

# تقدير الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص البري

د. براسي محمد

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة سيدي بلعاص

## المقدمة:

الالتزام بالسلامة جاءت به المادة 62 من القانون التجاري الجزائري بقولها: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد". فالمادة وضعت على عاتق ناقل الأشخاص التزاما محدد المضمون غايته إيصال الراكب أو المسافر الذي تعهد بنقله من مكان إلى آخر سليما معافى إلى جهة الوصول، فإذا لحقه أثناء عملية النقل إصابة جسمية، أو ترتب على ذلك وفاته بسبب حادثة فإن الناقل في هذه الحالة لا يكون قد نفذ التزامه العقدي بضمان سلامة المسافر، ويترتب على هذا الإخلال قيام مسؤولية عقدية التي لا يجديها منها أن يثبت أنه لم يخطئ في عملية النقل، ولا يمكنه التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي التي لا يد له فيه. ومجال دراستنا في هذا المقال هو تقدير الالتزام بالسلامة من حيث إيجابياته وسلبياته ودوره في المسؤولية المدنية للناقل

وهل يصلح حتى الآن كأساس لطلب التعويض من طرف المسافر المتضرر، أم أن هناك ميكانزمات قانونية أخرى تغني عن وجود الالتزام من عدمه من ثلاث أوجه: الأول في إطار المسؤولية التقصيرية عن الأشياء الغير حية الذي نتناوله في المبحث الأول، وفي المبحث الثاني نتعرض للوجه الثاني من خلال إطار تطبيق قواعد حماية المستهلك، والوجه الثالث في إطار تطبيق قواعد التأمين على مسؤولية المدنية للناقل نخصصه للمبحث الثالث.

### المبحث الأول: في إطار تطور المسؤولية التقصيرية عن الأشياء الغير حية:

في البداية لم تكن قواعد المسؤولية التقصيرية قد تبلورت بعد حيث كانت في مهدها وتطبيقها على حوادث السيارات لم يكن قد ثبت بعد<sup>(1)</sup> لأن الثورة الصناعية وكثرة الحوادث من جراء استخدام الآلات القوية السريعة سواء في المصانع أو في النقل كانت نقطة البداية في تطور طويل في موضوع المسؤولية بنوعيتها العقدية والتقصيرية على حد سواء إذ كانتا تتسابقان للوصول إلى تعويض عادل لمن أصابه ضرر.

#### المطلب الأول: مسؤولية الناقل في القضاء الفرنسي

فبالنسبة للمسؤولية العقدية تم التوصل إلى نقل عبئ الإثبات من عاتق المسافر إلى عاتق الناقل عن طريق تأكيد محكمة النقض الفرنسية في قرار 1911/11/27 بوجود الالتزام بالسلامة على عاتق الناقل في النقل البحري ثم في النقل بالسكك الحديدية في 1913/01/28 واستقر الأمر على ذلك.

ولم يكن تطور المسؤولية التقصيرية بأقل أهمية فقد استند القضاء الفرنسي إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي والتي تقضي بمسؤولية الإنسان عن الأشياء التي تحت حراسته واتخذ منها القضاء

كركيزة لنظام ظل حتى ألقوا بعبء المسؤولية على الحارس فكانت المسؤولية التعاقدية المستندة إلى الالتزام بالسلامة سنة 1911 أسبق من المسؤولية التقصيرية المستندة إلى المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي. ولقد كان القضاء الفرنسي<sup>(2)</sup> يشترط في مرحلة معينة من مراحل تطور مسؤولية حارس الأشياء الغير حية، أن يثبت المضرور وجود عيب في تركيب الشيء الذي أحدث الضرر أو نقص في صيانتته. وإذا تم ذلك فإن القضاء يقترض أن هذا العيب جاء نتيجة لخطأ من الحارس إلى أن يثبت العكس. فكان من مصلحة المسافر أن يستند إلى الالتزام بضمان السلامة بحيث يكفي إثبات الضرر فقط لكي يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا استطاع الناقل إثبات السبب الأجنبي.

أما إذا تم اللجوء إلى مساءلة الناقل باعتباره حارساً لآلة النقل فإنه على المسافر أن يثبت إضافة إلى الضرر الذي أصابه وجود عيب في وسيلة النقل أو نقص في صيانتتها.

لذلك كان لتأكيد محكمة النقض الفرنسية سنة 1911 بوجود التزام بضمان السلامة على عاتق الناقل أهمية كبرى وميزة وقيمة للمسافر. ولكن القضاء الفرنسي لم يقف بالمادة 1384 الفقرة الأولى عند هذا الحد أو مرحلة من مراحل التطور إذ مازال بها حتى ضمنها قرينة قانونية على مسؤولية الحارس بمجرد ثبوت الضرر دون حاجة إلى إثبات عيب في الآلة أو نقص صيانتتها.

### المطلب الثاني: موقف المشرع الجزائري من مسؤولية الناقل

لا يستطيع الحارس أن ينفي هذه القرينة إلا بإثبات أن هذا الضرر قد نتج عن سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ الضحية. ولقد أخذ المشرع الجزائري بنتيجة هذا التطور في المادة 138 من القانون المدني الجزائري بقوله: (كل من تولى حراسة الشيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة،

يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا ثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة)

وبذلك وصلت المسؤولية التقصيرية عن الأشياء الغير حية إلى ذات النتيجة التي يؤدي إليها الالتزام بضمان السلامة في المسؤولية العقدية، وبالتالي أصبح من الممكن للمسافر أن يرجع على الناقل باعتباره حارس لوسيلة النقل الذي سببت له ضرر، ففي كلتا الحالتين يقع على الناقل عبئ إثبات السبب الأجنبي لتجنب المسؤولية. وبهذه النتيجة المرجوة في المادة 138 من القانون المدني الجزائري لم تكن هناك فائدة عملية خاصة يجنيها المسافر من وجود الالتزام بالسلامة في الوقت الحاضر.

وهنا يطرح بعض الفقه<sup>(3)</sup> تساءلاً مفاده: ألا يمكن القول بأن تطبيق المسؤولية عن الأشياء الغير حية على النقل بمقابل كان الحل الذي سيأخذ به القضاء الفرنسي لو كان نظام المسؤولية عن الأشياء الغير حية قد تبلور أمامه عندئذ خاصة وأن الرأي تؤيده المحكمة العليا الجزائرية في 1982/10/20<sup>(4)</sup>:  
التي تقرر(متى نص القانون أن كل من تولى

حراسة الشيء اعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء فإن الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل لا يكون إلا بثبوت الاستثناءات المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني الجزائري دون التمييز بين النقل بالمجان وبالمقابل لإطلاق المادة المذكورة التي أصبحت لا تقبل التفرقة القديمة مما يجعل النص على ذلك غير جدير بالقبول).

ولقد انتقد هذا الاتجاه<sup>(5)</sup> من حيث أن الالتزام في الوقت الحاضر لن يتأثر بهذه الاعتبارات التي كانت سبباً في القول به منذ البداية من طرف القضاء الفرنسي وإنما أصبح يتعلق بتفسير عقد نقل أشخاص تفسيرا سليما يتفق مع



طبيعة هذا العقد، وأغلبية الفقه يؤيد وجوده ولا ينكره فهو من صميم التزامات الناقل، ويرتبط به ارتباطا لا يقبل الانفصام لأن من غير المقبول كما سبق القول أن نفترض أن التزام الناقل يقتصر على نقل جثة المسافر من مكان إلى آخر ولقد أكد المشرع الجزائري في المادة 62 من القانون التجاري الجزائري على وجوده بقولها: (يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد).

### المبحث الثاني: في إطار تطبيق قواعد حماية المستهلك

إن ناقل الأشخاص البري هو محترف والذي نعني به كل شخص طبيعي أو معنوي اعتاد ممارسة مهنة أو حرفة أو نشاط ما على سبيل الانتظام والاستمرار بحيث وصل إلى أعلى درجات الخبرة والتخصص والدراية بثأيا هذه المهنة أو الحرفة أو النشاط، ومن ثم سنتطرق لتعريف المحترف ثم للعناصر المشكلة له:

#### المطلب الأول: تعريف المحترف والعناصر المشكلة له

أ- تعريف المحترف: عرفه قانون حماية المستهلك المغربي المحترف في المادة الأولى بأنه: (كل بائع سلع أو مقدم خدمات بصفة اعتيادية أو مهنية موجهة للمستهلك)، أي أن المهني هو الشخص الذي يعمل لحاجياته المهنية وكلمة محترف في قانون الاستهلاك تعني أنه كل نشاط منظم لغرض إنتاج أو توزيع أو أداء خدمات وهذا المفهوم يشتمل حتى القطاع العام.

كما عرفه قانون حماية المستهلك المصري من نص المادة الأولى: (كل شخص يقوم بتقديم خدمة أو بإنتاج أو استيراد، أو توزيع أو عرض أو تداول أو الاتجار في أحد المنتجات أو التعامل عليها وذلك بهدف تقديمها إلى المستهلك أو التعاقد أو التعامل معه عليها بأية طريقة من الطرق). وتعرفه المادة 02 من قانون حماية المستهلك اللبناني فإنها تعرفه: (الشخص الطبيعي أو المعنوي من القطاع

الخاص أو العام الذي يمارس باسمه أو لحساب الغير نشاطا يتمثل بتوزيع أو بيع أو تأجير السلع أو تقديم الخدمات<sup>(6)</sup>. أما المشرع الجزائري فعرفه في المادة 02 من مرسوم تنفيذي رقم 90- 266 المؤرخ في 15/09/1990 المتعلق بضمان المنتوجات والخدمات (... المحترف هو المنتج أو الصانع أو وسيط أو تاجر أو مستورد أو موزع وعلى العموم كل متدخل ضمن إطار مهنته في عملية عرض المنتج أو الخدمة للاستهلاك ...).

#### ب- عناصر المحترف

إن التعاريف السابقة تنطبق على التاجر والصانع والحرفي والفني وأصحاب المهن الحرة ولا شك أن الناقل يمارس نشاط النقل برخصة إذا توافرت فيه شروط معينة مما يدل على الاعتياد والانتظام على ممارسة النشاط وهو يظهر أمام الغير المسافرين بمظهر الدراية والكفاءة ولا سيما وأن لدى الناقل شهادة تثبت درايته بمجال النقل<sup>(7)</sup>. لذا يظهر أن العناصر التي تبين لنا مدلول المحترف هي:

#### 1- الظهور بمظهر المحترف :

فالشخص المحترف غالبا ما يفصح أو يعلن عن صفته هذه، أو على الأقل يظهر بهذا المظهر الذي يوحي أو يعطي انطبعا للآخرين بتوافر هذه الصفة ولو لا هذا الظهور لما أقدم الغير على التعامل معه إذ أنهم يرون أنه في توافر هذه الصفة ما سيحقق لهم مصلحة أو فائدة اقتصادية<sup>(8)</sup>.

#### 2- مشروعية النشاط:

فالنشاط أو الحرفة أو المهنة التي يمارسها الشخص على سبيل الاعتياد والاستمرار يجب أن تكون مشروعة يقرها القانون وبالتالي لا يمكن وصف التاجر الذي يمارس تجارة المخدرات بأنه محترف، حتى ولو كان يمارس هذا النشاط على سبيل الاعتياد والاستمرار والانتظام.

