

إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية على ضوء القانون الجزائري Exemption of the land carrier of persons from liability in light of Algerian law

بسعيد مراد، كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة أبو بكر بلقايد-تلمسان،
الجزائر، bessaidmorad@hotmail.com

رقيق عبد الصمد*، كلية الحقوق والعلوم
السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد-تلمسان،
الجزائر، samadreguig13@gmail.com

| | | |
|-------------------------|--------------------------|---------------------------|
| تاريخ النشر: 2022/01/25 | تاريخ القبول: 2021/05/18 | تاريخ الإرسال: 2020/09/15 |
|-------------------------|--------------------------|---------------------------|

ملخص:

لا شك أن مسؤولية الناقل البري للأشخاص هي مسؤولية عقدية ناشئة عن عقد النقل، ويسأل الناقل عن كل ضرر يتسبب فيه هو أو أحد تابعيه في حالة ما إذا أخل بالتزامه بضمان سلامة المسافر أثناء فترة النقل، أو لم يوصله في الوقت المحدد في عقد النقل، ولكن مسؤولية الناقل البري للأشخاص كما أن لها بداية فإن لها نهاية أيضا، إذ يمكن أن تنقضي بالطريق الطبيعي وهو التعويض عن الضرر أو برضا المضرور بما قدمه الناقل من تعويض أيا كان، وقد تنقضي بطريق استثنائي، إذ لا يعقل أن يظل الناقل مسؤولا لا محالة في كل الأحوال، وهو ملزم بالتعويض قطعا، وذلك بنص المشرع الجزائري على حالات تمهد له أن يدفع المسؤولية عن نفسه بالرغم من تحقق ضرر للمسافر، وهو ما نتناوله بالتوضيح في هذه الورقة.

الكلمات المفتاحية: الناقل، إعفاء؛ مسؤولية؛ بري؛ جزائري.

*المؤلف المرسل : رقيق عبد الصمد.

Abstract:

There is no doubt that the responsibility of the personal land carrier is a contractual liability arising from the contract of carriage, and the carrier shall be liable for all damage caused by him or one of his subordinates in the event that he breaches his obligation to ensure the safety of the passenger during the transport period, or does not deliver him within the time specified in the transport contract, and But the responsibility of the land carrier of people, just as it has a beginning, has an end as well, as it may lapse by the natural way, which is compensation for the damage or with the consent of the injured with the compensation provided by the carrier of whatever compensation, and it may lapse in an exceptional way, as it is unreasonable for the carrier to remain responsible. Absolutely impossible in all cases, and he is definitely obligated to compensate, and that is according to the Algerian legislator's text of cases that pave him to pay responsibility for himself despite the harm to the traveler, and this is what we discuss with clarification in this paper.

Keywords: Carrier; exemption; liability; land; Algerian.

مقدمة:

لا يوجد تصرف من تصرفاتنا أو رغبة من رغباتنا إلا وتنطوي في نشأتها أو تكوينها أو تنفيذها أو تمامها على انتقال الأشخاص أو الأشياء أو الأفكار، فالنقل هو الحياة وأداة وصل لتبادل الحضارات بين الأمم.

ومن أهم وسائط النقل، النقل البري باعتباره شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والخدمات فلولا النقل البري لما امتد النقل البحري أو الجوي في تحقيق التنمية لبعض المناطق النائية.

المشعر الجزائري كباقي التشريعات أولى أهمية بالغة لعقد النقل البري بنوعيه – نقل الأشخاص، نقل البضائع -، أين عرفه بنوعيه ضمن نص المادة 36 من القانون التجاري على أنه " اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء الى مكان معين "، وما دام أنه عقد قد تثار بشأنه حال الاخلال في تنفيذه، قيام مسؤولية الناقل التي هي مسؤولية تعاقدية مستندة في عقد نقل الأشخاص على

التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين أثناء النقل، ومن ثم فلا مجال لمسؤولية الناقل إذا لم يوجد عقد نقل أصلاً.

بالرجوع إلى نصوص القانون التجاري الجزائري باعتباره القانون الخاص المنظم لمسؤولية الناقل البري للأشخاص، يمكن للناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل أن يدفع المسؤولية عن نفسه في حالات محددة حصراً بموجب القانون، وهو الحكم الذي تضمنته نص المادة 63 و70 من القانون التجاري الجزائري، وهي حالة القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

إلا أنه وبتصفح القرارات القضائية الصادرة عن السادة قضاة المحكمة العليا، يتبين أنهم يستندون إلى القانون المدني في بعض الحالات باعتباره الشريعة العامة، لتقرير خطأ الغير كسبب قانوني لدفع المسؤولية العقدية عن ناقل الأشخاص، بناء على ما نصت عليه المادة 127¹ والمادة 2/138² من القانون المدني.

على غرار ذلك فإنه بالرجوع إلى القانون رقم 35/90 المتعلق بالنقل البري عبر السكك الحديدية فإنه قد فصل بدقة حالات إعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية حسب طبيعة الحادث سواء كان فردياً أو جماعياً.

وانطلاقاً مما سبق ذكره تطرح الإشكالية الأساسية المتمثلة في الأسباب القانونية التي يمكن أن يتمسك بها الناقل البري للأشخاص بنوعي الطرقي والسككي لإعفاء نفسه من المسؤولية طبقاً للقواعد القانونية المحددة في التشريع الجزائري؟

لدراسة مسألة إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية على ضوء القانون الجزائري، إرتأينا التطرق في المبحث الأول إلى إعفاء الناقل البري للأشخاص عبر الطرق من المسؤولية طبقاً لنصوص القانون التجاري 59/75، ثم في المبحث الثاني نتناول إعفاء الناقل البري عبر السكك من المسؤولية طبقاً لأحكام القانون رقم 35/90، على أن نقسم المبحث الأول إلى مطلبين، الأول نبحث فيه دور القوة القاهرة في إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية ثم نتناول دور خطأ المسافر وخطأ الغير في إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية، أما المبحث الثاني قسمناه هو بدوره إلى مطلبين الأول نعرض فيه حكم الحوادث الفردية في إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية، ثم نتناول في المطلب الثاني حكم الحوادث الجماعية في إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية، علماً أننا اتبعنا في ذلك المنهج التحليلي والإستقرائي، للإحاطة بالمحاور المذكورة آنفاً وإعطاء البحث أبعاده اللازمة، سواءاً القانونية النظرية أو العملية

المختلفة، خاصة مع قلة الدراسات إن لم نقل انعدامها على مستوى الوطن العربي، على أن ننهي بحثنا هذا بخاتمة نبين فيها أهم الإستنتاجات والتوصيات التي توصلنا إليها.

المبحث الأول: إعفاء الناقل البري للأشخاص عبر الطرق من المسؤولية طبقاً لنصوص القانون التجاري 59/75.

