدية والنقل بالطرقات وعليه فإن أحكام المسؤولية هي نفسها على المستوى الداخلي؛ ومنه فإنه لا يمكن للناقل التخلص من مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي في حال الأضرار البدنية أو الوفاة خاصة أن التشريعات اتفقت على عدم جواز أي بطلان جميع الشروط الاتفاقية بالإعفاء من المسؤولية ذلك أن جسم الإنسان والمحافظة على كيانه وسلامته لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يكون محلاً للمفاوضة.

بالنسبة للمسؤوليات الأخرى كالتأخير أو تلف وهلاك الأمتعة فيمكن أن تكون بناءً على اتفاق كتابي مسبق مطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغة للمسافر تقضي بذلك في حدود الأخطاء اليسيرة أي دون حالة الغش أو الخطأ الجسيم.¹

بالإضافة للقانون المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار والذي أسسها المشرع الجزائري على نظرية ضمان المخاطر في المسؤولية المدنية وليس الخطأ أي المسؤولية الموضوعية بحيث يعتبر أن أي ضرر يترتب عن الحادث الجسماني يلزم شركة التأمين بالتعويض أو الصندوق الوطني لتعويض حوادث المرور في حال سقوط حقهم في التأمين.

2- أساس المسؤولية في القانون المقارن: نصت المادة 11 من الاتفاقية الدولية الموقعة بمدينة

جنيف السويسرية أنه تترتب مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن الوفاة، أو الإصابات أو أي ضرر آخر يمس كيان المسافر البدني أو المعنوي ويترتب عن حادث له علاقة بالنقل وقع خلال تواجد المسافر في المركبة أو خلال الوقت ما بين صعوده أو نزوله منها، أو تترتب خلال شحن أو تسليم الأمتعة². ويتضح من

¹م. 66 ق.تج.ج.

²- Art. 11/1 du (CVR) dispose : « 1.Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la mort, des blessures ou de toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées au voyageur par un accident en relation avec le transport et survenant pendant que ledit voyageur se trouve dans le véhicule ou pendant qu'il y entre ou qu'il en sort, ou survenant du fait du chargement ou du déchargement des bagages. »

خلال المادة أن المشرع الدولي أسس المسؤولية على الضرر أي مسؤولية عقدية مفترضة¹ لا يمكن التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي خاصة أن الالتزام بالسلامة هو التزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية فقط، فما على المضرور إلا أن يشهر عقد النقل بجميع الوسائل باعتباره عقداً تجارياً بالإضافة لإثبات الضرر.

فضمان سلامة المسافر تبدأ اعتباراً من بدء الرحلة وتتطلب كذلك توفير الراحة له من خلال توفير المقعد المناسب له وتزويده بالإرشادات اللازمة فتأثر الراكب بالتدخين في حافلة تشير فيها التعليمات لمنع ذلك يؤدي للإخلال بواجب الحفاظ عليه، كذلك فإن السرعة الزائدة التي تؤدي لوقوع حادثة اصطدام المركبة ينتج عنها أذى جسماني للراكب ترتب المسؤولية العقدية للناقل.²

كذلك الأمر بالنسبة للأمتعة أو التأخير في مواعيد الرحلة فإن الناقل ملزم بتعويض المضرور بعد إثبات الأخير للعلاقة السببية بين الحادث والضرر ولا يمكن للناقل بأي حال من الأحوال التخلص منها إلا بإثباته للسبب الأجنبي أو في حال الاتفاق المسبق حول المواعيد.

ثانياً: حالات قيام مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق:

1- حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية أو الوفاة: وهنا تترتب مسؤولية الناقل العقدية في حال عدم إيصال المسافر سالماً معافى إلى نقطة الوصول تبعاً لنص المادة 62 ق.تج تماماً مثل النقل بالسكك الحديدية، ولا يمكن إعفاء الناقل منها إلا في حالة القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

يحق للمضرور أو ذوي حقوقه هنا في حالة الوفاة الرجوع على الناقل ومطالبته بالتعويض على أساس الرابطة العقدية؛ بالرغم أن المشرع الوطني لم ينص صراحة على ترتيب مسؤولية الناقل البري في حال إخلاله بتنفيذ التزاماته الناتجة عن عقد النقل. كما أنها لم تأتي مفصلة بالمقارنة مع الأحكام القانونية الخاصة بمسؤولية الناقل البحري والناقل الجوي للمسافرين.

¹- I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, Op.Cit., N°486, P.449.

²- عباينة محمود محمد، "أحكام عقد النقل"، المرجع السابق، ص. 275.

اكتفى المشرع بالنص من خلال المادة 63 أن مسؤولية الناقل إزاء المسافر تترتب ابتداءً من تكفله به. وهنا تجدر الإشارة أن دعاوى حوادث المرور عامة، سواء من قبل أشخاص، أو مستعملي وسائل النقل عبر الطرقات، وفي حال وقوع حادث جسماني، فإن المضرور سيكون أمام دعويين الأولى جزائية والأخرى مدنية. فتتم المتابعة وفي حال الإدانة فإن المسؤول ملزم بالتعويض عن الأضرار المترتبة للمسافر أو ذوي حقوقه تبعاً لخبرة طبية نحدد فيها نسب العجز والتألم؛ مع الأخذ بعين الاعتبار بقاعدة عدم الجمع بين تعويضين.

أما إذا كان النقل دولياً فيجب الرجوع للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين (CVR) بالنسبة للدول المصادقة عليها، بحيث تطبق على جميع عقود نقل المسافرين وأمتعتهم عبر الطرق بواسطة المركبات، والتي تتم على الأقل بين أراضي دولتين تقع فيهما نقطة القيام أو نقطة الوصول، أو أحدهما يقع في أراضي دولة متعاقدة بغض النظر عن جنسية أو محل إقامة الأطراف المتعاقدة.¹

ومنه تترتب مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن الوفاة، أو الإصابات أو أي ضرر آخر يمس كيان المسافر البدني أو المعنوي ويترتب عن حادث له علاقة بالنقل وقع خلال تواجد المسافر في المركبة أو خلال الوقت ما بين صعوده أو نزوله منها، أو ترتب خلال شحن أو تسليم الأمتعة، ولا يمكن للناقل أياً كان شركة نقل أو الناقلون الخواص بالحافلات أو سيارات الأجرة نفي مسؤوليتهم إلا بإثبات السبب الأجنبي.

جدير بالذكر الإشارة إلى أن الالتزام بالسلامة يتعلق فقط بعقود نقل الأشخاص التي لا تخضع لتنظيم خاص، غير أنه وبصدور قانون رقم 85-677 أو ما يسمى كذلك بقانون (Badinter) المؤرخ في 05 جويلية 1985² والمتعلق بالتعويض ضحايا حوادث المرور أصبح النظام مختلفاً أو تم تطبيق نظام مزدوج إن صح القول؛ بحيث أصبحت التزامات ومسؤولية الناقل تعرف نظامين ففي حال وقوع حادث مرور،

¹– Art. 1/1 du (CVR).

²– Loi n°85-677 du 05 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

فإن الأضرار اللاحقة بالمسافر يتم تعويضها بتطبيق قانون 05 جويلية 1985. وخارج إطار حوادث السير يتم تطبيق قواعد وأحكام المسؤولية العقدية في حال وقوع ضرر للمسافر عبر الطرقات.¹ وعليه يستفيد المسافرون من حماية قانونية والتي تعد ضمانا قانونية كذلك للمستهلكين.²

بالنتيجة في حال إصابة المسافر بجروح داخل المركبة مثلا نتيجة تعرضه لسقوط أو جروح بسبب الأمتعة دون أن يكون حادث سير، فإن مسؤولية الناقل تكون مفترضة. علما أن الحدود الفاصلة بين النظامين الأنف ذكرهما ليست واضحة، فقد أقرت محكمة النقض الفرنسية بتطبيقها لقانون بادينتي بسبب حادثة سقوط مسافر على آخر أثناء عملية الهبوط من المركبة.³

مما سبق يتضح أن مجال تطبيق هذا القانون إذا كان الضرر الذي أصاب الضحية ناتجا عن حادث المرور فإن قواعد وأحكام هذا القانون هي التي تكون واجبة التطبيق تبعا للمادة الأولى منه؛ والتي نصت على تطبيق هذا القانون حتى على ضحايا حوادث المرور الذين يتم نقلهم بموجب عقد.⁴ وبالتالي فإنه شمل جميع الأشخاص المتضررين من جراء حادث مروري بغض النظر إن تم ذلك في إطار تعاقدية أم لا.

الأمر كذلك بالنسبة للقانون الوطني المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الأمر رقم 14-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31⁵ مع ملاحظة أن هذا الأمر والقانون

¹-I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, Op.Cit., N°48, P. 449.

²- Y.LAMBERT-FAVIRE, « Droit du dommage corporel- systèmes d'indemnisation », Op.Cit., n°725, P. 809.

³-Civ.2^e, 11 oct.1989, n°88-15.598, Bull. civ. 2, n°163, P84.

⁴-Art. 1 de la loi 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation dispose : « Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres. »

⁵-ق. 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 المعدل والمتمم للأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر عدد 29/1988.

المعدل خلى من أي حكم يتعلق بمجال تطبيقه. بخلاف التشريع الفرنسي على النحو السابق ذكره؛ ومع ذلك نجد أن قضاة الموضوع في المحاكم الجزائرية يطبقونه في مجال حوادث المرور. وعليه فإن العوامل المشتركة لقيام المسؤولية بالنسبة لجميع القوانين السالفة الذكر تتعلق أساسا بوقوع الحادث، الذي يجب أن يترتب عنه ضرر للمسافر والعلاقة السببية بينهما.

أ- وقوع حادث: عرف المشرع الوطني المركبة أنها كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر¹ والتي تتمثل بالنسبة للنقل عبر الطرق في الحافلات وسيارات الأجرة. وقد أحسن المشرع هنا باستخدام مصطلح مركبة وليس سيارة، ذلك أنها أكثر شمولاً واتساعاً بالرغم أن التشريع رقم 15-74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات جاء بمصطلح السيارات وليس المركبات.²

قد يطرأ حادث للمسافر أثناء صعوده أحد هاته المركبات خصوصا الحافلات التي تعتمد على فتح وغلق الأبواب أوتوماتيكيا. كما عرفها الأمر رقم 15-74 أنها كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها، ويقصد بالمقطورات أو نصف المقطورات ما يلي:

- المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء،

- كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك،

- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب مرسوم³. أما الاتفاقية العربية لنقل الركاب فاعتبرتها كل ما يسير على الطرق بعجلات بواسطة قوة آلية مسجلة في إحدى الدول

¹ م. 21/03 من الأمر رقم 03-09 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

² جعلاب إبراهيم، "التزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور - دراسة بين تدخل المشرع الجزائري واجتهاد القضاء"، مجلة التواصل في العلم الإنسانية والاجتماعية، ع. 32، ديسمبر 2012، ص 122.

³ م. 2/1 من الأمر 15-74.

العربية الأطراف في هذه الاتفاقية ومصرح باستخدامها من قبل السلطة المعنية في بلد طرف في هذه الاتفاقية لنقل الركاب وتشمل ما يلي:

-السيارات الخاصة: المركبات المعدة للاستعمال الشخصي وقيادة مالكيها أو من يفوضه رسمياً،

-الحافلات: المركبات المعدة للنقل ما يزيد على ثمانية ركاب عدا السائق، ويجب أن تتوفر فيها جميع الشروط الفنية والمتعلقة بالسلامة وراحة الركاب والسلامة المرورية، وألا يتجاوز عمرها الافتراضي عشر سنوات من تاريخ الصنع،

-سيارات الأجرة: المركبات المعدة لنقل ثمانية أشخاص وما دون بأجر.¹

لم يقدم المشرع التجاري الجزائري ولا المشرع الدولي في اتفاقية (CVR) تعريفاً لحادث أثناء نقل المسافرين عبر الطرق، كذلك الأمر رقم 74-15 والقانون رقم 85-677 خلى من أي تعريف لحادث المرور. غير أن الفقه اعتبر الحادث ما يقع لمركبة في حالة السير بغض النظر عن المكان، أو في حال توقفها في مكان مفتوح للجمهور. مع الأخذ بعين الاعتبار أن تعريف حوادث المرور لا يشمل فقط حوادث السير فقط إنما حوادث الصعود والهبوط كذلك، وفي بعض الحالات خلال التوقف.

يحوز الدور الايجابي أو السلبي للمركبة أهمية كبيرة في ترتيب المسؤولية فيما إذا كانت المركبة في حالة سير أو توقف في حال وقوع اصطدام؛ ذلك أن مشاركة أو الدور الايجابي للمركبة في الحادث لا يعني الاستفادة من التعويض بالضرورة؛ إنما تؤدي مشاركتها في الحادث لتطبيق أحكام القانون رقم 85-677.² علماً أن القضاء الفرنسي اعتبر في السابق أن الوصي على الشيء هو المسؤول الفعلي عن الضرر طبقاً لنص المادة 1382 و1384 ق.م.ف المتعلقة بحراسة الأشياء إذا كان دور المركبة ايجابياً فقط دون دورها سلبياً في الحادث أي في حال عدم قيادتها أو سكونها.

¹ م. 4/1 من الاتفاقية العربية لنقل الركاب.

² -I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, Op.Cit., n°487, P.450.

عمت محكمة النقض الفرنسية توجهها لاحقاً من خلال قضية بيسييه في حكمها الصادر في 29 جويلية 1924؛ بحيث تتلخص وقائعها في وقوع حادث سيارة نتج عنه إصابة شديدة للسيدة بيسييه، وقد رفضت محكمة باريس الدعوة بحجة أن الأخيرة لم تثبت أن الحادث يرجع إلى سوء حالة السيارة في حين أن محكمة النقض نقضت هذا الحكم لمخالفته أحكام المادة 1/1284 من القانون المدني الفرنسي.

تم حسم هذه المسألة نهائياً أي عدم التفرقة بين فعل الشخص وفعل الشيء، بصور حكم جاندير الشهير الصادر عن محكمة النقض في 21 فبراير 1927.¹ وبالتالي تم إخضاع مسؤولية ناقل الأشخاص عبر الطرق عن الأضرار المسبب للركاب إلى أحكام مسؤولية حارس الأشياء كذلك التي تقوم على أساس الخطأ المفترض في الحراسة والتي لا تسقط إلا بإثبات السبب الأجنبي.²

كذلك الأمر بالنسبة للقضاء الجزائري الذي طبق أحكام المسؤولية عن الأشياء من خلال المادة 138 السابقة الذكر باعتبار أن متولي الحراسة والاستعمال والتسيير والرقابة مسؤول عن الضرر، دون اشتراط أن يكون المسؤول مالكا للشيء لعدم النص عليها. مع الإشارة إلى أن الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم عرف الحادث تعريفاً ضمناً فمن خلال استقرائنا لمواده وأحكامه لاحظنا بعداً شمولياً من خلال دراسة الأضرار الموجبة للتعويض، إذ تتعلق بتعويض الضحية وذوي حقوقه، السائق، مكتب التأمين ومالك المركبة مع إمكانية اشتماله لمسبب الحادث كذلك، الأمر الذي أدى لعدة تناقضات في الاجتهادات القضائية بحيث يخط القضاء أحياناً بين تطبيق القواعد العامة للمسؤولية وبين أحكام القانون 74-15.

في سياق متصل فقد أشار المشرع الدولي صراحة من خلال نص المادة 11 من الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل المسافرين براً أنه تترتب مسؤولية الناقل عن أي ضرر آخر يمس كيان المسافر البدني أو

¹ محمودي فاطمة، "المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، دراسة مقارنة"، أطروحة لنيل رسالة الدكتوراه تخصص قانون خاص، جامعة وهران، 2011/2010، ص 24، 25.

² زرهوني نبيلة، المرجع السابق، ص 15. قرار م.ع رقم 111358 المؤرخ في 20/04/1990، ص 98. قرار م.ع رقم 165803 المؤرخ في 24/06/1998، ص 116.

المعنوي ويترتب عن حادث له علاقة بالنقل وقع خلال تواجد المسافر في المركبة أو خلال الوقت ما بين صعوده أو نزوله منها، أو ترتب خلال شحن أو تسليم الأمتعة. وعليه فإن المشرع اشترط في جميع الحالات الموجبة للتعويض سواء أكان ضرراً بدنياً أو معنوياً أن يتعلق "الحادث بعملية النقل"، إلى جانب وقوعه "خلال تواجد المسافر في المركبة" أو "خلال الوقت ما بين صعوده أو نزوله منها، أو خلال شحن أو تسليم الأمتعة".

الملاحظ مما سبق أن نفس الحكم يتعلق بشروط الحادث بالسكة الحديدية، فالفترة الزمنية التي يقع بها الحادث أهمية في تحديد المسؤولية من انتفائها أو تخفيفها؛ وعليه يتبين من خلال اشتراط تواجد المسافر في المركبة أو خلال عمليتي الصعود أو النزول منها أن الاتفاقية الدولية لم تكن فقط بفترة النقل المادي للمسافر إنما شملت فترة الصعود والنزول لما قد يقع خلالها من حوادث أو خلال شحن الأمتعة أو تسليمها مما وفر حماية أكبر لمستعملي النقل عبر الطرق.

في حين أن الاتفاقية العربية أكدت من خلال نص المادة 14 منها أن الناقل مسؤول عن سلامة الركاب المنقولين بمركبته طالما هم موجودون بداخلها، وعليه فإن الاتفاقية العربية أعفت الناقل من المسؤولية المترتبة عن حادث وقع خلال عمليات الصعود والنزول إلى المركبة بخلاف اتفاقية (CVR) التي شملت وجاءت أكثر دقة وحماية للمستهلك علماً أنها أضافت أن التعويض يكون عن الحوادث الناجمة أثناء عملية النقل¹ مما يدعو بنا لملاحظة وجود تناقض في محتوى المادة حول مفهوم "أثناء عملية النقل"، ذلك أنه وبالرجوع -على سبيل المثال والمقارنة كذلك- للقانون البحري² على غرار باقي أنواع النقل الأخرى للمسافرين فإن الفترة الزمنية التي يقع خلالها الحادث تتعلق بفترة تنفيذ النقل بما اشتمله أي عمليات الصعود والنزول.

¹ - تنص المادة 14 من الاتفاقية العربية لنقل الركاب على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن سلامة الركاب المنقولين بمركبته طالما هم موجودون بداخلها ويحدد في وثيقة التأمين قيمة التعويض عن الوفاة أو الإصابة أو الأضرار الناجمة عن الحوادث أثناء عملية النقل ويلتزم الناقل عن بدفع تلك التعويضات للركاب".

² - الجميل إيمان، المرجع السابق، ص 117.

ب- وقوع ضرر للمسافر: نص المشرع الدولي صراحة عن الضرر البدني والمعنوي على حد سواء

كأضرار موجبة للتعويض وهو نفس الحال بالنسبة للنقل بالسكة الحديدية.

فالضرر الجسماني هو الذي يصيب جسم المسافر كالكسور والجراح وما يصاحبها من آلام، بحيث يخل بسلامته البدنية ويتعدى ذلك إلى العاهات المستديمة كالبتير أو التشوه أو كل ما ينقص من القدرة بمختلف أنواعها، ويترتب عنها عجز كلي أو جزئي، مؤقت أو دائم عن العمل. بالإضافة إلى الأضرار الناجمة عن الحرائق أو الانفجارات التي تسببها المركبة أو الأشياء المنقولة فيها مهما كان السبب؛ شريطة أن تتوفر فيه الشروط العامة للضرر كأن يكون محققا كالإصابة بجروح وكسور، أو يكون حتمي الوقوع كالعجز الدائم عن العمل.

ينجر بالإضافة للضرر المادي أو الجسماني تحديدا فقد يترتب ضرر معنوي يصيب المسافر المضرور في مشاعره مما يتعين على الناقل أو المسؤول عن إحداثه تعويض المضرور لجبر هذا الضرر المترتب.¹ وهو ما يسمى بضرر التألم في قانون إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار غير أنه يتم التعويض به فقط لذوي الحقوق في حال وفاته أما الضرر الجمالي فلا يزال تطبيقه صعبا عمليا في المحاكم بالنظر لعدة اعتبارات.

ج- العلاقة السببية بين الحادث والضرر: وهنا استقر القضاء الفرنسي على أن طبيعة الخطأ لفعل

المضرور لا تكفي وحدها لاستبعاد مسؤولية المسؤول والتزامه بالتعويض سواء كان ذلك بشكل تام أو ناقص إنما يتعين وجود رابطة سببية بين الخطأ والحادث الذي أصابه بالضرر.² فبإثبات المسافر المضرور لهذه الرابطة تقوم مسؤولية الناقل التي تستوجب التعويض عن الضرر، وبانتفائها تنتفي كذلك المسؤولية بقيام أحد

¹ - قنديل سعيد السيد، "مشكلات تعويض حوادث السير، بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر المحدود (دراسة مقارنة)"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص.35.

² - ذبيح ميلود، "حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري- الإيجابيات والاختلالات"، دفاثر السياسة والقانون، العدد التاسع، جوان 2013، ص. 124. عن معراج جديدي، ص. 139.

الأسباب الخارجية عن خطأ الناقل كالسبب الأجنبي، خطأ المضرور أو فعل الغير، مع بقاء السلطة التقديرية في ذلك إلى قاضي الموضوع خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية الجزئية أو الكلية للناقل.

2- حالة المسؤولية عن التأخير: تعتبر عامل السرعة والتعجيل أحد أهم العوامل في اختيار وسيلة

النقل أيا كانت طبيعتها لارتباطها بقضاء المصالح الشخصية للمسافرين، إلى جانب السعر. وعليه فإن الناقل ملزم بتوصيلهم في الميعاد المتفق عليه طبقا للعقد، وإلا ترتب مسؤوليته عن التأخير شريطة وقوع ضرر بالمسافر أي أن يكون الضرر حاصلًا كتعطيل شؤونه أخذًا بمعيار الخسارة أو تفويت الربح، علما أن المشرع التجاري الوطني أجاز إدراج شرط كتابي مسبق يقضي بإعفائه كليا أو جزئيا من التأخير طبقا لنص المادة 66 ق.تج أو أن يقع التأخير نتيجة قوة القاهرة أو خطأ المسافر.

