

التزامات الناقل في عقد النقل البري ونطاق سريانها

- Obligations of the carrier in the land carriage contract and the scope of their validity

ط.د/ زرقط سفيان (*)

مخبر بحث الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي

- الاغواط -

أ د / لحاق عيسى

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي - الاغواط -

zergotsofiane@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2022/05/15 تاريخ القبول للنشر: 2023/04/16

ملخص:

متى إنعقد النقل صحيحا رتب التزامات على كل من طرفيه وهما المسافر من جهة والناقل من جهة أخرى، ولما كان عقد نقل الأشخاص شأنه شأن جميع العقود الملزمة لجانبين فهو يرتب أثارا تكمن في الالتزامات المتبادلة المترتبة في ذمة طرفيه الناقل والمسافر، فالمشرع الجزائري لم ينظم التزامات الناقل والمسافر بصفة مرتبة ومضبوظة في القانون التجاري، وإنما نجده نظمها في نصوص متفرقة ما بين القانون التجاري والقانون رقم 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، وكذا القانون رقم 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري، وإن كان إلتزام الناقل في عقد النقل البري المتضمن نقل المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد في العقد لا يطرح أي إشكال فيما يتعلق ببدأ سريانه ونهايته على أساس أن كل إخلال بهذا الإلتزام يكون موجبا للتعويض، لاسيما في حالة التأخير، إلا أن الإلتزام بضمان سلامة الراكب وتحديد نطاقه الزمني والذي يتحقق به إلتزام الناقل بتحقيق نتيجة فيكتسي أهمية بالغة، فإذا أصيب المسافر أثناء هذه الفترة أمكن له من هذا الإلتزام، وبالتالي فإنه لا يكلف بإثبات خطأ الناقل ويكفيه إثبات ما أصابه من ضرر لتتحقق بذلك مسؤولية الناقل ما لم يتمكن هذا الأخير من التخلص منها بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر.

* زرقط سفيان .

الكلمات المفتاحية: إلتزامات الناقل، نقل المسافرين، ضمان سلامة المسافرين، عقد النقل البري، نطاق زمني، نطاق قانوني، مسؤولية عقدية.

Abstract:

- When the transport contract is valid, it arranges obligations on each of its parties, namely the traveler on the one hand, and the carrier on the other, and since the contract of transportation of persons is like all contracts binding on two sides, it arranges effects that lie in the mutual obligations arising from the responsibility of both parties, the carrier and the traveler. The Algerian legislator did not regulate the obligations of the carrier. And the traveler is in an arranged and controlled manner in the commercial law, but we find it regulated in separate texts between the commercial law and Law No. 90-35 related to security, safety, use and preservation in the exploitation of railway transport, as well as Law No. 01-13 related to directing land transport
- And if the carrier's obligation in the land transport contract that includes transporting the traveler and his luggage to the intended place at the date specified in the contract does not raise any problem with regard to its beginning and end, on the basis that every breach of this obligation is subject to compensation, especially in the case of delay, except that the obligation to ensure safety The passenger and determining his time range, by which the carrier's obligation to achieve a result is achieved, and it is of great importance. If the traveler is injured during this period, he can fulfill this obligation, and therefore he is not charged with proving the carrier's fault, and it is sufficient for him to prove the harm he sustained, so that the responsibility of the carrier is realized, unless the latter is able to Disposing of them by proving the foreign cause that led to the occurrence of the damage.

مقدمة:

متى إنعقد النقل صحيحا رتب التزامات على كل من طرفيه وهما المسافر من جهة والناقل من جهة أخرى، ولما كان عقد نقل الأشخاص شأنه شأن جميع العقود الملزمة لجانبين فهو يرتب أثارا تكمن في الالتزامات المتبادلة المترتبة في ذمة طرفيه الناقل والمسافر¹، فالمشرع الجزائري لم ينظم التزامات المسافر بصفة مرتبة ومضبوطة في القانون التجاري، وإنما نجده نظمها في نصوص متفرقة ما بين القانون التجاري والقانون رقم 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، وكذا القانون رقم 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري، ونستطيع أن نختصر التزامات المسافر في دفع أجرة السفر وحضور المسافر في الزمان والمكان المحددين أو المتفق عليهما وكذا الالتزام بتعليمات الناقل، ونفس الشيء بالنسبة لالتزامات الناقل التي نص عليها المشرع بصفة متشعبة ومتفرقة في قوانين عدة منها في القانون التجاري بنص المادة 62 وما يليها، والقانون رقم 90-35 وبمرسومه التنفيذي رقم 93-348 والمحدد للقواد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية وإستغلاله، والقانون رقم 01-13 المتضمن التوجيه البري وكذا دفتر الشروط المتعلقة بكيفية استغلال النقل بالسكك الحديدية، لكننا نستطيع القول أن أهم الالتزامات الخاصة بالناقل تتمثل عموما فيما ورد بالمواد من 62 إلى 68 من القانون التجاري وهي نقل المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد في العقد وضمان سلامة المسافر وأمتعته.

وليس من شك أن مسؤولية الناقل العقدية التي ينشأ منها التزامات على عاتقه تتطلب وجود عقد نقل، بمقابل بين الراكب والناقل، ويتعين من ثم على المسافر لكي يطالب الناقل بالتعويض عما أصابه من ضرر نتيجة إخلال الناقل بالتزاماته أن يثبت قيام علاقة عقدية بينه وبين الناقل، وأن يكون النقل بمقابل وأخيرا أن يكون الضرر الناتج عن إصابة الراكب راجعا إلى عملية النقل ذاتها.

وعليه فالنطاق القانوني لإعمال التزامات الناقل تشترط ضرورة قيام عقد نقل صحيح، أما النطاق الزماني والمكاني لإعمال فعالية تلك الالتزامات، فتقتضي التطرق لحدود هذا الالتزام، فما هي إذا إلتزامات الناقل البري وما هي حدود سريان تلك الإلتزامات ؟ متى يبدأ الإلتزام في ترتيب أثره ومتى ينتهي ؟ وهو ما سنتناوله بالبحث في هذا المقال.

¹ - عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، طبعة 2006، ص 35.