وذهب جانب من الفقه إلى عكس ذلك بالقول بأن مشروعية النشاط ليست من عناصر وشروط اكتساب صفة الاحتراف لأن هذه الصفة تقوم على توافر عوامل موضوعية هي الاعتياد والاستمرار والانتظام في ممارسة النشاط بقصد الربح وبالتالي فمتى توافرت هذه العوامل يكتسب الشخص صفة الاحتراف ولو كان النشاط نفسه غير مشروع<sup>(9)</sup>.

والرأي الراجح لا يتفق مع هذا الاتجاه لأنه لا يتفق مع النتيجة القانونية المترتبة على عدم مشروعية النشاط ألا وهي البطلان وبمعنى آخر فإن المتعاملين مع الشخص المحترف لن يستفيدوا من الأحكام الخاصة المشددة لمسؤولية المحترف لأن المعاملة ذاتها سوف تكون باطلة نتيجة عدم المشروعية.

### 3- إعتياد ممارسة النشاط:

وهو عنصر أساسي لاكتساب صفة الاحتراف فتكرار ممارسة النشاط بصفة مستمرة هو الذي يمنح الشخص المعرفة والدراية بالخبايا وثنايا هذا النشاط.

### 4- قصد الربح:

المحترف يمارس نشاطه بقصد الربح وتحقيق المكسب وبالتالي فإن النشاط المقدم دون مقابل لا يمكن اعتباره ممارسيه ومقدميه من المحترفين وذلك حتى ولو كانت تمارس على سبيل الاعتياد والاستمرار.

### 5- التزود بأدوات النشاط: كالناقل له وسيلة النقل.

### 6- الخبرة والدراية والتفوق:

وهي نتيجة طبيعية للعناصر المذكورة سابقا، فالشخص الذي يمارس نشاطا مشروعاً على سبيل الاعتياد والانتظام والاستمرار لا بد وأن يكون قد اكتسب الخبرة والمعرفة والدراية الكافية بكافة جوانب وخبايا هذا النشاط.

وهذا العنصر هو سبب اختلال العلاقة فيما بين المحترف والمستهلك أو ما يسمى بعدم التوازن بين المحترف والمستهلك وهذا يؤدي إلى التشديد من مسؤولية المحترف وجعل التزاماته تقتضي بتحقيق نتيجة وتؤدي إلى إضفاء سوء نية وصفة الجسامة على أي خطأ يصدر من المحترف.

#### 7- السلطة والقيادة:

فالمحترف يتمتع بهذا العنصر اتجاه مستخدميه ومعاونيه وكذا اتجاه المستهلكين المتعاملين معه لأن ما يتمتع به المحترف من خبرة ودراية وتقوى في مجال نشاطه يجعله يتولى زمام الأمور في العلاقة بينه وبين المستهلكين<sup>(10)</sup> وهذه العناصر توجد كلها في الناقل الأشخاص والذي يعتبر محترفا لنشاط النقل.

أما المسافر فهو مستهلك لخدمة النقل المقدمة من طرف الناقل له أو لعائلته ويعرف المستهلك طبقا لقانون حماية المستهلك المصري طبقا لنص المادة الأولى بأنه: (كل شخص تقدم إليه أحد المنتجات لإشباع احتياجاته الشخصية أو العائلية أو يجري التعامل أو التعاقد معه بهذا الخصوص<sup>(11)</sup>).

وعرفه بعض الفقه<sup>(12)</sup> بأنه كل من يؤول إليه الشيء بطريق الشراء بقصد الاستهلاك أو الاستعمال<sup>(13)</sup> أي كل شخص طبيعي أو معنوي يحصل أو يستخدم أموالا أو خدمات غير متصلة بمهنته أو نشاطه لأغراض شخصية أو عائلية. وعرفته لجنة إثراء قانون الاستهلاك الفرنسي "هو الشخص الطبيعي أو المعنوي للقانون الخاص الذي يحصل أو يستعمل المنتجات أو الخدمات لأغراض غير مهنية".

وتأكيدا للمفهوم السابق للمستهلك قضت محكمة النقض الفرنسية بأنه لا يعد مستهلكا وبالتالي لا يستفيد من الحماية المقررة بموجب قانون حماية المستهلك كل تاجر يبرم عقدا متصلا بحاجات تجارته، أما المشرع الجزائري فقد عرفه في المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 90-39 المؤرخ في

1990/10/30 والمتعلق برقابة الجودة وقمع الغش على أنه: (المستهلك: كل شخص يقتني بئمن أو مجاناً منتوجاً أو خدمة معدين للاستعمال الواسطي أو النهائي لسد حاجاته الشخصية أو حاجات شخص آخر أو حيوان يتكفل به). وهو نفس التعريف تقريباً الذي جاء به المشرع الجزائري في المادة 03 من قانون رقم 09- 03 المؤرخ في 2009/02/25 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش: (...المستهلك: كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني بمقابل أو مجاناً سلعة أو خدمة موجهة للاستعمال النهائي من أجل تلبية حاجته الشخصية أو تلبية حاجة شخص آخر أو حيوان متكفل به...).

ومن هذه التعريفات للمستهلك فإن الأخذ بعنصر السلعة أو الخدمة للاستعمال الشخصي أو العائلي هو المعيار المميز للمستهلك ولقد رأى البعض أن هذا المعيار ليس هو المعيار المميز للمستهلك عن الطرف المحترف وبيان ذلك أن الشخص قد يتعاقد للحصول على سلعة أو خدمة لغرض مرتبط بمهنته ونشاطه ولكنها في نفس الوقت ليست مرتبطة بتخصصه الاحترافي، فيجب في هذه الحالة أيضاً اعتباره مستهلكاً ليستفيد من سبل الحماية المختلفة لقانون حماية المستهلك<sup>(14)</sup> أي يجب الأخذ بالمعنى الواسع للمستهلك ليشمل إلى جانب من يتعاقد لإشباع حاجات خاصة بنشاطه ولكن بعيداً عن دائرة تخصصه الاحترافي<sup>(15)</sup>

إذن فالناقل هو متعاقد المحترف، وهذا الأخير تقع عليه التزامات جاء بها المشرع أهمها الالتزام بالإعلام والالتزام بضمان السلامة، فتم تكريس هذا الالتزام في فرنسا بقانون 1983/07/21 والذي نص على أن كل المنتجات والخدمات يجب في ظروف الاستعمال العادية أو في ظروف كان يتوقعها المحترف بشكل معقول أن تتوفر على السلامة المشروعة التي يجوز لنا انتظارها بشكل مشروع وأن لا تمس بصحة الأشخاص وهو نفس ما جاء به المشرع الجزائري في



نص المادة 02 من قانون 02/89 المتضمن القواعد العامة لحماية المستهلك التي نصت على أن: (كل منتج سواء كان شيئاً مادياً أو خدمة مهما كانت طبيعته يجب أن تتوفر على ضمان كل المخاطر التي من شأنها أن تمس صحة المستهلك أو أمنه أو تضر بمصالحه المادية).

وهو تقريبا نفس ما جاء به المشرع الجزائري في 25/02/2009 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش الجديد بقولها: (يجب أن تكون المنتجات الموضوعة للاستهلاك مضمونة وتتوفر على الأمن بالنظر إلى الاستعمال المشروع المنتظر منها وأن لا تلحق ضرراً بصحة المستهلك وأمنه ومصالحه...). ونعني بالمنتج المضمون المذكور في المادة أنه كل سلعة أو خدمة يمكن أن تكون موضوع تنازل بمقابل أو مجانياً وهو في شروط استعماله، أو الممكن توقعها بما في ذلك المدة، لا يشكل خطراً أو يشكل أخطاراً محدودة في أدنى مستوى تتناسب مع استعمال المنتج وتعتبر مقبولة بتوفير مستوى حماية عالية لصحة وسلامة الأشخاص.

وهذا ما يسمى بالالتزام القانوني بالسلامة والذي لا يطبق فقط على العلاقات التعاقدية، بل أكثر من ذلك فإنه يطبق على العلاقات الغير تعاقدية والتي تنشأ من متطلبات الحياة في المجتمع، والمهم أن يكون إطاره في العلاقة بين المحترف الذي يضع المنتج أو الخدمة في السوق.

ويقوم هذا الالتزام بناءً على الشروط التالية:

أ- وجود خطر يهدد السلامة الجسدية:

بمعنى أن طبيعة العقد تؤدي إلى وجود خطر مستمر يهدد سلامة أحد المتعاقدين مما يستوجب القول بضرورة وجود التزام بضمان سلامة المتعاقد الآخر وضرورة اتخاذ كافة التدابير والاحتياطات لتحقيق هذه السلامة<sup>(16)</sup>.

ب- خضوع أحد المتعاقدين في تنفيذ العقد للمتعاقد الآخر والمسافر الذي يسلم نفسه كلية للناقل ووسيلة النقل.

ج - المدين بالالتزام هو محترف:

الاحتراف هو جوهر الالتزام بضمان السلامة. فالخبرة والتخصص والدراية التي يكتسبها المحترف هي اعتياد ممارسة نشاطه، يستوجب عليه الالتزام بضمان سلامة المتعاقد الآخر وهو المسافر، فطبيعة نشاط المحترف تؤدي لوجود خطر يهدد سلامة المتعاقد الآخر أو المستهلك وحتى يتمكن أحد المتعاقدين من ضمان السلامة الآخر يجب أن يكون مؤهلا لهذا الضمان وهو ما لا يتحقق بدون توافر الخبرة والدراية والعلم والمعرفة المتمثلتين في صفة الاحتراف. ويؤكد الفقه في هذا الصدد أن من يتعاقد مع الطرف الآخر محترف إنما يترتب منه حرصا شديدا في التزاماته الناشئة عن العقد، فهو يوحى بثقة مشروعة كبيرة لذا يكون مسؤولا عن ضمان سلامة من يتعاقد معه لأنه مؤهل لذلك<sup>(17)</sup>.

#### المطلب الثاني: طبيعة مسئولية ناقل الأشخاص

وفق ما سبق ذكره فإنه مادام أن الناقل هو محترف - وفقا للشروط المذكورة سابقا - يلتزم بضمان سلامة المسافر المستهلك وفقا لقواعد حماية المستهلك، فهل يبقى هذا الالتزام التزاما عقديا، خاصة وأن المشرع قد نص عليه بنص آخر في قانون حماية المستهلك فهل الإخلال به يترتب مسؤولية عقدية أم تقصيرية أم هي مهنية موضوعية ؟

## أ - مسؤولية ناقل الأشخاص المحترف هي تقصيرية:

رأى أنصار هذا الاتجاه أن مسؤولية المحترف - الناقل - تجد أساسها في أحكام وقواعد المسؤولية التقصيرية، وذلك بصرف النظر عن وجود عقد يربط أطراف العلاقة من عدمه، بمعنى أن هذا الاتجاه رأى هدم فكرة العقد ذاته وعدم الاعتراف بوجود علاقة تعاقدية من الأصل وكان هناك قرار لمحكمة النقض الفرنسية في 1950/01/26 اعتبر الالتزامات الأمرة، هي غير عقدية لأن القانون هو مصدر الالتزام وليس العقد، فتكون المسؤولية التي تترتب على الإخلال به مسؤولية تقصيرية خاصة وأن هذا الالتزام مفروض على المتعاقدين من طرف القانون ولم يرتضوا به، وليس ناتجا عن إرادتهم ما دام هي التزامات قانونية لا يمكن للأفراد المساس بها ويتعذر إسنادها إلى إرادتهم الضمنية ومن ثمة ينجم عنها مسؤولية تقصيرية.