يعتبر عقد النقل البري للأشخاص من الأعمال التجارية، لذا فإن الناقل البري يخضع في تنظيم مسؤوليته أو الاعفاء منها إلى قواعد القانون التجاري، فالناقل ملزم بإيصال المسافر و أمتعته سالماً معافى إلى المكان المقصود و في الميعاد المحدد، و في حال الاخلال بالالتزامات الملقاة على عاتقه، يمكن أن يتحلل من هذه المسؤولية وفقاً لنص المادة 63 من القانون التجاري³ في حالتين و هما حالة القوة القاهرة و حالة خطأ المسافر، إلا أن المشرع الجزائري أهمل النص على خطأ الغير كسبب قانون معفي من المسؤولية، فهل يعني ذلك أن المشرع لا يعتد به في مجال النقل البري للأشخاص؟ على الرغم من أنه قد تم النص عليه كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية في القانون المدني، ونلاحظ أنه عملياً دائماً ما يلجأ القضاة إلى إعمال خطأ الغير كسبب قانون يعفي الناقل البري للأشخاص من المسؤولية، على هذا الأساس نتناول ضمن المطلب الأول_ دور القوة القاهرة في اعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية، أما المطلب الثاني نخصه دور خطأ المسافر و خطأ الغير في اعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية.

المطلب الأول: دور القوة القاهرة في اعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية.

الضرر الذي قد يصيب المسافر قد لا يكون نتيجة اخلال الناقل بتنفيذ التزاماته، بل يكون مرجعه الى أسباب أجنبية خارجة عن دائرة الناقل لا صلة له بها ولا يد له فيها، فتقطع رابطة السببية في عناصر المسؤولية التعاقدية والتي تدخلت في مجرى الأمور العادية والتي لولاها لتم تنفيذ عقد النقل بدون حصول أضرار. هذا ما جعل القوانين الوطنية الخاصة بالمنظمة للنقل البري تجيز للناقل هدم القرينة على نسبة الضرر الى خطئه أو خطأ تابعيه.

ومن هذه الأسباب القانونية التي تنفي المسؤولية عن الناقل القوة القاهرة والتي نتناول تحليلها في الفرع الأول، ومنها أيضا ما ينسب الى خطأ المسافر أو خطأ الغير والتي نتناولها ضمن الفرع الثاني.

الفرع الأول /مضمون القوة القاهرة في عقد النقل البري للأشخاص.

الواضح من نص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري أن القوة القاهرة إحدى حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية، وهذه الحالة تتفق وطبيعة مسؤولية الناقل البري، فمادامت مسؤوليته تعاقدية، فلا سبيل لنفيها إلا بإثبات القوة القاهرة⁴.

أولاً: تعريف القوة القاهرة:

القانون التجاري الجزائري أورد القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية بالنسبة للنقل البري ضمن المادة 48 منه، إلا انه لم يعطيها تعريفا خاصا بها، على اعتبار أن مدلولها لا يختلف عما هو منصوص عليه في القواعد العامة، فعندما يصبح تنفيذ العقد مستحيلا لسبب أو لآخر فنحن أمام حالة القوة القاهرة *La force majeure*.

ومنه فهي حادث لا يمكن دفعه ولا يمكن توقعه وليس لأمين النقل دخل في حدوثه، فلا مسؤولية على الناقل عندما يحول هذا الحادث بينه وبين تنفيذ التزامه بتوصيل المسافرين إلى المكان المتفق عليه سالما معافي وفي الوقت المحدد⁵ إلا أن إعطاء القوة القاهرة تعريف خاص اختلف بشأنه كل من الفقه والتشريع والقضاء هذا ما نوضحه فيما يلي:

أ/ تعريفها لدى الفقه:

لقد تعددت التعاريف الفقهية للقوة القاهرة كإحدى حالات السبب الأجنبي ونذكر منها:

عرفها الفقيه ستارك " حادث غير متوقع وغير ممكن الدفع، عادة يكون مصدره خارجيا عن الشيء الضار"، كما عرفها الفقيه تونك " ما لا يستطيع قهره الرجل العادي، أو هي الحواجز غير المتوقعة التي لا يمكن تلافيها والتي تعترض المدين". " أما تعريف جمهور الفقهاء فعرفها على أنها: " حادث غير متوقع لا يد للشخص فيه، ولا يستطيع دفعه ويترتب عليه أن يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلا"⁶.

هذه التعريفات تتفق في أن القوة القاهرة حادثة غير متوقعة، غير ممكنة الدفع ويترتب عليها كأثر رئيسي استحالة تنفيذ التزام المدين وبالتالي الإعفاء من المسؤولية، في حين نجد أن بعض التعريفات الأخرى تتطلب أن تكون ذات طابع خارجي، لكن قبولها بهذه الصفة قد يوقعنا في حرج من بعض الظواهر الداخلية تعد قوة القاهرة بتوافر باقي الشروط.

وقد ذهب بعض الفقهاء إلى التفريق بين القوة القاهرة والحادث الجبري في خصوص عقد النقل⁷، فقالوا بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثا خارجيا لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلازل والصواعق، أما الحادث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط النقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه، كأنفجار إطار السيارة أو مرجل القطار أو خروج القطار عن القضبان دون خطأ من الناقل أو تابعيه، وإذا كانت القوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية، فإنه يظل مسؤولا عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر العادية للاستثمار⁸.

وهذه الظاهرة التي تسمى أيضا بالحادث الجبري أو المفاجئ تعبر عن مفهوم غير شخصي، لأنه حدث لا يتصل بتصرف شخص ما أو مجموعة أشخاص⁹، ويتخذ الحادث هذه الصفة وهذا التكييف عندما يكون غير متوقعا، لا يمكن لأمين النقل البري مقاومته وسببه أجنبي، بمعنى أنه لا دخل لإرادة طرفي العقد فيه، فهو يستبعد فكرة الخطأ في تنفيذ الالتزامات.

وإن كانت هذه الفكرة مقبولة في ذاتها لانسجامها مع الاعتبارات العملية، إلا أنها لا تجد لها سندا في القانون الفرنسي أو المصري لأنها تدخل عاملا جديدا لمسؤولية الناقل هو فكرة المخاطر، لذا لم تلق هذه التفرقة قبولا لا من الفقه ولا من القضاء في دول القانون اللاتيني و الدول التي نقلت عنه، حيث يعاملا القوة القاهرة و الحادث الفجائي معاملة واحدة و يرتبا عليها نفس النتيجة، و هي عدم مسؤولية الناقل عن كل واقعة غير متوقعة imprévisible و لا يمكن دفعها insurmontable سواء كانت مما يندرج في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي¹⁰. على اعتبار أنه إذا نظرنا إليه من حيث أنه غير متوقع الحصول فهو حادث فجائي، وإذا نظرنا إليه من حيث أنه لا يمكن دفعه فهو قوة القاهرة.

ب/ تعريفها في التشريع:**01/ المشرع الفرنسي:**

المشرع الفرنسي في التشريع القديم لم يعرف القوة القاهرة بالرغم من ورود ذكرها في القانون المدني (1148)¹¹، إلا أنه بموجب الأمر المؤرخ بتاريخ 10/02/2016 المادة 02 منه عرفها بموجب المادة 1218 من القانون المدني الفرنسي على أنها " " ¹².

02/ المشرع الجزائري:

المشرع الجزائري لم يعرف القوة القاهرة على غرار المشرع المصري والفرنسي في القانون المدني، وإنما أشار إليها كسبب أجنبي معفي من المسؤولية إذ تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري:

"إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ 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".

