



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لاستكمال المتطلبات لنيل شهادة الماستر أكاديمي

الميدان: الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة: الحقوق

التخصص: قانون الأعمال

عنوان المذكرة

المسؤولية القانونية للناقل البري

إشراف:

د. عبد الكريم

إعداد الطالبة:

رزوق سامية

بوخالفة

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة العلمية	الاسم واللقب
رئيساً	أستاذ التعليم العالي	بن الشيخ هشام
مشرفاً	استاذ محاضر صنف "ب"	بوخالفة عبد الكريم
مناقشاً	استاذ محاضر صنف "أ"	بن احمد صليحة

السنة الجامعية: 2023 - 2024



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لاستكمال المتطلبات لنيل شهادة الماستر أكاديمي

الميدان: الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة: الحقوق

التخصص: قانون الأعمال

عنوان المذكرة

المسؤولية القانونية للناقل البري

إشراف:

د. عبد الكريم بوخالفة

إعداد الطالبة:

رزوق سامية

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
بن الشيخ هشام	أستاذ التعليم العالي	رئيساً
بوخالفة عبد الكريم	استاذ محاضر صنف "ب"	مشرفاً
بن احمد صليحة	استاذ محاضر صنف "أ"	مناقشاً

السنة الجامعية: 2023 - 2024

شكر

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم من لم يشكر الناس لم يشكر الله
نتقدم أولاً بالشكر إلى من يصعد له الكلام الطيب والدعاء الخالص و الشكر
والحمد ربنا حتى ترضى.

ويطيب لنا في هذا المقام أن نتقدم بجزيل الشكر والامتنان للأستاذ
المشرف الدكتور عبد الكريم بوخالفة " الذي قدم وتابع وصوب بحسن إرشاده
لنا في سبيل إنجاز هذا البحث .

كما يجدر بي أن أقدم جزيل الشكر والتقدير والاحترام لمن كان لي خير
معين في إعدادي لهذه المذكرة وسانديني في إتمامها واتقانها " عمي بشير"
كما نتوجه بأعمق وأسمى عبارات الشكر لكل القائمين كلية الحقوق
والعلوم السياسية - جامعة قاصدي مرياح ورقلة - ونخص بالذكر قسم
الحقوق.

ولكل أساتذتنا الكرام الذين لهم الفضل في وصولنا لهذا المستوى من
معلمينا بالمرحلة الابتدائية إلى أساتذتنا بالجامعة.

كما أتقدم بالشكر الجزيل لكل من قدم لنا يد العون من قريب أو بعيد أو بكلمة
طيبة أو بدعاء .

اهداء

من قال أنا لها "نالها"

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون ،

لم يكن الحلم قريبا ولا الطريق محفوفا بالتسهيلات،

لكنني فعلتها ونلتها .

الحمد لله حبا وشكرا وامتنانا،

الذي بفضلها ها أنا اليوم أنظر الى حلم طال انتظاره وقد أصبح واقعا أفخر به.

أهدي هذا النجاح إلى من كان سندي و قوتي و ملهمي وفخري و إعتزلي في حياته وحتى بعد فراقه

ولو كنت أملك أن أهديك عمري لسجلت أيامي باسمك

. اشتقت لأب لن يرجع أبداً، ولن يأتي مثله أحداً، إذا كانت الأمومة هي الحنان،

فالأبوة هي الأمان. إلى الذي زين أسمى بأجمل الألقاب ، إلى من علمني أن الدنيا كفاح وسلاحها

العلم والمعرفة ، إلى من كان يصفني باسمي ، اللهم اجعل قبر أبي روضةً من رياض الجنة، اللهم

افسح لأبي في قبره مدّ بصره، وافرش قبره من فراش الجنة. اللهم املاً قبر أبي بالرضا، والنور،

والفسحة، والسرور

الى ملاكي الطاهر وقوتي بعد الله داعمتي الأولى والأبدية "أمي"

أهديك هذا الانجاز الذي لولا توفيق الله ثم تضحياتك لما كان له وجود ،

ممتة لأن الله قد اصطفاك لي من البشر،

إلى من قيل فيهم "سنشد عضدك بأخيك"

الى من مد يده دون كلل ولا ملل وقت ضعفي "أخي"

"أدامك الله ضلعا ثابتا لي"

إلى أخواتي نعم الأخوات والصديقات، فهن نعمة من الله لا يعرف قيمتهم إلا من حظي بهن

أختي آسيا أنتِ النور الذي يضيء حياتي، والنبع الذي أرتوي منه حباً وحناناً.

هي أختي وصديقتي، نصف ابتسامتي ونصف حياتي، وهي التي لا أريد أن أفقدها فيا رب أدمها لي.

إلى أختي وصديقتي منذ الطفولة منى ، أدامك الله لي نعم الأخت.

قائمة المختصرات

أولا : باللغة العربية

ج. ر. ج. ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ص: صفحة.