ولقد انتقد هذا الرأي على أساس أن فكرة هدم وجود العلاقة التعاقدية بين المحترف والمتعاقد الآخر لا تتفق مع الواقع القانوني والعملي. فالتزامات الطرف المحترف وإن كان من الممكن تبرير وجودها وإرجاعها إلى مصدر آخر غير العقد، إلا أن التزامات المتعاقد الآخر اتجاه المحترف كدفع الخدمة أو السلعة لا يمكن تبريرها وتأسيسها إلا في ظل وجود عقد يعتبر مصدرا مباشرا لتلك الالتزامات.

والرأي الغالب في الفقه<sup>(18)</sup> يرى أن الالتزام يكون عقديا وتطبق فيه قواعد المسؤولية العقدية إذا نشأ ذلك الالتزام عن إرادة المتعاقدين المشروعة سواء صريحة أو ضمنية أو كان منشأ الالتزام قاعدة قانونية أمرة أو مكملة. إذن فالالتزامات الناشئة عن نصوص تعتبر من النظام العام هي التزامات تعاقدية لأن هذه الأحكام الأمرة التي لها صلة بالتعاقد هي أحكام من نوع خاص لأنها لم توجه إلى جميع الأفراد على السواء بل قصد بها المتعاقدين وبالتالي فهي من

الناحية العملية تعاقدية لأن القانون لم يفرضها إلا لعقد ذاته والإخلال بها يترتب مسؤولية عقدية.

ويضيف الفقه<sup>(19)</sup> أنه إذا كان الالتزام منشأ العقد وانصب الإخلال عليه، فالمسؤولية تكون عقدية وهنا لا فرق بين التي صدرت مباشرة عن إرادة كل من طرفي العقد وبين التي أدخلها فيه لأن القانون أوجبها في عقد معين. وقد يكون من الالتزامات التي فرضها القانون أمرة فيكون إعمالها واجبا فيبقى الإخلال بهذا الالتزام يترتب مسؤولية عقدية لأن المتعاقد ارتضى بالنص القانوني الأمر، وأعمله في تعاقدته ويكون الالتزام الذي قصده هذا النص قد أمسى جزءا من العقد فتسري على الإخلال به الأحكام التي تنظم العقد. بمعنى أن الشخص إما يتعاقد أو يتمتع عن التعاقد، فإذا ما تعاقد فإنه يكون قد قبل بالالتزامات التي يفرضها القانون عليه في نصوصه أو المحتكر في إيجابه فالالتزامات التي يفرضها نصوص أمرة تخضع لنظام الالتزامات التي يولدها التراضي ويترتب على الإخلال بها مسؤولية عقدية ولكن ليس على أساس نية المشرع الذي يفرض هذه الالتزامات على المتعاقدين فيشترك معهما في تنظيم العقد حماية للطرف الضعيف ولا يتركهما مستقلان بتحديد آثاره فيكمل أو يعدل من الإرادة المشتركة، فمن غير الطبيعي أن يقوم المشرع بإنشاء التزام في دائرة العقد ويخرجه في نفس الوقت عن نطاقه، فجميع القواعد التي يتضمنها القانون تندمج في العقد الذي أبرماه وهذا كله تماشيا مع نص المادة 107 من القانون المدني الجزائري - تقابلها المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي والمادة 148 من القانون المدني المصري - .

## ب : مسؤولية ناقل الأشخاص مهنية ذات طبيعة خاصة :

هذا الاتجاه يرى وجود مسؤولية مهنية ذات طبيعة خاصة تتخطى التقسيم الثنائي للمسؤولية المدنية إلى مسؤولية عقدية وتقصيرية<sup>(20)</sup>، وحقيقة بدأ القضاء والفقه يميل إلى إقامة مسؤولية موضوعية للمحترف على أساس الضرر لأن فكرة الخطأ المفترض والتي نجدها كثيرا في مسؤولية ناقل الأشخاص البري لا تؤتي ثمارها لأن المحترف يستطيع دفع المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي، ونعني بالمسؤولية الموضوعية تلك المسؤولية التي تقوم على الضرر باعتباره موضوعها أو محلها فهي تستند إلى فكرة الضرر عكس المسؤولية المدنية التقليدية القائمة على الخطأ سواء الواجب الإثبات أو المفترض والمسؤول لا يمكن دفع هذه المسؤولية بنفي الخطأ، فهي تقوم على تعويض الضرر ولو لم يصدر أي خطأ من المدين المسؤول<sup>(21)</sup> وعلاقة السببية بين هذا الضرر وبين فعل أو السلوك الذي صدر من المسؤول حتى ولو كان هذا الفعل أو السلوك مشروعا ولا يشوبه أي خطأ.

ولقد أخذ الفقه والقضاء بهذه المسؤولية في مجال المسؤولية التقصيرية وتوجه إلى العمل بها حتى في المجال العقدي في الحالات التي يكون فيها محل الالتزام ضمان الطرف المحترف لسلامة التعاقد الآخر كعقد نقل الأشخاص البري.

إن المسؤولية الموضوعية لا تستند إلى عنصر الخطأ أو إثباته، بل هي تستند إلى الضرر، وبهذا يحصل المضرور على التعويض الكافي دون الوقوف عند قواعد المسؤولية المدنية التقليدية التي قد تمنع حصوله على حقه. وهذه المسؤولية تتوجه إلى الشخص المسؤول وليس إلى الأخطاء التي تصدر منه، فما دام أن المسؤول يقوم بنشاط يستفيد منه وتترتب عن هذا النشاط ضرر أصاب الغير فهو ملزم بتعويض هذا الغير حتى ولو كان النشاط مشروع وهذا ما تسمى



بنظرية تحمل التبعة التي نشأت على يد الفقيهين: JOSSERAND وSALEILLES ولا بد من الإشارة بأن القضاء الفرنسي في قواعد حماية المستهلك جعل من الالتزام بالسلامة في المادة 221 الفقرة 1، أساس لدعوى التعويض

المرفوعة ضد المحترفين<sup>(22)</sup> ولهذه النظرية عدة تطبيقات وعدة مجالات من نشاط المحترفين في القانون الجزائري، وأهم ميدان له علاقة وطيدة بمسؤولية الناقل هي التأمين حيث ألزم المشرع الجزائري الناقل بأن يكتب تأميناً لضمان مسؤوليته المدنية عن الأضرار التي يسببها للغير. وبالتالي فهذا التأمين أخرج مسؤولية ناقل الأشخاص البري من إطار المسؤولية المدنية التقليدية، وسوف نبين ذلك لاحقاً، إلى جانب العلاقة بين المحترف والمستهلك. إلا أن هذا الاتجاه انتقد من طرف بعض الفقه<sup>(23)</sup> على أساس أن مسؤولية الطرف المحترف لا يمكن أن تخرج بأي حال من الأحوال عن التقسيم التقليدي للمسؤولية المدنية - عقدية وتقديرية - ولكن نظراً لأن أحد الأطراف له صفة الاحتراف فهي تلقي بظلالها على التزامات المحترف ومسؤوليته، فالمنطق الحمائي الذي يحتكم إليه قانون الاستهلاك يجعل أن المحترف يتحمل مجموعة من التزامات إضافية تؤدي إلى توسيع مسؤوليته العقدية، والتي تؤدي إلى الزيادة في ضمان المستهلك<sup>(24)</sup>.

فمسؤولية المحترف لا يمكن بأي حال من الأحوال أن تخرج من حيث طبيعتها عن التقسيم التقليدي للمسؤولية المدنية. فالاعتراف بوجود عقد يربط الطرف المحترف بالمتعاقدين الآخر يقتضي منهم الإقرار والاعتراف بقوته الملزمة وآثاره التي ترتبها المسؤولية العقدية للطرف المحترف في حالة صدور إخلال منه. وبالتالي فالقول بوجود عقد لا يعني تطبيق قواعد المسؤولية العقدية هو تحليل

مخالف للمنطق القانوني الصادر عن أصحاب نظرية وجود مسؤولية مهنية ذات طبيعة خاصة.

ولقد أكد الفقه الفرنسي<sup>(25)</sup> أنه عندما نص المشرع على الالتزام بالسلامة في قانون حماية المستهلك فإنه أورد مبدأ عام قانوني يفرض في كل العقود التي يكون أحد أطرافها محترف، وحتى في المجال التقصيري رغبة منه في حماية المستهلك. لكنه ليس أساسا جديدا لدعاوى المسؤولية بل يلتزم القضاء باللجوء إما إلى أحكام المسؤولية العقدية أو التقصيرية من أجل تحديد نظام التعويض<sup>(26)</sup>، بل هو امتداد للالتزام بالسلامة التعاقدية خارج نطاق العقد وفقا لقرار محكمة النقض الفرنسية في 17/01/1995: (إن الالتزام بضمان السلامة المؤسس على نص المادة 221 الفقرة 1 من قانون الاستهلاك هو امتداد للالتزام بالسلامة خارج النطاق العقدي<sup>(27)</sup>).

إذن فتفصيلات هذا المبدأ لكي يكون أساسا للتعويض أن يكون بناء على قواعد المسؤولية المدنية أو التقصيرية. والكثير من الفقه ذهب إلى هذا الاتجاه<sup>(28)</sup> فاعتبروا أن مسؤولية المنتج سواء كانت علاقته مع المستهلك مباشرة أو غير مباشرة إذا ثبت تقصير من جانبه، فإذا كانت علاقة المنتج بالمستهلك مباشرة يربطها عقد اقتناء فإن الرجوع على المنتج يكون على أساس المسؤولية العقدية. أما إذا كانت علاقته غير مباشرة، أي لم يتم التعاقد مباشرة مع المستهلك وإنما بواسطة تاجر أو عارض السلعة فالرجوع يكون عليه من طرف هذا الأخير على أساس المسؤولية التقصيرية ونفس الشيء بالنسبة للمحترف عارض السلعة أو الوسيط كالناقل أو الموزع فهي تقوم على أساس الأركان الثلاثة التقليدية المدنية (خطأ، ضرر، علاقة سببية).

وإذا لم تتوفر أركان المسؤولية العقدية لإقامة مسؤولية المحترف فهذا يؤدي إلى قيام مسؤولية التقصيرية<sup>(29)</sup> بل يذهب البعض إلى أكثر من ذلك في

اعتبار علاقة المستهلك بالمحترف هي علاقة تعاقدية تنشأ عن اتفاق يقصد به أن يقوم شخص بتقديم شيء ما أو خدمة مقابل أجر أو بدونه ينظمها قانون حماية المستهلك وهي علاقة عقدية من نوع خاص<sup>(30)</sup>.

إن أثر الصفة الاحترافية في تشديد قواعد مسؤولية المحترفين المدنية له مظاهر متعددة:

فوفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية فإن معيار تقدير الخطأ العقدي أو التقصيري هو معيار موضوعي وليس ذاتي أو شخصي ويطلق عليه معيار الرجل المعتاد أو رب الأسرة العاقل (Le bon père de famille)، وهو معيار مجرد يقوم على مقياس السلوك المألوف من الشخص العادي بغض النظر عن ظروفه الشخصية الذاتية وبغض النظر عن ما يملكه فعلاً من يقظة ومعرفة ودراية وحسن التدبير.