لم تنطبق الاتفاقية الدولية (CVR) للمسؤولية عن التأخير في حين أن التنظيم الأوروبي رقم 2011/181 تطرق إليها من خلال نص المادة 19 والمتعلق بحقوق المسافرين عبر الحافلات المعدل للتنظيم رقم 2004/2006؛ بحيث يحق للمسافرين الذي تتأخر رحلاتهم عن 120 دقيقة إما توصيلهم بوسيلة أخرى مناسبة أو إرجاع ثمن التذكرة.¹

يتعين على الناقل النظامي كذلك الذي ألغى الرحلة أو تأخر في الإقلاع إعلام المسافرين بذلك في أقرب الآجال الممكنة وفي جميع الأحوال في ظرف 30 دقيقة بعد ميعاد الإقلاع المفترض، وذلك ببذله جميع التدابير المعقولة في ذلك لإعلام المسافرين بذلك.² كما يستفيد الركاب من المساعدة في حال تأخر أو إلغاء

²³– Art. 19/4 du règlement (UE) n° 181/2011 dispose : «4. Lorsqu'un service régulier est annulé ou si son départ d'un arrêt d'autobus est retardé de plus de cent vingt minutes, les passagers ont droit à la poursuite du voyage ou au réacheminement ou au remboursement du prix du billet par les transporteurs, conformément au paragraphe 1. »

²⁴– Art. 20/1 du règlement (UE) n° 181/2011 dispose : «1. En cas d'annulation ou de départ retardé d'un service régulier, les passagers partant de stations sont informés de la situation par le transporteur ou, le cas échéant, par l'entité gestionnaire de station, dans les plus brefs délais

رحلاتهم لأكثر من 90 دقيقة لرحلة تفوق مدتها 3 ساعات من عرض مجاني من قبل الناقل لخدمة الإطعام والإيواء بالإضافة للمساعدة المقدمة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.¹

3- حالة المسؤولية عن تلف أو ضياع الأمتعة: تترتب مسؤولية الناقل عن فقدان الأمتعة أو تلفها

أو تعيها حسب الحالة أي إذا ما كانت أمتعة مسجلة أو أمتعة يد. بحيث أخضع المشرع الوطني نقل الأمتعة المسجلة للقواعد الخاصة بنقل البضائع فطبقاً للمادة 68 على: "يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61" وهي الأمتعة التي تخضع لحراسة الناقل وتبقى تحت مسؤوليته أما عن الأمتعة غير المسجلة أو أمتعة اليد فلا تدخل في عقد النقل مثل بقية أنواع النقل الأخرى ولا يسأل الناقل عن ضياعها أو تلفها إلا إذا ارتكب خطأ سبب لها ضرر.

فيما يخص النقل الداخلي الفرنسي فقد حدد القرار المؤرخ في 12 أوت 1950 والمعدل بتاريخ 27 فيفري 1951 المنظم للنقل الداخلي لأمتعة اليد بـ 10 كيلوغرام يحملها المسافر على ركبتيه² بالإضافة إلى أحكام المادة 3/103 من القانون التجاري الفرنسي أو ما يطلق عليه (Loi Rabier) سابقا الخاصة بالإعفاء من المسؤولية، ونص المادة L133-1 الجديد من القانون التجاري.

في حال فقدان الأمتعة في أو تلفها بالنسبة للنقل الذي يتم بين دول الاتحاد الأوروبي يتم تطبيق أحكام المادة 7 من التنظيم الأوروبي 2011/181. أما على المستوى الدولي فتترتب مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي للأمتعة أو ضياعها أو تلفها في اتفاقية (CVR) بالنسبة للدول المصادقة عليها، فبالنسبة للأمتعة المسلمة للناقل فإن الفترة التي يسأل عنها بين لحظة تكفله بها أو تسلمها،

et en tout état de cause au plus tard trente minutes après l'heure de départ prévue, ainsi que de l'heure estimée de départ, dès que cette information est disponible. »

²⁵– Art 21 du règlement (UE) n° 181/2011.

²– B.MERCADAL, Op.cit., N°692, P. 408.

أما بقية الأمتعة فلا يكون مسؤول عنها في حال ضياعها أو تلفها أو سرقتها إلا إذا كانت موضوعة تحت حراسته، نفس الحكم بالنسبة للأشياء التي تبقى عند المسافر.¹

فيما يتعلق بالاتفاقية العربية لنقل الركاب عبر الطرق بين الدول العربية وعبرها فقد حددت الفقرة ب من المادة 14 منها أن يلتزم الناقل بدفع التعويض عن ضياع أو تلف أو نقص أو حدوث عيب في الأمتعة ويخضع التعويض لقيمة وحالة الأمتعة وقت التسليم بشرط إبلاغ الناقل وإثبات الحالة بمحضر في حينه، غير أن الاتفاقية لم تأتي بأحكام مفصلة مثلها مثل اتفاقية الدولية للنقل عبر الطرق بخلاف الاتفاقية والقواعد الموحدة لنقل المسافرين وأمتعتهم عبر السكك الحديدية.

الفرع الثاني: حالات التخفيف وانتفاء مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق

أولاً: بطلان الشروط الاتفاقية للتخفيف أو الإعفاء من المسؤولية

لا يختلف نقل المسافرين عبر الطرق عن باقي أنماط النقل الأخرى إذ تعتبر باطلة جميع الشروط والبنود الاتفاقية الخاصة المتعلقة بالتخفيف أو الإعفاء من مسؤولية الناقل المدنية المترتبة عن المساس بسلامة الركاب.

حيث يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين،² غير أنه يجوز للناقل واستناداً لشرط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل وبعد تبليغ المسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه

¹ -Art. 14/1 du CVR dispose : « 1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que de leur avarie. Pour les bagages remis au transporteur, celui-ci en répond entre le moment de leur prise en charge par lui et celui, soit de leur livraison, soit du dépôt prévu au paragraphe 3 de l'article 10. Pour les autres bagages, le transporteur en répond pendant leur présence dans le véhicule mais en cas de vol ou de disparition qui n'a pas eu lieu à l'occasion d'un accident, seulement en tant qu'ils étaient placés sous sa garde. Sont assimilés à ces autres bagages les effets et les objets que le voyageur a sur lui ou avec lui. ».

² -م. 65 ق.تج.ج.

بنفسه أو من مستخدمه إعفاه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر¹. مع ملاحظة أن المشرع الجزائري يطبق أحكاماً مشتركة بين النقل عبر الطرق والنقل بالسكك الحديدية أي يشمل النقل البري عامة.

فيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة فتطبق عليها أحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61 ق.تج.ج؛ حيث أنه وفيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل يجوز للناقل، عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه:

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

-إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير،

-يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف² وهو نفس ما جاء في القانون التجاري الفرنسي.³

في سياق متصل وعلى المستوى الدولي كذلك يعد باطلاً كل شرط يقضي بالإعفاء المؤقت أو الكلي للناقل البري من المسؤولية التعاقدية، والتي تهدف للإعفاء المسبق له بصورة كلية أو جزئية من مسؤوليته في حال وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح، أو أي شرط آخر من شأنه أن يسفر عن تنازل المسافر عن التأمين المخول له، أو التي من شأنها أن تقلب عبء الإثبات الواقع على عاتق الناقل البري.

¹- م. 66 ق.تج.ج.

²- م. 52 ق.تج.ج.

³- Art. L133-1/3 C.Com dispose : « Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. »

بالإضافة لبطلان أي ينذ أو شرط يقضي بتحويل الاختصاص المقضي به لمحكمة معينة قبل وقوع الضرر.¹

ثانيا: الطرق القانونية لدفع مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرقات

1- طرق دفع مسؤولية الناقل عبر الطرق في التشريع الوطني: كما سبق وذكرنا في المبحث

السابق والمتعلق بمسؤولية السكة الحديدية عن نقل المسافرين فإن أحكام النقل البري بصفة عامة هي مشتركة.

فقد اعتبر القانون التجاري كل شرط يرمي إلى الإعفاء من المسؤولية مخالفا للنظام العام، غير أنه أجاز التخلص منها كليا أو جزئيا عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة، فطبقا لنص المادة 63 ق.تج.ج يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر. أما فيما يتعلق بالأمتعة المسجلة وكما سبق وأشرنا فتطبق عليها أحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61 ق.تج.ج.

أ- حالة القوة القاهرة: مثلها مثل الأحكام العامة في دفع المسؤولية والتي تتطلب من الناقل للتخلص الكلي من المسؤولية عن الحادث يجب عليه أن يثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه وليس في استطاعته تفاديه. وعليه نذكر الشروط التي يجب توفرها في القوة القاهرة لاعتبارها طريق قانوني لدفع المسؤولية:

- عدم إمكانية توقعه: بمعنى ألا يكون الحادث متوقعا حدوثه كالعالم المسبق بسوء الأحوال الجوية أو العاصفة، وهنا معيار تحديد استحالة التوقع هو معيار موضوعي لا ذاتي وأن عدم إمكانية توقعه تكون

¹ - Art. 23/2-3 du CVR dispose : « 2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur, se ferait céder le bénéfice d'une assurance quelconque établie au profit du voyageur ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

3. Est également nulle toute clause attribuant compétence à un tribunal arbitral qui serait stipulée avant l'événement qui a causé le dommage.».

بمعيار الرجل الحريص أي مطلقة لا نسبية، وذلك وقت إبرام العقد بالنسبة للمسافر النظامي ووقت وقوع

الحادث بالنسبة للراكب خفية أو الراكب المتسلل في المسؤولية التقصيرية.¹

-عدم إمكانية دفعه: بحيث لا يمكن للناقل تفاديه أو مواجهته بالمعيار الموضوعي، ويتمشى شرط عدم إمكانية التوقع مع عدم إمكانية الدفع فإذا تخلف واحد منهما لا يمكن اعتبار الحادث أو الفعل المولد للضرر قوة قاهرة تؤدي لقيام مسؤولية الناقل.

-الخروج المادي عن الشيء: أو الصفة الخارجية عن الشيء فقد أضاف القضاء شرطا ثالثا إلى جانب عدم إمكانية التوقع والدفع يتعلق بشرط الخروج المادي عن منشآت النقل بمعنى ألا يرتبط الضرر بوسيلة النقل أي المركبة سواء أكانت حافلة أو سيارة أجرة.

لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة الحوادث والحرائق أو الانفجارات التي تسببها المركبة أو توابعها ومنتجاتها وحتى المواد التي تنقلها عبرها، والأمر كذلك بالنسبة لجميع الأحوال المتعلقة بالأرصاء الجوية إلا ما تم تقديره من قبيل القوة القاهرة التي لم يمكن توقعها ولا دفعها، والتي يقع عبء الإثبات فيها على عاتق الناقل. وعلى ذلك تبقى السلطة التقديرية لقضاة الموضوع في تحديد مدى مسؤولية الشركة الناقلة بالنسبة للحافلات التابعة لشركات النقل أو بالنسبة للناقلين الخواص، بالنظر لاختلاف الظروف المحيطة بالحادث، كالفيضانات أو العواصف التي يمكن توقع حدوثها مسبقا.

بالتالي لا يمكن اعتبارها من قبيل القوة القاهرة، في حين أن مخاطر الطريق أو الظروف المحيطة بتنفيذ عملية النقل فتبقى عوامل خارجة عن الناقل. كما تبقى للقاضي كذلك تقدير وجود الرابطة السببية باعتبارها رابطة واقعية وليست رابطة قانونية من خلال البحث في ظروف الحادث مع إمكانية استعانتة في ذلك بخبرة لتحديد الأسباب الحقيقية للحادث.

¹ - قريش نعيمة، المرجع السابق، ص.60.

بالنسبة لحالة الاعتداءات الإجرامية على المسافرين وقياسا على مادة النقل الجوي للمسافرين فقد رأينا في التعريف الموسع للحادث أن الاعتداءات الإجرامية تدخل ضمن المخاطر الجديدة للنقل، وعليه يرى بعض الفقه أن الناقل ملزم بتأمين الراكب ضد الاعتداءات باتخاذ الاحتياطات اللازمة في ذلك، مع بقاء السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في ذلك حسب كل حالة.¹

في سياق متصل وبالنسبة للمسؤولية عن التأخير أو الأمتعة، فإنه يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه.² دون أن نغفل عن إمكانية الاشتراط الكتابي المسبق للإعفاء الكلي أو الجزئي من مسؤولية التأخير، دون الإعفاء الكلي من مسؤولية الناقل عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف للأمتعة.³

نفس الأمر أكدت عليه المادة 176 من القانون المدني، فإذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه؛ مع إمكانية إنقاص القاضي من مبلغ التعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر⁴ أو زاد فيه وهو ما نوضحه فيما يلي.

ب- حالة خطأ المسافر: تأخذ هذه الحالة عدة صور بالنظر لتعدد وسائل النقل البري للمسافرين، ونذكر منها وقوف المسافر في الحافلات في مكان غير مخصص للوقوف أو بجانب الأبواب، أو شغل مكان غير مخصص للمسافرين، أو فتح أبواب سيارة الأجرة قبل توقفها الكلي، عدم إحكام المسافر ربط أو حزم أمتعته مثلا؛ مما أدى لإلحاق الأذى بها أو أي إهمال آخر منه. ففي كثير من الأحيان يكون العامل البشري

¹ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص. 185.

² - م. 48 ق. تج. ج.

³ - م. 52 ق. تج. ج.

⁴ - م. 177 ق. م. ج.

هو المتسبب في الحادث، كأن يقوم أحد الركاب بشغل السائق أو المحادثة أو المشادات الكلامية مثلا أو بطلب المساعدة لفتح نافذة.¹

يتعين على الناقل في كل الحالات لنفي مسؤوليته إثبات خطأ المضرور الذي قد ينتج بسبب إهماله أو مخالفته للتعليمات واللوائح والتي قد تكون سببا في إحداث ضرر للمسافر. إضافة وبالرجوع للقواعد العامة في المسؤولية المدنية فإن أثر خطأ المضرور في ترتيب المسؤولية يتحدد في ضوء مدى مساهمة الخطأ في إحداث الضرر؛ فقد يكون خطأ المضرور مشتركا مع خطأ الناقل مما يؤدي لإعفاء الناقل جزئيا وهنا يتم إنقاص التعويض على الناقل بقدر مساهمته في الخطأ المترتب للضرر، أما إذا كان استغرق خطأ الناقل فيعفى كليا من المسؤولية.²

وعليه فإن حالات خطأ المضرور تتعدد خاصة مع احتفاظ المسافر بحريته في الحركة خاصة بالنسبة للنقل عبر الحافلات، وخطأ المضرور يعتبر من أحد الأسباب المعفية لمسؤولية الناقل شريطة أن لا يشترك معه في إحداث الضرر، وإلا أصبحت مسؤولية الناقل جزئية في إحداث الضرر للمسافر أي يتم تطبيق قواعد الخطأ المشترك.

حيث إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزاماتهم بتعويض الضرر وتكون المسؤولية بينهما بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل واحد منهم في التعويض³ حسب مساهمة كل واحد فيهم في إحداث نفس الضرر الموجب للتعويض. فخطأ المسافر يعد سببا أجنبيا للناقل يؤدي لإعفائه من المسؤولية مع الإشارة إلا أنه ومع ذلك فقد تشدد القضاء أحيانا في اعتبار مسؤولية الحادث المترتب عن

¹ - لعموري سعيدة، "الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري"، مجلة الاجتهاد القضائي، ع. 15، سبتمبر 2017، ص. 292.

² - دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص. 100.

³ - م. 126 ق.م.ج.

خطأ المسافر راجعة بالأصل للناقل الأمر الذي عكس اهتمام القضاء الكبير بتوفير أكبر حماية للطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية وتعزيزا أكبر لمبدأ الحق في ضمان السلامة.

ذكر المشرع الوطني حالتين فقط تمكن الناقل البري عامة من دفع المسؤولية عنه بحيث أنه وعملا بالمادتين 62 و63 يجب على الناقل البري للأشخاص أن يضمن سلامة المسافر إلا إذا كان هناك قوة قاهرة أو خطأ من المضرور.

غير أنه وبالرجوع للأحكام العامة في القانون المدني ومن خلال نص المادة 127 فقد نص المشرع الجزائري على: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد ينشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"، بحيث شمل المشرع المدني السبب الأجنبي في القوة القاهرة، خطأ الضحية وخطأ الغير. وعليه فإنه يمكن استبعاد المسؤولية المدنية للناقل البري عامة بسبب خطأ الغير طبقا لهذه المادة، وهنا يرى الأستاذ علي الفيلاي أنه طالما أن الفعل المولد للضرر لم يمكن توقعه ولا دفعه من قبل المسؤول وبقي خارجيا عنه فإنه لا مجال للحديث عن العلاقة السببية وبالتالي يعفى من المسؤولية، في مقابل وجود علاقة سببية بين الضرر والفعل الأجنبي.¹

من أمثلة فعل الغير المؤدي لإعفاء الناقل من المسؤولية نذكر فك أحد المسافرين لحزام الأمان لأخر أدى لسقوط الأخير وإصابته واعتبره القضاء سببا معفيا لإعفاء الناقل من الالتزام بالسلامة وبالتالي من ترتب مسؤوليته، أو كسر زجاج ولو من غير عمد أدى لجروح راكب آخر.² علما أن خطأ أو فعل الغير قد يتزامن ويشترك مع خطأ أو فعل الراكب المؤدي لوقوع الضرر به كحالة التزاحم خلال ركوب وسيلة النقل، أو اشتراك فعل الغير مع خطأ الناقل.³

¹ - قريش نعيمة، المرجع السابق، ص. 57.

² - الدسوقي أبو الليل إبراهيم، المرجع السابق، ص. 215.

³ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص. 205.

2- طرق دفع الناقل عبر الطرق للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية والقانون الفرنسي: اتفقت

أغلب التشريعات على الأسباب التقليدية لانتفاء مسؤولية الناقل ما عدا حالات أخرى في القوانين الخاصة بحوادث المرور كقانون (Badinter) والتي اعتبرت فقط خطأ المضرور سببا لإعفاء الناقل، أما عن الاتفاقية العربية لنقل الركاب عبر الطرقات فقد خلت من أسباب وحالات الإعفاء بصفة عامة. وعليه نتطرق بالدراسة على النحو الآتي بيانه لحالات إعفاء الناقل عبر الطرق من المسؤولية:

أ- الظروف القاهرة: ففي النقل الفرنسي الداخلي يجب أن تتوفر القوة القاهرة على خاصية عدم

التوقع وعدم إمكانية الدفع تماما مثل القانون الجزائري سواء بالنسبة للأضرار البدنية أو ما يمس الأمتعة،¹ أما الاتفاقية الدولية للنقل الدولي للمسافرين والأمتعة عبر الطرقات (CIV) غير المصادق عليها من قبل فرنسا فقد جاءت بإمكانية تخلص الناقل من المسؤولية بإثباته أن وقوع الحادث يرجع لأسباب خارجة عنه بعد بذله العناية اللازمة لتفاديها، مثله مثل السكة الحديدية²، غير أنها لم تنص صراحة على القوة القاهرة؛ بحيث نصت المادة 17 منها في فقرتها الأولى على خطأ المسافر كسبب يعفي الناقل من المسؤولية أما الفقرة الثانية خصت فعل الغير، في حين أن الفقرة الثالثة فتعلقت بالمسؤولية في حال وقوع حادث نووي.

ب- خطأ المسافر: بحيث يعفى الناقل عبر الطرق كليا أو جزئيا من المسؤولية إذا نتج الضرر

بسبب خطأ المسافر أو بفعله غير المتناسب والسلوك الطبيعي للمسافرين.³ والجدير بالإشارة إلى أن خطأ المسافر هو سبب الإعفاء الوحيد الذي جاء به قانون 5 جويلية 1985 الذي يطبق على النقل الداخلي،

¹- Art. L133-1/let 2 du C.Com dispose : « *Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure.*

Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. »

²- B.MERCADAL, Op.cit., n°670, P. 391.

³- Art. 17/1 de la (CVR) dispose : « *1.Le transporteur est déchargé en tout en partie de sa responsabilité telle qu'elle résulte de la présente Convention dans la mesure où le dommage provient d'une faute du voyageur ou d'un comportement de celui-ci n'est pas conforme à la conduite normale d'un voyageur* ».

الأمر الذي يوقع على الناقل عبء مسؤولية أكبر تجاه المستهلكين المسافرين، شريطة أن يكون خطأ المسافر هو السبب الوحيد للحادث المتولد عنه الضرر.¹

أحاط هذا القانون فئة الأطفال، المعوقين والعجزة بأكبر قدر من الحماية الأشخاص مادون 16 سنة وأكبر من 70 سنة، وكذا الأشخاص الذين يحملون لحظة وقوع الحادث شهادة عجز دائم أو عجز جزئي لا يقل عن نسبة 80 بالمائة على الأقل. حيث أطلق على هذه الفئة أصحاب الامتياز الفائق (Les super privilégiés)² كما تعد استثناء إذ لا يمكن الاحتجاج عليهم بخطئهم الشخصي لحرمانهم من التعويض عن الضرر الجسماني الذي لحقهم من جراء الحادث، ولو كان هو السبب الوحيد للحادث؛ ما عدا حالة الخطأ العمدي.³

ج- **فعل الغير:** تقع المسؤولية أساسا على الناقل على المستوى الدولي باعتباره المسؤول الأساسي عن جميع التحركات الواقعة بالمركبة، بحيث يقع عليه اتخاذ الاحتياطات اللازمة⁴ وهو ما أكدته المادة 52/17 من (CVR) في حال كان الناقل مسؤولا عن الضرر الحاصل للمسافر، غير أن الغير ساهم في إحداثه بأفعاله أو بإهماله فإن الناقل يتحمل المسؤولية مع بقاء إمكانية رجوع الناقل على الغير.

يعنى الناقل عبر الطرق خارج الحالات الأساسية المذكورة آنفا من المسؤولية التي تقع عليه بمقتضى القواعد المحددة إذا نجم الضرر عن حادث نووي وفقا لقوانين وأنظمة الدولة المتعاقدة والمنظمة

¹-I.BON-GARCIN, M.BERNADET et Y.REINHARD, Op.Cit., n°488, P. 450.

²- F.CHABAS, « Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 Juill. 1985 », LITEC 1985, Paris 1988, P. 16.

³- يوسف فتيحة، "الأحكام الخاصة للإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات"، مجلة دراسات قانونية، ع. 2، ديسمبر 2005، ص. 79، 80.

⁴- B.MERCADAL, Op.cit., n°672, P. 393.

⁵- Art 17/2 de la (CVR) dispose : « 2.Lorsque le transporteur est responsable du dommage, mais qu'un tiers y a contribué par ses actes ou par ses omissions, le transporteur répond pour le tout, sous réserve des recours qu'il pourrait contre le tiers».