03/ المشرع المصري

عرف المشرع المصري القوة القاهرة في القانون التجاري الجديد لسنة 1999 المادة 214 بنصها على ما يلي:

- لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر.
- وكذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية ¹³.

فنلاحظ من خلال هذه النصوص أن المشرع الجزائري كما ذكرنا قد عمد لذكر السبب الأجنبي وحالاته الأربعة بما فيها موضوع دراستنا "القوة القاهرة" دون تعريف، واكتفى بذكر الأثر المترتب عليها كسبب لإعفاء المدين من التزامه متى ثبت توفره. وهذا ما

يوسع في سلطة القاضي التقديرية في تقرير ما إذا كانت واقعة معينة سببا أجنبيا، فما يعد في ظل ظروف معينة سببا أجنبيا قد لا يعد كذلك في ظروف أخرى.

ج / تعريفها في القضاء:

محكمة النقض الفرنسية عرفت القوة القاهرة على أنها: " حادثة مستقلة على الإرادة الإنسانية، لا تستطيع هذه الإرادة توقعها أو دفعها. " 14 .

وعرفت المحكمة العليا الجزائرية في قرارها الصادر بتاريخ 11/06/1990 أنها: " كارثة طبيعية غير متوقعة، ولا يمكن التصدي لها وتفلت من مراقبة الإنسان. "

وعرفت أيضا على أنها: " حدث تسببت فيه قوة تفوق قوة الإنسان حيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها. "

كما عرفت محكمة استئناف مصر في 28/03/1948: " هي الأمر الذي لم يكن ممكنا توقعه ولا تلاقيه ويجعل الوفاء بالتعهد مستحيلا. "

ثانيا: عناصر القوة القاهرة.

لكي تكون هناك قوة القاهرة تدفع عن الناقل مسؤوليته بالتعويض، يجب أن يتوافر فيها العناصر الثلاث التالية وهي: 01 (عدم إمكان التوقع - 02) عدم إمكان دفع ما وقع - 03 (خارجية سبب الحادث وهو ما نوضحه على التوالي :

أ / عدم امكانية التوقع Imprévisible:

يجب أن يكون الحادث غير ممكن توقعه ولا التغلب عليه، حتى تكون هناك قوة القاهرة، وعدم إمكان التوقع يجب أن يكون المعيار فيه موضوعي، فلا يكفي أن يكون الحادث غير متوقع من جانب الناقل فحسب، بل يجب أن يكون كذلك من جانب أكثر الناقلين تبصرا، وأن يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا، والحادث غير المتوقع لا يشترط فيه أنه لم يسبق أن وقع في الماضي، فقد يحصل وقوع حادث ما ويبقى غير متوقع في المستقبل إذا انعدم سبب خاص لتوقع حدوثه.

زيادة على ذلك فالحادث غير متوقع Imprévisible، فان القضاء عند تقديره إعفاء المدين من المسؤولية العقدية لعدم التنفيذ، لابد أن تكون حالة " القوة القاهرة، أو

الحادث الجبري " مستقلا عن إرادة الطرفين وغير متوقعا، وشريطة أن يكون الحادث الذي يتمسك به المدين ناشئا بعد تاريخ سريان العقد، ذات طبيعة تمنع التنفيذ كليا أو جزئيا للالتزامات الناتجة عنه، سواء كان هذا المانع مؤقت أم نهائيا¹⁵.

ب / استحالة الدفع أو عدم امكانية التلافي:

لا يكفي لقيام القوة القاهرة أن يكون الحادث غير متوقع، إنما يشترط أيضا أن يكون مستحيل دفعه أو التغلب عليه بالوجه الطبيعي، وهو معيار موضوعي أيضا بالنسبة إلى الشخص المسؤول وعلى الناقل أن يثبت أنه لم يكن بإمكانه أن يتصرف على غير هذه الصورة، التي تصرف بها فاستحال معها افلات الشيء من سلطته ورقابته أو أن يبعده عن دائرة الضرر¹⁶.

ويجب عدم الخلط بين حدث غير متوقع وبين نتيجة له لم تكن لتحصل لولا اهمال من الناقل سهل حدوثها، وتبعاً لذلك فإن هبت عاصفة قوية مباغتة، وكانت تشعر باستدارتها تدريجيا حتى أمست استثنائية بعد فترة، كان للناقل أن يستعمل في تلك الفترة التدابير التي تمنع حدوث الضرر وكانت هذه التدابير ميسرة له فأهملها، فإنه لا يكون له بعد إهماله الاحتجاج بالقوة القاهرة ممثلة بالعاصفة التي وصفت¹⁷.

علاوة على ذلك يجب التفريق بين استحالة الدفع وبين الصعوبة في تفاديه، فإن كان للناقل أن يتدارك الحادث الضار أو نتيجته باستعماله أعمالا مرهقة أو عسيرة تستبعده، فإنه لا محل لوصف الحادث بالقوة القاهرة طالما أن هذه الأعمال غير متعددة بالوجه المطلق، ولم يكن للحارس أن يعجز عنها لوضاعف من الجهد دون أن يبلغ حد الاستحالة موضوعيا، والقاضي هو الذي يقدر هذه الاستحالة¹⁸.

ولا يكفي استنباط القوة القاهرة من انتفاء خطأ الناقل أو تابعيه بل لا بد من تعيين الحادث وإثبات أنه لم يكن متوقعا وأنه يجعل الوفاء مستحيلا، ويقع عبئ الإثبات هذا على الناقل، فإذا عجز عن اثبات السبب الحقيقي للضرر ظل مسؤولا¹⁹.

ج / خارجية سبب الحادث:

أستحدث هذا العنصر كأثر للمقترح التي أتى بها الفقيه " اكسنر " إذ نادى بوجود توافر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل، وهو يستلزم في هذا العنصر الخروج

المادي عن منشآت الناقل كانهجار إطار السيارة أو خلل يصيب أجهزتها فيقع الحادث، فهذا يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل ولا مجال للقول بالقوة القاهرة، إذ رتب على ذلك أن القوة القاهرة تجمع بين عنصرين : خارجيتها *exteriorité* - أهميتها و وضوحها *importance et notoriété*²⁰ وبصفة عامة فإن الناقل وحده من يتحمل تبعه الحوادث الداخلية .

ومما لا شك فيه أن القضاء اختلف اختلافا بينا بخصوص هذا العنصر، فبعضه اكتفى لتوافر القوة القاهرة، عدم إمكانية التوقع وعدم القدرة على دفع ما وقع، والبعض الآخر يستوجب توافر عنصر الخارجية لكي تكون هناك قوة القاهرة، غير أن القضاء يميل إلى الطرح الأول.

وقد احتضن الفقه في فرنسا هذه النظرية في نطاق حوادث النقل، وبناء على ذلك هل يمكن المساواة بين الشرارة النابعة من وسيلة النقل بالصاعقة التي تؤدي إلى إضرار النار؟ لا ريب في أن القول باعتبار الشرارة - في هذه الحالة - إذا لم يكن في الإمكان توقعها ولا رد آثارها بمثابة العنصر الخارجي يؤدي إلى دفع المسؤولية، وهو قول غير صائب، بحيث لا يمكن بأي حال أن يصبح الخطأ سببا أجنبيا يؤدي إلى إسقاط المسؤولية، بينما الصاعقة يمكن اعتبارها سببا أجنبيا يتوافر فيه عنصر الخارجية²¹.