المبحث الاول: التزامات الناقل في عقد النقل البري

كما ذكرنا سابقا أن عقد نقل الأشخاص يترتب عدة التزامات في ذمة الناقل نص عليها المشرع بصفة متفرقة في قوانين عدة، فتتضمن المادة 16 الفقرة الأولى من القانون رقم 01-13: " يلزم متعاملوا النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة و باستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الوتيرة والتوقيت"، ومن خلال استقراء نص المادة المذكور نجدها تلقي على عاتق الناقل إلترام يتمثل في إعلام المسافرين بالآجال والوتيرة وتوقيت النقل، وذلك بغرض واحد وهو أن يكون المسافر على علم بذلك وبأن يعمل على الوصول إلى محطات النقل في الآجال المعلن عنها، ومن أجل تفادي التخلف أو التأخير عن الرحلة وحماية للمستهلك الذي هو المسافر، وتنص المادة 16 الفقرة الثانية من نفس القانون بأن يلزم متعاملوا النقل البري للمسافرين بضمان علانية تسعيرة خدماتهم، كما يلتزم الناقل أيضا بوضع المركبة تحت تصرف المسافر وأن تكون هذه المركبة ملائمة لحاجات السفر والأعراف المتداولة وما تم الاتفاق عليه.

لكننا نستطيع القول أن أهم الالتزامات الخاصة بالناقل تتمثل عموما فيما نصت عليه المواد من 62 إلى 68 من القانون التجاري وهي نقل المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد في العقد وسلامة المسافر وأمتعته.

من جهة أخرى ومراعاة للحياة اليومية ومتطلباتها، فأصبح من الواجب على كل مستعمل لمركبة متحركة أن يؤمن عليها وعلى استعمالها وعلى الأشخاص المنقولين على متنها وفقا لما تضمنه الأمر رقم 74-15 المتضمن إلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 وكذا الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، ولذلك يتبين أنه لا بد أن نجعل من إلزام التأمين عنصرا فعلا في التزامات الناقل، باعتبار أنه من حق المسافر أن يرفض التعاقد مع ناقل غير مؤمن.

المطلب الأول: نقل المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد بالعقد

الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل المسافرين وأمتعتهم إلى المكان المقصود في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل، وهو التزام يقابل التزام المسافر بدفع ثمن تذكرة السفر المنصوص عليه في المادة 33 الفقرة الأولى من القانون 90-35، وتنص المادة 62 من القانون التجاري:

يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد " ، كما تنص المادة 66 من نفس القانون: " يجوز للناقل استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر ، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدميه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر " .

باستقراء هاتين المادتين يتبين أن الناقل ملزم بإيصال المسافر إلى الوجهة المقصودة والزمان المتفق عليه، هذا بالنسبة للنقل عن طريق الطلب أو التفاوض الحر، كالتعاقد المبرم ما بين سائق سيارة الأجرة للنقل بالعداد والمسافر، أما بالنسبة للنقل المنتظم كالنقل الحضري أو القطار أين يحدد الناقل مكان الانطلاق ونقاط التوقف، فإنه في هذا النوع من النقل لا يوجد به ما يخل بهذا الالتزام، كون أن المسافر يعلم ما هي نقاط التوقف ومواعيد الوصول بها ويكون هنا التعاقد على أساسها، ومن ثمة يظهر أن الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وكل إخلال بهذا الالتزام يكون موجبا للتعويض، لاسيما في حالة التأخير، ذلك أنه في حالة عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته فللمسافر الحق في طلب فسخ العقد مع طلب التعويض عن الضرر اللاحق به، ولعل ما يفيد أن الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة هو صياغة المشرع الجزائري للمادة 62 باستعماله لفظ: " يجب على الناقل ... أن يوصله.... بالعقد " التي تفيد الإلزام والوجوب.

وعلى الناقل أيضا الإعلام والإعلان عن مواقيت وأجال ووتيرة النقل للمسافرين كما أوجبهته المادة 16 من القانون رقم 01-13 المذكورة أنفا، وبالتالي عليه احترام هذه المواعيد وإلا اعتبر مخلا بالتزاماته، وعادة ما يثبت وقت الإقلاع في التذكرة كما يضمن الناقل التكفل بالمسافر في حالة التأخر عن الوصول في الميعاد المحدد مع إمكانية التعويض عن التأخير وذلك حسب جسامه هذا الأخير.

المطلب الثاني: ضمان سلامة المسافر وأمتعته

ليس من شك في أن مسؤولية الناقل العقدية التي نشأ منها التزام على عاتقه بضمان سلامة المسافر تتطلب بداهة وجود عقد نقل بمقابل بين المسافر والناقل، ويتعين على المسافر لكي يطالب الناقل بالتعويض عما أصابه من ضرر نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بسلامته أن يثبت قيام

علاقة عقدية بينه وبين الناقل، وأن يكون النقل بمقابل، وأخيراً أن يكون الضرر الناجم عن إصابة المسافر راجعاً إلى عملية النقل ذاتها، وعلى ذلك فإذا وجد العقد وتحقق المقابل نشأ الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل لصالح المسافر، أما إذا تخلف وجود عقد صحيح أو تخلف المقابل تخلف قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، بيد أن عدم توافر تلك الشروط وعدم نشوء التزام الناقل بالسلامة لا يقدح في إمكان تحقق مسؤولية الناقل ولكن المسافر في هذه الحالة يكون محروماً من الشكل الجديد للحماية القانونية الذي دخل على نظام المسؤولية بنشوء الالتزام بضمان السلامة والمتمثل في إعفائه من إثبات خطأ الناقل، ولا على المسافر في هذه الحالة إلا أن يلجأ إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي فضلاً عن تحميلها للمسافر عبء إثبات أخطاء الناقل.

لقد نصت المادة 62 من القانون التجاري بأنه: " على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد"، ولعل هذا ما أكدته المادة 64 من نفس القانون بنصها: " تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداءً من تكفله به".

وباستقراء هاتين المادتين نجد أن المشرع ألقى على عاتق الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة لاسيما وأنه نص صراحة على بطلان كل شرط للإعفاء من المسؤولية المترتبة عن الأضرار البدنية سواء كان هذا الإعفاء جزئياً أو كلياً، ويقصد بسلامة المسافر كل ما يتعلق بسلامته الجسدية والمادية والمعنوية.