للمسؤولية في ميدان الطاقة النووية، وإذا كان مستثمر منشأة نووية أو شخص آخر حل محله مسؤولاً عن هذا الضرر.¹

المطلب الثاني: أحكام التعويض والتأمين في مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق

إن أحكام التعويض عن الأضرار المترتبة عن حوادث النقل بصفة عامة ونظام التأمين عن المسؤولية المدنية نظامان مترابطان، إذ لا يمكن الحديث عن أحدهما دون الآخر. خاصة أن نظام التأمين على المركبات والمسؤولية المدنية بصفة خاصة هو التزام إجباري على كل مالك مركبة نقل تحت طائلة عقوبات مقرر قانوناً.

وعليه فقد أقر وخص المشرع الوطني على غرار نظيره الأوربي والدولي مجموعة أحكام آمرة تتعلق بنظم التعويض عن كل ضرر جسماني يلحق بالمسافر عبر الطرق، علماً أن أحكام الأمر رقم 74-15 شملت نظام التعويض عن الأضرار دون تمييز في نوعية أو صفة المضرور إن كان سائقاً للمركبة، مالكا لها أو مسافراً نظامياً غيرها. وعليه تفصل هذه الأحكام كما يلي:

الفرع الأول: أحكام التعويض في مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق

تتعلق أحكام التعويض الخاصة بمسؤولية الناقل أساساً في شقين الجانب المدني والجانب الجزائي ففي حال الوفاة والأضرار البدنية يمكن أن تترتب مسؤولية الناقل الجزائية في حال المتابعة الجزائية وإدانة المضرور؛ وهنا للضحية أو ذوي حقوقه المطالبة بالتعويضات، إذا لم يتنازل المضرور عن حقه في الحالات المسموح بها قانوناً.

¹- Art. 17/3 de la (CVR) dispose : « 3. Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente convention lorsque de dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage. »

يجب أن يكون موضوع تحقيق كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمانية من قبل ضباط الشرطة أعوانها أو أعوان الأمن العمومي أو كل شخص آخر مخول قانوناً¹ مثل ضباط الدرك الوطني، بحيث يحرر محضر تحقيق أو محضر الضبطية القضائية حسب الحالة يذكر فيه أسباب ومخلفات الحادث الجسماني² والذي تبعث نسخة منه لوكيل الجمهورية المختص إقليمياً. غير أنه وكما أوضحنا سابقاً فإن دراستنا تتعلق بالشق المدني للمسؤولية، وعليه نذكر:

أولاً: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل عبر الطرق في التشريع الوطني: لا بأس بالتنكير

بالاهتمام الكبير الذي توليه الهيئات الدولية العاملة في مجال حماية المستهلك، وبصفة خاصة حول موضوع التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمستهلك؛ باعتباره أحد المحاور الرئيسية وحقاً من حقوق المستهلك المضرور في حوادث الاستهلاك.³

خصص المشرع الجزائري الباب الثاني من الأمر 15-74 الخاص بإلزامية التأمين على السيارات والتعويض عن الأضرار، بحيث نص في القسم الأول منه على التعويض عن الأضرار الجسمانية المترتبة عن كل حادث والذي يتوجب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول عن الحادث.⁴

كما أنه وفي حال رفض شركة التأمين دفع أي تعويض بسبب عدم الضمان أو سقوط الحق

بالضمان فإن الصندوق الخاص بالتعويض يتحمل مبلغ هذه الأضرار ضمن الشروط المحددة بالأمر.⁵

¹ - م. 01 و02 من المرسوم رقم 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، ج.ر. عدد 08.

² - م. 03 من المرسوم رقم 80-35.

³ - قادة شهيدة، "حماية المستهلك في الجزائر بين طموح وتطور النصوص وافتقاد آليات تطبيقها"، مجلة دراسات قانونية، العدد 10-2013، ص 29.

⁴ - م. 1/8 من الأمر 74-15.

⁵ - المادة 9 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم.

كما أنه وفي حال اختلاط الحوادث أو ملازمتها أو تعددها، والمؤدية إلى أضرار جسمانية، يتحمل التعويض للضحية أو الضحايا الصندوق الخاص بالتعويضات الذي يحل في حقوق الضحايا تجاه مسبب الحادث أو الشخص المسؤول مدنيا.¹

تم إنشاء هذا الصندوق بهدف تحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم،² وذلك عندما تكون هذه الحوادث التي ترتب عليها الحق في التعويض مسببة من مركبات برية ذات محرك؛ ويكون المسؤول عن الأضرار بقي مجهولا أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث، أو كان ضمانه غير كاف، أو كان غير مؤمن له، أو ظهر بأنه غير مقتدر كليا أو جزئيا.

علما أن الصندوق يقتصر على التعويض فقط فيما يتعلق بالأضرار الجسمانية دون المادية مع أحقيته في الحل محل الضرر.³ كما يتعين على ضحايا هذه الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، للاستفادة من تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات أن يثبتوا ما يلي:

- بأنهم جزائريون أو بأن محل إقامتهم يقع في الجزائر أو بأنهم من جنسية دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر اتفاق المعاملة بالمثل،

- بأن الحادث يفتح لهم حقا بالتعويض، ضمن الشروط المحددة في هذا الأمر ولا يمكن أن يترتب عنه حق بالتعويض الكامل من جهة أخرى، وإذا أمكن للضحايا أو ذوي حقوقهم المطالبة بتعويض جزئي بعنوان هذا الحادث نفسه، فإن الصندوق الخاص بالتعويضات لا يضمن إلا التعويض التكميلي.

- بأن مسبب الحادث بقي مجهولا، أو إذا كان معروفا وغير مؤمن له أو سقط ضمانه، بأنه ظهرت عدم مقدرته المالية كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو على إثر حكم القضاء المتضمن الحكم عليه بدفع التعويض

¹ - م. 11 من الأمر 74-15.

² - تم إنشاؤه بموجب المادة 70 من الأمر رقم 69-107 المؤرخ في 31 ديسمبر 1969 المتضمن قانون المالية لسنة 1970.

³ - رقيق عبد الصمد، "صندوق ضمان السيارات كآلية قانونية لضمان تعويض ضحايا حوادث المرور"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع. 5، 2017، ص. 223.

عن الضرر. وثبتت عدم مقدرة المدين بالتعويض بالنسبة للصندوق الخاص بالتعويضات، من الأخطار الموجه للمدين بالدفع والمتبوع بالرفض أو إبقاء الإخطار بدون نتيجة خلال مهلة شهر واحد من تاريخ التبليغ.¹ وعليه تقدر التعويضات بـ:

1- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين عبر الطرقات: بداية تجدر الإشارة

أن نظام التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين عبر الطرقات تتم تبعا لدخله أي لراتبه، أو أجرته إن كان عاملا؛ والذي يثبت بكشف الراتب الصافي دون احتساب المعاشات والتعويضات الأخرى. وعلى أساس الدخل الوطني الأدنى المضمون والمحدد بمبلغ 18 ألف د.ج في حال كان المسافر المضروب بدون عمل.

تبعا للجدول المبين بالأمر رقم 15-74 المعدل بالقانون رقم 31-88 يتم احتساب قيمة التعويضات حسب كل حالة تماشيا والنقطة الاستدلالية التي تقابل الراتب الصافي للمضروب أو النسبة المحددة لها حسب نوع الضرر؛ على ألا يتجاوز مبلغ الأجر أو المداخل المهنية المتخذة كأساس لحساب مختلف أصناف التعويض مبلغا شهريا مساويا لثماني (08) مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث. وعليه تحدد نسب الضرر الجسماني بموجب شهادة طبية تبين حقيقة تعرض الشخص المضروب للإصابة الجسمانية أيا كانت طبيعتها.

أ-تعويضات العطل والضرر في حال الوفاة أو الجروح: تحدد التعويضات بعا للجدول الخاص

بالتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم والمبين بالملحق الخاص بالقانون المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات² فإن التعويضات الخاصة بها تنقسم إلى ما يلي:

¹ - م. 11 من الأمر 15-75.

² - الملحق الخاص بالقانون المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار يتضمن تحديد جدول التعويض لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم المعدل بموجب القانون رقم 31-88 المؤرخ في 30 جانفي 1974، ج.ر عدد 29.

-التعويض عن العجز المؤقت عن العمل: التعويض عن العجز المؤقت عن العمل يكون على

أساس ما فات المصاب من مكاسب خلال فترة توقفه عن العمل، إلى جانب مصاريف العلاج التي تحملها؛ ويتم على أساس 100 بالمائة من المرتب أو الدخل المهني للضحية بعد قانون 31/88 بضرب مبلغ الأجر الشهري في عدد الأشهر التي مكثها المصاب في العلاج أي مدة العجز عن العمل. وتشمل مصاريف العلاج المصروفات الطبية والصيدلانية بكاملها، والتي تشمل مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين، مصروفات الإقامة في المستشفى أو المصحّة، المصاريف الطبية والصيدلانية، مصاريف سيارات الإسعاف، مصاريف الحراسة النهارية والليلية، مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب إذا بررت ذلك حالة المضرور.

-التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل: يتم طبقاً للجدول محدد بالملحق على

أساس حساب النقطة وفقاً للجدول، فيحصل على الرأسمال التأسيس بضرب قيمة النقطة المطابقة لشطر المرتب أو الدخل المهني للضحية في معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي بتطبيق القاعدة النسبية.

في حال ساوى أو تجاوز معدل العجز الدائم الجزئي لنسبة 50 بالمائة فيمنح للضحية فضلاً عن الريع تعويض عن انقطاع محتمل في قبض المنح العائلية المدفوعة من قبل الضمان الاجتماعي سابقاً للحادث. أما إذا كان العجز الدائم الذي أصاب الضحية يساوي 80 بالمائة فما فوق ويجبرها على الاستعانة بالغير فقد ضاعف المشرع مبلغ رأسمال أو المعاش بنسبة 40 في المائة، وتحدد الاستعانة بالغير بموجب خبرة طبية.¹

-الضرر الجمالي: خص الأمر رقم 74-15 لمعدل والمتمم أحكاماً خاصة بالضرر الجمالي،

فللجمال في حد ذاته قيمة يجب حسابها والتعويض عن فقدانها كلية أو لمجرد الإنقاص منها. فهو الضرر

¹ - قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 923267، الصادر بتاريخ 20/03/2014، م.م.ع، سنة 2015، العدد 1، ص.ص 126، 130.

الذي يصيب جمال الجسم ويحدث خللا في خلقته الطبيعية،¹ أي الملامح الخلقية لضحايا حوادث المرور والذي قد ينعكس على مهنتهم مما يسبب لهم ندوبا أو تشوهات تثبت بالخبرة الطبية.²

كما عرف أنه التشويه الذي تتركه الإصابة في موضع بارز من الجسم فيختل به التناسق الطبيعي في موضعه وتتغير معه مظاهر الجمال المألوف.³ ويأخذ بعين الإعتبار في تعويض هذا الضرر جنس المضرور وعمره، فلا شك أن وقع التشويه الجمالي أشد على المرأة منه على الرجل، ووطأته على المرأة الشابة أشد منها على المرأة العجوز.⁴

حيث جعل المشرع الوطني الخبرة الطبية المعيار الوحيد لتحديد قيمة التعويض،⁵ بحيث يتم هذا الأخير إذا تطلب الأمر إجراء جراحة تجميلية تبعا لمقرر خبرة طبية أو تسدد بكاملها، وهو ما قضت به المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 2001/09/04.⁶ حيث أن التعويض عن الضرر الجمالي يتطلب ضرورة تقديم الشهادات والأوراق الثبوتية مع ضرورة تأشيرة مستشار التأمين كذلك.

بالرجوع الجانب العملي فإن الأحكام القضائية لا تتطرق للتعويض عن الضرر الجمالي، وقد يرجع السبب لعدم تقديم الوثائق الثبوتية كشهادات لإجراء عمليات التجميل مثلا، ولعل السبب في ذلك يعود لنقص الوعي بهذا النوع من الضرر وإمكانية التعويض عنه، ولارتفاع أسعارها بما تتقّل كاهل المضرور.

¹ زيتوني طارق، شرف سميرة، "التعويض عن حوادث المرور"، مركز الدراسات العربية، ط.1، مصر، 2017، ص 119.

² حليّتم سراح، "التقدير القانوني عن الأضرار الجسمانية عن حوادث المرور"، مجلة دراسات وأبحاث، العدد 26، مارس 2017، السنة التاسعة، ص. 04.

³ النقيب عاطف، "النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي الخطأ والضرر، منشورات عويدات، بيروت، 1984، ص.315.

⁴ بوسيدة أمحمد، "معايير تقدير التعويض عن الضرر المعنوي"، مجلة البحوث والدراسات الإنسانية، ع. 12-2016، ص.167.

⁵ بن يحي شارف، "التعويض عن الضرر الجمالي عن حوادث المرور في القانون الجزائري"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 01، أبريل 2019، ص. 1455.

⁶ قرار م.ع.غ.ج.مخ.، ملف رقم 260516، الصادر بتاريخ 2001/09/04، المنشور في م.م.ع. لسنة 2004، العدد 2، ص 447.

حيث أن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح هذا النوع من الضرر المقرر بموجب خبرة طبية هي التي تعوض أو تسدد كلية، في حين أنه في قضية الحال لم يتم تقديم أي فاتورة تثبت قيام المضرور لعملية جراحية لإصلاح الضرر الجمالي الذي أصابه، إلى جانب انعدام أي خبرة تقدر قيمة العمليات الجراحية اللازمة لذلك. وعليه أقرت المحكمة العليا بالتصدي من جديد بالاقتراع دون الإحالة.

الأمر سيان بالنسبة لشركات التأمين عند تسديد التعويضات باعتبارها المؤمن على المسؤولية المدنية؛ إنما يتم القضاء فقط بضرر التآلم والذي يتم التعويض عنه بموجب خبرة طبية حسب درجته، بعد تحديده على سلم طبي يتراوح من 1 إلى 7 ويعد من طرف أخصائيين من الأطباء ليحدد إن كانت درجة الألم متوسطة أو هامة. فإذا كان متوسطا فمرتبتين قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، أما إذا كان ضرر التآلم هاما فأربع مرات قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.¹

-**الوفاة:** هنا يرى بعض الفقه أن التعويض عن حادثة الوفاة يعتبر تعويضا عن ضرر معنوي استنادا لمبدأ الترضية، فالتعويض وسيلة لترضية أصحاب الحقوق لا معاقبة المسؤول قصد التخفيف هم الضرر، ولا يعني محو الآلام نهائيا إنما المواساة والتخفيف.²

بالنسبة لحادثة وفاة ضحية بالغة فيحسب التعويض تبعا للنقطة الاستدلالية التي تقابل مرتب الضحية أو دخلها المهني عند تاريخ وقوع الحادث طبقا لجدول خاص محدد بالملحق كذلك، بحيث يتم توزيع الرأسمال التأسيس على ذوي حقوق الضحية على النحو التالي:

-الزوج أو الأزواج 30 بالمائة،

-الأب والأم 10 بالمائة لكل واحد منهما، و2 بالمائة في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد،

¹- دليل التعويضات، الشركة الوطنية للتأمين (SAA)، ص 18 و19.

²- عبوب زهيرة، "طبيعة التعويض عن الضرر المعنوي"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، ع. 3، ديسمبر 2016، ص.16.

-لكل واحد من الأبناء القاصرين والمكفولين 15 بالمائة،

-الأشخاص الآخرون تحت الكفالة (حسب مفهوم الضمان الاجتماعي) 10 بالمائة لكل واحد منهم؛ وفي أي حال من الأحوال يجب ألا يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيس المدفوع لذوي الحقوق قيمة النقطة المطابقة لأجر الضحية أو دخلها المهني السنوي المضروب في مائة (100)، وإلا تكون الحصة التي تعود لكل صنف أو فئة من ذوي الحقوق موضوع خفض نسبي.

أما في حالة وفاة ضحية قاصرة الذي لا يثبت تعاطيها نشاطا مهنيا، فيؤدى لوالديها أو الوصي الشرعي عليها تعويض بمبلغ ضعف الأجر الوطني الأدنى المضمون السنوي للطفل لغاية 6 سنوات ومبلغ ثلاثة أضعاف الأجر الوطني الأدنى المضمون السنوي بالنسبة للطفل من 6 سنوات إلى 19 سنة عند تاريخ الحادث؛ وفي حال وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله. علما أن هذه التعويضات سواء بالنسبة للضحية البالغة أو القاصرة لا تشمل مصاريف الجنازة.

-مصاريف الجنازة: حيث تقدر تعويضات مصاريف الجنازة بخمس أضعاف الراتب المهني للضحية أو بخمسة أضعاف الأجر الوطني الأدنى المضمون. أما التعويض عن الضرر المعنوي ويتمثل في الضرر العاطفي أي ما يحدثه الضرر من حزن عميق ومن انتقاص الاستئناس بالشخص المفقود،¹ فيتم بسبب الوفاة لكل أم وأب وزوج (أو أزواج) وأولاد الضحية في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث. ومن خلال هذه الأخيرة نلاحظ أن المشرع الوطني أقر التعويض عن الضرر المعنوي فقط بسبب الوفاة لا غير، وفرق بينه وبين الضرر الجمالي وضرر التألم؛ في حين أنه في الميدان التطبيقي أمام المحاكم فتأخذ بعين الاعتبار ضرر التألم فقط دون الضرر الجمالي في كثير من الأحيان ولعل السبب راجع لارتفاع تكلفة عمليات التجميل.

¹ - بن وارث محمد، "دروس في قانون التأمين الجزائري"، دار هوم، الجزائر 2011، ص.87.

تجدر الإشارة هنا إلى أن التعويضات يجب أن تتم تبعا للوثائق الثبوتية وبالعملة التي كان يتقاضاها المضرور عند وقوع الحادث سواء كان جزائريا أو من جنسية أجنبية. وهو ما قضت به المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 2012/01/19.¹

يحدد القاضي الجزائري التعويض المستحق لأجنبي ضحية حادث مرور في الجزائر بالدينار الجزائري، على أساس مرتبه بعملة بلده وفقا لقواعد الصرف من طرف البنك، في حين أنه في قضية الحال احتسب قضاة الموضوع في القرار المطعون فيه التعويضات على أساس الحد الأدنى للأجر الموافق لارتكاب الحادث وهو مبلغ 10 ألف دج فخالفوا بذلك القانون.

يجوز للضحية في سياق متصل أو ذوي حقوقها مطالبة المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات إذا كان له محل بحسب الحالة أن يدفع لهم زيادة عن التعويضات الأخرى:

1-المصاريف الطبية والصيدلانية وقيمة أجهزة التبديل،

2-المصاريف الإسعاف الطبي والإستشفائي تبعا للتعريف المطبقة من طرف جميع المراكز الطبية أو الاستشفائية،

3-تعويض فوات الرواتب أو الإيرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت،

4-مصاريف النقل،

5-مصاريف الجنازة، ويتم أداء تسديد جميع المصاريف السابقة تبعا للوثائق الثبوتية.²

ب-التعويض في حال فقدان الأمتعة أو تعيبها أو التأخير في تسليمها: لم يتم النص بشأنها

وعليه تخضع للسلطة التقديرية للقاضي، مع ضرورة التفرقة بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة أي أمتعة اليد التي تبقى تحت حراسة المسافرين طبقا لأحكام المادة 68 ق.تج وما يليها.

¹- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 733363 الصادر بتاريخ 2012/01/19، المنشور م.ق سنة 2012، العدد 1، ص154.

²-م. 17 من القانون رقم 88-31.

ج-التعويض في حالة التأخير: لم يخصص المشرع الجزائري التعويض في حال التأخير بأحكام

خاصة للتعويض عنه بخلاف الأضرار الجسمانية نتيجة حوادث المرور بالنظر لأهميتها وتعلقها بالحياة البشرية، وعليه يتم الرجوع لتأسيس هذا التعويض للقانون التجاري والقانون المدني فيما يخص عدم تنفيذ الالتزام؛ بحيث يبقى خاضعا للسلطة التقديرية للقاضي.

تجدر الإشارة أنه لا يستحق إلا في حال انجر عن هذا التأخير ضرر للمسافر على أساس ما فاته من ربح وما لحقه من خسارة، كضياع فرصة عمل أو حضور مناسبة هامة مع بقاء عبء الإثبات على المضرور في إقامة الدليل على الضرر اللاحق به من جراء هذا التأخير.¹

يعد التأخير من قبيل الأضرار المادية التي تصيب المسافر عامة سواء نتج بسبب عيب في المركبة أو في انجاز عملية النقل أو بسبب خطأ الناقل، وفي جميع الحالات يبقى الناقل مسؤولا ما لم يتم إدراج شرط كتابي مسبق يقضي بإعفائه كليا أو جزئيا عن التأخير² أو ما استتني بنص خاص كحالة القوة القاهرة.

2-شروط الاستفادة من التعويض: يجب على المضرور رفع دعواه للمطالبة بالتعويض قبل

انقضاء مدة التقادم والمقدرة بمضي ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه وتحدد المدة التي ترفع خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المدة إلا بتاريخ رفع الدعوى على المكفول. علما أن هذه المدة تتعلق بجميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص البري عامة سواء عبر الطرق أو السكك الحديدية وذلك حسب المادة 74 ق.تج.ج، وبمفهوم المخالفة فإنه لا يمكن بأي حال الاستفادة المضرور من التعويض خارج هذه الأجال القانونية مما يؤدي لتمكين الناقل من دفع المسؤولية عنه.

¹- دويدار هاني، "قانون النقل"، المرجع السابق، ص 97.

²- م. 66 ق.تج.

بالإضافة وللاستفادة من التعويض يجب كذلك احترام عدم الجمع بين تعويضين، فعند تعرض أي شخص لحادث مرور جسماني، فإن شركات التأمين تطالبه بشهادة التحصيل إذا كان عاملاً للتأكد من عدم استفادة المضرور من تعويضات صندوق الضمان الاجتماعي؛ تماشياً وقاعدة عدم جواز الجمع بين تعويضين.