أما بالنسبة للمحترف فمعيار الخطأ هو ذاتي وشخصي وليس موضوعي، أي ينتظر من المحترف سلوك وحرص وعناية وتبصر يفوق بكثير ما هو متوقع من شخص آخر عادي غير محترف، فما يملكه المحترف بناءً على صفته الاحترافية من خبرة ودراية وعلم في مجال تخصصه تجعله ملتزماً ببذل المزيد من الحرص والعناية ومنتهى حسن النية في قيامه بالتزاماته حتى أن القضاء شبه المتعاقد المحترف بالمتعاقد سيئ النية<sup>(31)</sup>. وبغض النظر عن معيار تقدير خطأ الطرف المحترف فإن الفقه والقضاء مجمع على الخطأ المفترض أي بمجرد وقوع ضرر فلا يكلف المضرور بإثبات الخطأ من جانب الطرف المحترف، وعلى هذا الأخير إثبات السبب الأجنبي لدفع مسؤوليته.

### المبحث الثالث: قواعد التأمين على مسؤولية الناقل

إن الضرر الجسماني المترتب عن حوادث النقل أدى بالمشرع والقضاء والفقه إلى البحث عن أساس جيد لضمان تعويض الضحايا، الذين كان عليهم في السابق إثبات الخطأ الواجب الإثبات في جانب الناقل. ونظرا للتطور التقني والعلمي اكتشف القضاء الفرنسي أساس آخر للتعويض وهو الالتزام بالسلامة والذي جعل من الخطأ، خطأ مفترض في جانب الناقل.

كما وضع المشرع الفرنسي نظاما للمسؤولية الناشئة عن الأشياء على نفس الأساس، وهو الخطأ المفترض الذي لا يمكن دحضه إلا بإثبات السبب الأجنبي. إلا أن المشرع الجزائري مثله مثل المشرع الفرنسي لم يكتفي بهذه القواعد لضمان تعويض المسافر أو ضحية حوادث النقل، بل وضع نظام تعويض خاص بالضرر الجسماني يخرج عن النظام التقليدي للمسؤولية المدنية والتعويض عنها، وهذا بموجب الأمر 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار والذي عدل بموجب قانون 88-31 والذي يطبق على الضرر الجسماني الناتج عن حوادث النقل عبر الطرق وهو نفس القانون الذي أصدره المشرع الفرنسي في 1985/07/05 والمسمى بقانون (BADINTER).

#### أ : بالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية:

جاء القضاء الفرنسي بالالتزام بالسلامة بمناسبة النقل البحري، ولأول مرة في النقل البري جاء في قضية حادث وقع بالسكك الحديدية في 1913 كما سبق القول.

ونعني بهذا الالتزام إيصال الشخص سالما ومعافى في المكان المتفق عليه، وهو التزام بتحقيق نتيجة أي لا يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

ويبرر هذا التزام بفقدان الراكب لحرية، فهو غير قادر وغير كفى لمراقبة صيانة الآلة وحالتها وجاهزيتها وما عليه إلا وضع ثقته في الناقل<sup>(32)</sup>. فالناقل مسؤول عن كل الأضرار حتى ولو كان سببه مجهولا وحتى ولو أثبت الناقل أنه اتخذ جميع التدابير الممكنة. ويستفيد المنقولين من هذا الضمان عدا الموجودين في وضعية غير قانونية أو في حالة النقل المجاني.

ولقد ثار جدل حول هل يستفيد ورثة الضحية المتوفاة من التعويض عن الضرر المادي والمعنوي على أساس الالتزام بالسلامة الملقى على عاتق الناقل اتجاه مورثهم؟

إذا توفي المسافر بسبب حادث أثناء الطريق فإن من حق ورثته مطالبة الناقل بتعويض ما لحقهم من ضرر بسبب وفاة مورثهم، ولكن مطالبتهم تكون على أساس المسؤولية التقصيرية<sup>(33)</sup> لأنه ليس ثمة عقد يربطهم بالناقل ومن ثمة لا تتوفر شروط المسؤولية العقدية، فدعوى المسؤولية التقصيرية تحقق للورثة الهدف الذي تسعى إليه دعوى المسؤولية العقدية وهو اعتبار الناقل مسؤولا دون حاجة إلى إثبات خطأه تطبيقا للقواعد الخاصة بمسؤولية حارس الأشياء<sup>(34)</sup>. وفي حالة وفاة المسافر، فقد أثير تساؤل حول هل يجوز للورثة إقامة دعوى المسؤولية العقدية ليطالبوا الناقل بتعويض الضرر الذي أصاب مورثهم على أساس أنهم يتلقون هذا الحق مع التركة؟

يرى البعض<sup>(35)</sup> أن المطالبة بالتعويض تكون على أساس المسؤولية العقدية إذا كانت الوفاة بعد مدة من الحادث، إذ يثبت الحق في التعويض عندئذ في ذمة المورث ثم ينتقل بعد وفاته إلى ورثته.



أما إذا كانت الوفاة فورية فلا حق لهم في التعويض لأن الحق فيه نشأ بعد الوفاة فهذا الأخير توفى وقت كانت ذمته خالية، فلا يتصور انتقاله إلى ورثته وبالتالي لا يجوز لهم أن يطالبوا بالتعويض عما أصاب مورثهم من ضرر<sup>(36)</sup>.

ومع ذلك فإن الرأي الراجح في الفقه يذهب إلى الاعتراف للورثة بحق المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم، مستخدمين في ذلك دعوى المسؤولية العقدية لأن الوفاة ولو وقعت فورية لا تكون إلا لاحقة للحادث الذي كان سببا في وقوعها إذ لا يسبق المسبب السبب وإنما يكون لاحقا له. و لما كان الحق في التعويض يتقرر من وقوع الحادث وكان الحادث سابقا على الوفاة فإن الحق في التعويض ينشأ في ذمة المورث قبل الوفاة وينتقل من بعده إلى الورثة.

وما دام أن العقد ينصرف أثره إلى الخلف العام وهم الورثة فإن حق الورثة في المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر ينتقل إليهم ويكون من حقهم مطالبة الناقل بمقتضى دعوى المسؤولية العقدية<sup>(37)</sup>، إذن إذا تسبب الحادث في إصابة المضرور جسديا فترة زمنية معينة قبل وفاته، كان له الحق في طلب التعويض بنفسه أو بمن ينوب عنه، عن كل ما يلحق به من جراء الإصابة من أضرار مادية وأدبية. ويجوز للمضرور التنازل صراحة أو ضمنا عن حقه في التعويض ولا محل لافتراض هذا التنازل واستنتاجه من وفاة المضرور قبل أن ترفع دعوى التعويض<sup>(38)</sup>.

وبالنسبة للأضرار المالية الناجمة عن الإصابة الجسدية يدخل الحق في التعويض عنها الذمة المالية للمضرور بمجرد وقوع الحادث وينتقل التعويض إلى الورثة حتى ولو حكم به بعد الوفاة، بل إن للورثة حق المطالبة بذلك التعويض بعد وفاة المضرور ما دام قد تنازل عنه.

فإذا سبق الفعل الضار الموت ولو بلحظة يكون الضحية ما زال أهلا لكسب الحقوق ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه ومتى ثبت له

هذا الحق قبل وفاته فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته ويحق لهم مطالبة المسؤول بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم من جراء الجراح التي أحدثها به، ومن جراء الموت الذي أدت إليه تلك الجروح فالحق في تعويضه لا ينشأ لميت ولكنه يقوم لإنسان حي في طريقه للموت<sup>(39)</sup>.

واتجه القضاء الفرنسي في نفس الاتجاه بموجب قرار 1932/12/06 وقرار 1955/02/15<sup>(40)</sup> فاعتبر أن المسافر عندما يتعاقد مع الناقل يبرم في نفس الوقت تعاقد لصالح جميع الورثة الذين تجب عليه نفقتهم كالزوج والأصول والفروع فيكون الناقل ملتزماً قبل هؤلاء بضمان سلامة المسافر، ومن ثمة يجوز لهم عند وفاة مورثهم الرجوع على الناقل بمقتضى عقد النقل الذي أبرمه مورثهم قبل وفاته تأسيساً على الإخلال بالالتزام بالسلامة وعلى المسؤولية العقدية<sup>(41)</sup>.

كما أكدت محكمة النقض الفرنسية في 1948/01/18 بقرار من الغرفة المدنية على حق الورثة بالمطالبة على التعويض عن الضرر المعنوي الذي يملكه الضحية المتوفاة قبل الوفاة<sup>(42)</sup>.

وهو نفس ما ذهب إليه القضاء المصري في قرار 1974/03/07 بقضائها: (إذا نجمت وفاة المضرور عن الفعل الضار من الغير فإن هذا الفعل لا بد أن يسبق الموت ولو بلحظة ويكون المضرور في هذه اللحظة أهلاً لكسب حقه ويتفاهم، ومضى ثبت له هذا الحق قبل وفاته فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته ويحق لهم بالتالي مطالبة المسؤول بجبر الضرر المادي الذي سببه لمورثهم لا من الجروح التي أحدثها به فحسب وإنما أيضاً من الموت الذي أدت إليه هذه الجروح باعتباره من مضاعفاتها)<sup>(43)</sup>.

ولقد رد البعض<sup>(44)</sup> على هذا الاتجاه الفقهي والقضائي أنه كانت له أهمية كبيرة عندما لم تكن المسؤولية عن الأشياء الغير حية لم تكن بعد

مستقرة كما هو الحال اليوم، وما دام أن نظام المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء أصبح أكثر ضمانا، فإن وريثة المسافر المتوفى ليسوا ملزمين على طلب التعويض على أساس الالتزام بالسلامة ويمكنهم التنازل عن هذا الاشتراط والتخلص من الحدود التي تضعها المسؤولية العقدية.

كما أن منح التعويض لورثة المسافر المتوفى على أساس تعاقدية، بني على افتراض محض وهو الاشتراط الضمني بين المسافر والناقل وهذا افتراض لا يتفق مع الحقيقة لأنه لا يجول في ذهن المسافر عادة أنه سيلقى حتفه أثناء السفر فيشترط لمصلحة ورثته. وهذا الافتراض يؤدي إلى التحكم في تحديد المستفيدين من هذا الاشتراط وذلك بقصره على بعض الورثة دون البعض، وهذا ما فعلته محكمة النقض الفرنسية بالفعل حين قبلت طلب التعويض على أساس عقدي من طرف والد الضحية ورفضت من شقيق الضحية في قرار 1932/12/06<sup>(45)</sup>.