المطلب الثالث: إلزامية التأمين

إن متطلبات الحياة اليومية والتطور الهائل لوسائل النقل، بالإضافة إلى الحاجة الماسة لاستعمالها ونظراً لكثرة حوادث المرور، ظهرت ضرورة التأمين، ولعل هذا ما جاء به الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31، كما أن الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 أضاف إلى جانب العقود الإلزامية في التأمين العقود الاختيارية كعقد ضمان الأشخاص المنقولة، وإذ كانت هذه العقود اختيارية، إلا أنها على مستوى المديرية الولائية للنقل، يلزم طالب الحصول على رخصة استغلال وممارسة نشاط النقل سواء سيارة أجرة أو حافلة أن تتوفر ملفه على

هذه العقود الاختيارية وإلا رفض طلبه، الشيء الذي يجعلها بمفهوم المخالفة إجبارية وملزمة، كما انه من حق المسافر أن يرفض التعاقد والسفر مع الناقل غير المؤمن، كما أن عدم التامين في حد ذاته يعتبر خرقاً للقانون ومعاقب عليه بعقوبات جزائية بنص المادة 112 من قانون التأمينات، وتكمن أهمية التامين عن المركبة وعن الأشخاص المنقولين في حساب التعويض في حالة وقوع حادث يمس بالسلامة الجسدية للمسافر وكذا أمتعته، لاسيما وان الناقل ملزم بسلامة المسافر وهذا الالتزام بتحقيق نتيجة.

هذا فيما يخص المركبات ذات محرك كالسيارات والحافلات، أما النقل بالسكك الحديدية فان المادة 3 من الأمر رقم 74-15 تنص بان: "إلزامية التامين الواردة في هذا الأمر لا تطبق على النقل بالسكك الحديدية"، كما تنص المادة الثانية من نفس الأمر: "أن الدولة معفاة من الإلتزام بالتامين، وتقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها"، وبالتالي فإن المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي التي تعوض في حالة قيام حادث قطار تسبب في أضرار للمسافرين أو للغير، علماً أن هذه المؤسسة تلجأ أولاً إلى حل النزاع بصفة ودية، وإذا لم يتم ذلك يتم اللجوء للقضاء وبهذا يتم استبعاد نظام التعويض في حوادث السكك الحديدية حسب الأمر رقم 74-15 المذكور.

المبحث الثاني: نطاق سريان إلتزامات الناقل في عقد النقل البري

كما ذكرنا سابقاً أن أهم الإلتزامات الخاصة بالناقل تتمثل عموماً فيما ورد بالمواد من 62 إلى 68 من القانون التجاري وهي نقل المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد في العقد وسلامة المسافر وأمتعته، وإن كان إلتزام الناقل في عقد النقل البري المتضمن نقل المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد في العقد لا يطرح أي إشكال من الناحية العملية فيما يتعلق ببدأ سريانه ونهايته على أساس أن كل إخلال بهذا الإلتزام يكون موجبا للتعويض، لاسيما في حالة التأخير، إلا أن الإلتزام بضمان سلامة الراكب وتحديد نطاقه الزمني والذي يتحقق به إلتزام الناقل بتحقيق نتيجة فيكتسي أهمية بالغة، فإذا أصيب المسافر أثناء هذه الفترة أمكن له من هذا الإلتزام، وبالتالي فإنه لا يكلف بإثبات خطأ الناقل وكيفية إثبات ما أصابه من ضرر لتتحقق بذلك مسؤولية

الناقل ما لم يتمكن هذا الأخير من التخلص منها بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر¹.

والالتزام بضمان سلامة الراكب عموماً يتمثل في سيطرة الناقل على العناصر التي تثير الضرر الجسدي وتتسبب فيه، وذلك بتوقع الخطر التي يمكن أن يتعرض له الراكب، ومنع وقوع الحادث أو التقليل من آثاره.

المطلب الأول: شروط إعمال التزام الناقل بضمان سلامة المسافر في عقد النقل البري

الفرع الأول: وجود عقد نقل بين الناقل والمسافر

من خلال نص المادة 36 من القانون التجاري يمكن القول أن عقد النقل هو اتفاق يتم بين شخصين هما الناقل والراكب بصفة رضائية على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر إلى مكان معين، ويلتزم المسافر بدوره بدفع ثمن النقل، وعليه يفترض أن تكون نقطة الوصول مختلفة عن نقطة الركوب، فالنقل لا يتحقق إلا بإيصال الراكب إلى مكان آخر، ولا يكفي لقيام الناقل بضمان السلامة وجود عقد نقل بين الناقل والمسافر، بل يلزم أن يكون النقل تم بمقابل، فعقد نقل الأشخاص البري من عقود المعاوضة، حيث يلتزم المسافر فيه بدفع ثمن النقل مقابل نقله إلى المكان المقصود من قبل الناقل.

فإذا كان عقد النقل صحيحاً بأن كان النقل هو الغرض الأساسي من العقد وكذا الأجرة، كان الناقل مديناً للراكب بضمان سلامته أياً كانت وسيلة النقل التي يتم بها تنفيذ العقد سواء أكانت سيارة أو قطار أو ترام².

¹ - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومو الجزائر، طبعة 2003، ص 41.

² - محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 10.

الفرع الثاني: إصابة الراكب بضرر ناجم عن عملية النقل

يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب من الأضرار التي تصيب شخصه، دون غيرها من الأضرار الأخرى، ولا يكفي أن يقع حادث ما أثناء النقل، بل يجب أن ينجم هذا الحادث عن عملية النقل، كما يشترط أن يكون الضرر راجعاً إلى ذلك الحادث، وتتحقق مسؤولية الناقل العقدية بمجرد قيام الراكب بإثبات أن ما أصيب به قد وقع أثناء النقل ولا يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه وعلى ذلك فليس على الراكب سوى إثبات إصابته، لتتعد مسؤولية الناقل¹.