يستثنى مما سبق حالة تقادم العجز الدائم التام والنهائي للضحية بنتيجة حادث سابق فإن شركة التأمين المسؤولة مدنياً أو الصندوق الخاص بالتعويضات ملزمان بتحمل آثار هذا التقادم.¹ إذ لا يمكن مراجعة التعويض عن تقادم الضرر الناتج عن حادث مرور في حال ثبوته، إلا عن العجز الجزئي الدائم وليس عن العجز الكلي المؤقت، السابق التعويض عنه. بحيث يتم حسابه فقط بالفارق بين نسبة العجز المحددة في الخبرة الأولى ونسبة العجز المحددة في الخبرة الثانية.²

كما أنه وفي حال سقوط الحق في الضمان بسبب مخالفة إلزامية التأمين يستفيد المضرور من التعويض من الصندوق، بحيث أوضح المشرع الحالات التي تتدخل فيها هذا الصندوق لدفع جزء أو كل التعويضات، والمتمثلة في:

- يجب أن يكون الضرر نتيجة حادث مرور تسببت فيه مركبة برية ذات محرك آلي،

- عندما يبقى المتسبب في الحادث مجهولاً،

- عندما يسقط حق المتسبب في الضمان أو يكون حقه في الضمان محدوداً،

- عندما يعجز المتسبب عن الدفع كلياً أو جزئياً.³

¹ - م. 10 من الأمر رقم 74-15.

² - قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 964153، المؤرخ في 2015/03/09، م.م.ع، العدد الأول، 2015، ص.ص. 153، 156.

³ - م. 14 من الأمر 69-102 المؤرخ في 31 ديسمبر 1969 والمتضمن قانون المالية لسنة 1970، بحيث أنشأ المشرع بموجب المادة 71 صندوقاً خاصاً للتعويضات.

حيث يعتبر الصندوق جهة احتياطية ومكمل لأغراض التأمين الإلزامي، ذلك أنه يتدخل لتعويض الأضرار الجسمانية وكذا الاقتصادية الناجمة عن الأضرار الجسمانية من فقد الأجر، أو الدخل نتيجة العجز أو الوفاة على إصر حادث السير.¹

ثانيا: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل عبر الطرق في الاتفاقية الدولية (CVR) والتشريع الأوروبي:

1- الحد الأقصى للتعويض في مسؤولية الناقل عبر الطرق في الاتفاقية الدولية (CVR): حيث تعرضت الأخيرة الموقعة بجنيف للتعديل بموجب بروتوكول الاتفاقية الدولية المتعلقة بعقد النقل الدولي للمسافرين والأمثلة عبر الطرقات بمدينة جنيف كذلك المؤرخ في 05 جويلية 1978، والذي عدل من قيمة التعويض المستحق على النحو التالي:

أ- المبلغ الإجمالي الذي يدفعه الناقل عن الأضرار المترتبة لا يمكن أن يتجاوز 83.333 وحدة حساب للضحية الواحدة على نفس الضرر بالنسبة لحادثة الوفاة أو الجروح، أو أي ضرر بدني أو معنوي آخر معتبر شرعا. علما أن كل الدول المتعاقدة لها الحق في الخيار بين عدم تحيده كما أنه بإمكانها وضع حد أقصى مرتفع عنه، طبقا للمادة 1/13 من الاتفاقية² بعد التعديل بحيث كانت سابقا 250 ألف فرنك؛ علما أن مبلغ التعويض لا يشمل المصاريف القضائية أو أي مصاريف أخرى.

ب- بالنسبة للضحايا الكلي أو الجزئي للأمتعة أو تلفها الواقع على الناقل فإن الحد الأقصى للتعويض لا يمكن أن يتجاوز 166.67 وحدة حساب لكل وحدة أمتعة أما قبل تعديل الأخيرة فقد كان الحد

¹ - حوالم حليمة، "مسؤولية الدولة عن تعويض حوادث السيارات الغير مؤمن عليها"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع. 2، 2014، ص. 159.

² - Art. 17/1 de la (CVR) dispose : « 1. Le montant total des dommages-intérêts à payer par le transporteur pour un même événement ne peut dépasser 83.333 unités de compte par victime. Cependant, tout Etat contractant peut fixer une limite plus élevée ou ne pas fixer de limite. Lorsque le transporteur a son établissement principal dans un tel Etat ou dans un Etat non contractant dont la loi prévoit une limite supérieure ou ne prévoit pas de limite, la loi de cet Etat, à l'exclusion des règles relatives au conflit de lois, s'applique pour la détermination de ce montant ».

الأقصى للتعويضات مقدرا بمبلغ 500 فرنك، و666.67 وحدة حساب للراكب الواحد و2000 فرنك سابقا. بالإضافة للضياع الكلي أو الجزئي أو تلف للأشياء التي يحملها المسافر معه أو عليه حسب الحالة دون أن يتجاوز 333.33 وحدة حساب للراكب و1000 فرنك سابقا طبقا لنص المادة 1/16.¹

2- الحد الأقصى للتعويض في مسؤولية الناقل عبر الطرق في التشريع الأوروبي: جاء التنظيم الأوروبي رقم 2011/181 بأحكام مفصلة بشأن التعويض في حال المسؤولية عن الأضرار الجسمانية أو الوفاة. بحيث يطبق الحق في التعويض في حال وفاة المسافر على الأقل على الأشخاص الذين يكفلهم شرعا، وكذا بشأن المسؤولية عن الأمتعة في حال استعمال المسافر لحافلات النقل. وعليه تحتسب التعويضات طبقا للقانون الوطني المطبق.

يقدر الحد الأقصى المقدر في القانون الوطني للتعويض في حال الوفاة أو الضرر الجسmani، أو في حال ضياع أو تلف الأمتعة في جميع الحالات طبقا لأحكام المادة 2/7 من التنظيم الأوروبي² بمبلغ 220 ألف أورو للمسافر، ومبلغ 1200 أورو للأمتعة والحكم كذلك يطبق في حال فقد أو تلف الكرسي المتحرك أو أي جهاز مساعدة آخر يستعمل لنقل الأشخاص المعاقين. إلى جانب ضرورة تقديم الناقل في حال وقوع

¹ – Art. 16/1 de la (CVR) dispose : « 1.Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle des bagages ou pour leur avarie est mise à la charge du transporteur, il peut être réclamé le montant du préjudice, sans que ce montant puisse excéder 166.67 unités de compte par unité de bagage, ni 666.67 unités de compte par voyageur. Il peut en outre être réclamé le montant du préjudice pour perte totale ou partielle ou pour avarie des effets et objets que le voyageur a sur lui ou avec lui, sans que ce montant puisse excéder 333.33 unités de compte par voyageur ».

² – Art. 2/7 du règlement 181/2011 dispose : « 2.Le montant de l'indemnisation est calculé conformément au droit national applicable. Le montant maximal prévu par le droit national pour l'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle ou en cas de perte ou de détérioration de bagages n'est pas inférieur, pour un événement donné, à :

a) 220000 EUR par passager ;

b) 1200 EUR par bagages. En cas de détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou dispositif d'assistance, le montant de l'indemnisation est toujours égal au cout de remplacement ou de réparation de l'équipement perdu ou détérioré. »

حادث ناتج عن استعمال الحافلة للمساعدة المعقولة والمناسبة للاحتياجات الفورية للمسافر على إثر الحادث والتي تشمل الإقامة، الإطعام، الملابس والنقل، إلى جانب تسهيل الإسعافات الأولية. علما أن هذه المساعدة لا تعني بالضرورة قيام المسؤولية، وللناقل تحديد الحد الأقصى للإقامة بـ 80 أورو لكل مسافر لليلة الواحدة وكذا ليلتين إضافيتين.¹

الفرع الثاني: أحكام التأمين من المسؤولية المدنية للناقل عبر الطرق

يعد عقد التأمين البري عقدا يلتزم من خلاله المؤمن بتعويض الخسائر والأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له سواء سببها أشخاص يكون المؤمن له مسؤولا مدنيا عنهم طبقا للمواد من 134 إلى 136 من القانون المدني الجزائري، কিفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته، أو التي تسببها أشياء يكون المؤمن كذلك مسؤولا مدنيا عنها طبقا للمواد من 138 إلى 140 من القانون المدني الجزائري.² فأتساءل الدعوى القضائية المتعلقة التعويض يتم طلب إلزام الناقل به تحت ضمان شركة التأمين، باعتبارها مؤمنة على المسؤولية المدنية للناقل، والذي يعتبر ضمانا غير مباشر للمستهلك المضرور كذلك في استيفاء حقه في التعويض.

أولا: إلزامية التأمين في التشريع الوطني: تهدف تأمينات المسؤولية عموما إلى التكفل وتغطية

الأضرار الناجمة عن مسؤولية المؤمن له كمسؤوليته عن حوادث سيارته أو مسؤوليته عن أفعال تابعيه أو

¹– Art 8 du règlement 181/2011 dispose : «En cas d'accident résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar, le transporteur fournit une assistance raisonnable et proportionnée portant sur les besoins concrets immédiats des passagers à la suite de l'accident. Cette assistance englobe, si nécessaire, l'hébergement, la nourriture, les vêtements, le transport et la facilitation des premiers secours. L'assistance fournie ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité. Pour chaque passager, le transporteur peut limiter le cout total de l'hébergement à un montant de 80 EUR par nuit et pour deux nuits au plus. »

²– م. 12 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

من يوجد تحت رقابته.¹ بحيث أنها تؤمن على الأخطار وتحديدا على خطر المسؤولية المدنية أي أن التأمين ينصب على دين المسؤولية المدنية وليس على المسؤولية الجزائية بأي حال من الأحوال.²

فالضمان الأساسي في عقود التأمين هو التعويض في حال وقع حادث سبب ضررا للمؤمن عليه أو لضمان الأضرار المسببة للغير، فالتأمين التزام أساسي ورئيسي للناقل وفي المقابل هو ضمان للمستهلك المتنقل عبر أي وسيلة نقل كانت؛ إذ يضمن له على الأقل حدا أدنى للتعويض في حال لحقه ضرر. على أساس الرابطة العقدية التي تربطه مع الناقل وعلى أساس عقد التأمين الذي يربط هذا الأخير مع شركة التأمين. فعقد التأمين يضمن لصاحبه حقي الدفاع والرجوع على المتسبب في الحادث فقط بالنسبة للأضرار المادية أما الأضرار الجسمانية فتتطلب المرور بالشق الجزائي أولا أي على أساس الإدانة.

الأصل أن التأمين على المركبات هو التزام على كل مالك أو مستغل قصد تغطية الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير، علما أن التأمين الإجباري هذا لا يشمل إلا المسؤولية المدنية فقط دون المسؤولية الجزائية التي لا يمكن التأمين عنها.

إن أساس التعويض في قانون إلزامية التأمين على السيارات قائم على النظرية الموضوعية أي التضامن أو المخاطر؛ بحيث يتحمل المجتمع تعويض الأضرار للضحايا عن طريق شركات التأمين أو عن طريق الصندوق الخاص بغض النظر عن الخطأ أو المتسبب فيه.³

¹ - G.VINEY, P.JOURDAIN, « *Traité de Droit Civil- Les effets de la responsabilité* », 2^e édition, DELTA, L.G.D.J, N°361, P. 641.

² - بن خروف عبد الرزاق، "التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري - التأمينات البرية"، دار الخلدونية، 2017، ص 11.

³ - محمد بومدين، "المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون إلزامية التأمين على السيارات"، مجلة القانون والمجتمع، مجلد 1، ع. 1، سنة 2013، ص 39.

تجدر الإشارة أنه تستوي أن تكون المسؤولية عقدية أو تقصيرية هنا، بفعل المؤمن له الشخصي غير العمدي أو بفعل تابعيه، فيستبعد من الضمان الخطأ الشخصي بقصد كما لا يغطي الضمان المسؤولية الجنائية ولا الغرامات، إنما يؤمن خطرا معيناً ويكون تأميناً أصلياً.¹

1- أحكام التأمين الإجباري: بالرجوع لقانون التأمينات المعدل والمتمم فإن المشرع الجزائري قد

خص فصلاً بالتأمينات البرية بصفة عامة دون التفرقة بين التأمين على السيارات أو على السكة الحديدية، بحيث ألزم الشركات والمؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية تجاه الغير باكتتاب هذا التأمين.

يشمل مفهوم المركبة المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء، كل جهاز بري مرتبط بمركبة ذات محرك وكذا كل آلة أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات حسب التنظيم. أما الاستثناء فإن إلزامية التأمين على المركبات لا تسري على المركبات المملوكة للدولة، أو الموجودة تحت حراستها، طبقاً لنص المادة 02 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات.

نذكر هنا أنه وفي حال وقوع حوادث تسبب ضرراً للمستهلك المتنقل عبر حافلات أو مركبات مملوكة للدولة أو تحت حراستها فإن الأخيرة ونظراً لتمتعها بالامتياز، فهي تتمتع لتأمين مركزي على مستواها فتقوم بتعويض المتضررين عن طريق الاقتطاع من الحساب الجاري مباشرة. بحيث تخصص أرصدة في ميزانيتها لضمان الأضرار الجسمانية والمادية التي قد تسببها أثناء سيرها،² لتصبح هي الضامنة للأضرار الحاصلة للمضروب، وتلتزم نحوه بالتعويض بمجرد قيام مسؤوليتها عن الحادث.³

بالإضافة للسكك الحديدية التي لا تدخل في نطاق هذا الأمر. فبالرجوع لنص المادة 2 من الأمر

74-15 فقد فرقت بين نوعين من المركبات التابعة للدولة:

¹ - بن خروف عبد الرزاق، المرجع السابق، ص. 258.

² - بن وارث محمد، المرجع السابق، ص. 77.

³ - جعلاب إبراهيم، المرجع السابق، ص. 122.

1- السيارات التابعة للقطاعات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وهذه تخضع لإلزامية التأمين،

2- السيارات المخصصة للإدارة والمصالح التابعة لها، بما فيها السيارات التابعة لمصالح البرلمان في

غرفتيه، ومصالح الأمن، والجمارك والحماية المدنية والقوات المسلحة، والتي لا تخضع لعملية التأمين إطلاقاً.

بالإضافة لإلزامية التأمين على كل محل أو قاعة مخصصة لاستقبال الجمهور قصد اكتتاب تأمين

لتغطية المسؤولية المدنية تجاه المستعملين والغير.¹ بالإضافة أنه يجب على الناقلين العموميين للمسافرين

عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الأشخاص المنقولين² بحيث يعتبر التأمين

البري أحد تصنيفات عمليات التأمين على المسؤولية المدنية للناقل والتي تعد الجزء الثاني للمسؤولية المدنية

للعربات البرية المحركة ذاتياً.³

إضافة، فإن إلزامية التأمين تنطبق بموجب الأمر 74-15 على تعويض الأضرار الجسمانية أو

المادية التي تحصل بسبب المرور أو غيره، على الحوادث التالية:

1-الحوادث والحرائق والانفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي

تتقلها،

2-سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه.⁴

كما يضمن المؤمن دون حصر المبلغ التبعات المالية المنجرة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على

المؤمن له، عن الأضرار المادية المسببة للغير.¹ في حين أن الضمان التأمين لا يغطي الأضرار التي تسبب

فيها المؤمن له قصداً.

¹ - م. 163 و164 ق.تأ.ج.

² - م. 1/166 ق.تأ.ج.

³ - م. 10/2 من المرسوم التنفيذي رقم 02-293 المؤرخ في 10 سبتمبر 2002، ج.ر. عدد 61 المعدل والمتمم للمرسوم

التنفيذي رقم 95-338 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 المتعلق بإعداد قائمة عمليات التأمين وحصرها، ج.ر. عدد 65.

⁴ - م. 01 من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 74-

15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، ج.ر. عدد 08.

كما أولى المشرع عناية خاصة بهذا النوع من التأمينات إلى حد تجريمه للفعل السلبي المتمثل في عدم اكتتاب التأمين، بحيث يعاقب على عدم الامتثال لإلزامية التأمين بغرامة مالية يتراوح مبلغها بين 5000 دج و100.000 دج، على أن تدفع هذه الغرامة دون الإخلال باكتتاب التأمين المعني، كما تحصل كما هو الحال في مجال الضرائب المباشرة وتدفع لحساب الخزينة العامة.²

2- أحكام الرجوع على شركة التأمين: بداية لا بأس بالتذكير أن أساس المسؤولية في القانون المدني قائمة على الخطأ المتفرض، بحيث تنتفي مسؤولية حارس الشيء إذا أثبت السبب الأجنبي. أما في قانون إلزامية التأمين على السيارات أو المركبات فإنها قائمة على أساس المسؤولية الموضوعية؛ بحيث تتحمل بمقتضاها شركات التأمين التعويض عن الأضرار الجسمانية، أو الصندوق الخاص للتعويضات حسب الحالة.³

فيما يتعلق بالرجوع على شركة التأمين باعتبارها الجهة المؤمنة على المسؤولية المدنية للناقل، بغض النظر عن الدعوى الجزائية التي تخرج عن نطاق دراستنا. فالجهة القضائية المدنية يقر بمسؤولية الحادث المروري، ويلزم شركة التأمين بأداء مبلغ التعويض المحكوم به إلى المضرور مباشرة؛ كل هذا مع مراعاة قاعدة عدم الجمع بين التعويضين.

لا يتأثر حق المضرور في حوادث المرور بعدم الضمان أو السقوط،⁴ إنما يتطلب الأمر فقط وقوع حادث وترتب ضرر جرائه. إذ يسقط حق المضرور في القيام برفع دعوى التعويض بمضي ثلاث سنوات بالنسبة للدعوى المباشرة اتجاه المؤمن بالتعويض عن الأضرار المادية فقط، دون الأضرار الجسمانية.⁵

¹ - م. 02 من المرسوم رقم 80-34.

² - م. 184 ق.تأ.ج.

³ - بومدين محمد، المرجع السابق، ص 51.

⁴ - مقدم سعيد، "التأمين والمسؤولية المدنية"، كليك للنشر، ط.1، 2008، ص 116، 117.

⁵ - جعلاب إبراهيم، المرجع السابق، ص 136.

في سياق متصل فإن كافة الإصابات المطالب بالتعويض عنها والتي تصيب جسم الإنسان، سواء المترتبة لنسبة العجز الجزئي الدائم، أو العجز الكلي المؤقت، والضرر الجمالي، يجب أن تحدد جميعها عن طريق خبرة طبية مسبقة لطلب التعويض، أما عن المصاريف الطبية وغيرها فتتطلب الأوراق الثبوتية لها. إضافة، وفي حال تطلبت الحالة الصحية للمضروب إجراء عملية جراحية يجب عرضه أولاً على مستشار التأمين؛ فقد أقرت المحكمة العليا في هذا الشأن بموجب قرارها المؤرخ في 2011/06/23 ضرورة الموافقة المسبقة للطبيب مستشار التأمين في حال تطلبت الحالة الصحية للمضروب ضحية حادث المرور الجسماني السفر للعلاج خارج الجزائر. حيث أنه ولما كان الملف يفتقر لذلك فإن المصاريف الناجمة عن هذا العلاج يتحملها المتضرر.¹

ثانياً: إلزامية تأمين المسؤولية المدنية في التشريع الفرنسي: يعد التأمين من المسؤولية عن الأضرار التي قد تطرأ نفسه التأمين عن الأشياء، ذلك أن كلاهما يكتسي الطابع التعويضي، كما تركز على ضمان ديون المؤمن له بغض النظر عن الميكانيزمات المستعملة في ذلك.²

تعتبر إلزامية التأمين في التشريع الفرنسي كذلك من الأحكام الأمرة التي لا يمكن الاتفاق على مخالفتها، فقد بدأ المشرع الفرنسي في تنظيم عقد التأمين بالقانون الصادر في 13 جويلية 1930 ونشاطات التأمين بالمرسوم المؤرخ في 14 جوان و30 ديسمبر 1938؛ فتأمين المسؤولية المدنية للناقل يرتبط أساساً بإصلاح الأضرار الجسمانية التي تصيب المضروب³ كما أنها تسهل إجراءات تعويض الضحايا وتحل محلها.⁴

¹ - قرار م.ع.غ.ج.مخ.، ملف رقم 601333، الصادر بتاريخ 2011/06/23، المنشور في م.م.ع. لسنة 2012، العدد 2، ص. 328.

² - D.KRAJESKI, « Droit des assurances », Montchrestien, Focus Droit, 2004, P 162.

³ - Y.LAMBERT-FAVIRE, « Droit des assurances », 10^e édition, Dalloz Delta, n° 20, P. 15.

⁴ - J.BIGOT, « Traité de Droit des Assurances », Tome 3, Le contrat d'assurance, DELTA, L.G.D.J, Paris 2002, n° 226, P.163.

حيث يتعين على كل شخص طبيعي أو معنوي غير الدولة اكتتاب تأمين على المركبة يغطي المسؤولية المدنية في حال وقوع حادث يلحق ضررا بالأشخاص أو الممتلكات، واعتبر المركبة كل مركبة ذاتية الحركة تسير على الأرض ويمكن تشغيلها بواسطة قوة ميكانيكية¹ فيما عدا السكك الحديدية والترامواي² تحت طائلة العقوبات المقررة بالمادة L211-26 من قانون التأمينات الفرنسي.

إضافة لذلك فقد اشترط المشرع الفرنسي ضرورة امتداد عقد التأمين هذا إلى جميع أراضي الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي؛ بالإضافة إلى أراضي أي دولة أخرى تكون بها مكاتب وطنية لجميع الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي تكون مسؤولة بصفة فردية وضامنة للحوادث التي تقع على أراضيها والتي يكون موقف مركباتها بالعادة في إقليم هذه الدول الأخرى.

يتبين لنا مما سبق أن المشرع الوطني على غرار نظيره الفرنسي قدم عدة ضمانات قانونية للمسافر عبر الطرقات من خلال إقرار مسؤولية الناقل في حال الإخلال بأحد الالتزامات الواقعة عليه، بالإضافة لإقراره بحقه في التعويض في حال نتج عن الحادث أي ضرر جسماني، أو وفاة من خلال الأحكام المتعلقة بضمان التعويض عن الأضرار المنصوص عليها في الأمر 74-15 والنصوص التنظيمية الأخرى.

فالإلزامية التأمين على المسؤولية المدنية يعتبر بحد ذاته ضمانا للمستهلك في استيفاء حقه في حال لحقه ضرر بسبب أم بمناسبة العقد الذي يربطه مع الناقل أي في مواجهة المدين في العلاقة.

¹- Art. L211-1/1C.ass dispose: « Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par décret en conseil d'Etat. Pour l'application du présent article, on entend par « Véhicule » tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et que peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée. »

²- Art. L211-2C.ass : « Les dispositions de l'article L211-1 ne sont pas applicables aux dommages causés par les chemins de fer et les tramways. »

ومع ذلك فإن مبالغ التعويضات المقررة تتطلب تحيين واستحداث أحكام جديدة تخص المسافرين المستهلك بحد ذاته؛ ذلك أن الأمر 74-15 يتعلق بإلزامية التأمين والتعويض عن حوادث المرور، بصفة عامة سواء ما يلحق بالمركبة، السائق والغير كذلك؛ أي أسس نظاما موحدًا للأشخاص المتضررة من جراء حوادث المرور.