ومن ثمة تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على هؤلاء في علاقتهم مع الناقل لأنهم لم يتعاقدوا مع الناقل ولم تتصرف نية الناقل والمتوفى لتعويضهم<sup>(46)</sup>. أما بالنسبة للفقهاء الجزائريين<sup>(47)</sup> فأكدوا على حق الورثة في التعويض على أساس أنه أثناء الحادث ولو وقع الموت فورا فإن هناك فترة بين الضربة المميتة والوفاة ولو ثانية والتي تسمح بنشوء حق التعويض عن الضرر، ويدخوله في ذمة المورث تنتقل إلى الورثة، فالمورث مات وهو دائنا وعليه للورثة الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم وتنتقل إليهم مشتملة على هذا الحق، أما إذا مات الضحية بعد رفعه للدعوى مما أصابه من ضرر قبل موته ولم يصدر فيها حكم بعد، فيكون للورثة بصفتهم الخلف العام أن يواصلوا السير في هذه الدعوى.

مما سبق يتبين أن التعويض عن الضرر المادي أو الجسماني الناشئ عن حوادث النقل بالسكك الحديدية تقوم على أساس الإخلال بالالتزام بالسلامة وقواعد الإعفاء منه -السبب الأجنبي- .

- والسؤال المطروح الثاني هل تخضع حوادث النقل بالسكك الحديدية إلى قواعد التأمين؟

كمبدأ عام لا يمكن أن نطبق الأمر 74- 15 المتعلق بإلزامية التأمين على أساس أن المادة 03 منه قد استبعدت تطبيقه على النقل في السكك الحديدية، على أساس أنها مستغلة من طرف الدولة وهذه الأخيرة معفاة من إلزامية التأمين بمقتضى المادة 02 من الأمر المذكور. ولكن المادة وضعت الدولة بمكان المؤمن الذاتي بالنسبة للمركبات والآليات التي تملكها أو الموجودة في حراستها. والمؤمن وفقا لمفهوم الأمر 74- 15<sup>(48)</sup>.

وهنا أكد المرسوم التنفيذي رقم 90- 391 المؤرخ في 1990/12/01 المتعلق بتعديل الطبيعة القانونية لنظام الشركة الوطنية للسكك الحديدية فاعتبرها في المادة 01 منه بأنها هيئة عامة ذات طابع صناعي وتجاري وهي شخص معنوي للقانون العام ووضعتها تحت وصاية وزارة النقل وهذا لا يتناقض مع المادة 02 التي اعتبرتها تاجرة في علاقتها مع الغير.

وهذا مع الإشارة إلى أن المشرع الجزائري أصدر قانون 01- 03 المؤرخ في 2001/08/07 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه وفتح مجال النقل بالسكك الحديدية فنص في المادة 21 منه بأن الدولة مالكة لشبكة السكك الحديدية الوطنية ويمكنها منح امتياز استغلال وإنجاز إلى مؤسسة واحدة أو عدة مؤسسات للنقل بالسكك الحديدية خاضعة للقانون الجزائري .

وهذا بعد أخذ رأي المجلس الوطني للنقل البري وشرحا للاستغلال فإنه تسيير المنشأة القاعدية وأملكها العقارية وهذا ما يهمننا الاستغلال التجاري



لخدمات النقل بالسكك الحديدية للبضائع والمسافرين طبقا للمادة 22 من القانون المذكور. والمادة 10 وسعت من هذا الامتياز وأكدت على أنه يجوز منح امتياز لاستغلال النقل البري من الدولة أو الجماعات المحلية لكل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون الجزائري وبتأكيد المادة 17 منه.

بالنسبة للقضاء الفرنسي لقد اتجه غير هذا الاتجاه حيث أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرار 1968/03/17<sup>(49)</sup> عن الغرفة المدنية حيث "قضت بتطبيق قانون 1985/08/17 المتعلق بالزامية التأمين ونظام التعويض عن الأضرار في فرنسا على الضحية حادث وقع من السكك الحديدية ولو وقع الحادث على الممر المستعمل من طرف الغير.

أما القضاء الجزائري فإنه يستشف من خلال العمل القضائي ومن تصفح بعض القرارات أن هناك أحكاما تستند في منح التعويض على أساس القواعد العامة والالتزام بالسلامة مستعينة في ذلك بما ورد في القانون المدني ومراعاة لظروف الضرور وحالته الصحية والاجتماعية والمهنية وغيرها ويتوصل القاضي في تحديد مبلغ التعويض بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار اللاحقة بالضرور مادية أو معنوية وحتى الجمالية .

فقضت المحكمة العليا الجزائرية بأن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير مؤمنة عن الحوادث ولا تخضع للأمر 74 - 15 بنص المادة 03، فإنها تدفع التعويض من ميزانيتها الخاصة وهذا في قرار 1999/06/01 تحت رقم 20821 عن غرفة الجرح والمخالفات: (حيث أنه في قضية الحال الحادث الذي أدى إلى وفاة كل من الضحايا (ع ج - ع ف) لا يطبق عليه الأمر 74 - 15 المؤرخ في 1974/01/30.

وحيث أن المادة 03 من الأمر المذكور تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية.



حيث أن متى كان كذلك ولأن المادة 08 من الأمر رقم 74- 15 المعدل والمتمم بقانون 31/88 المؤرخ في 19/07/1988 التي تنص على أن (كل حادث سير سيارة سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها لا تنطبق على قضية الحال).

غير أنه يلاحظ من جهة أخرى وجود أحكام تستند في تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية إلى أحكام الأمر الصادر سنة 1974، أي أن هذه الأحكام تهتدي بعد إثبات مسؤولية الناقل في تحديد التعويض الواجب دفعه كل مضرور إلى العناصر الواردة سواء فيما يتعلق بجدول التعويضات ومختلف الأضرار الواجب التعويض عنها وكذا المستحقين لهذا التعويض. وهذا ما جاء في قرار 1987/12/29 عن المحكمة العليا الجزائرية تحت رقم 49715 عن الغرفة الجنائية بقولها: (لكنه حيث ينبغي التذكير أنه منذ إصدار الأمر 74- 15 المؤرخ في 30/01/1974 والمراسيم التطبيقية له، فإن خطأ الضحية لا يلعب أي دور لتعويض الضحية من جراء الأضرار الجسمانية لحوادث المرور.

حيث أن من جهة أخرى إذا كانت إلزامية التأمين غير مطبقة على حوادث النقل بالسكك الحديدية، فإن الإشارة إلى المادة 138 من القانون المدني غير مؤسس باعتبار أن قانون 74- 15 يعد تطبيقاً للقانون العام). نستنتج إذن أن ثمة تناقض في الاجتهاد القضائي فيما يتعلق بالمقاييس والعناصر المعتمدة في تقدير التعويض، فهناك أحكام تستند وتهتدي بما ورد في الأمر 74- 15 وأخرى تلجأ إلى تطبيق القواعد العامة في التعويض المنصوص عليها في القانون المدني<sup>(50)</sup>.

## ب: بالنسبة للنقل عبر الطرقات:

نظرا لتزايد الكبير لحوادث السيارات وما نجم عنها من ضحايا كثيرة، طالب الأستاذ M.PICARD منذ 1931 بأهمية وضع نظام خاص بحوادث المرور وهذه المطالبة أدت في سبتمبر 1964 إلى إنشاء لجنة من طرف وزير العدل لدراسة قانون خاص بهذا النوع من الحوادث وشارك في أشغال هذه اللجنة الفقيه (A.TUNC) الذي أصدر كتابا في هذا المجال باسم - LA SECURITE ROUTIERE الذي رأى أنه في مجال حوادث المرور عبر الطرق فإن الأمر يتعلق بتنظيم وضمان أمن الطرقات موازي لضمان أو الأمن الاجتماعي<sup>(51)</sup>.

واعتبر أن المؤمن عليه تحمل التعويض عن الضرر الجسماني مسبب لكل شخص غير السائق والضرر المادي المسبب للأشخاص غير الراكبين مع السائق دون البحث عن خطأ السائق أو الضحية ودون البحث عن خطأ السائق أو الضحية ودور الخطأ نجده في الخطأ العمدي. وعليه فإن التعويض هو آلي<sup>(52)</sup>. ومنذ صدور هذا الكتاب استمر الفقه في نقد نظام المسؤولية المدنية القديم المطبق على حوادث السيارات وطالبوا بإلغائه في هذا المجال بسبب عدم مناسبته وعدالته لأن التعويض يمر بمراحل وإجراءات غامضة ومعقدة. وإن تطبيق نظام عدم الخطأ لا يشترط لإصلاح الضرر سوى شرطين هما وجود ضرر من جهة المضرور ووجود عقد تأمين من المسؤولية من جهة المسؤول وعند غياب ذلك يتدخل صندوق خاص بالسيارات.

أما عنصر الخطأ وهو ركن أساسي للمسؤولية المدنية فلم يعد يعتد به، وقد نادى بنفس الفكرة مشروع قانون (CHAZELLE) الذي ينص على تعويض الأضرار الجسمانية والمادية التي تصيب الشخص عدا السائق الذي يعوز باستثناء الخطأ العمدي أو الجسيم الذي يرتكبه هذا الأخير<sup>(53)</sup>.

ثم جاء مشروع (BADINTER) باسم وزير العدل الفرنسي والذي صادق عليه مجلس الوزراء في 17/10/1984 بعد ضجة كبيرة وردة فعل قوية من شركات التأمين وتم التصويت عليه في 17/12/1984 من طرف البرلمان الفرنسي بموجب القانون رقم 677 - 85 المؤرخ في 05/07/1985 ولقد أخذ هذا القانون بعين الاعتبار مصالح الضحايا حوادث المرور ومنهم حق التعويض للضحايا الراجلين والمنقولين وسائقي الدراجات ولو كانوا مخطئين باستثناء حالة الخطأ العمدي أو الجسيم.

ويستفيد ضحايا حوادث المرور الذين يقل أعمارهم عن 16 سنة ويزيد عن 70 سنة، من التعويض مهما كانت درجة الخطأ، أما السائق الذي يتحمل مسؤولية الحادث فلا حق له في التعويض ومن ثمة يلاحظ أن المشرع أخذ بنظام عدم الخطأ تطبيقاً جزئياً.

والذي استبعد النظام التقليدي للمسؤولية على أساس أنه أكثر إيجابية وأفضلية للضحية وهو قانون موجه إلى جميع حوادث المرور والتي تتدخل فيها مركبة ذات محرك باستثناء القطار والترام التي تأخذ طرق خاصة بها والذين يبقون خاضعون للقواعد التي جاء بها القضاء سنة 1911 من التزام بالسلامة وغيره والكل يستفيد من هذا النظام سواء كانت الضحية منقولة بعقد نقل أو بوسائلها الخاصة فهم غير ملزمين لا بإثبات خطأ، ولا بإثبات أن السيارة هي السبب المحدث للحادث بل يكفي أن تكون السيارة قد تدخلت بأية طريقة في الحادث ولو كانت ثابتة لا تتحرك، كما لو قام بالإخلال بنظام السير، وعلى السائق دفع التعويض دون التخفي وراء السبب الأجنبي إلا إذا ارتكب الخطأ الغير مغتفر (inescusable) إذا كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد للحادث وهذا ما جاءت به نص المادة 03 من القانون 05/07/1985 بقولها: (الضحايا

يعوضون عن الضرر الناتج عن المساس بشخصهم دون الاحتجاج عليهم بأخطائهم باستثناء الخطأ الغير مغتفر إذا كان هو السبب الوحيد للحادث) .