المطلب الثاني: نطاق سريان التزام الناقل بضمان سلامة المسافر بعقد النقل البري

يطلق الفقه على الوقت الذي يستغرقه تنفيذ عقد النقل بالنطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة، والحقيقة أن النطاق الزمني يختلط مع النطاق المكاني، وكلاهما يتحدد حسب ظروف قيام عقد النقل وتنفيذه، وهذه لا بد أن تختلف من وسيلة نقل لأخرى، والالتزام بضمان سلامة الراكب وإن كان لا يقوم على عائق الناقل، إلا بمقتضى عقد نقل صحيح وبمقابل فإن إعماله وفعاليتها لا تبدأ إلا مع بدء تنفيذ العقد، ومن ثم لا يرتبط بشراء تذكرة النقل الذي قد يتم إلا بعد تنفيذ العقد أو قبيل انتهاء التنفيذ كما في حالة النقل بالحافلة مثلاً، وعلى العكس فقد يتم التعاقد على النقل وشراء تذكرة النقل قبل بدأ تنفيذ العقد بوقت طويل، وعلى ذلك فليس من المعقول أن يكون الناقل خلال هذه المدة ضامناً لسلامة الراكب.

الفرع الأول: حدود سريان الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري

ينشأ عن عقد نقل الأشخاص الالتزام بضمان سلامة الراكب، ويقوم هذا الالتزام في ذمة الناقل طيلة الوقت الذي يستغرقه تنفيذ العقد، وتحديد نطاق الالتزام بضمان السلامة لا يخلوا من الأهمية، ذلك أنه يتعين على الراكب إثبات أن إصابته قد وقعت في هذا النطاق حتى يستفيد من الالتزام

1 - محمود التلي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 1989، ص 240.

بضمان السلامة، ويتحدد النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة من الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ العقد وينقضي في الوقت الذي ينتهي فيه تنفيذه¹.

أولاً: وجود الراكب داخل وسيلة النقل

يمثل وجود الراكب داخل وسيلة النقل المجال الطبيعي للالتزام بضمان السلامة، وذلك لأنه يكون معرضاً للمخاطر الناشئة عن عملية النقل، كما أنه بدخول الراكب إلى وسيلة النقل يكون قد عهد بنفسه لحراسة وعناية الناقل²، وإذا كان الالتزام بضمان السلامة يشمل الفترة التي يتواجد فيها الراكب داخل أداة النقل فإن الفقه يشترط لذلك شرطان:

الشرط الأول : لا يستفيد الراكب من الحماية التي يسبغها عليه الالتزام بضمان السلامة، إلا إذا كان داخل وسيلة النقل أو على الأقل وجود صلة ما بينه وبينها، فإذا انقطعت صلته بها انعدم الالتزام بضمان السلامة، كما لو نزل من المركبة ولو كان نزوله مبرراً لقضاء بعض الحاجيات ليعود بعدها إلى المركبة، على أن هذا الالتزام يعود من جديد بعد عودته إليها³، وقد تتطلب الرحلة تغيير وسيلة النقل لعدم وجود خط مباشر، فإذا ما أصيب الراكب في الفترة الواقعة بين تركه وسيلة النقل الأولى وبين استقلاله الأخرى، فإن بعض الفقه ذهب إلى أن مسؤولية الناقل تشمل فترة الانتظار التي يقضيها الراكب من وقت نزوله من أداة النقل الأولى لحين ركوبه الثانية على أساس أن هذه الفترة تدخل في تنفيذ العقد.

الشرط الثاني: إذا كان الالتزام بضمان السلامة يرتبط بوجود الراكب داخل وسيلة النقل فيلزم أن يكون تواجده بالمركبة مبرراً لذلك إذا استمر الراكب في وسيلة النقل إلى ما بعد الجهة المحددة في تذكرته فإنه لا يستفيد من الالتزام بضمان السلامة ما لم يتم دفع الأجر عن المسافة اللاحقة على جهة الوصول⁴.

1 - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي دار النهضة العربية، القاهرة 1980، ص 155 و 156.

2 - علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون تاريخ نشر، ص 289.

3 - علي البارودي، القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر سنة 2001، ص 232.

4 - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع نفسه، ص 159.

ثانياً: عمليات الصعود والنزول من وإلى وسيلة النقل

إن الالتزام بضمان السلامة يرتبط بتنفيذ عمليات النقل، ولما كانت هذه الأخيرة تتضمن الصعود إلى المركبة والنزول منها، فإن مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر تشمل الحوادث التي تقع خلال هذه العمليات، والالتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يهّم فيه الراكب بالصعود إلى المركبة وحصول إتصال مادي بينه وبينها، كأن يمسك بمقبضها ليفتحها أو عند صعود سلمها، لذلك يكون الناقل مسؤولاً عن إصابة الراكب الذي اضطر لزحمة السيارة بالركاب إلى الوقوف على سلمها ممسكاً بمقبضها المثبت بجانب السلم فإنكسر وسقط على الأرض فأصيب إصابة مميتة.

ويكون الناقل مسؤولاً أيضاً إذا حصل ضرر للراكب أثناء نزوله كما لو سقط من عربة القطار أثناء نزوله على رصيف المحطة أو أصيبت يده لانغلاق باب المركبة فحجزت يده بين مفاصل الباب أو تعرّض الراكب لضرر نتيجة لتحرك الناقل بسيارته قبل أن يتأكد من إتمام نزول الراكب منها¹.

ثالثاً: دخول الراكب إلى المواقع المخصصة لوقوف وسائل النقل

قد تستدعي عملية النقل دخول الراكب لمحطات خاصة يكون ارتيادها مقصوداً على الراكب الحاصلين على تذاكر سفر كالنقل بالسكك الحديدية والنقل بالمترو، فهل يقتصر إلتزام الناقل بضمان سلامة الراكب من الإصابات التي تلحق بهم أثناء التنفيذ المادي لعقد النقل والذي يشمل تواجدهم بعربة القطار وعمليات صعودهم أو نزولهم منها، أم يمتد إلى الإصابات التي تحدث لهم أثناء تواجدهم بتلك المحطات ؟

ذهب القضاء الفرنسي إلى أن الإلتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يدخل فيه الراكب إلى فناء محطة القيام بعد أن يكون قد أظهر تذكرة النقل لتابع الناقل ويستمر طيلة تواجده داخل المحطة إلى حين خروجه من محطة الوصول بتسليم التذكرة إلى تابع الناقل².