حيث أنه لا يفرق بين الراكب الذي تربطه بالناقل علاقة عقدية أو صلة قرابة أو الأجنبي إذ اعتبر كلاهما من الغير العادي. وبالتالي يسوي في أحكامه بين المسافرين والمنتقل بالمجان على أساس المسؤولية التصيرية أو حارس الشيء. ومع ذلك فقد كفل القانون التجاري بحماية مصالح المسافرين المستهلك لخدمة النقل البري بعوض. فخصوصيات الخدمة تتطلب توفير أكبر حماية لجمهور المستهلكين في الجزائر لتحقيق الرغبة المشروعة لهم، بالمقارنة وخصوصيات الخدمات المتعلقة بالنقل عامة سواء مركبات، بواخر، محطات أو مطارات على سبيل المثال في الدول المتقدمة للارتقاء وكذا الرفع من نوعية خدمات النقل بجميع أنماطه.

خاتمة:

يظهر جليا مما سبق إقرار التشريعات الوطنية والمقارنة وكذا الاتفاقيات الدولية لحقوق وضمانات المسافرين، تماشيا ومتطلبات الحماية المقررة لجمهور المستهلكين؛ إذ تتعدد الضمانات تبعا لمراحل العقد وبصفة خاصة أثناء التنفيذ المادي له، بحيث تتراوح بين الضمانات العامة والتي تسري على جميع أنماط النقل سواء بري، بحري أو جوي، أو الضمانات الخاصة بكل نوع على حدى تبعا للقواعد القانونية المنظمة لكل منها، وذلك بالنظر لخصوصية خدمة نقل المسافرين وما تفرضه العوامل الداخلية والخارجية المحيطة بتقديمها للمستهلك.

وباعتبار العقد الأساس القانوني لهذه الضمانات فإنه يفرض عدة التزامات على عاتق المهني، إذ لا يمكن أن يتم النقل إلا بموجب عقد وهو ما أكد عليه المشرع الجزائري؛ خاصة أن النقل من المهن المقتننة، بحيث لا يمكن للشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بعملية النقل اكتساب الصفة القانونية لمهني النقل إلا بعد استيفاء الشروط المتطلبة والخاصة لممارسة المهنة؛ سواء في النقل البري للمسافرين، البحري أو الجوي كذلك، يتم في السوق الداخلية أو الدولية للنقل.

حيث أنه وفي حال غياب الصفة القانونية للناقل وحتى المسافر فإنه لا يمكن الحديث عن الضمانات والشروط التي يقتضي على الناقل توفيرها، إنما فقط عن التعويض في حال ترتب ضرر للشخص المتنقل في إطار المسؤولية التقصيرية لانعدام الرابطة العقدية.

فعقد النقل من العقود الرضائية لكلا الطرفين، ولو أنها تتسم بطابع الإذعان في مجملها باعتبار ان الناقل يفرض شروطا مسبقة للتعاقد لا تسمح لا بالتفاوض ولا المساومة. وهنا تترتب جملة من الالتزامات والضمانات على عاتق الناقل تصب كلها في صالح المستهلك، كضمان تقديم إعلام نزيه وصادق، غير مخادع، أو كاذب أو مغشوش، أي تقديم معلومات دقيقة وسهلة المنال في مختلف مراحل السفر. إلى جانب ضمان تقديم مركبة صالحة للنقل أي تحوز على شروط السلامة والأمن المقررين في هذا الشأن، وكذا تنفيذ

العقد وفقا لما اشتمل عليه وبحسن نية، بمعنى نقل المسافر وأمتعته وإيصاله للوجهة المقصودة في الميعاد المتفق عليه، وفقا للخدمات التي تعهد بتقديمها وفي أحسن الظروف.

تجدر الإشارة هنا أنه قد تطرأ في بعض الحالات أن تتأخر الرحلة أو تلغى، وقد ازداد الاهتمام في الاتحاد الأوروبي وفي الجزائر بهذه المسألة مؤخرا، خاصة مع كثرة الحالات التي تتعطل فيها الرحلات مما يؤدي بالإضرار بالمصالح المادية والمعنوية لمستهلك خدمة النقل. الأمر الذي دفع التشريعات بتوفير ضمانات من خلال التكفل بالمسافرين في هذه الحالات، فيما يخص الاطعام والمبيت بصفة خاصة.

نشيد هنا بحرص التشريعات على حماية المسافرين من خلال تأكيدها على ضمان المساواة بينهم سواء خلال التعاقد أو برفض ركوبهم بدون مبرر قانوني، حيث تم حضر المعاملات التمييزية على أساس الجنسية، الديانة أو الإعاقة.

حيث أولى التشريع الداخلي والمقارن في السنوات الأخيرة اهتماما كبيرا بالأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة والإعاقة، خصوصا بعد اعتماد الجمعية العامة للأمم المتحدة في 2006/12/13. للاتفاقية الدولية لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة والاحتياجات الخاصة؛ بحيث لا يمكن بأي حال رفض حجزهم أو ركوبهم بسبب إعاقتهم إلا بوجود مبرر شرعي يتعلق باحترام متطلبات الأمن المقررة قانونا، أو كان حجم الطائرة أو أبوابها غير مناسب. كما يستفيدون من التكفل بأنشغالاتهم وتسخر لهم المساعدة الفورية والمتناسبة بكل الوسائل الملائمة لتوفير أكبر ضمان لمتكلباتهم الخاصة وكل شخص مرافق لهم، إلى جانب النقل بالمجان في كثير من الحالات المنصوص عليها بموجب التنظيم.

في سياق متصل فإن ضمان سلامة المسافر وباعتباره مبدأ مكفولا دستوريا في الجزائر وعلى المستوى الدولي كذلك؛ فقد حظي باهتمام كبير من قبل الفقه والقضاء منذ القدم، حيث عرف عدة تغييرات منذ نشأته القضائية بسبب الجدل الفقهي والقضائي الذي ثار بسبب تكييفه وذلك لارتباطه بالسلامة البدنية وحياة الأفراد. بحيث انتقلت فكرة ضمان السلامة من المجال التقصيري إلى المجال العقدي.

كما تأرجحت الآراء حول اعتباره التزاما ببذل عناية أو التزاما بتحقيق نتيجة، إلى أن تم إقراره قانونا بتحقيق نتيجة باعتباره عقدا تجاريا من جهة العون الاقتصادي. فهذا الإقرار القانوني يمثل إرادة المشرع في إزالة التناقض حوله حتى لا يبقى مستخلصا قضاء فقط. إذ يتعين على الناقل إيصال المسافر سالما معافى لنقطة الوصول المتفق عليها مع اتخاذه لجميع التدابير لتحقيق هذه النتيجة سواء في القوانين الداخلية أو التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية.

إذ تطور هذا الالتزام من بذل عناية إلى تحقيق نتيجة من خلال العمل على توفير الأمن والحماية الفعالة لتجنب وقوع أي ضرر للمسافر، بالإضافة لإعفائه من شرط إثبات خطأ الناقل لترتب مسؤولية الناقل بمجرد وقوع الضرر. والتي لا يمكن التخلص منها إلا بإقامة الدليل على وقوعها نتيجة سبب أجنبي خارج عن إرادة الناقل أو بسبب خطأ المضرور أو الغير.

ففي الالتزام بتحقيق نتيجة لا يستطيع المسؤول التخلص إلا بإثبات السبب الأجنبي المؤدي لوقوع اضرار، بينما في الالتزام ببذل عناية لا يستطيع المضرور الحصول على تعويض من المسؤول إلا إذا أثبت خطأه. ومع ذلك وبالرجوع للدراسات نجد أن بعض الفقهاء فرقوا بين الحادث الفردي والحادث الجماعي خاصة في مادة النقل البحري للمسافرين، حيث تتطلب الأولى إثبات خطأ الناقل لاحتفاظ الراكب يحتفظ بحريته في الحركة، أما الحوادث الجماعية فيكون خطأ الناقل مفترضا وحتى في الأحوال الاستثنائية التي يقع فيها الحادث نتيجة التصادم، الغرق، الجنوح والحريق أو الانفجار وغيرهم الأمر الذي يؤدي بإلقاء عبء الإثبات على الطرف المضرور، ولا يستطيع الناقل تبرئة ذمته إلا بإثباته اتخاذ كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الحادث، أو بإثبات السبب الأجنبي حسب الحالة.

كما عرف النقل الجوي الدولي تطورا من اتفاقية فارسوفيا الدولية إلى غاية اتفاقية مونتريال، حيث أقيمت الأولى على أساس مسؤولية مفترضة أما الثانية فأصبحت مسؤولية موضوعية أساسها المخاطر وتحمل

التبعة، كما جاءت التشريعات الجوية الوطنية والمقارنة بالحالات الخاصة للتخفيف أو دفع مسؤولية الناقل والتي تتمثل عامة في إثبات اتخاذ الناقل الجوي للتدابير الضرورية، خطأ المضرور وفعل الغير .

علما أن الناقل ملزم بالتأمين على المسؤولية المدنية لتغطية الأضرار التي قد تقع ذلك أن الهدف منه هو ضمان وأمن للطرف المسؤول كذلك من الضرر الذي قد يترتب آثارا سلبية تلحق ذمته عند مطالبة المضرور بالتعويض. أي أن دور التأمين هو وظيفة تعويضية باعتبارها إحدى الوظائف الجوهرية للمسؤولية المدنية. وفي رأينا فإن ترتيب مسؤولية الناقل هي بحد ذاتها ضمان للمستهلك في استيفاء حقه من خلال التعويضات المقررة له حسب الحالة والتي ترتبط ارتباطا وثيقا بعملية التأمين على المسؤولية المدنية، وعليه فإن تأمين الناقل الإلزامي على المسؤولية المدنية هو ضمان للمستهلك في التعويض وإن كان بطريق غير مباشر .

أما عن النقل البري فقد اشترط المشرع الوطني صراحة على أن يتم النقل البري في إطار عقد طبقا للتشريع الجاري به العمل والذي يشمل النقل بالسكك الحديدية والنقل عبر الطرقات، وتترتب مسؤولية السكة في حال الإخلال بأحد الالتزامات التعاقدية الواقعة عليها. كما أسس المشرع الأوروبي على غرار المشرع الوطني والاتفاقية الدولية لنقل المسافرين بالسكك الحديدية (COTIF) إلى جانب القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة (CIV)-المسؤولية المفترضة للسكة الحديدية من خلال تحميلها المسؤولية عن فعل الغير وفقا لشروط معينة.

تكتسي مسؤولية السكة الحديدية طابعا خاصا كما هو مبين بالدراسة، بالنظر للظروف المحيطة بها وحوادث الرصيف المنتشرة. بحيث تم تجزئة التزام السكة الحديدية بضمان سلامة المسافرين وذلك بتأسيسها من جهة على العقد في حالات وعلى حراسة الأشياء في حالات أخرى.

والجدير بالذكر كذلك أن مسؤولية السكة الحديدية لا تزال غير واضحة المعالم في القانون الوطني خاصة فيما يتعلق بالتعويضات إذ لا يزال القضاء يخلط بين تطبيق المادة 131 و182 من القانون المدني وبين أحكام التعويضات المنصوص عليها في الأمر الخاص بإلزامية التأمين على السيارات 74-15 علما أنه

أقصى في أحكامه سريانه على النقل بالسكة الحديدية، وعليه يجب ضبط هذه المسألة قضائيا لأنها خرق للأحكام الأمرة للقانون. حيث أنه ونظرا للفراغ التشريعي في هذه المادة يقوم قضاة الموضوع بالرجوع لأحكام القانون المدني، فتارة تثار مسؤولية المتبوع عن فعل تابعه كسائق القطار أو حارس المحطة، وأحيانا أخرى تثار مسؤولية السكة على أساس حارس الشيء.

يتعين على المشرع الجزائري على ذلك استحداث قانون خاص بالنقل بالسكك الحديدية، ذلك أن النصوص التنظيمية التي تعالجه غير كافية بحماية المسافرين؛ وذلك بالتشاور مع جمعيات حماية المستهلكين الناشطة في الجزائر، من خلال الوقوف على أهم العراقيل والصعوبات التي تواجه المستهلك في هذه الخدمة. ومن جهة أخرى إرساء مرجع قانوني للحدود القصوى للتعويضات سواء ما تعلق بالأضرار الجسمانية أو حادثة الوفاة أو الأضرار الناتجة عن التأخير في الوصول أو إلغاء الرحلات كذلك، إلى جانب تلف أو ضياع الأمتعة. في سياق متصل وبالنسبة للتعويض في مسألة الحوادث التي تسبب أضرار جسمانية أو الوفاة فقد جاء الأمر رقم 15-74 بأحكام مفصلة ودقيقة حول قيمة وكيفية التعويضات الخاصة بالأضرار الجسمانية والوفاة، الأمر الذي لا يدع مجالاً لأي خلط؛ بخلاف النقل بالسكك الحديدية الذي يبقى خاضعا للسلطة التقديرية للقاضي.

من الناحية التطبيقية فإن بعضا من التعويضات تبقى فقط نظرية كالتعويض عن الضرر الجمالي الذي لا تتم المطالبة به قضائيا في كثير من الأحيان. ولعل السبب في ذلك راجع لنقص المعرفة بهذا النوع من الضرر وإمكانية التعويض عنه، شريطة تقديم فواتير العمليات التجميلية وتأشيرة مستشار طبيب شركة التأمين الضامنة للتعويض، أو لربما خدمات الطب التجميلي المكلفة. الأمر الذي يتطلب التفاتة المشرع الوطني وقضاة الموضوع كذلك؛ خاصة أن الناقلين مؤمنون على مسؤوليتهم المدنية مسبقا، فلجمال في حد ذاته قيمة يجب حسابها والتعويض عن فقدانها كلية أو لمجرد الإنقاص منها.

فإذا كان صحيحا أن وظيفة القانون هي تنظيم ظواهر الحياة الاجتماعية، فإن تدخل المشرع لضبط وتحيين القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بمختلف أنماطه أصبح ضروريا، لتحقيق أمن وسلامة المستهلك، خاصة بعد إقرار ضمان حماية حقوق المستهلكين دستوريا في التعديل الأخير.

كما لا يخفى علينا الدور الايجابي لجمعيات حماية المستهلك من خلال التوعية والتحسيس بحقوق و ضمانات المسافرين، سواء تم التعاقد بالطريق التقليدي أو الالكتروني؛ حيث أنه وبالرغم من إصدار المشرع للقانون المتعلق بالتجارة الالكترونية إلا أنه لا يزال عاما إن صح القول، ولم يشمل جميع المعاملات التي تتم بالطريق القانوني، بما يتلائم وخصوصياته.

ختاما نذكر أنه وبالرغم من اهتمام المشرع بحماية المستهلك الا انها غير كافية بالنظر للتطور التكنولوجي والمعاملات الالكترونية التي طغت على الكثير من الخدمات، وكذا الحالات المفاجأة التي لم تكفلها التشريعات مثل جائحة كورونا التي عطلت تنقل الاشخاص، وما عقبتها من خسائر على جميع الاصعدة وانتي كشفت ثغرات وفراغلت قانونية ومشاكل في التسيير ان صح القول والتي تحتاج لمراجعة بالتشاور مع جمعيات حماية المستهلك واساتذة القانون الاكاديميين المتخصصين في هذا المجال.

أ- قائمة المراجع باللغة العربية:

أولاً: النصوص القانونية:

1- الدستور:

- دستور 1996 المؤرخ في 01 ديسمبر 1996 المعدل والمتمم ب:
- القانون رقم 02-03 المؤرخ في 10 أبريل 2002، ج.ر. عدد 25/2002.
- القانون رقم 08-19 المؤرخ في 15 نوفمبر 2008، ج.ر. عدد 63/2008.
- القانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016، ج.ر. عدد 14/2016.

2- الاتفاقيات الدولية: حسب التسلسل التاريخي

أ- الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر:

- الاتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة عبر السكك الحديدية (COTIF) الموقعة في برن السويسرية عام 1924 والمعدلة 1957، 1980 وبالبروتوكول المؤرخ في 03 جوان 1999 المصادق عليها من قبل الجزائر مع التحفظ وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991، ج.ر. رقم 38 بتاريخ 14 أوت 1991.
- الاتفاقية الدولية فانسوفيا الموقعة بتاريخ 12 أكتوبر 1929 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، والمعدلة ببروتوكول لاهاي الموقع بتاريخ 28 سبتمبر 1955 المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955. والمعدلة كذلك باتفاقية جوادا لآخارا الموقعة في 18 سبتمبر 1961 والتي صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد.
- الاتفاقية الدولية الموقعة بلندن والخاصة بتسيير حركة الملاحة البحرية الدولية المؤرخة في 09/04/1965، دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 والتي عدلت بعض أحكامها في 10 جانفي 2002 الذي دخل حيز التنفيذ في 01/05/2003، وآخر تعديل له في 07/06/2005 الذي دخل حيز التنفيذ في 01/11/2006 صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-531 المؤرخ في 19/09/1983 المتضمن الانضمام للاتفاقية، ج.ر. عدد 39/1983.
- الاتفاقية الدولية بروكسل الموقعة بتاريخ 27 ماي 1967 والمصادق عليها من الجزائر بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد

المتعلقة بنقل المسافرين بحرا والاتفاقية الإضافية الموقعتين ببروكسل في 29 أبريل 1961، إلى جانب الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا الموقعة ببروكسل في 27 ماي 1967.

- اتفاقية مونتريال الموقعة بتاريخ 23 سبتمبر 1971 الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والتي صادقت عليها الجزائر مع التحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 08 أوت 1995 المتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقات وبروتوكول، تتعلق بالطيران المدني الدولي: وقد صادقت عليها الجزائر مع التحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 08 أوت 1995 المتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقات وبروتوكول، تتعلق بالطيران المدني الدولي:

1- اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963،

2- الاتفاقية الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقع عليها في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970،

3- الاتفاقية الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971،

4- البروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال في 24 فبراير 1988. ج.ر. 44/1995.

- الاتفاقية الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 1 نوفمبر 1974، المصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، المتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988 ج.ر. عدد 03/2001.

- الاتفاقية الدولية المبرمة في لندن في 01 نوفمبر 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، والبروتوكول الخاص بها المبرم في لندن كذلك بتاريخ 17 فبراير 1978، المصادق عليهما من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983، ج.ر. عدد 36.

- الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) الموقعة ببرن بتاريخ 09 ماي 1980، والقواعد المتعلقة بالنقل الدولي للمسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV) والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) والمبرمة في برن يوم 9 مايو 1990 وكذا البروتوكول والملحقين، بما في ذلك مرفقاتهما، ج.ر. عدد 38/1991.

- بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، المصادق عليه من الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 23 نوفمبر 2010، المتضمن التصديق على المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005، ج.ر. عدد 69.
- اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 2006 والمصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 09-188 المؤرخ في 12 ماي 2009، المتضمن التصديق على اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 2006، ج.ر. 2006/33.

ب-الاتفاقيات الدولية غير المصادق عليها من طرف الجزائر:

- اتفاقية أثينا الموقعة بتاريخ 13 ديسمبر 1974 والمتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا، المعدلة عام 2002.
- اتفاقية عام 1991 بشأن الكشف عن المتعجرات البلاستيكية وعدلت في 28/05/1999 لتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي للأشخاص والأمتعة أو البضائع.
- اتفاقية مونتريال لعام 1999 المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال الكندية بتاريخ 28 ماي 1999.

3- النصوص التشريعية (القوانين والأوامر): حسب التسلسل التاريخي

أ- القوانين:

- القانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 المعدل والمتمم للأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر. عدد 1988/29.
- القانون رقم 90-35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج.ر. 1990/56.
- القانون رقم 98/06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 المتعلق بالطيران المدني الجزائري، ج.ر. 1998/48، المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 يوليو 2015، ج.ر. 2015/41.
- القانون رقم 99-06 المؤرخ 04 أبريل 1999 والذي يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار، ج.ر. 1999/24.
- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر. 2001/44، والمعدل بالقانون رقم 11-09 المؤرخ في 05 جوان 2011، ج.ر. 2011/32.
- القانون رقم 02-09 المؤرخ في 8 ماي 2002 يتعلق بحماية الأشخاص المعوقين وترقيتهم، ج.ر. 2002/34.

- القانون رقم 02-04 المؤرخ في 23 جوان 2004 يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج.ر. 2004/14.

- القانون رقم 03-09 المؤرخ في 25 فبراير 2009 والمتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 09-18 المؤرخ في 10 يونيو 2018، ج.ر. 2018/35.

- القانون رقم 05-18 المؤرخ في 10 ماي 2018 والمتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج.ر. 2018/28.

ب- الأوامر:

- الأمر 69-102 المؤرخ في 31 ديسمبر 1969 والمتضمن قانون المالية لسنة 1970.

- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في أكتوبر 1976 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، ج.ر. 1977/29، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر. 1998/47.

- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتضمن قانون التأمينات، ج.ر. 1995/13.

4- النصوص التنظيمية:

- المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 يحدد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية واستغلاله، ج.ر. 1993/87.

- المرسوم التنفيذي رقم 96-39 المؤرخ في 15 يناير 1996، يتضمن تعريفه نقل الركاب برا، ج.ر. 1996/04.

- المرسوم التنفيذي رقم 96-38 المتضمن تعريفه نقل المسافرين والبضائع الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، ج.ر. 1996/04.

- المرسوم التنفيذي رقم 98-269 المؤرخ في 29 أوت 1998، يتضمن تحيين تعريفات نقل المسافرين الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، ج.ر. 1998/65.

- المرسوم التنفيذي 2000-43 المؤرخ في 26 فيفري 2000 يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته، ج.ر. عدد 2000/08.

- المرسوم التنفيذي رقم 2000-48 المؤرخ في 1 مارس 2000 الذي يحدد شروط وكيفيات إنشاء وكالات السياحة والأسفار واستغلالها، ج.ر. 2000/10. المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 2010-186 المؤرخ في 14 يوليو 2010، ج.ر. 2010/44.