فالخطأ الغير مغتفر من الضحية كما أكدت عليه محكمة النقض الفرنسية في 1989/03/29 هو المخلص الوحيد للحادث بشرط أن يكون السبب الوحيد للحادث والذي يمثل خطأ إرادي ذي جسامه استثنائية بتعريض صاحبه إلى الخطر دون مبرر مقبول والذي كان يجب أن يكون واعيا به. إذن قانون إلزامية التأمين يطبق سواء على المسؤولية العقدية أو التقصيرية ما دام أن حادث المرور وقع مع تورط مركبة ذات محرك .

وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية على هذا النظام الجديد للناقل في قرار 1989/10/11 بمناسبة حادث وقع لشخص أثناء النزول من الحافلة وأخضعت قواعد التعويض لقانون 1985/07/05 على أنه لا بد من الإشارة إلى أن بعض قرارات محكمة النقض الفرنسية قضت بتطبيق النظام القديم كقرار غرفتها المدنية الصادر في 1983/01/11 وقرارها في 1987/04/06 بمناسبة حادث النقل وأكدت على مبدأ الإلغاء الجزئي من التعويض للمدين بالالتزام بالسلامة إذا ثبت خطأ الضحية الذي لا تتوفر فيه شروط القوة القاهرة .

إذن على ضوء ما سبق يمكن القول أن قانون 1985/07/05 المتعلق بتعويض ضحايا حوادث المرور يطبق على الناقلين أو ما يسمى بحوادث النقل حيث أنه طبقا لنص المادة 01 فإن قواعد التعويض هذه جد مفيدة للضحايا وتطبق على الحوادث التي تقع بمناسبة عقد النقل .

ولقد أكد الفقه المؤيد لهذا الاتجاه القانوني على أن نظام التأمين على المسؤولية ولاسيما أهم صورته وهي المسؤولية عن فعل الأشياء - حوادث المرور والنقل - أنه أثر تأثيرا كبيرا على العناصر التقليدية للمسؤولية المدنية وخاصة عنصر الخطأ، فأصبح حارس الأشياء غير حية في معظم القوانين المعاصرة



مفترض أنه مسؤول عن الضرر الذي حدث بتدخل هذا الشيء، ما لم يستطيع إثبات السبب الأجنبي.

ولقد بادر القضاء الفرنسي بتشجيع من الفقه لاسيما الفقيه (A.TUNC) إلى محاولة تحويل التزام الحارس إلى التزام حقيقي بالضمان وإلغاء إمكانية الإعفاء من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي.

وهذا ما حول المسؤولية المدنية إلى مسؤولية موضوعية تفقد طبيعتها الشخصية، ولم يعد الخطأ عنصرا جوهريا فيها وهذا الأمر دفع إليه كثرة الحوادث وآثارها الناتجة عن استعمال الآلات والأدوات الميكانيكية التي أصبح يؤمن عليها.

فتطور نظام تأمين المسؤولية في مجال هذه الأشياء أدى إلى التقليل من شأن أهم عنصر من عناصر المسؤولية المدنية ألا وهو عنصر الخطأ. ومن السهل القبول بهذا الأمر في ظل نظام يضمن للمضروب الحصول على التعويض المناسب من شخص ذي ذمة مالية مليئة وهي شركة التأمين.

وهكذا فإن التأمين على المسؤولية أصبح إجباريا بالنسبة لمن يستعمل سيارة باعتبارها من الأدوات أو الآلات الخطرة التي تحتاج في حراستها إلى عناية خاصة ويسبب الحوادث الناجمة عنها أضرار قد تكون على درجة من الجسامه. ولقد أدت هذه الفكرة إلى اختفاء الشخص المسؤول خلف المؤمن في عقد التأمين على المسؤولية بحيث أن المضروب يتمتع بدعوى مباشرة ضد شركة التأمين فيحصل مباشرة على مبلغ التأمين.

ولقد انتقدت هذه النظرية على أساس أن الخطأ كأساس للتعويض لا زال له دوره الهام في المسؤولية المدنية. فالخطأ يضمن دوره في مجال الأضرار الناجمة عن الحوادث الجسمانية بحيث يكون التعويض فيها تلقائي دون انتظار لإثبات الخطأ، ونظام التأمين الإلزامي عن حوادث المرور هو نظام معلوم أنه



خارج دائرة الخطأ. إلا أنه يبقى له دور كبير في مجالات أخرى كالمنافسة الغير مشروعة، وحتى في إطار قانون التأمين على حوادث المرور فإن الخطأ له مكانه في إطار الضرر المالي وكذلك في مجال مرتكبي الحادث المشتركين، فإن مقدار الخطأ يؤثر على مقدار المسؤولية والتعويض<sup>(54)</sup>.

أما بالنسبة للمشروع الجزائري فإنه أصدر الأمر 74-15 المؤرخ في 1974/01/30 الذي جسد نظام عدم الخطأ. فنص المادة 01 منه بأن (كل مالك مركبة ملزم باكتتاب عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها المركبة لغير وذلك قبل إطلاقها للسير)<sup>(55)</sup>.

ويقصد بالمركبة آلية برية ذات محرك تسير بقوة محرك (بنزين، مازوت، كهرباء...) وكذلك مقطوراتها ويقصد بالمقطورات المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة ذات محرك وتكون مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء، إذن هي كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك. ورغم ذلك فإن المشرع استبعد من إلزامية التأمين النقل بالسكك الحديدية طبقا لنص المادة 02 من الأمر المذكور لأن الشركة تعتبر مؤمن ذاتي باعتبارها أنه يرجع استغلالها من طرف الدولة.

ولقد نصت المادة 08 من الأمر المذكور أعلاه على أن (كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها حتى ولو لم تكن للضحية صفة الغير اتجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث). وعليه فإن الضحية يتم تعويضها في كل الحالات جزئيا أو كليا مهما كانت مسؤوليتها في الضرر الواقع ولا يهم ما إذا كانت الضحية قد ارتكبت خطأ أو ترتكبه. فلم يعد خطأ المضرور نفسه كقاعدة عامة يعتد به إلا في حالات محددة ويؤدي ذلك في حقيقة الأمر إلى إخراجنا من نطاق المسؤولية إلى نطاق الضمان<sup>(56)</sup>.

وتعويض الضحية حتى ولو لم تكن لها صفة الغير اتجاه المسؤول مدنيا عن الحادث كما لو كانت الضحية من أحد أفرادها، فالأمر 74-15 ألغى صفة الغير من أجل الحصول على تعويض بعد أن كانت شرطا أساسيا في المادة 124 من قانون المدني الجزائري، فقد يتسبب مثلا المؤمن له في حادث ينتج عنه وفاة أحد أفراد أسرته كزوجته أو أحد أولاده أو أحد والديه، ففي هذه الحالة حسب القواعد العامة لا يستفيد الضحية وذوي حقوقها من التعويض.

كما يستفيد من هذا النظام المتعاقد مع المؤمن له الذي يعتبر من الغير، وبالتالي فإن المادة 08 من الأمر المذكور تقضي بالتأمين على المسؤولية العقدية بين المسؤول والمتضرر وبالتالي يخضع عقد النقل إلى هذا القانون وتطبق قواعده عليه.

فالتأمين يغطي المسؤولية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق الغير من حوادث السيارة، سواء أكانت تلك المسؤولية تقصيرية أو عقدية، فتكون تقصيرية إذا كان المضرور من الغير كأحد المارة، بينما تكون عقدية إذا كان المضرور من الركاب الذين يربطهم بالناقل عقد النقل<sup>(57)</sup>.

ولتعويض الضحية لا يهم معرفة ما إذا كان سائق السيارة مسؤولا عن الحادث مسؤولية كاملة أو جزئية أم لا؟ سارق للسيارة أم لا؟ ذي أهلية كاملة أو قاصر؟ السيارة مؤمن عليها أم سقط حقها في الضمان وقت الحادث؟ والتعويض يشمل المؤمن له ومالك المركبة والسائق ومسبب الحادث الذي يكون أحد هؤلاء الثلاثة.

ويكفي للحصول على التعويض وقوع ضرر بسبب سيارة وهذا يمثل ثورة حقيقية في مفهوم المسؤولية المدنية بحيث لم يعد للخطأ دور في قيامها.

وإن الضرر الناتج عن أي حادث كان يعطي الحق في التعويض ولو لم يرتكب السائق أي خطأ وانتفت مسؤوليته وحكمت له المحكمة بالبراءة<sup>(58)</sup>

لأن الأمر 74-15 هو قانون خاص كأساس قانوني للتعويض لمبدأ العام للتعويض المنصوص عليه في المادة 124 من قانون المدني الجزائري.

حيث أن المادة 08 من هذا الأمر منحت التعويض بناء على نظرية المخاطر بحيث يكفي إثبات الضرر للحصول على التعويض واستبعدت نظرية الخطأ وحلت محلها نظرية المخاطر<sup>(59)</sup>.

وفي هذا الإطار اعتبرت المحكمة العليا في قرارها رقم 24418 الصادر في 1983/04/05 على أنه (من الخطأ اعتبار أنه لا يمكن للقاضي الجزائري أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة قضاءه بالبراءة وهذا بعد صدور الأمر 15/74 الصادر في 1974/01/30 الذي يهدف إلى تعويض تلقائي بغض النظر عن كل مسؤولية في الحادث، على أن الجريمة تبقى دوما الأساس القانوني الضروري لإقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائرية، غير أن الواقع في حالة الحكم بالبراءة ينبغي تحديد الاختصاص لمحكمة الجench. وهو اختصاص لم يعد يركز على المسؤولية الناتجة عن الخطأ الثابت.

بمفهوم المادة 138 الفقرة 2 من القانون المدني الجزائري، وإنما يركز على العنصر المادي أي الحادث وعليه فعلى المجلس أن يفصل في الدعوى المدنية ولو انتهت الدعوى الجزائرية بالبراءة<sup>(60)</sup>.

وطبقا لهذا القرار فإنه ولو لم يكن في القانون نص صريح يمنح القاضي الجزائري بالحق في الفصل في الدعوى المدنية رغم الحكم بالبراءة فإن جوهر وروح القانون يفترض منح هذا الحق للقاضي لتحديد مبلغ التعويضات المدنية<sup>(61)</sup>، وكما سبق القول وتفصيلا لذلك فإن السائق المركبة يعوض كمبدأ عام لأنه ضحية حادث ولو كان هو المتسبب في ارتكاب الخطأ غير أن:

أ- السائق الذي يكون في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو منومات - وهذا خطأ جسيم- لا يحق له التعويض مهما كان مقدار المسؤولية كلياً أو جزئياً<sup>(62)</sup>،

ب- سارق المركبة وأعوانه الذي وقع لهم الحادث لا ينتفعون من التعويض<sup>(63)</sup> ولكن في حالة الوفاة فإن هذه الأحكام لا تسري على ذوي حقوق الضحية المتوفاة،

ج- السائق الذي يتحمل جزء من المسؤولية عن الأخطاء غير المشار إليها في المادة 14 و15 من الأمر - فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة المسؤولية التي يتحملها ولكن يستثنى من هذا الحكم في حالة إصابته بعجز دائم بنسبة 50 %، كما لا تسري هذه الأحكام في حالة وفاته على ذوي حقوقه<sup>(64)</sup>.

ويستنتج مما ذكر أن الخطأ الذي يحتج به اتجاه السائق المخطئ محصور في الأضرار التي تصيبه هو نفسه إذا كانت نسبة العجز أقل من 50 % ولا يحتج بعنصر الخطأ في ما عدا ذلك<sup>(65)</sup>.