1 - عبد القادر اقصاصي، الإلتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة) دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص 37.

2 - عبد القادر اقصاصي، المرجع نفسه، ص 38.

وقرّرت محكمة النقض الفرنسية القضاء بمسؤولية الناقل عن وفاة شخص وجدت جثته على قضبان السكك الحديدية، وكانت محكمة الاستئناف قد قضت بعدم وجود التزام بضمان السلامة على أساس أنه لم تكن هناك صلة مادية بين الضحية والقطار، ولكن محكمة النقض نقضت الحكم وقضت بوجود الالتزام بضمان السلامة داخل محطات النقل المسؤول عنها الناقل¹.

ورغم أن هذا الاتجاه الموسع لنطاق الالتزام بضمان السلامة كان في صالح المضرورين فإن بعض الفقه قد انتقده ونادى بقصر نطاق هذا الالتزام على عملية النقل ذاتها دون أن يمتد إلى حوادث الرصيف تأسيساً على أن الحكمة من إلقاء الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل هي إعفاء الراكب المضرور من إثبات ظروف الحادث، وبالتالي خطأ الناقل وهذا الإعفاء لا يكون مبرراً إلا حيث يتعذر على الراكب تحمل عبء الإثبات، وهذه الصعوبة في الإثبات لا تظهر إلا بالنسبة للحوادث التي تقع أثناء عملية النقل كان الحادث خارج حوادث النقل بالمعنى الدقيق، فمن السهل على الراكب معرفة ظروف وقوعه ومن ثم إثبات خطأ الناقل، لذلك طالب هؤلاء الفقهاء بتحميل الناقل مجرد التزام ببذل عناية بالنسبة للحوادث التي تقع خارج عملية النقل².

وبهذا الحكم أصبح الالتزام بضمان السلامة يرتبط بوقت تنفيذ عقد النقل تنفيذاً مادياً وهذا التنفيذ لا يبدأ إلا من وقت شروع الراكب في الصعود إلى العربة، وينقضي في الوقت الذي ينزل منها، أما بخصوص الحوادث التي تقع على رصيف المحطة فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا على أساس الالتزام ببذل عناية، مما يلزم الراكب بإثبات الخطأ في جانب الناقل للرجوع عليه بالتعويض.

الفرع الثاني: سريان التزام الناقل بضمان سلامة المسافر في النقل المفتوح والمنتظم وفي فترة إنقطاع عملية النقل

كما سبق بيانه أن مسألة تحديد بدء سريان عقد النقل ونهايته من حيث الزمان أثارت صعوبة كبيرة، ذلك أنه على ضوءها يتقرر بدء سريان الالتزام بضمان السلامة في حق الناقل والأمر لا يتوقف عند هذا الحد، بل يرتبط ارتباطاً وثيقاً بوسيلة النقل التي استقلها المسافر إن كانت من وسائل النقل المفتوح، أم تعلق الأمر بالنقل المنتظم الذي يتم عن طريق السكك الحديدية، إذ أنه يترتب عن

1 - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 164.

2 - عبد القادر اقصاصي، المرجع السابق، ص 40.

مسألة تحديد النطاق الزمني الذي يتحقق فيه هذا الالتزام أهمية بالغة، تتمثل في معرفة الوقت الذي يستغرقه تنفيذ عقد النقل، والذي يبقى خلاله الناقل ملتزماً بضمان سلامة الراكب.

هذا الأمر يدفع بالضرورة إلى البحث عن المعيار المعتمد عليه في تحديد بداية ونهاية تنفيذ عملية النقل من طرف الفقه والقضاء الفرنسيين، وذلك بغرض الوقوف على مسؤولية الناقل عند حدوث أي ضرر للمسافر خلالها.

لقد إستقر الفقه منذ أمد بعيد على أن الناقل يعد في حالة إيجاب عام ودائم، يكفي فيه المتعاقد الآخر - المسافر - إعلان رغبته في التعاقد حتى ينعقد العقد، وهو أمر لا شك أنه يتوافق مع المصلحة العامة، إذ أن الناقل ليس حراً في رفض الطلب متى أبدى المتعاقد الآخر استعداده لدفع الأجر وتنفيذ سائر الشروط، إلا أن جانبا آخر من الفقه، يرى أن الأمر لا يخرج عن أن يكون دعوة علنية إلى التعاقد من جانب الناقل، ولا يتحدد الإيجاب بسائر شروطه وتفصيله إلا عندما تتحد رغبة المسافر في عقد بعينه، وتظهر أهمية ذلك عند تحديد وقت انعقاد العقد، بل والقول بوجود العقد من عدمه ذلك أنه في الفرض الأول فإن العقد يتم بمجرد إبداء الرغبة من المتعاقد الآخر - المسافر - في إبرامه¹.

يجب الإشارة إلى أن القضاء الفرنسي، ذهب في شأن بداية فترة سريان الالتزام بضمان السلامة إلى التفرقة في بادئ الأمر بين الحالة يكون الحصول فيها على التذكرة شرطاً للدخول في عربة النقل وتلك التي لا تستوجب ذلك².

أولاً: سريان الالتزام بضمان السلامة في النقل المفتوح

النقل المفتوح يقصد به النقل عبر الطرقات، إذ على ضوء ذلك تتحدد إستفادة المسافر من الالتزام بضمان السلامة في مواجهة الناقل، ومن جهة ثانية يستلزم الأمر تحديد المدة الزمنية التي يبقى فيها الناقل ملتزماً بسلامة المسافر، وذلك حتى لا يكون التزامه مرهقاً له، وفي هذا الصدد

1 - عدلي امير خالد، المرجع السابق، ص 18.

2 - محمد السيد الفقي، القانون التجاري، الإفلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك منشورات الحلبي الحقوقية،

بيروت لبنان، بدون سنة نشر، ص 316.

يتوجب معرفة المعيار الذي اعتمده القضاء والفقهاء من أجل إيجاد نوع من التوازن الذي يحقق مصلحة طرفي العقد.