- المرسوم التنفيذي رقم 2000-337 المؤرخ في 26 أكتوبر 2000 يحدد حق الامتياز لاستغلال الخدمات الجوية النقل العموم، ج.ر 2000/64.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر 2002/01.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-293 المؤرخ في 10 سبتمبر 2002، ج.ر 2002/61. المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 95-338 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 المتعلق بإعداد قائمة عمليات التأمين وحصرها، ج.ر 1995/65.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-448 المؤرخ في 17 ديسمبر 2002 يتعلق بالتعريفات القصوى لنقل الركاب في سيارات الأجرة "طاكسي"، ج.ر 2002/85.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، ج.ر 2004/82.
- المرسوم التنفيذي رقم 06-144 المؤرخ في 26 أبريل 2006 يحدد كفايات استفادة الأشخاص المعوقين من مجانية النقل والتخفيض في تسعيراته، ج.ر 2006/28.
- المرسوم التنفيذي رقم 06-306 المؤرخ في 10 سبتمبر 2006 يحدد العناصر الأساسية للعقود المبرمة بين الأعوان الاقتصاديين والمستهلكين والبنود التي تعتبر تعسفية، ج.ر 2006/56.
- المرسوم التنفيذي رقم 09-65 المؤرخ في 9 فيفري 2009 يحدد الكفايات الخاصة المتعلقة بالإعلام حول الأسعار المطبقة في بعض قطاعات النشاط أو بعض السلع والخدمات المعنية، ج.ر 2009/10.
- المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 يتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، ج.ر 2012/33.
- المرسوم التنفيذي رقم 13-378 المؤرخ في 09 نوفمبر 2013 المتعلق بالشروط والكفايات المتعلقة بإعلام المستهلك ج.ر 2013/58.
- المرسوم التنفيذي رقم 16-175 المؤرخ في 14 جوان 2016 يحدد شروط وكفايات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر 2016/36.
- المرسوم التنفيذي رقم 17-16 المؤرخ في 15 ماي 2017 يحدد إنشاء وكالات السياحة والأسفار وكفايات استغلالها، ج.ر 2017/30.
- المرسوم التنفيذي رقم 18-190 المؤرخ في 15 يوليو 2018، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر 44.

5- القرارات:

- قرار مؤرخ في 14 أوت 2016، يتضمن دفتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات استغلال خدمة سيارة الأجرة. ج.ر 58/2016.
- قرار مؤرخ في 14 أوت 2016، يتضمن شروط وكيفيات تسليم دفتر المقاعد للنقل بواسطة سيارة الأجرة. ج.ر عدد 58/2016.

ثانيا: المؤلفات: حسب الترتيب الأبجدي:

1- المؤلفات العامة:

- أبو زيد رضوان، "قانون الطيران التجاري"، دار الفكر العربي، مصر، طبعة 1966.
- أبو زيد رضوان، "القانون الجوي- قانون الطيران التجاري"، دار الفكر الجامعي، القاهرة، طبعة 1995.
- أحمد البهجي عصام، "الالتزام بالشفافية والإفصاح في عقود الاستثمار والاستهلاك والعلاج الطبي"، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى 2013.
- أحمد عابدين محمد، "التعويض بين الضرر الأدبي والمادي والموروث"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 1997.
- الجبوري صلال حسين علي، "تعويض الضرر الأدبي في المسؤولية المدنية- دراسة مقارنة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
- السعدي محمد صبري، "الواضح في شرح القانون المدني- النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة- دراسة مقارنة في القوانين العربية"، الطبعة الرابعة، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، طبعة 2009.
- السعدي محمد صبري، "النظرية العامة للالتزامات - القسم الأول: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري"، دار الكتاب الحديث، طبعة 2003.
- السعدي محمد صبري، "شرح القانون المدني الجزائري- مصادر الالتزام، الواقعة القانونية (العمل غير المشروع-شبه العقود والقانون)"، الطبعة الأولى، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1991، 1992.
- السنهوري عبد الرزاق، "الموجز في النظرية العامة للالتزام"، مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة، 1940.
- السيد عمران السيد محمد، "حماية المستهلك أثناء تكوين العقد"، الدار الجامعية للطباعة والنشر، طبعة 2002.
- الشريفات محمود عبد الرحيم، "التراضي في تكوين العقد عبر الانترنت دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2009.

- الصادق المهدي نزيه محمد، "الالتزام قبل التعاقدى بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالعقد وتطبيقاتها على بعض أنواع العقود"، دار النهضة العربية، القاهرة 1990.
- الفتلاوي سمير جميل حسين، "العقود التجارية الجزائرية"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الأولى 2001.
- المقادي عادل علي، "القانون البحري"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 2011.
- المنجي محمد، "دعوى التعويض عن المسؤولية العقدية والتقصيرية والشئبية"، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة 2003.
- النقيب عاطف، "النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي الخطأ والضرر، منشورات عويدات، بيروت، 1984.
- بلحاج العربي أحمد، "الإطار القانوني للمرحلة السابقة على التعاقد في ضوء القانون المدني المقارن - دراسة مقارنة"، دار حافظ للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2011.
- بلحاج العربي، "مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري- الجزء الأول المصادر الإرادية (العقد والإرادة المنفردة)"، دار هومه للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية 2015.2016.
- بلحاج العربي، "الجوانب القانونية للمرحلة قبل التعاقدية (دراسة فقهية وقضائية مقارنة في ضوء القانون المدني الجزائري)"، دار هومه، طبعة 2014.
- بلحاج العربي، "الإطار القانوني للمرحلة السابقة على إبرام العقد في ضوء القانون المدني الجزائري (دراسة مقارنة)"، دار وائل للنشر، طبعة 2010.
- بن غانم علي، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني- دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والانجليزي"، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية 2005.
- بن غانم علي، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني- دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والانجليزي"، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية 2005.
- بن وارث محمد، "دروس في قانون التأمين الجزائري"، دار هومه، الجزائر 2011.
- بودالي محمد، "حماية المستهلك في القانون المقارن، دراسة مقارنة في القانون الفرنسي"، دراسة معمقة في القانون الجزائري، دار الكتاب الحديث 2006.
- بودالي محمد، "مكافحة الشروط التعسفية في العقود- دراسة مقارنة"، دار الفجر، الطبعة الأولى، القاهرة، 2007.
- جديدي معراج، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- حمدي كمال، "أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.

- حميدة جميلة، "الوجيز في عقد التأمين- دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات"، دار الخلدونية للنشر، طبعة 2012.
- حساني علي، "ضمان حماية المستهلك- نحو نظرية عامة في القانون المقارن"، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، طبعة 2017.
- حسن قعادة خليل أحمد، "الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري- الجزء الأول مصادر الالتزام"، طبعة 1994.
- حسن موسى طالب، "القانون البحري"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول 2004.
- خلوي نصيرة، "الحماية القانونية للمستهلك عبر الانترنت- دراسة مقارنة"، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى 2018.
- دويدار هاني، "قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2002.
- دويدار هاني، "قانون النقل"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2014.
- ذيب محمود عبد الله، "حماية المستهلك في التعاقد الإلكتروني- دراسة مقارنة"، دار الثقافة والنشر والتوزيع، طبعة 2012.
- سيد أحمد إبراهيم، "النقل الجوي"، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر 2010.
- صراوه عبادي بتول، "العقد السياحي- دراسة قانونية مقارنة"، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2012.
- عبد الحميد أحمد محمد أحمد، "الحماية المدنية للمستهلك التقليدي والإلكتروني"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة 2015.
- عبد الحميد الديسطي عبد الحميد، "حماية المستهلك في ضوء القواعد القانونية لمسؤولية المنتج"، دراسة مقارنة، دار الفكر القانون، الطبعة الأولى، مصر 2009.
- عبد الحميد الشواربي، "الالتزامات والعقود التجارية"، الجزء 2، منشأة المعارف، الاسكندرية، طبعة 2002.
- عبد الرزاق بن خروف، "التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري- التأمينات البرية"، دار الخلدونية، 2017.
- غفري خالد جاسر، "القانون البحري"، دار الإعصار العلمي، عمان- الأردن، 2016.
- فيلالتي علي، "الالتزامات (العمل المستحق للتعويض)"، موفم للنشر، الكتاب الثاني، د.ت.ن.
- قايد أشرف محمد رزق، "حماية المستهلك- دراسة في قوانين حماية المستهلك والقواعد العامة في القانون المدني"، مركز الدراسات العربية، الطبعة الأولى 2016.
- قايد محمد بهجت، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005/2004.

- كتو محمد الشريف، "قانون المنافسة والممارسات التجارية وفقا للأمر 03-03 والقانون 02-04"، منشورات بغدادي، طبعة 2010.
- كمال طه مصطفى، "القانون البحري"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، طبعة 2000/1999.
- لوتورنو فيليب، "المسؤولية المدنية المهنية"، ترجمة العيد سعادنة، سلسلة القانون المدني، دار النشر ITCIS، الجزائر، طبعة 2010.
- محمد خليل خالد عبد الفتاح، "حماية المستهلك في القانون الدولي الخاص"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2009.
- محمد عبد الباقي عمر، "الحماية العقدية للمستهلك - دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون"، مؤسسة المعارف للطباعة والنشر، 2004.
- محمود وحيد، "الإلتزام بضمان السلامة في العقود"، دار النهضة العربية، القاهرة 2001.
- محي الدين إبراهيم سليم محمد، "نطاق الضرر المرتد/ دراسة تحليلية لنظرية الضرر المرتد"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ب.ت.
- مرقس سليمان، "الوافي في شرح القانون المدني-في الإلتزامات- المجلد الأول في الفعل الضار والمسؤولية المدنية"، الطبعة الخامسة 1992.
- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، "التأمين البحري"، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، طبعة 2005.
- مقدم سعيد، "نظرية التعويض عن الضرر المعنوي"، المؤسسة الوطنية للكتاب، طبعة 1992.
- مقدم سعيد، "التأمين والمسؤولية المدنية"، كليك للنشر، الطبعة 1، 2008.
- ياملكي أكرم، "القانون الجوي دراسة مقارنة"، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، طبعة 1998.
- يلس آسيا، " الإلتزام بالإعلام في عقد البيع الاستهلاكي"، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، طبعة 2017.

2- المؤلفات الخاصة:

- أحمد ابن إبراهيم الشيخ، "المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسا 1929 ومونتريال 1999"، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2008.
- أحمد البنا يحيى، "الإرهاب الدولي ومسؤولية شركة الطيران"، دار المعارف الإسكندرية، طبعة 1994.
- الأودن سمير عبد السميع سليمان، "المسؤولية عن حوادث وسائل النقل السريع من الناحيتين الجنائية والمدنية"، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2008.
- التليلي عبد الستار، "شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها"، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، ب.ت.
- الجميل إيمان، "المالك والمجهز للسفن البحرية"، المكتب الجامعي الحديث، طبعة 2014.

- الجميل إيمان، "مسؤولية الناقل البحري للأشخاص"، المكتب الجامعي الجديد، الطبعة الأولى، ديسمبر 2015.
- السحيمي سالم، "قراءة جديدة لقانون التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور على ضوء ما صدر من دراسات فقهية وأحكام قضائية"، الناشر مجمع الأطرش للكتاب المختص، الطبعة الأولى، تونس، مارس 2015.
- السيد قنديل سعيد، "مشكلات تعويض حوادث السير، بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر المحدود (دراسة مقارنة)"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- الشريفات إبراهيم راشد محمد، "المسؤولية المالية عن حوادث وسائل النقل (في الشريعة الإسلامية والقوانين الأردنية دراسة مقارنة)"، دار يافا العلمية للنشر والتوزيع، طبعة 2014.
- الفقي عاطف محمد، "تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى 2007.
- العريني محمد فريد، "القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)"، دار الجامعة الجديدة، مصر، طبعة 2003.
- الهواري عبد الله محمد، "القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي"، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، جمهورية مصر، الطبعة الأولى، 2010.
- بشار ياسمين، "مسؤولية الناقل الجوي للركاب"، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى، لبنان سنة 2013.
- بن ناصر وهيب، "المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة 2014.
- ترك محمد عبد الفتاح، "التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- جمعة سيف طارق، "تأمين النقل الدولي البحري، الجوي، النهري"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- حسن موسى طالب، "القانون البحري"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول 2004.
- دويدار هاني، "الوجيز في قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2015.
- دويدار هاني، "النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 1999.
- دويدار هاني، "النقل البحري والجوي"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، طبعة 2008.
- دويدار هاني، "قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2002.
- دويدار هاني، "قانون النقل"، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2014.

- ربيضي عيسى غسان، "مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم- دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان 2008.
- سيد أحمد إبراهيم، "النقل الجوي"، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر 2010.
- عابد فايد عبد الفتاح فايد، "الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك- دراسة مقارنة في القانون المصري والقانون الفرنسي"، دار الكتب القانونية، 2010.
- عبد الرحمن حسن، "مدى التزام المنتج بضمان السلامة في مواجهة مخاطر التطور العلمي"، دار النهضة العربية، القاهرة 2004.
- عدلي أمير خالد، "أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- عدلي أمير خالد، "عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية"، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006.
- عمران محمد علي، "الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود"، دار النهضة العربية، القاهرة 1980.
- كمال طه مصطفى، "القانون البحري"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، طبعة 2000/1999.
- محمد سليمه صلاح، "إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية"، مكتبة القانون والاقتصاد للنشر، الطبعة الأولى 2014.
- محمد عبابنه محمود، "أحكام عقد النقل (النقل البحري-النقل البري- النقل الجوي) دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 2015 .
- مختار رحمانى محمد، "المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية- دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء"، دار هومه، طبعة 2003.
- موسى حسن طالب، "القانون الجوي الدولي"، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، طبعة 1997.
- وجدي عبد الواحد علي، "التعويض عن الإخلال بالالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر"، ناس للطباعة، ط.1، مصر 2004.

ثالثاً: الرسائل والمذكرات الجامعية:

- العرابوي نبيل، "مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2010/2009.
- بلعزوز رابح، "النظام القانوني لعقد السياحة والأسفار في التشريع الجزائري"، مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2005.

- بن الزويبر عمر، "التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، 2017/2016.
- بن قريش نعيمة، "النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة)"، مذكرة ماجستير، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2014.
- دمانة محمد، "دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الموسم الجامعي 2011/2010.
- زرهوني نبيلة، "مسؤولية الناقل بضمان السلامة الراكب"، مذكرة ماجستير، جامعة وهران 2013.
- سويلم فضيلة، "حماية المستهلك من الشروط التعسفية"، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران، 2014.
- فريز نصره أحمد سليم، "الشرط المعدل للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري"، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية في نابلس، دولة فلسطين، 2006.
- محمودي سماح، "مسؤولية الناقل الجوي الدولي- دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999"، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2015/2014.
- محمودي فاطمة، "المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، دراسة مقارنة"، أطروحة لنيل رسالة الدكتوراه تخصص قانون خاص، جامعة وهران، 2011/2010.
- مرزوق نور الهدى، "التراضي في العقود الالكترونية"، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2012.
- ملال نوال، "جريمة الإشهار الخادع في القانون الجزائري والمقارن"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، 2013/2012.
- ميراد براهيم، "الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري"، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة وهران 2، 2012/2011.

رابعاً: المقالات:

- أربوط وسيلة، "ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017.
- العرباوي نبيل صالح، "الالتزام بضمان سلامة المسافر في عقد نقل الأشخاص البري"، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، العدد السابع، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009.
- العرباوي نبيل صالح، "علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الثاني 2014.

- العشعاشي محمد، "التوازن العقدي كآلية لضمان حماية المستهلك"، مجلة القانون الاقتصادي والبيئة، جامعة وهران، العدد الخامس، سبتمبر 2015.
- الكاهنة إرزيل، "إشكالية نجاح المشرع الجزائري في التوفيق بين التنافس الحر وحماية حقوق المستهلك"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، ع. 8، جانفي 2016.
- أوسهلة عبد الرحيم، "ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، 2017.
- براج منير، "حماية رضا المستهلك الإلكتروني بين نصوص القانون المدني ونصوص حماية المستهلك"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد الخامس، مارس 2017.
- بلغازي نور الدين، "الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، 2017.
- بلغازي نور الدين، "الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية- دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017.
- بلي بولنوار، يونس بلال، "مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه على ضوء تعديل القانون المدني الجزائري 10/05"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد 01، العدد 3، ديسمبر 2018.
- بن دريس حليلة، "حدود التأمين على مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية (وارسو ومونتريال)"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، 2018.
- بن طرية معمر، "التطور المأمول في نظام مسؤولية المهنيين: الحاجة لتوحيد طبيعة القواعد الحاكمة للمسؤولية المدنية"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 24، أبريل 2018.
- بن عمار مقني، "قاعدة تفسير الشك لمصلحة المذعن -مظهر من مظاهر الحماية القانونية للأطراف المستضعفة"، المجلة الجزائرية للقانون المقارن، ع. 01، 2014.
- بن عيسى حياة، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014.
- بن عيسى حياة، "التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017.
- بن معروف فوضيل، "التأمين البحري في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، 2018.
- بن يحيى شارف، "التعويض عن الضرر الجمالي عن حوادث المرور في القانون الجزائري"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 01، أبريل 2019.
- بوسيدة أمحمد، "معايير تقدير التعويض عن الضرر المعنوي"، مجلة البحوث والدراسات الإنسانية، العدد 2016-12.

- بوعزة دين، "شرط الإعفاء من المسؤولية وتأمين المسؤولية"، مجلة دراسات قانونية، جامعة تلمسان، العدد 1، ديسمبر 2004.
- بولقواس سارة، "الحماية المدنية للمستهلك امن الشروط التعسفية في العقد إلكتروني"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 2، سبتمبر 2017.
- بومدين محمد، "المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون إلزامية التأمين على السيارات"، مجلة القانون والمجتمع، ع. 1، سنة 2013.
- تيانتي مريم، "الالتزام بضمان سلامة مستهلك خدمة النقل البحري"، مجلة جيل الأبحاث المعمقة، مركز جيل البحث العلمي، العدد 29، ديسمبر 2018.
- دعاس حميدة وبوقطوشة وردة، "الحماية المدنية للمستهلك في مرحلة إبرام العقد الإلكتروني"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد 3، جامعة عمار ثليجي الأغواط، حجم 2، رقم 1، سنة 2018.
- ذبيح ميلود، "حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري- الإيجابيات والاختلالات"، دفاتر السياسة والقانون، العدد التاسع، جوان 2013. - شيخ سناء، "المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني 2014.
- حليتم سراح، "التقدير القانوني عن الأضرار الجسمانية عن حوادث المرور"، مجلة دراسات وأبحاث، العدد 26، مارس 2017، السنة التاسعة.
- منيرة جربوعة، "آليات حماية المتعاقد من الشروط التعسفية"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، ع. 2، جامعة الأغواط، سنة 2017.
- جعلاب إبراهيم، "التزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور - دراسة بين تدخل المشرع الجزائري واجتهاد القضاء"، مجلة التواصل في العلم الإنسانية والاجتماعية، ع. 32، ديسمبر 2012.
- حسان دواجي سعاد، "الاحتيايل الإعلاني وحماية المستهلك"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، العدد 4، نوفمبر 2017.
- حوالم حليمة، "مسؤولية الدولة عن تعويض حوادث السيارات الغير مؤمن عليها"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، 2014.
- خليفة كرفة محمد، "ضرورة التخلي عن ربط الشروط التعسفية بعقود الإذعان من أجل حماية واسعة للمستهلك"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، العدد 4، نوفمبر 2017.
- رقيق عبد الصمد، "صندوق ضمان السيارات كآلية قانونية لضمان تعويض ضحايا حوادث المرور"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017.
- زعبي عمار، بهي لطيفة، "تدخل المشرع لتطويع مبدأ حرية المنافسة لمصلحة المستهلك"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، ع. 16، جوان 2017.

- زيتوني طارق وشرف سميرة، "التعويض عن حوادث المرور"، مركز الدراسات العربية، الطبعة 1، مصر، 2017.
- سي يوسف زاهية حورية، "حماية المستهلك من الشروط التعسفية- دراسة مقارنة"، مجلة العلوم الإجتماعية والإنسانية، ع. 18، جوان 2008.
- شهيدة قادة، "حماية المستهلك في الجزائر بين طموح وتطور النصوص واقتتاد آليات تطبيقها"، مجلة دراسات قانونية، العدد 10-2013.
- شيخي محمد أمين، "مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها- دراسة مقارنة بين القانون الجزائري وكل من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع. 6، 2017.
- عبد العزيز منصور، "عقود المعلوماتية"، مجلة المحامون السورية، العدد الثالث والرابع 2002.
- عبوب زهيرة، "طبيعة التعويض عن الضرر المعنوي"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، العدد 3، ديسمبر 2016.
- عمارة مسعودة، "الحماية القانونية للمستهلك في مرحلة ما قبل التعاقد الإلكتروني من خلال الإعلان التجاري الكاذب والحق في الإعلام"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد الثاني، جانفي 2012.
- فراح عز الدين، "التصادم البحري"، مجلة الفكر، العدد الثاني عشر، جامعة بسكرة، 2015.
- فلاح سفيان، "الحماية المدنية للمستهلك الإلكتروني"، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، المجلد 03، العدد 02، سنة 2018.
- فهمي خالد مصطفى، "الضوابط القانونية والأخلاقية للإعلان بين النظرية والتطبيق- دراسة تحليلية مقارنة"، دار الجامعة الجديدة للنشر 2007.
- قادة شهيدة، "حماية المستهلك في الجزائر بين طموح وتطور النصوص واقتتاد آليات تطبيقها"، مجلة دراسات قانونية، العدد 10/2013.
- قمرابي عز الدين، "أعوان النقل البحري وفقا لآخر النصوص التنظيمية"، دراسات، المنشور م.م.ع.، العدد 1، سنة 2013.
- لعموري سعيدة، "الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري"، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 15، سبتمبر 2017.
- محمودي فاطمة، "رفض العون الاقتصادي البيع أو أداء الخدمة للمستهلك"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، مركز جيل البحث العلمي، العدد 29، ديسمبر 2018.
- مجدوب نوال، "مسؤولية الناقل الجوي للركاب على ضوء اتفاقية فانسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017.

- مواقي بناني أحمد، "الالتزام بضمان السلامة (المفهوم.المضمون.أساس المسؤولية)"، مجلة المفكر، جامعة بسكرة، العدد 10، 2018.
- نشاد حكيم، حشروف فاطمة الزهراء، صديقي وحيدة، "المستهلك الإلكتروني وآليات حمايته في عصر الاقتصاد الرقمي"، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية، ع. 2، سنة 2018.
- يزيد دلال، "الحماية القانونية للسائح في ضوء عقد السياحة"، دفاتر السياسة والقانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، العدد 11، جوان 2014.
- يزيد دلال، "حماية المسافرين بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشيديها (دراسة في الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني الجزائري)"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الأول 2014.
- يزيد دلال، "ملاحح تعزيز مركز الراكب المضروب في ضوء نظام التأمين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الثاني 2014.
- يوسف فتيحة، "الأحكام الخاصة للإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات"، مجلة دراسات قانونية، ع. 2، ديسمبر 2005.