على هذا الأساس يتضح أن القوة القاهرة ليست من المعطيات الثابتة، وإنما تتغير بتغير الظروف والأمكنة، وأن تقدير توافرها من عدمه يرجع لقضاة الموضوع.

الفرع الثاني /تطبيقات قضائية بشأن القوة القاهرة.

إن القضاء أصبح لا يكتفي بعنصري عدم إمكانية التوقع، وعدم إمكانية الدفع، بل يضيف إليهما عنصرا ثالثا وهو عنصر الخارجية.

وكان الفقيه " EXNER " أول من نادى بوجود توافر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل، وهو يستلزم في هذا العنصر الخروج المادي عن منشآت النقل.

وعلى ذلك فليس لأي واقعة وصف القوة القاهرة، بل العبرة بالظروف التي أحاطت بها بخصوص الحادثة، ويثبت لهذا الوصف أو ينتفي، بحسب ما إذا كان متوقعا أو أن تجنب أثرها في تلك الظروف مستحيلا أو ممكنا، فلا يستطيع الناقل أن يحتج بالقوة

القاهرة للتخلص من المسؤولية عن إصابة المسافر نتيجة انقلاب أداة النقل، بعاصفة عاتية إذا كان قد قبل تنفيذ عقد النقل بعد أن بدأت الرياح بشدة منذرة بها. وبناء على ما سبق يستطيع المدين بالتزام السلامة، إذا ما أثبت أن القوة القاهرة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر أن يتخلص من المسؤولية، وإذا عجز عن ذلك ظلت مسؤوليته قائمة²².

وللقضاء في ذلك أمثلة عديدة مثال ذلك:

ما قضت به محكمة النقض المصرية في قضية معروضة عليها، أن تقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة القاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية، متى أقامت قضاءها على أسباب سائغة²³.

كما قضت أنه يعتبر من القوة القاهرة حوادث الحرب، واستيلاء السلطة العامة على أداة النقل، وقيود الحجر الصحي الاستثنائية، والفتن والثورات، ولا يعتبر الحريق أو السرقة بمثابة القوة القاهرة، إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن، وانتفى كل خطأ من الناقل وتابعيه²⁴.

فالواقع أن معيار الاستحالة يجب أن يكون موضوعي لا شخصي، فينصرف النظر عن مقدرة الناقل الشخصية، وينظر إلى الاستحالة من جهة مقدرة غيره من الناقلين إذا وضعوا في ظروف خارجية مماثلة لظروف الناقل، فإذا تبين أنه من غير الممكن توقع الحادث، ولا تلافيه من قبل شخص معتاد وضع في نفس الظروف الخارجية للناقل، فإنه في هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية، وإذا كان العكس يبقى مسؤولاً.

وعليه يجب أن تكون الاستحالة مطلقة، فلا يكفي أن تكون بالنسبة إلى الناقل، بل يجب أن تكون بالنسبة لأي شخص يكون في حالة وظروف الناقل²⁵.

وأخيراً يمكن القول بأن الناقل البري للأشخاص، يستطيع دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المسافر استناداً للقوة القاهرة، إذا توافرت شروطها الموضوعية والتي لا تؤدي إلى عدم تنفيذ الالتزامات بالنسبة للناقل هذا، وإنما لجميع الناقلين فيما لو وجدوا في نفس الظروف.

المطلب الثاني: دور خطأ المسافر وخطأ الغير في إعفاء

الناقل البري للأشخاص من المسؤولية.

نتناول في هذا المطلب خطأ المسافر وخطأ الغير ودرو كل منهما في اعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية حال اخلاله بمبدأ ضمان سلامة المسافر وايصاله الى المكان المتفق عليه سالما معافي وفي الأجل المتفق عليه على أن نخصص لكل واحد منها فرع خاص به.

الفرع الأول: خطأ المسافر سبب للإعفاء من المسؤولية.

يعرف هذا الخطأ بخطأ المضرور Faute de la victime ومن صوره نزول المسافر من باب المركبة غير المخصص للنزول، أو من النافذة فتدهمه مركبة أخرى، أو يملكه الذعر لسبب أو آخر فيلقي بنفسه من المركبة أو يفعل ذلك بقصد الانتحار. وعلى هذا الأساس يعتبر خطأ المسافر سببا هاما يستند إليه الناقل لنفي مسؤوليته خصوصا في الأحوال التي يتمتع فيها المسافر بحرية الحركة أثناء النقل²⁶، ولا يكون فعل المسافر معفي من المسؤولية إلا إذا كان هو وحده السبب في كل الضرر Cause unique²⁷.

ويعرف خطأ المتضرر بأنه انحراف عن السلوك المألوف من الشخص العادي المتبصر في مجتمعه، وعليه يشكل الفعل أو السلوك الذي يقوم به المتضرر خطأ، يمكن للناقل البري للأشخاص التحجج به لتحميل المسافر المخطئ نسبة مئوية من المسؤولية²⁸.

وإن كان خطأ المضرور هو خطأ خاص " تجاه نفسه " كما يقال إلا أنه يقدر بنفس المبادئ والقواعد العامة، ويقدر تقديرا موضوعيا تراعى فيه الظروف الخارجية دون الداخلية للمضرور ومسلكه الظاهر، فيجب الرجوع إلى معيار الرجل المعتاد أي معيار رب الأسرة المعني بأموره لتقدير متى يكون هناك خطأ من المضرور، وعلى ذلك يكون المضرور مخطئا في كل مرة لا يقوم فيها بالاهتمام واليقظة في المحافظة على سلامته²⁹. ولكن فعل المسافر لا يخول الناقل دائما دفع مسؤوليته وفي كل الأحوال، خصوصا في تلك الحالات التي يحدث فيها للمسافر نتيجة خطأ ارتكبه بنفسه، وكان الناقل من جانبه أيضا قد ساهم في ذلك بإهماله، أو اهمال تابعيه³⁰، ولتفصيل ذلك نقسم هذا الفرع إلى قسمين، نخصص الأول منه لبيان موقف الفقه والقضاء من فعل المسافر، والثاني منه لحكم اشتراك الناقل مع خطأ المسافر في إحداث الضرر.

وعلى هذا نوضح فيما يلي موقف الفقه والقضاء من فعل المسافر، وإلى أي مدى يساهم اشتراك خطأ الناقل مع فعل المسافر في دفع المسؤولية؟
أ/موقف الفقه والقضاء من فعل المسافر.

يذهب الفقه إلى أن الناقل يعفى من التعويض لانتفاء مسؤوليته، إذا تمكن من إثبات أن الضرر الحاصل للراكب، كان نتيجة فعل هذا الأخير، وكان هو السبب الوحيد في الحادث، سواء كان ذلك بتعمد من المسافر أو بإهمال منه، ومثال الحالة الأولى، أن يقوم شخص بقذف نفسه تحت عجلات القطار أو السيارة، أما الحالة الثانية فمن أمثلتها نزول وصعود الراكب من الجانب الأسير للسيارة أو القطار، أو صعوده وتحركه أثناء تحرك واسطة النقل وتعرضه لضرر بسبب ذلك.