بصورة عامة فإن القضاء الفرنسي يعتبر الوقت الذي يهتم فيه الراكب بالصعود إلى مركبة النقل هو الوقت الذي تسري فيه مسؤولية الناقل تجاه الراكب بشرط أن يكون هناك اتصال مباشر بين الراكب وواسطة النقل، وبصرف النظر عن كون الراكب لم يدفع الأجرة بعد، كما لو جرت العادة على دفعها أثناء الرحلة بحسب ما هو معمول به في وسائل النقل بالسيارات والأوتوبيسات والميكروباص وغيرها من وسائل النقل المشابهة، والتي لا تدفع الأجرة إلا والراكب على متن واسطة النقل وأثناء الرحلة أو عند محطة الوصول¹، وتنتهي هذه المسؤولية منذ اللحظة التي ينتهي فيها أي إتصال بين جسم الراكب ووسيلة النقل ونزوله منها سالماً دون ضرر ووقوفه على الأرض²، لذلك فقد قضي بأن الناقل مسؤولاً عما يحدث للراكب من ضرر بسبب إنزلاقه على سَلَم الأوتوبيس وقبل أن يبارح السيارة تماماً، أما بعد نزول الراكب من وسيلة النقل فإن عقد النقل ينهي المسؤولية العقدية ولكن بالإمكان مسائلة الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية.

من جهة أخرى يرى بعض الفقهاء أيضاً أن مسؤولية الناقل تجاه الراكب تسري من الوقت الذي يهتم فيه الراكب بالصعود إلى السيارة أو العربة المعدة للنقل، وحصول إتصال مباشر بين الراكب بواسطة النقل كأن يمسك الراكب بالسيارة ليفتحها أو عند سَلَم السيارة ويجب أن تكون نية الراكب قطعية الدلالة على أنه ينوي ركوب السيارة وإبرام عقد النقل وليس شيئاً آخر³.

1 - محسن شفيق، الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة، 1969، ص 139.

2 - محسن شفيق، المرجع نفسه، ص 148 و149.

3 - وتستشف نية الراكب من عدمه من وقائع الحال وللقاضي صلاحية في تقدير ذلك، ففي الحالات التي يحصل فيها المسافر على تذكرة النقل داخل العربة كما هو الشأن في السيارات العامة والترام، فإن وقوع الحادث للمسافر قبل أن يمر عليه العامل المكلف بتوزيع التذاكر، لا يفي عن المسؤولية صفتها التعاقدية متى إتضح من ظروف الحال أن نية المسافر عند الصعود إلى العربة كانت متجهة إلى إبرام عقد النقل وأداء الأجرة، لا مجرد التسلل، إذ أن عقد النقل من العقود الرضائية ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب مع القبول، وما تذكرة النقل إلا وسيلة لإثبات العقد، وهو ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية بقرارها المؤرخ في 20 أبريل سنة 1942، دالوز 1942، ص 127. أشار إليه / محسن شفيق، المرجع نفسه، بفهرس الصفحة 146.

وبالنسبة لانتهاء تنفيذ عقد النقل، وإنهاء الالتزام بضمان سلامة الراكب، فإن الرأي منعقد على إعتبار الوقت الذي ينزل فيه الراكب من السيارة هو وقت انتهاء عقد النقل بشرط إنقطاع الصلة بين الراكب ووسيلة النقل ووقوفه على الأرض سالما¹، وإذا حصلت أي إصابة للراكب أثناء نزوله من وسيلة النقل كما لو أصيب في رجله أو في يده وهو نازل، بأن قفل باب العربة فحسبت يده بين مفاصل الباب ففي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً.

وبالرجوع إلى ما تبناه المشرع الجزائري في هذا الصدد، فإنه بناء على الصياغة العامة للمادتين 62 و 64 من القانون التجاري على التوالي " ... أثناء مدة النقل ... " " ... إبتداء من تكفله به ... " فإنهما لم تحددتا متى يبدأ الالتزام بالسلامة في حق الناقل ومتى ينتهي فهل المشرع الجزائري أراد بذلك ترك المسألة للتقديرية للقاضي؟

تصدت المحكمة العليا لذلك في أحد قراراتها² فيما يخص بداية عقد النقل ونهايته.

ثانيا: سريان الالتزام بضمان السلامة في النقل المنتظم

النقل المنتظم يقصد به النقل بالسكك الحديدية، ولعل خصوصية عقد النقل بالسكك الحديدية بإعتبار تنفيذ عملية النقل فيه تتم عبر مراحل عدة، فقد يقع الحادث قبل تنفيذها أو خلالها أو بعدها

1 - محسن شفيق، المرجع نفسه، 139.

2 - قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1994/01/17 في الملف رقم 112383، قضية (شركة كات) ضد (اوبديار المانيا) المنشور بالمجلة القضائية لسنة 1994 العدد الثالث، ص 132، وقد جاء بالمبدأ: " عقد النقل - بدايته ونهايته - تعريف التسليم، من المقرر قانونا أن يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ومن المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، ويحصل على القبول من طرفه، ولما تبين من قضية الحال أن قضاة المجلس أخطوا بين التسليم والتفريغ إذ جاء في قرارهم أن عمليات التفريغ من اختصاص مؤسسة الميناء، متناسين أن ذلك لا يعني الاعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة للمرسل إليه تسليما قانونيا، فإنهم بذلك خرقوا القانون وعرضوا قرارهم للنقض"، وبذلك أقر قضاة المحكمة العليا مسؤولية الناقل بضمان سلامة البضاعة من الوقت الذي يأخذ فيه الناقل البضاعة على عاتقه ويستمر هذا الالتزام إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وذلك تفسيرا لعبارة " منذ تكفله به " أي أن الناقل يكون مسؤولا عن الخسائر والاضرار منذ تكفله بها إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه.