ولا تثور مسألة البحث عن توفر أو عدم توفر أركان المسؤولية المدنية، بل حتى ولو كان خطأ المضرور ثابتاً مثل السائق الذي يتجاوز السرعة المحددة وينحرف بسيارته خارج الطريق فتتقلب به ويتوفى على إثر الحادث فذوي حقوقه يستفيدون من التعويضات المقررة عملاً بأحكام المادة من الأمر 74 - 15<sup>(66)</sup>.

كما تشمل المادة 08 من الأمر المذكور للاستفادة من التعويض كلا من المؤمن له ومالك المركبة، وعليه فإن الضمان أو الحق في التعويض يشملها عكس القواعد العامة أين مالك المركبة والمؤمن له لا يستفيدان من التعويض لأن المؤمن يضمن مسؤوليتهما اتجاه الغير فحسب - أي الضرر الذي يصيب الغير وليس الذي يصيبهما<sup>(67)</sup>.

ومما سبق ذكره من مواد قانونية يتبين أخذ المشرع الجزائري بالضرر كأساس آخر للتعويض وليس الخطأ، أي أن الحق في التعويض ليس مرجعه القواعد العامة في المسؤولية المدنية بل يستمد أساسه من القانون الجديد المستند إلى فكرة تحمل المخاطر المرتبطة بالمرور في الطريق. لذا فإن حق المضرور في التعويض قبل المؤمن ينشأ بمجرد ارتباط الضرر بحادث المرور الذي تدخلت فيه المركبة المؤمن عليها<sup>(68)</sup>. وعليه فإن المشرع أخذ بنظرية الخطأ كاستثناء من المبدأ العام لنظرية المخاطر أو بدون خطأ المذكور في المادة 08 من الأمر 74-15<sup>(69)</sup>. والدليل الإضائي على أخذ المشرع الجزائري في الأمر 74-15 بنظام عدم الخطأ هو وجود الصندوق الخاص بالتعويضات الذي جعل من النادر أن نجد ضحايا حوادث المرور لا يستفيدون من التعويض.

حيث أن هناك حالات معينة لا يمكن فيها للمتضرر الحصول على تعويض من المسؤول أو من شركة التأمين وهي:

- حالة بقاء المسؤول عن الضرر مجهولا.
- حالة سقوط حق المسؤول عن الضرر في الضمان أثناء الحادث
- حالة انعدام التأمين على السيارة المتسببة في إحداث الضرر
- الحالة التي يكون فيها المتسبب في الضرر معروفا ولكنه غير قادر على دفع التعويضات الواجبة للمضرور.

ونظرا لخطورة هذه الحالات على الضحية، قرر المشرع أن يتحمل الصندوق الخاص بالتعويضات دفع كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم من هذه الحالات المذكورة أعلاه وهذا بنص المادة 24 من الأمر 74-15<sup>(70)</sup>.

ويتضح مما سبق أن هذه النصوص الخاصة تتطلق من فكرة المسؤولية الموضوعية التي مفادها كما سبق القول أنه كل فعل ترتب عنه ضرر يجب أن



يسأل عنه فاعله سواء كان مخطئاً أو غير مخطئٍ وعليه أن يعرض المضرور عما أصابه من ضرر<sup>(71)</sup>. والحقيقة أنه لا بد من التمييز بين الضرر المادي والضرر الجسماني ولو أن الضرر المادي هو إخلال بمصلحة المضرور ذات قيمة مالية. وقد يكون الضرر إخلالاً بحق شخصي للمضرور كحقه في سلامة جسمه أو حق مالي للمضرور كحق التمتع بأمواله المنقولة أو العقارية ونجد هذا في حوادث المرور بمناسبة تحطيم سيارة كلياً أو جزئياً أو احتراقها، غير أن المشرع الجزائري في الأمر 74-15 عبر عن الضرر الذي يصيب الإنسان في شخصه بالضرر الجسماني وعبر عن الضرر الذي يصيب الإنسان في ماله بالضرر المادي. ولقد أخضع المشرع الجزائري الضرر المادي أو المالي للقواعد العامة مع الأخذ بعين الاعتبار ما جاء في نص المادة 21 من الأمر 74-15 التي تنص على أنه (لا يجوز تسديد أي ضرر مادي مسبب لمركبة إذا لم تكن المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة).

أما الضرر الجسماني فقد أخضعه المشرع لقاعدة قانونية مسبقة لحساب التعويض المستحق حسب كل حالة. كما أن في الأضرار المادية فإن الملزم هو فقط الناقل أو المسؤول المدني المتسبب في الضرر إذا كان الضرر مغطى بعقد التأمين<sup>(359)</sup> ولا يمكن مطالبة الصندوق الخاص بالتعويضات بدفع مبلغ التعويض عن الأضرار لأنه غير ملزم إلا بالتعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم.

ولقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية على أن أساس التعويض الذي جاء به الأمر 74-15 يقوم على أساس الضرر والذي يخرج عن نطاق المسؤولية المدنية التقليدية.

وهذا في القرار رقم 130299 المؤرخ في 17/01/1996 بقولها: (يجب التذكير أن النظام القانوني الذي تنص عليه المادة 124 من القانون المدني هو

النظام التقليدي للمسؤولية عن الأعمال الشخصية والذي يشترط على المتضرر للحصول على تعويض توافر ثلاث شروط أساسية هي على التوالي: الخطأ، الضرر، العلاقة السببية بينهما، في حين أن النظام القانوني الذي استحدثه الأمر 74- 15 المؤرخ في 20/01/1974 لاسيما في مادته الثامنة هو نظام مبني على قاعدة جديدة وهي قاعدة عدم الخطأ، ويشترط هذا النظام الجديد عندئذ من أجل إصلاح ضرر ناتج عن حادث مرور، وباستثناء بعض الحالات المحددة قانونا سوى شرطين إثنين هما:

1- وجود ضرر من جهة المضرور.

2- وجود عقد تأمين من المسؤولية من جهة المسؤول وحتى في حالة عدم وجود تأمين، تتدخل هيئة خاصة وهي الصندوق الخاص بالتعويضات لتتحمل عبئ التعويض لصالح المتضررين حيث يتجلى حينئذ أنه لا يمكن لقاضي الموضوع أن يبني حكمه في ذات الوقت على نظامين قانونيين ومتعاكسين<sup>(72)</sup>، ولقد جاء هذا القرار تأكيدا للقرار رقم 51074/298 الصادر في 09/12/1986 القاضي بأنه (...حيث أنه منذ إصدار الأمر 74- 15 بتاريخ 30/01/1974 والمراسيم التطبيقية المؤرخة في 06/02/1980 فإن نظام تعويض الأضرار الجسمانية بني على نظرية المخاطر في الدعوى المدنية وليس على مبدأ الخطأ.

حيث أن المادة 08 من الأمر تعوض كل ضحايا بحوادث المرور أو ذوي حقوقها عن الأضرار الجسمانية اللاحقة بها ونتيجة لذلك لا داعي في الدعوى المدنية لمعرفة ما إذا كانت مسؤولة عند ارتكاب حادث المرور، وإن إصلاح الضرر ثابت مسبقا ولذوي حقوقها...<sup>(73)</sup>.

كما قضت المحكمة العليا الجزائرية في قرار 1999/08/28 ملف رقم 65633 قضية ش ت ضد ذوي حقوق الضحية عجرود والصادرة عن غرفة الجرح

والمخالفات (... من حيث الموضوع: عن الوجه الذي يبرر لوحده النقض دون مناقشة الوجه الأول المأخوذ من خرق والخطأ في تطبيق القانون بدعوى أن القرار المطعون فيه قد منح تعويضات للطرف المدني دون مراعاة الأمر 74- 15 وحيث يستخلص من مجرد قراءة المطعون أن قضاة الاستئناف قد برروا قرارهم في الحثثيات التالية:

- حيث أن ذوي الحقوق قد فقدوا مورثهم الذي يعولهم ولحقهم أضرار مادية ومعنوية ويستحقون على ذلك تعويضا طبقا للأمر 74- 15 وكذلك طبقا للمادة 124 من قانون المدني.

حيث أن المحكمة قدرت هذه التعويضات المحكوم بها تقديرا مناسباً للضرر المادي والمعنوي طبقا للمادة 124 من القانون المدني والأمر 74- 15 مما يتعين إصابتها بما قضته.

- ولكن حيث أن هذا التعليل غير كافٍ ولا يتماشى ومقتضيات الأمر المذكور.

- وحيث يجب تذكير قضاة الاستئناف لمجلس قضاء أم البواقي بأن الأمر 74- 15 المؤرخ في 30/01/1974 مبني على نظرية المخاطر وليس على نظرية الخطأ وهو مما يؤدي إلى استبعاد الحكم بأي تعويض على أساس المادة 124 من القانون المدني.

- حيث أن الأمر 74- 15 ملزم بالتالي على قضاة الموضوع...<sup>(74)</sup>.

وفي قرار للمحكمة العليا بتاريخ 15/12/1998 ملف رقم 197248 الصادر عن غرفة الجنح والمخالفات، قضت بأن (عن الوجه الوحيد المأخوذ من مخالفة القانون أو الخطأ في تطبيقه.

بدعوى أن قضاة الموضوع صرحوا بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لعدم ثبوت الخطأ الجزائي، ولكن الخطأ الجزائي غير مطبق في القضايا

المتعلقة بحوادث المرور التي جعلت مبدأ التعويض تلقائيا دون البحث عن الخطأ الجزائري وهذا في إطار الأمر 74 - 15 الصادر في 1974/01/30....

- حيث بموجب الأمر الصادر في 1974/01/30 تحت رقم 88 - 31 أصبح نظام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقها يخضع إلى نظرية الخطر وليس نظرية الخطأ وهذا عملا بالمادة 08 من ذلك الأمر والتي تسمح بمنح تعويض لكل ضحية حادث مرور أو ذوي حقوقها.

- حيث أن براءة المدعى عليه في الطعن لا يمنح قضاة الموضوع من الفصل في الدعوى المدنية ومنح تعويضات للطرف المدني لجبر الأضرار اللاحقة به كون التعويض مضمون في كل الحالات.

- حيث أن المجلس بقراره بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية يكون قد خرق القانون معرضا لقراره للنقض<sup>75</sup>

ولقد أكدت المادة 16 من قانون 88 - 31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 المعدل والمتمم للأمر 74 - 15 المؤرخ في 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار قد نصت على أن: (تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون...).

وقضت المحكمة العليا الجزائرية في 1986/06/03 بقولها: (إن قضاة الموضوع لا يمكنهم أن يمنحوا إلا التعويضات المحددة في الجدول التابع للأمر 74 - 15 المعدل والمتمم بالقانون 88 - 31).

واعتبرت المحكمة العليا أن التعويضات المحددة في جدول التعويضات هي من النظام العام، ومن ثمة فإنه لا يجوز الاتفاق على مخالفتها في قرار 1986/03/25 بقولها: (إن أحكام التعويضات عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور هي من النظام العام...)<sup>(76)</sup>. وعليه فإن جدول التعويضات عن

الضرر الجسماني هي ذات طابع إلزامي لأن منصوص عليه قانونا وعلى المؤمن وهو يقدم عروضه إلى الضحية وعلى القاضي عندما يراقب مدى موافقة العرض المقدم من قبل المؤمن لجدول التعويضات أو يقوم بنفسه بتحديد هذا المبلغ تطبيقا لنفس الجدول<sup>(77)</sup> وسواء كان ذلك قبل أو بعد وقوع الضرر على أساس المادة 461 من قانون مدني جزائري.