ومرد هذا أن تحمل الناقل لواجب السلامة، يجب أن يقابله من جانب المسافر أن التزامه بالمحافظة على سلامته الشخصية، ذلك أن هاذين الالتزامين متقابلين، يتضافران معا لتحقيق نتيجة واحدة، وهي وصول المسافر سليما.

وتطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 30 مارس 1954 في قضية تتلخص وقائعها: في أن أحد ركاب السيارة اقترب من باب مفتوح متأهبا للنزول فقذف بنفسه إلى الطريق، وقد قررت المحكمة أن الراكب، قد ارتكب إهمالا فاحشا، إذ دنا من باب مفتوح أثناء سير الترام، ثم أردفت قائلة إن الخطأ المذكور لهو السبب الأجنبي الذي يعفي الناقل من المسؤولية نظرا لاستحالة توقع حصول مثل ذلك الخطأ³¹.

وعليه يمكن القول أن القضاء يتشدد في قبول الدفع بخطأ المسافر، كما لو أن الناقل يظل مسؤولا عن تعويض الضرر الذي يلحق المسافر متى كان سبب الحادث مجهولا (la cause inconnue) ، ولا يقع على المضرور سوى إثبات وقوع الضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، فلا يضطر إلى إثبات العلاقة المباشرة بين الضرر والحادث ولا لإثبات سبب الحادث (Cause de l'accident)³².

ولكن هذا التشدد ليس فقط اتجاه الراكب، فالقضاء من جانب آخر، تشدد مع الناقل، فاعتبره مسؤولا عن الحوادث، التي يكون فيها هو بالأصل السبب في إلحاق الراكب الضرر بنفسه، كما إذا سمح الناقل بركوب المسافر على سطح العربة خلافا للنظام مما أدى إلى إصابته³³، أو عندما ينتاب الراكب ذعرا فيقذف بنفسه لتلافي خطر تمايل السيارة وكان هذا بسبب الناقل.

هذا وبعد تدخل المشرع الجزائري بتقرير إلزامية التأمين على السيارات، أصبحت مسألة المسؤولية مجردة من أهميتها العملية، وأكد حق المتضررين في الحصول على التعويض بقوة القانون على أساس نظرية المخاطر³⁴.

ب/ اشتراك الناقل مع خطأ المسافر في إحداث الضرر.

قد يشترك خطأ الناقل مع خطأ المسافر في وقوع الضرر، وعليه فإن الناقل يلتزم في هذه الحالة بالتعويض بنسبة الخطأ الذي اشترك فيه³⁵، وهذه الحالة لا تعطي للناقل حقا في دفع المسؤولية عن نفسه كاملة، لأن فعل المتضرر لا ينفي المسؤولية عن الناقل، إلا إذا استغرق الضرر، بأن كان هو السبب الوحيد في احداثه.

واستنادا إلى ذلك فإن الناقل لا يعفى من المسؤولية نهائيا، عندما يجتمع خطأ الراكب المتضرر مع خطأ الناقل في التسبب بحدوث الضرر بقدر الخطأ الذي وقع منه، وعليه دفع تعويض جزئي يقدره القاضي بحسب أهمية وأثر خطئه في الحادث³⁶.

إلا أن المحاكم الفرنسية تتشدد في قبول خطأ المسافر كسبب من أسباب إعفاء الناقل، وتلتزم له المعاذير، وهي تطلب من الناقل أن يثبت خطأ ظاهرا أو متميزا من جانب المسافر، فلا يكفي الخطأ التافه أو الخطأ غير الملحوظ، وتتطلب أن تكون رابطة السببية بين فعل المسافر والضرر الذي حدث رابطة واضحة ومتميزة، وأن يضع الناقل التحذيرات اللازمة في أماكن ظاهرة في محطات القيام أو الوصول أو في وسائل النقل ذاتها، إذ أن القضاء يفترض أن المسافر لا يكون ملما بكل ما يجب عليه اتباعه على الأخص في فتح الأبواب أو النوافذ أو في عبور الرصيف³⁷.

وقد طبق القضاء هذا الحل في قراراته، واعتبر الناقل مشتركا في حصول الحادث عندما يكون الراكب واقفا بجوار الباب وممسكا بكلتا يديه جريدا، يقرأها في ضوء المصباح، فتلقية اهتزازات القطار على باب العربة الذي ينفتح ويسقط الراكب لأنه لم يكن مغلقا بإحكام³⁸.

الفرع الثاني: خطأ الغير سبب للإعفاء من المسؤولية.

قد يصاب المسافر بضرر، نتيجة فعل شخص أجنبي عن الناقل كما لو سقط مسافر أثناء سير السيارة أو القطار وأصيب بضرر، وكان ذلك نتيجة دفعه من قبل راكب في السيارة أو القطار، فهل يجوز للناقل البري دفع مسؤوليته استنادا إلى خطأ الغير؟ ثم ما الحال لو ساهم الناقل بفعله مع الغير في إحداث الضرر؟ كل هذا نجيب عليه فيما يلي:

أ/ موقف الفقه والقانون والقضاء من فعل الغير.

بداية يجب بيان المقصود بالغير، وهو كل شخص غير المضرور والمدعى عليه المدين، أو أحد الأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل، وبالجمله فإن كل من عهد إليه المدين في تنفيذ التزاماته كلها أو بعضها لا يعد من الأغيار³⁹.

وبالتالي فالغير شخص لا علاقة له بالناقل أو المسافر ومع ذلك يصدر منه فعل يؤدي إلى حصول الضرر، إما برمته أو بصورة مشتركة مع فاعل الشيء⁴⁰.

ويرى الفقه أنه بإمكان الناقل دفع مسؤوليته التعاقدية، إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالراكب ناتج عن فعل الغير، ولكن يشترط لذلك، أن تتوافر في الحادث الذي نجم عن فعل الغير شروط القوة القاهرة، وهي عدم إمكان توقعه من قبل الناقل، وألا يكون باستطاعته دفعه، وكونه أيضا السبب الوحيد في إحداث الضرر، فإذا لم يستطع الناقل إثبات ذلك كان مسؤولا عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب.

وذهب جانب آخر من الفقه إلى ضرورة تحميل الناقل مسؤولية الأضرار الناجمة عن فعل الغير بالاعتماد على نظرية الضرر، فالناقل بموجب هذه النظرية تتحقق مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر، حتى ولو وقع الضرر بفعل الغير، لأن هذا الأخير يعتبر نتيجة مباشرة لواقعة النقل وبسببه.

وعلى الناقل لكي يدفع مسؤوليته استنادا لهذا السبب، أن يثبت أمام المحاكم بشكل قطعي أن الحادث كان بسبب الغير⁴¹.

ومن التطبيقات الحديثة لفعل الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية، ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في 12 يوليو 1961، المجلة الفصلية للقانون التجاري 1962 عدد 2 ص 298⁴²، والتي قضت بإعفاء الناقل من المسؤولية، على أساس أن فعل الغير، كان غير متوقع ولم يمكن تجنبه.