خامسا: الاجتهادات القضائية الجزائرية:

- قرار م.ع، ملف رقم 27429، قرار بتاريخ 1983/03/30، م.ق سنة 1989، عدد 1، ص 43، 42 و 44.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 94034، منشور م.ق سنة 1995، العدد 2، ص 74.
- قرار م.ع رقم 111358 المؤرخ في 1990/04/20، ص 98.
- قرار م.ع رقم 165803 المؤرخ في 1998/06/24، ص 116.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 257704 الصادر بتاريخ 2002/02/06، المنشور م.ق سنة 2003، العدد 1، ص 189.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 282438، الصادر بتاريخ 2004/04/28، المنشور في م.ق لسنة 2004، العدد 2، ص 133.
- قرار رقم 347564 الصادر بتاريخ 2005/01/12، الغرفة البحرية، العدد الأول لسنة 2005، الجزائر، ص 199 و 202.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 392346 الصادر بتاريخ 2007/12/18، المنشور م.م.ع.، العدد 2، سنة 2008، ص 171.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 688491 الصادر بتاريخ 2011/10/20، المنشور م.ق سنة 2012، العدد 1، ص 139.

- قرار م.ع.غ.تج.بح، ملف رقم 711461 الصادر بتاريخ 2011/02/03، المنشور م.ق سنة 2012، العدد 1، ص 271.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 688491 الصادر بتاريخ 2011/10/20، المنشور م.ق سنة 2012، العدد 1، ص 139.
- قرار م.ع.غ.ج.مخ،، ملف رقم 601333، الصادر بتاريخ 2011/06/23، المنشور في م.م.ع. لسنة 2012، العدد 2، ص 328.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 733363 الصادر بتاريخ 2012/01/19، المنشور م.ق سنة 2012، العدد 1، ص 154.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 923267، الصادر بتاريخ 2014/03/20، م.م.ع، سنة 2015، العدد 1، ص.ص 126، 130.
- قرار م.ع.غ.م، ملف رقم 964153، المؤرخ في 2015/03/09، م.م.ع، العدد الأول، 2015، ص.ص. 153، 156.

II- قائمة المراجع باللغة الأجنبية:

1- Textes législatifs et réglementaire:

A- En droit français :

- Code civil français.
- Code de Commerce français.
- Code de la consommation français.
- Code des transports français.
- Ordonnance n°2010-1307 du 28 Octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports. Cette ordonnance à été prise sur le fondement de l'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures.
- Loi n°57-259 du 2 mars 1957 sur la responsabilité du transporteur au cas de transport aérien, JO du 3 mars 1957.
- Loi n°86-1292 du 23 décembre 1986 modifiant la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, modifiée par la loi n°79-1103 du 21 décembre 1979.

- Loi n°2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique.
- Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ; JO n°5 du 6 janvier 2006.
- Loi n° 2008-3 du 3 janvier 2008 pour le développement de la concurrence au service des consommateurs.
- Loi n°2013-343 du 24 avril 2013 renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne. JO n°97 du 25 avril 2013, P7202.
- Loi n°2016-700 du 30 mai 2016 autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. JORF n°125 du 31 mai 2016.
- Loi n° 2018-287 du 20 avril 2018 ratifiant l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, JORF n°93 du 21 avril 2018.
- Décret n°67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime, modifié par le décret N°86-1065 du 24 septembre 1986.
- Décret N°2001-861 du 18 septembre 2001 portant adaptation de la valeur en euros de certains montants exprimés en francs dans les textes réglementaires, JORF n°218 du 20 septembre 2001.
- Décret n°2005-101 du 10 février 2005 modifiant le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national ; JO n°35 du 11 février 2005.
- Décret n°2005-137 du 16 février 2005 pris pour l'application de l'article L. 134-2 du code de la consommation.
- Décret n°2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ; JO n°75 du 29 mars 2006.
- Décret n°2007-669 du 02 mai 2007 relatif à l'obligation d'informer les passagers de l'identité du transporteur aérien et modifiant les codes de l'aviation civile et du tourisme. JO n°104 du 4 mai 2007.
- L'arrêté du 14 février 1986 relatif au contrôle des transports urbains de personnes et des transports routiers non urbains de personnes, JO 08 mars 1986.

- La circulaire du 19 juillet 1988, portant application de l'arrêté du 03 Décembre 1987, relatif à l'information du consommateur sur les prix, JORF 4 Aout 1988, P.9951.

B- En droit communautaire :

- Directive 2005/29/CE du parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur.

- Directive 2008/110/CE du parlement européen et du conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

- Directive 2011/83/UE du parlement européen et du conseil du 25 octobre 2011, relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du conseil et la directive 1999/44/CE du parlement européen et du conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du conseil et la directive 97/7/CE du parlement européen et du conseil.

- Règlement n°2408/92 du conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, JOCE L240 du 24 Aout 1992.

-Règlement (CEE) N°2454/92 du conseil du 23 juillet 1992 «Fixant les conditions de l'admission des transporteurs non-résidents aux transport nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre». JOUE L251 du 29 Aout 1992.

- Règlement (CE) n°2027-97, du conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

- Règlement (CE) N°11/98 du conseil du 11 décembre 1997 «Modifiant le règlement (CEE) n°684/92 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus ».JOUE L 4 du 8 Janvier 1998.

- Règlement (CE) n°889/2002 du parlement européen et du conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n°2027/97 du conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aérien en cas d'accident.

- Règlement (CE) n°261/2004 du parlement européen et du conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n°295/91.

- Règlement (CE) n°2011-2005 du parlement européen et du conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des

transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 09 de la directive 2004-36-CE.

- Règlement n°1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens. JOUE L204 du 26 juillet 2006.

- Règlement (CE) n°1371/2007 du parlement européen et du conseil du 23 Octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

- Règlement (CE) n°392/2009 du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

- Règlement N°1071/2009 de parlement et du conseil du 21 octobre 2009 « établissement des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du conseil ».

- Règlement (UE) N°1177/2010 fait à Strasbourg, le 24 Novembre 2010; concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure est applicable à partir du 18 décembre 2012.

- Règlement (CE) n°181/2011 du parlement européen et du conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004.

2- Les ouvrages (par ordre alphabétique):

A- les ouvrages généraux:

-**ALLAG-ZENNAKI (D)**, *Contrats : Négociation, construction, rédaction*, Editions DAR EL ADIB, 2^{ème} semestre 2016.

- **BENCHENDEB (A)**, *Le droit algérien des contrats- données fondamentales*, éditions AJED, 2011.

- **BERLIOZ (G)**, *Le contrat d'adhésion*, 2^{ème} éd, L.G.D.J, 1976.

- **BEURIER (J-P)**, *Droits maritimes*, 2^{ème} édition 2008, Dalloz action

- **BIANCA (M.C)**, **GRUNDMANN (S)**, **STIJNS (S)**, *La directive communautaire sur la vente : commentaire* , Editions Bruylant, Bruxelles, L.G.D.J, Paris 2004.

- **BIGOT (J)**, *Traité de Droit des Assurances*, Tome 3, Le contrat d'assurance, DELTA, L.G.D.J, Paris 2002.

- **BON-GARCIN(I), BERNADET (M) et REINHARD (Y)** , *Droit de transport*, Edition DALLOZ, 2010.
- BOURRIER (CH)**, *La faiblesse d'une partie au contrat*, Collection Thèses de sciences humaines n°12, Academia Bruylant, 2003.
- **CABRILLAC (R)**, *Droit des obligations*, D- Coll, Cours, 5ème éd 2002.
- **CALAIS-AULOY (J), Temple (H)**, *Droit de la consommation*, 9^{ème} édition 2015, Dalloz.
- **CALAIS-AULOY (J) et STREINMETZ (F)**, *Droit de la consommation*, Dalloz, 7ème édit.2006.
- **CHENDEB (R)**, *Le régime Juridique du contrat de consommation, étude comparative (Droit Français, Libanais et Egyptien)*, L.G.D.J, 2010.
- **COMERT (M), COURSIERE-PLUNTZ(V), FLAICHER-MANEVAL € et NEWMAN (L.W), Michael BURROWS**, *The practice of International Litigation*, Second Edition, Juris Net2013.
- DAMAR (D)**, *Wilful misconduct in International Transport Law*, Springer, 2011.
- **DELEBECQUE (P)**, *Droit maritime*, 13ème édition, Dalloz.
- **DUPONT (P.M)**, *Manuel de droit aérien (souveraineté et libertés dans la troisième dimension)*, Edition A.Pedone, Paris 2015.
- **FERAL (C)**, *Le droit à l'épreuve de l'internet*, Cyberdroit, 5ème édition, 2008.
- **GAUDRAT (PH), SARDAIN(F)**, *Traité de droit civil du numérique*, Tome 2, Droit des obligations, Larcier, 2015.
- **GHESTIN (J) et MARCHESSEAUX-VAN MELLE (I)**, *les contrats d'adhésion et les clauses abusives en droit français et en droits européens- in la protection de la partie faible dans les rapports contractuels- Comparaison franco-belges*, L.G.D.J, 1996.
- **JOURDAIN (P)**, *Les principes de la responsabilité civile*, 9^e édition 2014, Dalloz.
- **JULIEN (J)**, *Droit de la consommation (à jour de la recodification de 2016)*, L.G.D.J, 2^{ème} édition 2017.
- **KRAJESKI (D)**, *Droit des assurances*, Montchrestien, Focus Droit, 2004.
- **LAMBERT-FAVIRE (Y)**, *Droit des assurances*, 10^e édition, Dalloz Delta, paris 1998.

- **LAMY Droit économique-** concurrence, distribution, consommation, éd. 2001.
- **LE BOURDON (A)**, *Concurrence, consommation*, éd. Francis Lefebvre, Paris, 2015/2016.
- **LECOURT (A)**, *Fiche de droit des obligations*, 4^e édition, Ellipses, 2014.
- **LE TOURNEAU (PH)**, *Contrats informatiques et électroniques*, 7^{ème} édition 2012/2013, DALLOZ.
- **LE TOURNEAU(PH)**, *Droit de la responsabilité et des contrats- Régimes d'indemnisation*, Dalloz action, 2012/2013.
- **LEVENEUR (V)**, *Le forçage du contrat*, Droit et patrimoine, 1998.
- **MALAURIE (PH)**, *Droit civil- Les obligations*, paris1998,
- **MALAURIE (PH), AYNES (L) et STOFFEL-MUNCK (Ph)**, *Les obligations*, 2^e édition, Defrénois, 2005.
- **MERCADAL (B)**, *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, Edition Delta 2000.
- **MONTAS (A)**, *Droit maritime*, 2^{ème} édition, Vuibert, L.G.D.J, France 2015.
- **PICOD (Y) et DAVO (H)**, *Droit de la consommation*, Dalloz, Paris 2005.
- **PIEDELIEVRE (S) et GENCY-TANDONNET(D)**, *Droit des transports*, Lexisnexis, 1^{re} édition, 2013.
- **RODIERE (R)**, *Traité général de Droit maritime- Affrètements et transports*, Tome 3, Paris, Librairie DALLOZ, 1970
- **RODIERE (R)**, *Droit de transport* , Paris, 1955.
- **RZEPECKI (N)**, *Droit de la consommation et la théorie générale du contrat*, PUAM, 2002, préface de G.WEIDERKHR.
- **TERKI (N)**, «*Les obligations- Responsabilité civile et régime général*, O.P.U, Alger, 1982.
- **TERRE (V.F), SIMLER (P) et LEQUETTE (Y)**, *Droit civil, les obligations*, DALLOZ, Précis, 7^{ème} éd 1999.
- **TERRE (F), SIMLER (P) , LEQUETTE (Y)**, *Droit civil (les obligations)*, 6^{ème} édition Dalloz, Paris 1996.
- VIALARD (A)**, *Droit maritime*, Presse universitaires de France, 1^{ère} édition 1997.

- **VINEY (G), JOURDAIN (P)**, *Traité de Droit Civil- Les effets de la responsabilité*, 2^e édition, DELTA, L.G.D.J, 2002.
- **VINEY (G), JOURDAIN (P) et CARVAL (S)**, *Les conditions de la responsabilité civile*, Traité de droit civil, LGDI, 4^{ème} éd., 2013.

B- Les ouvrages spéciaux:

- **CHABAS (F)**, *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 Juill. 1985*, LITEC 1985, Paris 1988.
- **CHASSOT (L)**, *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité/ La convention de Montréal et son interaction avec le droit européen et national*, édition Schulthess Verlag, Zurich 2012.
- **GUYON (G)**, *Transport collectif urbain de voyageurs*, CELSE, Paris, 2000.
- **JUGLART (M-D)**, *Traite élémentaire de droit aérien français*, 1989.
- **LAMBERT-FAVIRE (Y)**, *Droit du dommage corporel- systèmes d'indemnisation*, 3^e édition, Dalloz, 1996.
- **MALAURIE (PH)**, *L'accident de quai : obligation de sécurité pendant le transport*, Recueil Dalloz 1991.
- **PIERRONNET (F-X)**, *Responsabilité civile et passagers maritimes*, Tome 1, P.U.A.M, 2004.

3- Theses et memoires:

- **BENBOUBKER (S)**, *Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager*, Thèse de Doctorat, Université de Paris 5, 2014.
- **BENZEMOUR (S)**, *La remise en cause des principes du droit commun par le droit de la consommation –Etude comparative*, Mémoire de magistère, Université d'Oran, 2012/2013.
- **GRACH (L)**, *Les droits des passagers dans le transport maritime : l'incidence du droit de la consommation sur la protection des passagers*, Univ.de droit d'économies et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique, année universitaire 2003/2004.
- **JAQUE (S)**, *La notion de la faute dans la convention de Varsovie*, thèse de doctorat, 1961 .

- **PEGLION-ZIKA (C-M)**, *La notion des clauses abusives, au sens de l'article L132-1 du code de la consommation*, Thèse du doctorat en droit privé, Université Panthéon-Assas, 2013.

- **PRADON (F)**, *La responsabilité pénale de l'entreprise de transport en cas d'accident aérien*, Thèse de doctorat en Droit, Université Aix-Marseille 3, 2001.

- **WANNER (J)**, *La responsabilité civile de transporteur ferroviaire de personne-la face à ses usages SNCF*, Mémoire pour le Master 02 en droit, université de Paris 2008.

4- Les articles de doctrine par ordre alphabétique :

- **AUBRY (H)**, *L'apport du droit communautaire en droit français*, Revue internationale de droit comparé, n°3/2005.

- **BIOLAY(J-J)**, *Transparence tarifaire et pratiques relatives au prix*, Juris-classeur , Commercial 2 Concurrence-consommation, Fasc 286.

- **BONASSIERS (P)**, *La responsabilité de l'armateur de croisière*, revue Scapel, 1999,

- **BOREL(G)**, *Les incidences financières : le financement de la sûreté aérienne*, Transidit, N°47-2006.

- **BOUCHARD(C) et LACOURSIERE (M)**, *Les enjeux du contrat de consommation en ligne*, Revue générale de droit, n°33-2003.

- **BOUT (R), HENRI (C) et CAS (G)**, *Les pratiques restrictives, les refus de ventes et prestations de services*, Lamy Droit économique, 2000.

- **BRUN (PH)**, *La sécurité*, Revue Etude Juridique, « Faut-il recodifier le droit de la consommation », Economica, 2002.

- **DEFFERRARD (V.F)**, *Une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère*, Dalloz revue 1999.

- **DELABECQUE (PH)**, *La dispersion des obligations de sécurité dans les contrats spéciaux*, Gaz. Pal. 23 Septembre 1997.

- **DUPONT(P), POISSONNIER(GH)**, *L'information des passagers en cas d'annulation ou de retard, parent pauvre du contentieux du droit des passagers aériens*, Gazette du Palais, n°28, 31 juillet 2018.

- **DUPONT (P) et POISSONNIER (GH)**, *Achat en ligne d'un billet d'avion : en cas d'annulation du vol, qui doit payer la commission ?*, La semaine juridique, Entreprise et Affaires, N°51-52, 20 Décembre 2018.

- **GERARD (L)**, *L'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes*, Colloque relatif à L'obligation de sécurité à Bordeaux le 22 Mai 2002, Sous la direction de Bernard Saintourens et de Dalila Zennaki- Université de MONTESQUIEU, Bordeaux 3, P.U.B 2003.
- **GHA SEMI HAMED (A)**, *Le professionnel et le consommateur, les deux principales catégories de parties à l'obligation d'information*, Revue Juridique de l'Ouest, n°4/1998.
- **GHA ZOUANI (CH)**, *La protection du consommateur dans les transctions électronique selon la loi du 9 Aout 2000*, Revue de jurisprudence et de législation, 2003.
- **GRACH (L)**, *les droits des passagers dans le transport maritime : l'incidence du droit de la consommation sur la protection des passagers*, Univ.de droit d'économies et des sciences d'Aix-Marseille- faculté de droit et de science politique, 2003-2004.
- **HOCQUET-BERG (S)**, *Le fabuleux destin de l'obligation de sécurité*, Lesxisnexis Sa- Responsabilité civile et assurances, n°2, Février 2019.
- **JOURDAIN (P)**, *Le fondement de l'obligation de sécurité*, Gaz. Pal., 1997.
- KHA OULA (M) et MEKAMCHA (G)**, *La protection du consommateur en droit algérien*, 1^{ère} partie, IDARA, Vol.5, n°2, 1995.
- **LACHACHI (M)**, *Spécificités des clauses abusives, Origine et évolution en droit algérien et comparé*, Revue de droit économique et environnement, n°06/2017.
- **LAMBERT-FAIVRE (Y)**, *Fondement et régime de l'obligation de sécurité*, Dalloz, 1994.
- **LE TOURNEAU (PH)**, *De la l'allegement de l'obligation de renseignement ou conseil*, chron, Dalloz, 1987.
- MALINVAUD (PH)** , *La protection du consommateur en droit francais* , D. 1981, chr. 50, n°3.
- **MERCADAL (B)**, *Transport aérien*, Répertoire Dalloz de droit commercial, juin 2014.
- MOREAU (F)** , *La protection de consommateur dans les contrats à distance*, LPA,20 Mars 2003.
- NACEUR (F)**, *Le fondement de l'obligation de sécurité , actes du colloque ALGERO-FRANÇAIS sur la sécurité des produits*, Université Aboubakr BELKAID, Tlemcen, le 17 et 18 Mai 2003, DAR EL ADIB.

- **PAISANT (G)**, *Les clauses abusives et la présentation des contrats dans la loi n° 95-96 du 1^{er} Février 1995*, D., 1995, chron.
- **PIZZIO (J.P)**, *Un apport législatif en matière de protection du consentement : La loi du 22 Décembre 1972 et la protection du consommateur sollicité à domicile*, RTD civ., 1976.
- **PIZZIO (J.P)**, *La protection des consommateurs par le droit commun des obligations*, RTD, Paris 1998.
- **POISSONNIER (GH) et OSSELAND (P)**, *La mise en œuvre perfectible des droits des passagers dont les vols sont annulés*, Recueil Dalloz, 2011.
- **RAYMOND (G)**, *Information de consommateur*, *μJ. CL., Conc. Consum.* 2, fasc. 845, Lexis Nexis SA, 2006.
- **RAYMOND (G)**, *Contrats de consommation, information renforcée du consommateur*, Juris classeur Commercial 4 Concurrence, consommation, fasc. 800, lexis Nexis SA, 2009.
- **RAYMOND (G)**, *Santé et sécurité des consommateurs*, classeur Commercial 4 Concurrence, consommation, fasc. 950, lexis Nexis SA, 2009.
- **SAHRI (F)**, *Les dispositions d'ordre public protectrices du consommateur dans les contrats d'adhésion, à travers la loi 04-02 du 23/06/2004*, Revue des études juridique, n°08-2011.
- **VIALARD (A)**, *L'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers*, Colloque relatif à L'obligation de sécurité à Bordeaux le 22 Mai 2002, Sous la direction de Bernard Saintourens et de Dalila Zennaki, Université de MONTESQUIEU, Bordeaux 3, P.U.B 2003.
- **ZENNAKI (D)**, *L'information Comme Source de Protection des consommateurs*, Séminaire national sur la Protection en Matière de consommation, Faculté de Droit, Université D'Oran 14 et 15 mai 2000.
- **ZENNAKI (D)**, *L'apport du droit de la consommation à l'obligation de sécurité en droit algérien*, Etude offerte à la mémoire de CH.LAPOYADE-DESCHAMPS, P.U.B, juillet 2003.
- **ZENNAKI (D)**, *Les aspects controverses du droit algérien de la consommation par rapport au droit civil*, Revue des sciences Juridique et Administratives, Faculté de droit, Université Djilali LIABES- Sidi Belabes, Ed.ERRACHAD, Avril 2005.
- **ZENNAKI (D)**, *Quelques approches de l'ordre public contractuel en droit de la consommation et en droit commun*, Revue Etude juridique, N° 08/2011.

- **ZENNAKI (D)**, «L'ordre public contractuel en droit de la consommation et en droit commun », Revue de droit économique et environnement, n°03, Juillet 2012.

5-La jurisprudence française :

- Civ ;21 Nov 1911, DP1913.1, P249, note Sarrut ; S.1912, 1, P.73, Lyon-Caen, p.445.
- Cass.civ. 27 janv.1913, S.1913.177.
- Cass.civ. 4 mars 1950, JCP 1950.8122,
- Cass.civ. 23 mai 1955, D.1955.504.
- Cass.req. 31 juill.1922, S.1922.1.324.
- CA Grenoble 15 mars 1921, DP 1922.2.25
- Cass, Civ, 1^{re}, 18 Janvier 1966, Bull, civ, 1966 n°38.
- T.G.I Marseille, 29 Avril 1971, DMF 1972. 278.
- CA Paris, 30 mai 1975, BT 1975.229.
- Cass. Civ 16février 1982, époux HADDADc/Cie Nationale Air France, Bull, Civ. 1N. 73.
- Civ 1^{ère}, 7Mars 1989, n°87.11.493, P91.
- Civ.2^e, 11 oct.1989, n°88-15.598, Bull. civ. 2, n°163, P84.
- Civ. 1^{ère}, 6 Oct 1998, n°96-12.540, JCP1999, n°10186
- Civ.1^{re}, 22 juin 2004, n°01-00.44.
- Civ.1^{re}, 7 Fevrier 2006, n°03-17642, Bull.2006, n°63, P63.
- Civ.1^{re}, 2 juin 2006, n°03-10094, Bull. Civ. I, Bull. 2006, n°336, P288.
- Civ.1^{re}, 11 juillet 2006, n°04-18644, Bull.2006, n°379, P326.
- Civ.1^{re}, 27 juillet 2006, n°03-16607, Bull.2006, n°335, P288.
- Cass. 1^{re} civ., 15 déc. 2011, n°10-10.585, Bull. 2011, 1, n°221.
- 1^{re} Civ., 14 janvier 2014, pourvoi n°11-21.394, Bull., 2014, 1, n°6 (Cassation).
- T.G.I Marseille., 2^{ème} ch. civ., 24 mars 2015, n°13/06953.
- C.A Aix-en-Provence, 10^e ch., 18 mai 2017, n°15/12082.
- 1^{re} Civ., 28 novembre 2018, n°17-14. 356.
- CJCE, (8^{ème} Ch.), 12 sept.2018, aff. C-601/17, Dirk Harms et a.c/ Vueling Airlines SA.