وهنا نستنتج من الأمر 74 - 15 أنه وضع معيار ثابت موضوعي لأن التعويض يتعلق بالحق في السلامة الجسدية وهو أمر يتساوى الناس فيه جميعا أيا كانت ظروفهم الشخصية وهذا التعويض هو من النظام العام لأن الحق في التعويض عن الأضرار الجسدية يعتبر جزءا لمبدأ حرمة جسم وحياة الإنسان الذي يعتبر من مبادئ النظام العام<sup>(78)</sup>.

### الهوامش

- (1) أنظر، طلبية وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان - دراسة قضائية مقارنة - (بدون طبعة)، دار الفكر العربي الكويت، (بدون سنة الطبع)، ص 401.
- (2) أنظر، علي البارودي، عقود وعمليات البنوك التجارية، (بدون طبعة)، منشأة المصارف الإسكندرية 1995، ص 229.
- (3) أنظر، طلبية وهبة خطاب، المرجع السابق، ص 401.
- (4) أنظر، مجلة قضائية 1982، عدد 02، ديوان الوطني للأشغال التربوية، ص 15.
- (5) أنظر، H. BENCHABANE, l'aléa dans le droit des contrats opu, alger 1992, p365.
- (6) أنظر، مصطفى أحمد أبو عمرو، الالتزام بالإعلام في عقود الاستهلاك - دراسة مقارنة - جامعة طنطا، الكتاب العربي 2008، ص 125.
- (7) أنظر، معتز نزيه محمد الصادق المهدي، المتعاقد المحترف - مفهومه - التزاماته - مسؤوليته - دراسة مقارنة، (بدون طبعة)، دار النهضة العربية 2009، ص 14.



- (8) أنظر، PH. LE TOURNEAU, la responsabilité civile professionnelle, 2 e éd, DALLOZ 2005, P 06 .
- (9) أنظر، عدنان إبراهيم سرحان، فكرة المهني، المفهوم والانعكاسات القانونية، بحث مقدم إلى مؤتمر مسؤولية المهنيين المنعقد في كلية القانون جامعة الشارقة 07-05 أبريل 2004، ص 10 مأخوذ عن معتر نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص 16.
- (10) أنظر، معتر نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص 21.
- (11) عرفه قانون 2008/03/06 المتعلق بقانون حماية المستهلك السوري في المادة 01 (هو كل شخص طبيعي أو اعتباري يشتري سلعا استهلاكية بأنواعها المختلفة الزراعية والصناعية بهذه- أو لاستخدامها للأغراض الشخصية أو المنزلية أو يستفيد من أية خدمة سواء المقدمة من فرد أو من مجموعة أفراد أو شخص اعتباري...).
- كما عرفه قانون حماية المستهلك المغربي في المادة 01 (هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني أو يستعمل لأغراض غير مهنية منتوجات أو خدمات معروضة في السوق.
- (12) أنظر، Y.PICOD, H.DAVO, droit de consommation, éd ARMOND COLIN 2005, P 25.
- J.CALAIS AULOY&F.STEINMETZ, Droit de la consommation 6° éd DALLOZ 2003
- (13) أنظر، علي بو لحية بو خميس، القواعد العامة لحماية المستهلك والمسؤولية المترتبة عنها في التشريع الجزائري، دار الهدى، الجزائر 2000، ص 16.
- (14) أنظر، معتر نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص 33.
- (15) أنظر، حمد الله محمد حمد الله، حماية المستهلك في مواجهة الشروط التعسفية في عقود الاستهلاك، دار الفكر العربي 1997، ص 29.
- (16) أنظر، معتر نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص 76.
- (17) أنظر، معتر نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص 78.
- (18) أنظر، محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية، الجزء الأول، ( بدون طبعة ) ، مطبعة جامعة القاهرة 1990، ص 225.
- (19) أنظر، عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، بيروت، 1984، ص 35.

- (20) أنظر، معتز نزيه محمد الصادق المهدي، المتعاقد المحترف - مفهومه - التزاماته - مسؤوليته المرجع السابق، ص 119.
- (21) أنظر، معتز نزيه محمد الصادق المهدي، بعض التطبيقات المعاصرة لمشكلات المسؤولية المدنية الحديثة، دار النهضة العربية 2001، ص 113.
- (22) أنظر، قرار 1995/12/18 عن مجلس قضاء GRENOBLE وقرار 1999/01/07 مأخوذ عن عابد فايد عبد الفتاح، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة في القانون المصري والقانون الفرنسي، ( بدون طبعة)، دار النهضة العربية، القاهرة 2006، ص 44.
- (23) أنظر، عابد فايد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 69.
- (24) أنظر، هشام بوعباد، المسؤولية العقدية للمهني - مقارنة في عقود الاستهلاك، مقال مأخوذ من مجلة الفقه والقانون موقع الإنترنت [www.majalahnew.ma](http://www.majalahnew.ma) (25) أنظر، N.REPECKI, droit de la consommation et la théorie général du contrat, puan préface de gweiderka مأخوذ عن عابد فايد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 09
- (26) أنظر، عابد فايد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 10.
- (27) أنظر، عابد فايد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 11.
- (28) أنظر، علي بولحية بوخميس، المرجع السابق ص 86.
- (29) أنظر، PH. LE TOURNEAU, L.CADIET, droit de la responsabilité DALLOZ 1996., P 461.
- (30) أنظر، علي بولحية بوخميس، المرجع السابق، ص 20.
- (31) أنظر، معتز نزيه محمد الصادق المهدي، المتعاقد المحترف - مفهومه - التزاماته - مسؤوليته، المرجع السابق، ص 123.
- (32) D. BROUSOLE, Le droit des transports de personnes, 1ère éd, Presses Universitaires Paris 1995 p38
- (33) أنظر، علي البارودي، المرجع السابق، ص 234.
- (34) أنظر، عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول، ( بدون طبعة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998، ص 362، ومحمد عبد الله بهجت القايد، العقود التجارية، الطبعة

- الأولى، دار النهضة العربية القاهرة، 1995، ص 208. ومراد منير فهيم، القانون التجاري، (بدون طبعة)، دار المعارف الإسكندرية 1982، ص 161.
- (35) أنظر، J.CARBONNIER, Droit civil, Les obligations, 10 éd. Presse universitaires de France, 1976, P336
- (36) أنظر، عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 362.
- (37) أنظر، عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 363.
- (38) أنظر، قرار غرفة جنائية لمحكمة النقض المصرية في 14/02/1944، المحاماة 26 ص 565 رقم 212 تعليق سليمان مرقس في مجلة القانون والاقتصاد 18، ص 105 مأخوذ عن محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة 2007، ص 284.
- (39) أنظر، أحمد شرف الدين، انتقال الحق في التعويض عن الضرر الجسدي، جامعة عين شمس 1982، ص 50.
- (40) أنظر، J.CARBONNIER, Op. Cit, P 341
- (41) أنظر، محمد عبد الله بهجت القايد، المرجع السابق، ص 208 ومراد منير فهيم، المرجع السابق، ص 161.
- (42) أنظر، J.CARBONNIER, Op.Cit, P 341
- (43) قرار محكمة النقض المصرية في 07/03/1974 المجموعة س 25 ص 60 1983/05/29 الطعن 1884 س 52. مأخوذ عن محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 286.
- (44) أنظر،
- J.CARBONNIER, Op. Cit, P 342 & J.HUET, Traite de droit civil, librairie général de droit et de jurisprudence, Paris 1996, P 348.
- (45) أنظر، محمد عبد الله بهجت القايد، المرجع السابق، ص 162.
- (46) أنظر، سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1994، ص 339.
- (47) أنظر، علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية 1998، ص 187.
- (48) أنظر، راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980، ديوان المطبوعات الجامعية 1992، ص 192.

- (49) أنظر، G.MARTY, P.RAYNAUD, droit civil, les obligations, 2<sup>e</sup> éd, T1, édition, أنظر، sirey, Paris, 1988, P 610.
- (50) أنظر، مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء - دار هومه 2003، ص 125.
- (51) أنظر، مراد بن طباق، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، مجلة قضائية، العدد 4 1991، ص 23 وعبد العزيز بو ذراع، النظام القانوني لتعويض حوادث المرور، مجلة الفكر القانوني، العدد 2 1985، ص 89.
- (52) أنظر، G.MARTY, P.RAYNAUD, Op.Cit, P 442.
- (53) أنظر، عبد العزيز بو ذراع، النظام القانوني لتعويض حوادث المرور، مجلة الفكر القانوني، العدد 2، الصادرة في ديسمبر، 1985، ص 91.
- (54) أنظر، محسن عبد الحميد إبراهيم البنية، حقيقة أزمة المسؤولية المدنية ودور تأمين المسؤولية، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة 1993، ص 68 إلى 71.
- (55) أنظر، راشد راشد، المرجع السابق، ص 192.
- (56) أنظر F.CHABAS, Commentaire de la loi 5 juill 1985, GCP 1985.11.3205.
- مأخوذ عن محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 16.
- (57) أنظر، محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2007، ص 12.
- (58) أنظر، مراد بن طباق، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، مجلة قضائية، العدد 04، 1991، ص 26.
- (59) أنظر، يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية المادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة 2005، ص 04.
- (60) أنظر، مراد بن طباق، المرجع السابق، ص 43.
- (61) أنظر، مراد بن طباق، المرجع السابق، ص 43.
- (62) أنظر، المادة 14 من الأمر 15-74 والمتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.
- (63) أنظر، المادة 15 من الأمر 15-74 والمتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.

- (64) أنظر، المادة 13 من الأمر 15-74 والمتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.
- (65) أنظر، عبد العزيز بو ذراع، المرجع السابق، ص 93.
- (66) أنظر، المادة 13 من الأمر 15-74 والمتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.
- (67) أنظر، بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، ديوان الوطني للأشغال التربوية 2002، ص 32.
- (68) أنظر، محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 33.
- (69) أنظر، مراد بن طباق، المرجع السابق، ص 27.
- (70) تقضي المادة 24 من الأمر 15-74، يكلف الصندوق الخاص بالتعويضات بتحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، 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 كلياً أو جزئياً).
- (71) أنظر، بلعاج العربي، النظرية العامة للالتزام في قانون المدني الجزائري، ج2، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1995، ص 381.
- (72) أنظر، بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري (بدون طبعة)، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر 2002، ص 54.
- (73) أنظر، حمدي باشا عمر، القضاء المدني، دار هومة الجزائر 2003، ص 60.
- (74) أنظر، مراد بن طباق، المرجع السابق، ص 44.
- (75) أنظر، يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 149.
- (76) أنظر، يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 158.
- (76) أنظر، مراد بن طباق، المرجع السابق، ص 40.
- (77) أنظر، مراد بن طباق، المرجع السابق، ص 40.
- (78) أنظر، أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 32.