أما بالنسبة إلى القضاء الجزائري فإنه في كثير من الأحيان اعتبر فعل الغير يعفي الناقل البري من المسؤولية ومثال ذلك، القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 02/12/1992⁴³، وذلك باعتمادها على نص المادة 138 من القانون المدني، وقد جاء فيه (أنه من المقرر قانونا أن كل من يتولى حراسة شيء، أعتبر مسؤولا عما يحدثه من ضرر، ولا يعفى من المسؤولية، إلا الحارس الذي أثبت بأن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه).

يتضح مما تقدم أن الفقه أو القضاء يعطي الحق للناقل في دفع مسؤوليته، إذا تمكن من إثبات أن سبب الحادث هو فعل الغير، الذي توافرت فيه شروط القوة القاهرة. ب/ اشتراك الناقل مع الغير في إحداث الضرر:

إن الفقه والقضاء عندما قررا إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب فعل الغير، اشترطا أن يكون ذلك غير متوقع وليس بإمكان الناقل دفعه، وأن يكون هو السبب الوحيد للحادث، أما في حالة ما إذا كان الحادث ناجما عن اشتراك خطأ الناقل مع الغير في حدوثه، ولم تتوفر فيه شروط القوة القاهرة، فإن الأمر في هذه الحالة محل خلاف. فذهب رأي يشاركه فيه القضاء المصري، بأن الناقل في هذه الحالة تكون مسؤوليته مخففة تجاه الراكب عندما يحدث له ضرر بسبب تدخل الغير، على اعتبار أنها كانت من الأمور المتوقعة الحدوث، وكان بإمكان تفاديها من قبل الناقل. بيد أن هناك من لم يوافق هذا الرأي، ويرى ضرورة مسائلة الناقل عن كافة الأضرار التي تلحق الراكب نتيجة فعل الغير، كالإهمال في الحراسة الذي يؤدي إلى سهولة الاعتداء على المسافرين⁴⁴.

ويعد هذا الرأي الأخير هو الصحيح، ذلك أنه طالما اعتبرنا الناقل مسؤول عن الحوادث التي تنتج بسبب فعل الغير، فمن باب أولى تحميله مسؤولية الأضرار الناجمة عن مساهمته مع الغير في حدوثها، وإن كان له داعي بتحمل الغير جزء من المسؤولية فلا مانع من الرجوع عليه بالقدر الذي دفعه.

إذا كان هذا هو الحكم بالنسبة إلى الإعفاءات القانونية للناقل البري للأشخاص عبر الطرق من المسؤولية وكانت هذه هي حالات الاعفاء المنصوص عليها ضمن قواعد القانون التجاري، فما هو الحكم إذن بالنسبة إلى النقل البري للأشخاص عبر السكك الحديدية؟ وهل التصنيف هو نفسه؟ للإجابة عن ذلك ننتقل إلى المبحث الثاني لنحاول فيه تفصيل تلك التساؤلات.

المبحث الثاني: إعفاء الناقل البري عبر السكك من المسؤولية

طبقا لأحكام القانون رقم 35/90.

لقد وضع المشرع الجزائري في أحكام القانون رقم 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، حالات قانونية تعفي الناقل بالسكك الحديدية من المسؤولية وهي مدرجة في المواد من 32 إلى غاية 37، أين يجب على الأشخاص ومستعملي النقل بالسكك الحديدية احترام تعليمات السلامة، وذلك

باستعمال المشرع بعض المصطلحات التي تعفي الناقل من المسؤولية في حالة خرقها منها ما يدل على المنع ومنها ما يدل على وجوب احترام التعليمات. فبالرجوع إلى نصوص المواد من 32 إلى 37، فإنه متى قام أي شخص بتصرف من التصرفات المحظورة عليه، تنشئ المسؤولية على من قام بهذا العمل، وتنتفي مسؤولية الناقل البري والذي يمثل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، وعليه يمكن تقسيم هذه الحوادث إلى حوادث فردية وحوادث جماعية، نتناول كل واحد منها في مطلب خاص كما يلي:

المطلب الأول: حكم الحوادث الفردية في إعفاء الناقل البري

للأشخاص من المسؤولية.

تتعدد الحوادث الفردية التي تقع بمناسبة النقل بالسكك الحديدية، فمنها ما يعد حالة اجتياز المسالك الممنوعة ومنها ما يقع على جانب الرصيف، وأخرى حالة غلق وفتح الأبواب، كما قد تقع الحوادث الفردية في الممرات والمسالك المحروسة وغير المحروسة كل ذلك نفصل فيه في فرع خاص به.

الفرع الأول: اجتياز المسالك الممنوعة.

تكون المحطات الكبرى للنقل بالسكك الحديدية مزودة عادة بممرات توجه المسافرين بالمرور عبرها وتفادي اجتياز الخطوط الحديدية، فإذا لم يلتزم المسافر بهذه التعليمات التي يضعها الناقل وتعرض لحادث فإنه يتحمل مسؤولية ذلك الضرر نتيجة لإهماله⁴⁵.

ولا يحق له التمسك بقريئة مسؤولية الناقل بضمان السلامة، على أساس أنه خالف اللوائح والتعليمات المحددة من قبل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، ومثال ذلك المسافر الذي يقطع السكك الحديدية تفاديا الزحام في الممر المخصص لذلك.

الفرع الثاني: حوادث الرصيف.

قد يقع حادث أمام الرصيف قبل أو بعد تنفيذ عقد النقل، فالمسافر المتجول على الرصيف يمكن أن يصطدم بأي حاجز مملوك للناقل أو يسقط تحت عربة القطار نتيجة ازدحام المسافرين⁴⁶.

وبناء على الاجتهاد الذي جاء به القضاء الفرنسي من خلال القرار الصادر في 1989/03/07، الذي أصبح يخضع حوادث الرصيف إلى المسؤولية التقصيرية، وتكمن أهمية هذا الاجتهاد في التفرقة بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية للناقل بالسكك الحديدية.

الفرع الثالث: الحوادث الناجمة عن غلق وفتح الأبواب.

إن أعوان شركة النقل بالسكك الحديدية يقومون بتنبيه المسافرين بإشارات انطلاق القطار وغلغ الأبواب طبقا لنص المادة 2/16 من المرسوم التنفيذي رقم 93/348 المؤرخ في 1993/12/28، وأن تلك العملية تتم إما بالطريقة اليدوية أو بالطريق الآلي حسب نوعية الأبواب.

كما تقرر أن أحكام القضاء في هذا المجال، أقامت مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تلحق المسافرين نتيجة فتح وغلغ الأبواب، كما جاء في قرار المحكمة العليا الصادر في 1994/04/20 ملف رقم 11358 " بأن القاعدة العامة في عقد النقل هي التزام الناقل بالسهر على سلامة وأمن المسافرين أثناء النقل، وبتخاذ الحيطة والحذر قبل انطلاق القطار، وفي حالة ما إذا قام المسافر بعمل سلبى يعرضه للإصابة بالضرر من جراء افراطه في فتح باب العربة، فإن أحكام القضاء تعفي الناقل من المسؤولية في أحوال معينة".