- المواقع الإلكترونية:

- **STEINLE-FEUERBACH (M-F)**, *Le crash de l'Airbus A320 de la compagnie Indonesia Air Asia : demandes de provisions devant les juridictions Françaises*, Commentaire de Civ. 1^{re}, 28 novembre 2018, n°17-14. 356. publié sur le site: - <http://www.jac.cerdacc.uha.fr/le-crash-de-lairbus-a-320-de-la-compagnie-indonesia-air-asia-demandes-de-provisions-devant-les-juridictions-francaises-m-f-steinle-feuerbach>.

- **DELPECH (XA)**, *Grève sauvage d'un transporteur aérien : indemnisation des passagers*, publié sur le site : <https://www.dalloz-actualite.fr/flash/ greve-sauvage-d-un-transporteur-aerien-indemnisation-despassagers#.XPwsJvkzbIV>.

-<https://www.icao.int>.

-<https://airalgerie.dz>.

- <http://curia.europa.eu>.

-<https://www.economie.gouv.fr>.

-www.legifrance.gouv.fr.

-www.qualitetransports.gouv.fr.

-www.civilaviation.gov.eg

-www.iata.org.

-www.inc-conso.fr.

-www.europe-consommateurs.eu.

-www.idit.asso.fr.

-www.courdecassation.fr.

-<http://www.jac.cerdacc.uha.fr/voyagistes-le-caractere-abusif-dune-clause-imposant-au-consommateur-le-recours-a-la-mediation-ph-schultz/>

- <http://www.jac.cerdacc.uha.fr/n-183/>

- <https://www.asjp.cerist.dz/en/Articles/120>

الفهرس

01	مقدمة
07	الباب الأول: محتوى الضمانات القانونية في خدمات نقل المستهلك
08	الفصل الأول: الإطار القانوني للضمانات المشتركة في خدمات نقل الأشخاص
09	المبحث الأول: العقد كأساس للضمانات القانونية للمستهلك في خدمات النقل
10	المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد نقل المستهلك
12	الفرع الأول: خصائصه
12	أولاً: الرضائية
14	1- بالنسبة للقانون المدني
16	2- بالنسبة للقانون المنظم للممارسات التجارية وحماية المستهلك
17	3- بالنسبة للقوانين المنظمة للنقل
17	أ- بالنسبة لخدمة النقل الجوي
21	ب- بالنسبة لخدمة النقل البحري
22	ثانياً: عقد مقابولة
23	ثالثاً: صفة الاعتبار الشخصي
23	رابعاً: عقد تجاري
24	خامساً: عقد إذعان
27	الفرع الثاني: أطرافه
28	أولاً: أطراف عقد النقل الجوي
28	1- الناقل الجوي
30	أ- الناقل المتعاقد
31	ب- الناقل الفعلي
32	2- الراكب (المستهلك)
33	ثانياً: أطراف عقد النقل البحري
34	1- الناقل البحري للأشخاص
36	2- المسافر
38	ثالثاً: أطراف عقد النقل البري
39	1- الناقل البري

- 40 أ- الناقل عبر الطرقات
- 41 ب- الناقل بالسكة الحديدية
- 42 2- المسافر البري
- المطلب الثاني: الحالات المستثناة من الاستفادة من الضمانات نتيجة انعدام الرابطة
- 43 العقدية
- 43 الفرع الأول: حالة الراكب المتسلل والنقل بالمجان
- 43 أولا: الراكب المتسلل
- 46 ثانيا: الراكب بالمجان
- 48 الفرع الثاني: حالة النقل غير النظامي
- 55 المبحث الثاني: ضمانات المستهلك المترتبة عن عقد نقل الأشخاص
- 56 المطلب الأول: ضمان الإعلام الصادق والنزاهة للمستهلك
- 57 الفرع الأول: أساسه ومبرراته
- 58 أولا: مبدأ سلامة العقود والتوازن العقدي
- 60 ثانيا: نظرية ضمان العيوب الخفية وعيوب الرضا
- 62 ثالثا: مبدأ حسن النية
- 63 الفرع الثاني: مضمونه
- 64 أولا: الإعلام بخصائص ومميزات خدمة نقل المستهلك
- 65 1-الإعلام المقدم من وكالة السياحة والأسفار
- 66 2-الإعلام في العقود الإلكترونية
- 72 ثانيا: الإعلام بالأسعار
- 78 ثالثا: الإعلام بشروط البيع
- 86 رابعا: ضرورة إعلام المستهلك باللغة الوطنية
- 87 المطلب الثاني: ضمان تغيير مكان المسافر وأمتعته في الميعاد وفقا لما تم الاتفاق
- 80 عليه
- 88 الفرع الأول: ضمان تغيير مكان المسافر وأمتعته في الميعاد
- 88 أولا: ضمان توصيل المسافر وأمتعته إلى نقطة الوصول
- 89 ثانيا: ضمان توصيله في الميعاد المحدد
- 89 الفرع الثاني: ضمان نقل المستهلك وفقا للخدمات التي تعهد الناقل بتقديمها

91	المطلب الثالث: ضمان سلامة المستهلك في خدمة النقل
93	الفرع الأول: نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافر ومضمونه
93	أولاً: نشأته وتطوره
99	ثانياً: طبيعة الالتزام بضمان سلامة المسافر ومضمونه
99	1- طبيعة الالتزام بضمان سلامة المسافر
101	2- مضمونه
104	الفرع الثاني: مدة التزام الناقل بضمان سلامة الراكب
	الفصل الثاني: القواعد المنظمة للضمانات الخاصة بكل نوع من خدمات نقل
109	الأشخاص
109	المبحث الأول: القواعد المنظمة لضمانات المستهلك في خدمة النقل الجوي والبحري
110	المطلب الأول: الضمانات الخاصة بخدمة النقل الجوي للأشخاص
110	الفرع الأول: الإعلام بهوية الناقل
112	الفرع الثاني: ضمان تسليم المستهلك تذكرة السفر
116	الفرع الثالث: تقديم طائرة صالحة للملاحة الجوية
117	الفرع الرابع: ضمان تغيير مكان المسافر وأمتعته في الميعاد
118	أولاً: ضمان نقل المسافر الجوي وأمتعته
118	1- النقل الجوي الداخلي
120	2- النقل الجوي الخارجي
120	أ- اتفاقية وارسو لعام 1929
122	ب- اتفاقيات مونتريال
126	ثانياً: ضمان النقل الجوي في الميعاد
131	الفرع الرابع: ضمان سلامة المسافر الجوي
132	أولاً: موقف المشرع الجزائري والفرنسي من الالتزام بالسلامة في النقل الجوي
134	ثانياً: موقف اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي
135	ثالثاً: موقف اتفاقية مونتريال لعام 1999 من الالتزام بالسلامة
135	المطلب الثاني: الضمانات الخاصة بخدمة النقل البحري للأشخاص
136	الفرع الأول: ضمان تسليم تذكرة السفر
138	الفرع الثاني: ضمان تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية
140	الفرع الثالث: ضمان نقل المسافر وأمتعته وضمان نقله في الميعاد المحدد

140	أولاً: محله
146	ثانياً: أنواعه
146	1-النقل الداخلي
147	2-النقل الخارجي أو الدولي
150	الفرع الرابع: ضمان سلامة المسافرين بحرا
158	المبحث الثاني: القواعد المنظمة ل ضمانات المستهلك في خدمات النقل البري
158	المطلب الأول: الضمانات الخاصة بخدمة نقل الأشخاص عن طريق السكك الحديدية
160	الفرع الأول: ضمان تسليم المستهلك تذكرة السفر
163	الفرع الثاني: ضمان تقديم قطار صالح للنقل
166	الفرع الثالث: ضمان نقل المسافرين وأمتعته و ضمان نقلهم في الميعاد المتفق عليه
166	أولاً: ضمان نقل المسافرين وأمتعته عبر السكة الحديدية
166	1- النقل الداخلي
167	2-النقل الدولي
168	ثانياً: ضمان النقل في الميعاد
170	الفرع الرابع: ضمان سلامة المسافرين عبر السكك الحديدية
171	أولاً: طبيعة الالتزام
171	1-موقف التشريع الداخلي والأوروبي من الالتزام بالسلامة في النقل بالسكة الحديدية
173	2-موقف القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين بالسكك الحديدية (RU-CIV)
173	ثانياً: النطاق الزمني للالتزام
176	المطلب الثاني: الضمانات الخاصة بخدمة نقل الأشخاص عبر الطرق
177	الفرع الأول: ضمان تقديم مركبة صالحة للنقل
178	الفرع الثاني: تسليم المستهلك تذكرة السفر
178	الفرع الثالث: ضمان نقل المسافرين وأمتعته ونقله في الميعاد المحدد
178	أولاً: نقل المسافرين في الميعاد المحدد
179	ثانياً: نقل أمتعة المسافرين
180	الفرع الرابع: ضمان سلامة المسافرين عبر الطرقات
184	الباب الثاني: المسؤولية المدنية للناقل في حال الإخلال بالضمانات القانونية للمستهلك
	الفصل الأول: المسؤولية المدنية للناقل الجوي والبحري المترتبة عن الإخلال

185	بضمانات المستهلك
185	المبحث الأول: المسؤولية المدنية للناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص
186	المطلب الأول: أسس وحالات قيام وانتفاء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
186	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الجوية الدولية والداخلية
186	أولاً: اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955
187	1-أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا
189	2-أساس مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول لاهاي 1955
189	ثانياً: اتفاقية مونتريال لعام 1966
190	ثالثاً: بروتوكول جواتيمالا ستي لعام 1971
191	رابعاً: اتفاقية مونتريال لعام 1999
192	1-حالة الوفاة أو الضرر البدني
194	2-حالة ضياع أو تلف الأمتعة
194	3-حالة المسؤولية عن التأخير
195	خامساً: التشريع الوطني والتشريع الفرنسي
196	الفرع الثاني: حالات وشروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
196	أولاً: حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية أو الوفاة
197	1-وقوع الحادث
197	أ-تعريف الحادث المرتب للمسؤولية
200	ب-وقوع الحادث خلال فترة زمنية معينة
203	2-وقوع ضرر بالراكب
204	أ-الضرر المادي المرتب لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
206	ب-الضرر المعنوي المرتب لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
209	3-العلاقة السببية
210	ثانياً: حالة المسؤولية عن التأخير
214	ثالثاً: حالة المسؤولية عن تلف أو ضياع الأمتعة
217	الفرع الثالث: حالات التخفيف وانتفاء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
217	أولاً: بطلان الشروط الاتفاقية للتخفيف أو الإعفاء من المسؤولية
220	ثانياً: الطرق القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي للراكب
220	1-طرق دفع الناقل الجوي للمسؤولية في اتفاقية فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي
220	أ-اتخاذ الناقل للتدابير الضرورية

- 223 ب-خطأ المضرور
- 224 2-طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لعام 1966 وبروتوكول جواتيمالا
- 224 أ-الحالة الصحية للراكب
- 224 ب-خطأ المضرور
- 225 3-طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999
- 226 أ-الطرق الخاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي
- 226 ب-طرق دفع المسؤولية الناجمة عن التأخير
- 227 4-طرق دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الجزائري المعدل والمتمم
- 227 **المطلب الثاني: أحكام التعويض والتأمين في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص**
- 227 الفرع الأول: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
- 228 أولاً: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي
- 229 1-الحد الأقصى للتعويض
- 229 أ-الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي
- 230 ب-الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا ستي
- 230 ج-الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1999
- 231 د-الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجوي الداخلي الجزائري والفرنسي
- 234 2-تكييف الحد الأقصى للتعويض وشروط الاستفادة منه
- 234 أ-الحد الأقصى من النظام العام
- 234 ب- الحد الأقصى ليس مبلغاً جزافياً
- 235 ج- الحد الأقصى هو امتياز ممنوح للناقل الجوي
- 236 ثانياً: نظام المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي
- 236 1-عدم إصدار وثائق النقل أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة
- 237 2-رجوع الضرر إلى غش الناقل أو الخطأ المعادل للغش
- 237 أ-الخطأ المشدد للمسؤولية في اتفاقية فارسوفيا
- 239 ب-الخطأ المشدد للمسؤولية في بروتوكول لاهاي
- 240 الفرع الثاني: أحكام تأمين مسؤولية الناقل الجوي للركاب
- 240 أولاً: نظم التأمين في مسؤولية الناقل الجوي للركاب
- 240 1-نظام التأمين التلقائي الفردي
- 242 2-نظام تأمين المسؤولية العقدية للناقل الجوي
- 242 3-نظام التأمين في إطار قانون الطيران المدني الجزائري

- 244 ثانيا: تأثير نظام التأمين على نظام المسؤولية
- 244 1-العلاقة التبادلية والتأثيرية
- 245 2-إجبارية التأمين وإحلاله محل مسؤولية الناقل
- 246 **المبحث الثاني: المسؤولية المدنية للناقل البحري في عقد نقل الأشخاص**
- 247 **المطلب الأول: أسس وحالات قيام وانتفاء مسؤولية الناقل البحري للأشخاص**
- 247 الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للأشخاص في التشريعات الدولية والداخلية
- 247 أولا: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقيتي بروكسل لعامي 1961 و1967
- 247 ثانيا: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية أثينا لعام 1974 المعدلة
- 250 ببروتوكول 1976 وبروتوكول 2002
- 252 ثالثا: أساس مسؤولية الناقل البحري في التشريعات الداخلية
- 256 الفرع الثاني: حالات وشروط قيام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- 256 أولا: حالة المسؤولية عن الوفاة أو الأضرار البدنية
- 257 1-الفعل المنشئ للضرر أو الحادث
- 258 أ-الحادث الفردي
- 260 ب-الحادث الجماعي
- 261 ج-الفترة الزمنية التي يقع خلالها الفعل المنشئ للضرر
- 262 2-وقوع ضرر للراكب
- 263 أ- الضرر الناشئ عن الظروف العادية
- 263 -بالنسبة للوفاة
- 264 -بالنسبة للأضرار البدنية التي تصيب المسافرين البحري
- 266 ب- الضرر الناشئ عن الظروف الاستثنائية
- 266 -الضرر المترتب عن الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية
- 267 -الضرر المترتب عن الحوادث البحرية الخاصة
- 271 3-العلاقة السببية
- 272 ثانيا: حالة المسؤولية عن التأخير
- 275 ثالثا: حالة المسؤولية عن تلف أو ضياع الأمتعة
- 275 1-فيما يخص أمتعة الحجرة
- 277 2-فيما يخص أمتعة العنبر والمركبات المنقولة
- 278 3-فيما يخص معدات التنقل الخاصة بالأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة
- 279 الفرع الثالث: حالات التخفيف والإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

279	أولاً: الشروط الاتفاقية للإعفاء أو التخفيف من المسؤولية
282	ثانياً: حالات دفع المسؤولية
282	أ- القوة القاهرة
283	ب- خطأ المسافر المضرور
284	ج- خطأ الغير
285	رابعاً: العيب الذاتي للأمتعة
285	المطلب الثاني: أحكام التعويض والتأمين في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
285	الفرع الأول: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
285	أولاً: المسؤولية المحدودة للناقل البحري
286	1- مقدار الحد الأقصى للتعويض في المسؤولية المحدودة للناقل البحري
286	أ- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيتي بروكسل
287	ب- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية أثينا لعام 1974 المعدلة ببروتوكول 2002
289	ج- الحد الأقصى للتعويض في التشريعات الداخلية
291	2- شروط الاستفاضة من التحديد القانوني
292	ثانياً: المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري
293	الفرع الثاني: أحكام تأمين مسؤولية الناقل البحري للركاب
294	أولاً: التأمين من المسؤولية المدنية للناقل البحري
298	ثانياً: التأمين على أفساط التأمين البحري
298	ثالثاً: إعادة التأمين
	الفصل الثاني: المسؤولية المدنية للناقل البري المترتبة عن الإخلال
299	بضمانات المستهلك
299	المبحث الأول: المسؤولية المدنية للناقل عبر السكك الحديدية في عقد نقل الأشخاص
300	المطلب الأول: أسس وحالات قيام وانتفاء مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص
301	الفرع الأول: أسس وشروط قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص
301	أولاً: أسس قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص
301	1- طبيعة وأساس مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في التشريع المقارن
303	2- أساس مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في التشريع الداخلي
305	ثانياً: شروط قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص
305	1- ضرورة وجود عقد نظامي

- 306 2-وقوع الضرر خلال تكفل الناقل بالمسافر
- 307 3- وجود شيء غير حي في حراسة الناقل وتدخله الإيجابي في عدم تنفيذ الالتزام العقدي
- 309 ووقوع الضرر
- 309 الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص
- 290 أولاً: حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية أو الوفاة
- 311 1-وقوع حادث
- 313 أ-الحوادث الفردية
- 314 ب-الحوادث الجماعية
- 315 2-وقوع ضرر للمسافر
- 316 3-العلاقة السببية بين الحادث والضرر
- 317 ثانياً: حالة المسؤولية عن التأخير
- 318 ثالثاً: حالة المسؤولية عن تلف أو ضياع الأمتعة والطرود
- 320 الفرع الثالث: حالات التخفيف وانتفاء مسؤولية الناقل للأشخاص بالسكك الحديدية
- 320 أولاً: بطلان الشروط الاتفاقية للتخفيف أو الإعفاء من المسؤولية
- 322 ثانياً: الطرق القانونية لدفع مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية
- 323 1-طرق دفع مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للمسؤولية في التشريع الوطني
- 323 أ-حالة القوة القاهرة
- 325 ب-حالة خطأ المسافر
- 329 2- طرق دفع الناقل بالسكك الحديدية للمسؤولية في اتفاقية كوتيف الدولية (COTIF)
- 329 أ-الظروف القاهرة
- 330 ب-خطأ المسافر
- 332 ج-فعل الغير
- المطلب الثاني: أحكام التعويض والتأمين في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية
- 334 للأشخاص
- 334 الفرع الأول: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية للأشخاص
- 334 أولاً: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في القواعد الموحدة
- 335 1-الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب المسافر بالسكك الحديدية
- 335 أ-تعويضات العطل والضرر في حال الوفاة أو الجرح
- 336 ب-التعويض في حال فقدان الأمتعة أو تعييبها أو التأخير في تسليمها
- 337 ج-التعويض الخاص بالسيارات المرفقة

- 338 2-شروط الاستعادة من التعويضات
- 339 ثانيا: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في التشريع الوطني
- 340 الفرع الثاني: أحكام التأمين على مسؤولية السكة الحديدية المدنية
- 341 أولا: إلزامية التأمين في التشريع الوطني
- ثانيا: إلزامية التأمين في التشريع الفرنسي
- 342 **المبحث الثاني: المسؤولية المدنية للناقل عبر الطرق في عقد نقل الأشخاص**
- 343 **المطلب الأول: أساس وحالات قيام وانتفاء مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق**
- 344 الفرع الأول: أساس وحالات قيام المسؤولية المدنية لناقل المسافرين عبر الطرق
- 344 أولا: أساس المسؤولية المدنية لناقل المسافرين عبر الطرق
- 344 1-أساس المسؤولية في القانون الوطني
- 345 2-أساس المسؤولية في القانون المقارن
- 346 ثانيا: حالات قيام مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق
- 346 1-حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية أو الوفاة
- 349 أ- وقوع حادث
- 353 ب-وقوع ضرر للمسافر
- 353 ج-العلاقة السببية بين الحادث والضرر
- 354 2-حالة المسؤولية عن التأخير
- 355 3-حالة المسؤولية عن تلف أو ضياع الأمتعة
- 356 الفرع الثاني: حالات التخفيف وانتفاء مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرقات
- 356 أولا: بطلان الشروط الاتفاقية للتخفيف أو الإعفاء من المسؤولية
- 358 ثانيا: الطرق القانونية لدفع مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرقات
- 358 1-طرق دفع مسؤولية الناقل عبر الطرق في التشريع الوطني
- 358 أ-حالة القوة القاهرة
- 360 ب-حالة خطأ المسافر
- 363 2- طرق دفع الناقل عبر الطرق للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية والقانون الفرنسي
- 363 أ-الظروف القاهرة
- 363 ب-خطأ المسافر
- 364 ج-فعل الغير
- 365 **المطلب الثاني: أحكام التعويض والتأمين في مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق**
- 365 الفرع الأول: أحكام التعويض في مسؤولية ناقل المسافرين عبر الطرق

366	أولاً: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل عبر الطرق في التشريع الوطني
368	1- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين عبر الطرقات
368	أ-تعويضات العطل والضرر في حال الوفاة أو الجروح
373	ب-التعويض في حال فقدان الأمتعة أو تعيبها أو التأخير في تسليمها
374	ج-التعويض في حالة التأخير
374	2-شروط الاستفادة من التعويض
	ثانياً: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل عبر الطرق في الاتفاقية الدولية (CVR)
376	والتشريع الأوروبي
376	1-الحد الأقصى للتعويض في مسؤولية الناقل عبر الطرق في الاتفاقية الدولية (CVR)
377	2- الحد الأقصى للتعويض في مسؤولية الناقل عبر الطرق في التشريع الأوروبي
378	الفرع الثاني: أحكام التأمين من المسؤولية المدنية للناقل عبر الطرق
378	أولاً: إلزامية التأمين في التشريع الوطني
380	1-أحكام التأمين الاجباري
382	2-أحكام الرجوع على شركى التأمين
383	ثانياً: إلزامية تأمين المسؤولية المدنية في التشريع الفرنسي
386	خاتمة
392	قائمة المراجع
420	الفهرس