كحوادث الرصيف مثلا، فقد يتعرض المسافر لحادث عند محاولة النزول من القطار قبل توقفه بصفة نهائية، أو عند اجتياز حاجز غير محروس، وقد يقع اصطدام بين قطارين، فهنا يثار التساؤل فيما إذا كان الالتزام بضمان السلامة يشمل جميع المراحل المنوه عنها أعلاه؟ أم أنه يقتصر على بعضها دون البعض الآخر؟ وبمعنى آخر هل تقوم مسؤولية الناقل في جميع المراحل السابقة بدون استثناء وهل الأساس في ذلك واحد أم مختلف؟

توسع القضاء الفرنسي في تحديد نطاق عقد النقل من حيث الزمان والمكان، وقرر أن التزام الناقل يبدأ ليس من وقت صعود المسافر في القطار فقط، بل يبدأ قبل ذلك من وقت دخول الراكب محطة القيام بناء على تذكرة الركوب التي تخول له حق الدخول إلى المحطة¹، أما لحظة نهاية عقد النقل وإنهاء الالتزام بضمان السلامة، فقد إعتبر القضاء الفرنسي هذا العقد منتهيا، وبالتالي تنتهي معه مسؤولية الناقل عند وصول المسافر إلى جهة الوصول، فقد فسرت محكمة النقض الفرنسية جهة الوصول تفسيرا واسعا فحكمت بأن المقصود بجهة الوصول هو وصول المسافر إلى محطة الوصول ونزوله من العربة وقيامه بتسليم التذكرة، أو مغادرته للمحطة نهائيا فلو بقي فيها لإيداع أمتعه أو سحبها من الأمانات فإن العقد لا يكون قد انتهى بعد².

وفي هذا السياق قضت المحكمة العليا في قرار لها تحت رقم 274229 مؤرخ في 1983/03/30 بين (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية) و(ش.ز.)³، في قضية رفعتها سيّدة إثر موت زوجها في محطة القطار، حيث إعتبرت المحكمة مسؤولية ناقل الأشخاص عن ضمان سلامة المسافرين موجب قانونا حسب نص المادتين 62 و63 من القانون التجاري، حيث جاء بأسباب القرار أنه: " إذا كان من السائد فقها وقضاء أن العقد شريعة المتعاقدين، فإن ذلك الأمر ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافرين وحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الالتزام، وفي هذا السياق إعتبر كل شرط يرمي إلى

1 - محكمة السين التجارية بفرنسا، حكم مؤرخ في 12 أكتوبر 1939، وحكم محكمة روان مؤرخ في 01 ديسمبر 1951، أشار الى هذين الحكمين/ سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة 1958، ص 65، هامش 04.

2 - حكم محكمة النقض الفرنسية مؤرخ في 07 أكتوبر 1945، أشار إليه/ سعد واصف، المرجع السابق، ص 66.

3 - قرار المحكمة العليا مؤرخ في 1983/03/30 ملف رقم 274229، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1989، العدد الأول، ص 42.

الإعفاء من تلك المسؤولية مخالفا للنظام العام، غير أنه أجاز التخلص منها جزئيا أو كليا عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة، وقد جاء في مذكرة الطعن بالنقض بأن الناقل بالسكك الحديدية ملزم بسلامة المنقولين حتى خروجهم من المحطة وأن رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد الخروج منها لأمر معتاد ويمكنه تقاديه عن طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار مما يجعل الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يحدث للراكب في المحطة باعتبار أن المسؤولية تترتب منذ وجود المسافر في المحطة إلى غاية خروجه منها ومبارحته لها تماما".

وعليه فالقضاء الجزائري إعتبر الناقل عبر السكك الحديدية مسؤولاً عن المسافر منذ دخوله المحطة، وليس فقط بمجرد صعوده إلى القطار.

ثالثا: سريان الالتزام بضمان السلامة في فترة إنقطاع النقل

قد تنقطع عملية النقل لعدة عوامل قد ترجع لطبيعة النقل أو لعوامل تخص الناقل، مثلا من أجل تغيير وسيلة النقل أو لإصلاح عطب أو لأسباب تعود طبيعتها للمسافر، وقد تضاربت الآراء في هذا المجال حول استمرارية التزام الناقل بضمان سلامة المسافر في مرحلة التوقف أو انقطاعها بانفصال هذا الأخير عن وسيلة النقل¹.

نادى جانب من الفقهاء، بالقول بانقطاع مسؤولية الناقل في فترة الانتظار بانقطاع الاتصال ما بين الراكب وأداة النقل مؤقتا، وتعود المسؤولية بعودة الاتصال بعد فترة الانقطاع، وذهب البعض الآخر من الفقه للقول أن مسؤولية الناقل تشمل فترة الانتظار التي يقضيها الراكب من وقت نزوله من وسيلة النقل الأولى لحين ركوبة الثانية على أساس أن هذه الفترة تدخل في تنفيذ العقد، بينما ذهب الاتجاه الراجح في الفقه إلى أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المضرور أثناء تغيير وسيلة النقل بشرط أن يكون في حراسة الناقل وقد تكون مغادرة الراكب لوسيلة النقل قد تمت

¹ - العريايي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص 195.

بناء على تعليمات الناقل وتابعيه لوجود عطل في المركبة مثلا، فهنا يظل الناقل ملتزما بضمان سلامة الراكب¹.

وفي هذا الصدد يمكن القول أن عملية النقل الواحدة قد تتطلب أحيانا تدخل عدد من الناقلين يتعاقبون عليها، إذ أن النقل لا يتم دائما بمعرفة ناقل بل وكثيرا ما يتم النقل من عدد من الناقلين، ومن ثمة يتعين تحديد مسؤولية كل واحد منهم عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين أثناء نقله أو تلك الأضرار التي تصيب الأمتعة، وهو ما إصطلح عليه الفقه بالناقلين المتعاقبين.

ويلاحظ أنه ليس ثمة صعوبة إذا ما تعدد المسافرون بأن عقد الناقل مع كل منهم عقد نقل مستقل، إذ تنفصل كل مرحلة من النقل عن غيرها من المراحل وتسري في كل مرحلة أحكام عقد النقل الوارد عليها خاصة في شأن مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع أثناءها، كذلك الشأن لو أن المسافر تعاقد مع شخص واحد على القيام بمراحل النقل كلها إذ يسأل الناقل عن أي أضرار بدنية تصيب المسافر أو أي هلاك أو تلف لأمتعته أو تأخيرها تقع خلال كل المراحل.

ونستطيع القول هنا أن كل من هؤلاء الناقلين يكون مسؤولا بالتضامن مع الناقلين الآخرين قبل المسافر، كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلا كل شرط يقضي بخلاف ذلك.