الفرع الرابع: الحوادث التي تحدث في الممرات المحروسة.

كثيرا ما تحدث مثل هذه الحوادث في الممرات المحروسة، ومن بين الحوادث الأكثر شيوعا في هذا السياق، أن يحاول سائق مركبة اجتياز ممر رغم التنبيهات والإشارات الدالة على اقتراب القطار، فيحاول المرور ويقع الاصطدام مع القطار في أغلب الأحيان فيتحمل الضحية المسؤولية.

وبمناسبة ذلك توجب المادة 2/34 من القانون 35/90 على أنه يجب على مستعملي الطريق الامتثال لتوصيات الحارس في الحواجز المحروسة⁴⁷. وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2000/10/18 تحت رقم 229816 بإعفاء الناقل من المسؤولية وترتيبها على الضحية المتضرر.

الفرع الخامس: الحوادث التي تحدث في الممرات غير المحروسة.

كثيرا ما تحدث مثل هذه الحوادث نتيجة عدم انتباه مستعملي الطرق أو المشاة أو رعاة المواشي عند اجتياز الخطوط الحديدية دون أدنى احتياط⁴⁸.

كما جاء في نص المادة 3/34 من القانون رقم 35/90 على أنه يجب مستعملي الطريق اتخاذ كل الإجراءات والاحتياطات المتعلقة باجتياز ممر غير محروس. وهو الحكم الذي ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1995/11/05 تحت رقم 211825 والذي جاء فيه باختصار " وحيث أن الطاعنة رغم إثباتها خطأ الغير ذلك أن السائق كان عليه أن يتأكد قبل العبور أنه ليس هناك أي قطار في الأفق، وعبوره بغير أخذ كل الاحتياطات يعد خطأ منه مما يعفي الناقل من المسؤولية. هذا بعد انتهاءنا من تبيان حكم الحوادث الفردية بشأن مسؤولية الناقل البري عبر السكك الحديدية نتقل فيما يلي لتناول حكم الحوادث الجماعية في إعفاء الناقل البري عبر السكك الحديدية من المسؤولية في تنفيذ عقد النقل.

المطلب الثاني: حكم الحوادث الجماعية في إعفاء

الناقل البري للأشخاص من المسؤولية.

عادة ما تكون الحوادث الجماعية عموما في اصطدام قطارين (La collision) أو انحراف القطار عن سكتة (Le déraillement) ، و في مجال الحوادث الجماعية لكون مسؤولية الناقل تكون قائمة في كل الأحوال ، عليه المبادرة باقتراح تسوية ودية، قبل اللجوء إلى القضاء أين نتناول حكم حالة اصطدام بين قطارين في الفرع الأول أما الفرع الثاني نخصه لحالة انحراف القطار عن سكتته.

الفرع الأول: حالة اصطدام قطارين.

يحدث التصادم بين قطارين عند وقوع خلل في أجهزة الإشارة، لذا ينبغي على سائق القطار عند الاقتراب من منطقة عمرانية الانتباه إلى الإشارة الموضوعة في الأماكن المخصصة لذلك، حيث أنه إذا كانت الإشارة لونها أخضر، فيواصل سيره بشكل عادي، أما إذا كان لونها أحمر، فعلى سائق القطار أن يتخذ الإجراءات اللازمة التي تفرضها عليه اللوائح ومقتضيات القانون رقم 35/30⁴⁹.

الفرع الثاني: انحراف القطار عن سكتته.

قد تتجسد صورة انحراف القطار عن سكتته، عندما يخرج القطار أثناء السير عن السكة بصورة مفاجئة، وترجع أسباب هذا الانحراف إلى عدم صيانة الآلات والتجهيزات وتآكل العجلات وعدم تغييرها بصفة دورية، وكذا سائر العيوب التقنية التي تؤثر في سلامة التجهيزات.

وتبقى مسؤولية الناقل في مثل هذه الحوادث ثابتة بصورة كاملة، إلا إذا ثبت بأن الانحراف ناجم عن قوة القاهرة لا قبل للناقل بدفعها.

الخاتمة:

نافلة القول أن المشرع الجزائري لم ينص ضمن نصوص القانون التجاري على فعل الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته اتجاه المسافر، وإنما اكتفت المادة 65 منه على القوة القاهرة وخطأ المسافر فقط، وعلى العكس من ذلك وبالرجوع إلى نصوص القانون المدني سواء المتعلقة بالمسؤولية عن الأعمال الشخصية فقد استعملت المادة 127 منه مصطلح خطأ الغير *Faute du tiers*، أو المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء المادة 2/138 والتي استعملت مصطلح عمل الغير *Fait du tiers*، فإنه قد اعتبر فعل الغير كسبب معفي من المسؤولية.

وعلى هذا نلاحظ عدم الانسجام بين نصوص القانون التجاري ونصوص القانون المدني في اعتبار خطأ الغير كسبب معفي من المسؤولية، خاصة مع إعمال القاعدة الفقهية القائلة إن الخاص يقيد العام، فإن فعل الغير لا يمكن الاعتداد به في مجال النقل البري لدفع المسؤولية.

لكن هذا الموقف من قبل المشرع قد يكون محل شك، فقد يفسر ذلك بأن المشرع عندما اكتفى بالنص على القوة القاهرة لا يعني أنه لم يأخذ بفعل الغير، خصوصا وأن أغلب الفقهاء الذين أخذوا بفعل الغير كسبب من أسباب دفع المسؤولية، اشترطوا فيه توفر شروط القوة القاهرة، لذا فليس من المستبعد أن يلحق فعل الغير بالقوة القاهرة، سدا لهذا التضارب من الأحسن تعديل نص المادة 65 من القانون التجاري وإضافة خطأ الغير كسبب يسمح للناقل التمسك به لدفع المسؤولية عن نفسه وتكليفه مع خصوصية عقد النقل البري بنوعيه الطرقي والسككي.

إلا أنه وحتى أمام هذه الحالة ومع وجود مثل هذا التفسير فإنه ليس في محله، ذلك أنه تم إعطاء الناقل الحق في دفع مسؤوليته حالة القوة القاهرة باعتبارها خارجية عن نشاطه، إلا أن فعل الغير في الغالب الأعم له علاقة بنشاط الناقل.

زد على ذلك فإنه حتى ولو تم افتراض أخذ المشرع بفعل الغير ضمنا، فإن ذلك غير ممكن التصور خاصة مع أن معظم التشريعات العالمية تفرض تأمين إجباري على الناقل، تتحمل بموجبه شركات التأمين دفع التعويض للمتضرر بناء على نظرية المخاطر، أين يحق لشركات التأمين فيما بعد الرجوع على الغير بما دفعه للمتضرر، وهو الحكم الذي نصت عليه المادة 38 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم.

الهوامش:

¹ تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يقضي بخلاف ذلك " .

² تنص المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني على أنه " 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 تنص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري على أنه " يجوز اعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الاخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر " . هذه المادة تقابلها المادة 266 من قانون التجارة المصري الجديد بنصها على أنه " لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب " .

⁴ عزيزي العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى سنة 2008، ص 342.