ومقتضى ما تقدم أن جميع الناقلين يكونون مسؤولون في مواجهة المسافر عما يلحقه من أضرار بدنية أو ما يلحق أمتعته من تأخير أو ضياع أو تلف في جميع مراحل النقل²، وأنه طبقا للفقرة الثانية من نص المادة 74 من القانون التجاري³ أنه: " إذا أوفى أحد الناقلين بالتعويض أو

1 - حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري، البحري والجوي، دار النهضة العربية القاهرة 1980، ص 91.

2 - مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2005، ص 207.

3 - تقابل هذه المادة في قانون التجارة المصري المادة 252 بنصها " إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولا بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه، كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده، ويقع باطلا كل شرط على خلاف ذلك.

- وإذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض، أو طوّل به رسميا، كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجره النقل، وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها ويعفي من الاشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل"، أنظر كذلك في هذا الصدد/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق ص 87 و88.

طولب به رسميا فإنه يكون له حق الرجوع على الناقلين الآخرين كل بنسبة ما يستحقه من أجرة النقل".

فاذا أوفى أحد الناقلين بالتعويض أو طولب به رسميا فإنه يكون له حق الرجوع على الناقلين الآخرين كل بنسبة ما يستحقه من اجرة النقل، وفي حالة إعسار أحدهم فتوزع حصته على الناقلين الآخرين بالنسبة ذاتها، ويعفى من الاشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من عقد النقل¹.

خاتمة

من خلال ما تقدم تتراءى لنا الأهمية الكبرى التي تكمن في دراسة آثار عقد نقل الأشخاص البري، باعتبار أن القيمة القانونية التي يجسدها العقد إنما تظهر أصلا ومصيرا في مرحلة تكوينه وفي مرحلة تنفيذه، ذلك أن لا قيمة لتكوين العقد ما لم يقترن هذا التكوين في الأثر الذي ينجم عنه وما يتناول هذا الأثر من الأشخاص يكونون من صانعي العقد أصلا، فمتى انعقد النقل صحيحا رتب التزامات على كل من طرفيه وهما المسافر من جهة والناقل من جهة أخرى، ولعل أهم إلتزام يقع على عاتق الناقل البري هو الإلتزام بضمان سلامة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، هذا الأخير الذي يدخل ضمن خصوصية عقد النقل باعتبار أن الناقل يتعامل مع شيء حي يصعب غالبا التعامل معه، وعلى صعيد التنفيذ المادي لعقد النقل ثار الخلاف حول النطاق القانوني لإعمال الإلتزام بضمان سلامة المسافر، والذي يشترط ضرورة قيام عقد نقل صحيح، ودفع مقابل النقل أما النطاق الزمني والمكاني لإعمال فعالية ذلك الإلتزام، ففي تقديرنا أن النطاق الزمني يختلط بالنطاق المكاني وكلاهما يتحدد بحق حسب ظروف قيام عقد النقل وتنفيذه، وهذه لا بد أن تختلف من وسيلة الى أخرى، والإلتزام بضمان سلامة الراكب او المسافر وإن كان لا يقوم على عاتق الناقل، إلا بمقتضى عقد صحيح وبمقابل فإن إعماله وفعاليتة لا تبدأ إلا مع تنفيذ العقد، وقد أثارت مسألة تحديد بدء سريان عقد النقل ونهايته من حيث الزمان صعوبة كبيرة والذي يرتبط ارتباطا وثيقا بوسيلة النقل

1 - نصت المادة 253 من قانون التجارة المصري على أنه: " يسأل الناقل الأخير قبل الناقلين السابقين عليه عن مطالبة المرسل اليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل، وله حق تحصيلها بالنيابة عنهم وإتخاذ الإجراءات القانونية لاستقائها بما في ذلك إستعمال حق الامتياز على الشيء موضوع النقل".

التي ركبها المسافر إذا كانت من وسائل النقل عبر الطرق أو عبر السكك الحديدية، وقد إتفق الفقه والقضاء على إقرار الالتزام بمسؤولية الناقل تجاه الراكب من محطة الركوب، حتى محطة الوصول، وعدم إستطاعته التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي والمتمثل في القوة القاهرة وخطأ الراكب المضرور أو خطأ الغير.

وتبين لنا مما سبق أن المشرع الجزائري لم يحدد بصفة دقيقة نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، على غرار باقي التشريعات، بناء على الصياغة العامة للمادتين 62 و 64 من القانون التجاري، فلم يحدد متى يبدأ الالتزام بالسلامة في حق الناقل ومتى ينتهي، تاركا بذلك المسألة للسلطة التقديرية للقضاء، في توفير جانب من الحماية بالنسبة لجمهور المسافرين والركاب المضرورين من حوادث النقل، بفرضه الالتزام بضمان السلامة وجعله التزام بتحقيق نتيجة، ولم يشترط على الراكب المضرور إثبات خطأ الناقل، وإكتفى بقيام كل من تضرر أثناء عملية النقل بإثبات أن الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عملية النقل وألقى عبء الإثبات على عاتق الناقل الذي لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي، وهو ما يعتبر إنتصارا للراكب المضرور ويساهم في توفير الحماية اللازمة له ويسهّل عليه الحصول على التعويض.

قائمة المراجع:

أولا/ باللغة العربية:

01- المؤلفات:

أ/ المؤلفات العامة:

- 1 - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي دار النهضة العربية، القاهرة 1980.
- 2- علي البارودي، القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر سنة 2001.
- 3- عدلي امير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية طبعة 2006.
- 4- محسن شفيق، الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة، 1969.
- 5- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2005.

- 6- محمد السيد الفقي، القانون التجاري، الإفلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، بدون سنة نشر
- 7- علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون تاريخ نشر.
- 8- حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري، البحري والجوي، دار النهضة العربية القاهرة 1980.

ب/ المؤلفات الخاصة:

- 1- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي دار النهضة العربية، القاهرة 1980.
- 2- عبد القادر اقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة) دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010.
- 3- محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
- 4- محمود التلتي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 1989
- 5- مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومه الجزائر، طبعة 2003.

ج/ الرسائل:

- 1- العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر.
- 2- سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، 1958.