⁵ علي البارودي، محمد فريد العربي، القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة، سنة 2004، ص 148.

⁶ زروتى الطيب، رسالة ماجستير، دفع المسؤولية العقدية بالقوة القاهرة، 1978، ص 42.

⁷ مقترح هذه التفرقة هو الفقيه ألكسندر اذ قال إن القوة القاهرة تجمع بين عنصرين: الأول خارجيتها extériorité والثاني أهميتها ووضوحها importance et notoriété أما الحادث الجبري فهو يأتي من الداخل، نقلا عن علي البارودي، محمد فريد العربي، القانون التجاري، دار الجامعة الجديدة، سنة 2004 ص 213.

⁸ مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006.

⁹ CHABAS F. " Force majeure ", Encyclopédie Droit Civil , IV , n° 1.

¹⁰ حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفار، الطبعة الأولى سنة 1990، ص 326.

¹¹ Art 1148 (abrogé par ord n 2016-301 du 14 mars 2016, à compter du 01/10/2016) : il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suit d' une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il obligé, ou a fait ce qui lui était interdit.

¹² Art 1218(ord, n 2016-131 du 10/02/2016, art. 2, en vigueur le 01/10/2016) : il y a force majeure en matière contractuelle lorsque ' un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur.

Si l'empêchement est temporaire ' l'exécution de l'obligation est suspendue à moins que le retard qui en résulterait ne justifie la résolution du contrat. Si l'empêchement est définitif, le contrat est résolu de plein droit et les parties sont libérées de leurs obligation dans les conditions prévues aux article 1351 rte 1351-1.

¹³ عمار الشريبي، القانون التجاري الجديد لسنة 1999 ، نظام البنوك - نظام الشركات - عقد النقل، دار الكتب القانونية، طبعة 2002 ، ص 333.

¹⁴ نقض مدني فرنسي 1-7. 1857 دالوز 1857 ص 307.

¹⁵ CHABAS F. " Force majeure " Rép. Dalloz, droit civil, 1985, n° 1 MAZEAUD H. L. ET J., op. cit . N° 575 à 577 p. 517, Jean Pierre Gridel, note sous Civ.1, 3 juillet 2002, Bulletin, 2002, Le Dalloz, 3 octobre 2002, n° 34, Jurisprudence, Page 2631 – 2635, LE TOURNEAU Ph. : La responsabilité civiles, Dalloz Droit Civil, 3ème Ed. 1982, n° 708, MM CADIET et LE TOURNEAU, Droit de la responsabilité, Dalloz Action, 1998, n° 915.

¹⁶ نقض فرنسي 1970/01/04 الأسبوع القانوني سنة 1970 ، عدد 04 ، ص 59 ، مذكور في يحي أحمد موافى، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف الاسكندرية، ص 18

¹⁷ يحي أحمد موافى، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف الاسكندرية، ص 183.

¹⁸ عاطف النقيب، نظرية المسؤولية عن الأشياء، سنة 1980 ، ص 308.

¹⁹ مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006، ص 91.

²⁰ علي البارودي، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 213.

²¹ عبد الستار التليلي، الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة لنيل شهادة الدراسات العليا، جامعة الجزائر مارس 1974، ص 76.

²² مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، طبعة 2003، ص 98.

²³ نقض مدني 19 ديسمبر 1968، مجموعة أحكام النقض، سنة 19 ، ص 1551 ، مشار إليه مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999 ، طبعة 2017 ، المركز القومي للإصدارات القومية، القاهرة، ص 184.

²⁴ استئناف مختلط 29 ديسمبر 1920 ، وجاء فيه أن السرقة لا تعد من القوة القاهرة لأنها تتضمن دائما خطأ من الناقل يتمثل في انتفاء الرقابة أو عدم كفايتها أو عدم أمانة القائمين بها، مشار إليه مصطفى كمال طه، طبعة 2017، ص 185.

²⁵ عادل علي المقداي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1997، ص 196.

²⁶ حسني المصري، المرجع السابق، ص 383.

²⁷ علي البارودي، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 193.

²⁸ سبهر مصطفى قضماني، خطأ المتضرر وأثره في المسؤولية التقصيرية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2015 ، بيروت، لبنان، ص 49.

²⁹ مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 101.

³⁰ عادل علي المقداي، المرجع السابق، ص 204.

³¹ عادل علي المقداي، المرجع السابق، ص 205.

³² حسني المصري، المرجع السابق، ص 384.

³³ قرار محكمة النقض الفرنسية في 1935/05/7، دالوز، 1935 ، مشار اليه عادل علي المقداي، المرجع السابق، ص 206.

³⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، طبعة 2006، ص 110.

- ³⁵ علي البارودي، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 194.
- ³⁶ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 210.
- ³⁷ علي البارودي، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 195.
- ³⁸ قرار عن محكمة الاستئناف المختلطة في 1907/04/17، مشار إليه في عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 210.
- ³⁹ وضاح غسان عبد القادر محمد، المرجع السابق، ص 299.
- ⁴⁰ زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 109.
- ⁴¹ عادل علي المقدادي، ص 198.
- ⁴² تتلخص وقائع الحادث في أن (أحد المسافرين في المترو قد اندفع يحاول النزول قبل أن يتوقف، فدفع مسافرا آخر، وهذا بدوره دفع مضطرا احدى المسافرين التي وقعت تحت عجلات المترو فماتت، فأعفت محكمة النقض الناقل من المسؤولية، لأن فعل هذا المسافر المجهول كان غير متوقع ولا يمكن تجنبه، وليس للناقل دخل فيه، إذ ثبت أن المترو لم يكن مزدحما ساعة الحادث)، مشار إليه، علي البارودي، المرجع السابق، ص 193.
- كذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في 29 يونيو 1961، (المجلة الفصلية للقانون التجاري، 1962 عدد 2، ص 298) بإعفاء الناقل من المسؤولية، وكان رافع الدعوى قد جرح عندما توقف سائق الأوتوبيس فجأة فانكفاً على وجهه، وذلك لأنه تبين أن السائق لم يكن يستطيع أن يتجنب هذا الوقوف المفاجئ انقازا لسائر الركاب، إذ ظهرت فجأة إحدى السيارات من شارع جانبي تسير بسرعة شديدة فقطعت طريق الأوتوبيس بالرغم من الإشارة الحمراء التي كان يجب ان تمنعها من المرور، اذ قضت بإعفاء سائق الأوتوبيس من المسؤولية بسبب خطأ الغير، مشار إليه، علي البارودي، المرجع السابق، ص 193.
- ⁴³ المجلة القضائية، العدد 2، الجزائر، سنة 1995، ص 74.
- ⁴⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 204.
- ⁴⁵ مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 70.
- ⁴⁶ مختار رحمانى محمد، نفس المرجع، ص 71.
- ⁴⁷ تنص المادة 34 من القانون رقم 35/90 على أنه " لا يجوز لمستعمل الطريق أثناء عبوره لتقاطع السكك الحديدية مع الطريق البري أن يتوقف أو يوقف العربات التي يسوقها أو الحيوانات التي يرعاها "
- ⁴⁸ مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 77.
- ⁴⁹ مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 80.