ص ص : من الصفحة الى الصفحة

القانون المدني الجزائري: القانون المدني الجزائري

ق.ع: قانون العقوبات

القانون التجاري الجزائري: القانون التجاري الجزائري المعدل

والمتمم

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم

ق.إ.م.إ: قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

ط: الطبعة

ج: الجزء

د.د.ن: دون دار النشر

د.س.ن: دون سنة النشر

د.م.ن: دون مكان النشر

د.م.ج : ديوان المطبوعات الجامعية.

ج.ر.ج: الجريدة الرسمية الجزائرية

Liste des abréviations

Ass.plén : Assemblée Plénière.

CA : Cour d'appel

Cass. : Cour de cassation

C.civ : Code civil

C.pénal : Code pénal

C.com : Code de commerce

Civ : Chambre civile

Com. : chambre commerciale

CMR : Convention relative au contrat de transport international de
Marchandises par Routes

DRE : Direction Régionale de l'Équipement

DTT : Direction des Transports terrestres

LOTI : Loid'Orientation des transports intérieurs

PTAC : Poids total autorisé en charge

PTRA : Poids total roulant autorisé

PV : Poids à vide.

PMA : Poids maximum autorisé

مقدمة

مقدمة:

إن النقل من أهم الخدمات التي من ضروريات الحياة حيث احتاج له الإنسان منذ نشأته في جميع المجالات إلا أنه تطورت وسائله مع ظهور الثورة الصناعية في أوروبا عام 1815 الشيء الذي أفضى عليه السرعة وزيادة الحمولة الثقيلة التي كان يستحيل على الحيوانات التي كان الإنسان يعول عليها في نقل مستلزماته وبضاعته حيث تمكن الإنسان من حمل الأطنان من البضائع والعدد الكبير من الأشخاص دفعة واحدة بتطور وسائل النقل وهو وسيلة اتصال سريعة تضمن الترابط بين البشرية سيمًا في النشاطات التجارية.

ينقسم النقل حسب وسائله المستعملة إلى النقل بالسكك الحديدية والنقل البحري والنقل الجوي والنقل البري الطرقي الذي هو موضوع دراستنا.

كما ينقسم في مجاله الجغرافي إلى النقل الوطني والنقل الدولي عبر الحدود، حيث أن النقل الوطني الذي تتم ممارسة نشاطه داخل إقليم الدولة الواحدة ويخضع إلى قانون الوطني، أما النقل البري الدولي هو الذي يتعدى حدود الوطن إلى دولة أخرى براء، ويخضع إلى اتفاقيات دولية ثنائية أو متعددة الأطراف أو القانون الدولي الخاص لدولة القاضي الذي يفصل في النزاع. يتم نقل البري بموجب عقد النقل الذي يلتزم بموجبه الناقل البري بمقابل عمولة وبوسائل خاصة بنقل ما هو مكلف بنقله إلى مكان المتفق عليه، وقد يتعلق النقل بالأشخاص أو بالبضائع حيث يتدخل المشرع لتنظيم هذا النشاط لضمان حسن المعاملات بين المتعاقدين.

وتختلف الأنظمة القانونية حسب وسيلة النقل وكذا محل العقد حيث تختلف النصوص المنظمة له بين الناقل البري بالسكك الحديدية والنقل البري الطرقي وبالنسبة للمحل تختلف بين النصوص المنظمة للنقل للأشخاص وتلك المنظمة لنقل البضائع.

إن التعاقد يركز على بنود منها ما هو إجباري لا تخضع لاتفاق الأطراف العقد ومنها ما هو خاضع لاتفاق أطراف العقد وهو ما تنظمه القواعد المكملة التي ترك المشرع بموجبها حرية أطراف العقد في الاتفاق على مخالفتها إلا أن ذلك لا يخلو من تحميل المسؤولية لطرفي العقد سواء مدنية أو جزائية ما يؤدي إلى ضرورة حرص كل منها على عدم الإخلال بالتزاماته وضمان استقرار المعاملات.

إن تطور التكنولوجيا والصناعي أحدث ثورة كبيرة في صناعة المركبات سيّما الثقيلة منها إضافة إلى تضاعف سرعة وسائل النقل وهذا لن يخلو من الحوادث للخطأ من الإنسان أو لعب في المركبة أو طريق المستعمل أو لقوة قاهرة ما ينتج عن الأضرار البشرية والمادية، إلا أن المشرع تدخل بوسيلة التأمين لضمان تعويض المضرور ماديا كهلاك أو تلف البضاعة أو وسيلة النقل وكذا تعويض الإنسان المضرور.

تناول كل من القانون التجاري الجزائري وقانون توجيه النقل البري وتنظيمه وكذا قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وكل ما يتعلق بالنقل البري الطرقي كما أن قانون التأمين الذي أجبر صاحب المركبة أن يأمنها مع البضاعة التي يحملها وكذا تأمين الأشخاص الذين ينقلهم.

تم اختصار أهمية النقل البري في التزامات أطراف عقد النقل بنما للنقل البري أهمية اقتصادية فهو وسيلة لتنشيط حركة السلع كما لا يمكن تخيل ازدهار اقتصادي دون وجود منظومة نقل.

إن نقل الأشخاص والبضائع وتداولها له صلة مباشرة بالحياة العملية ولسلامة الأفراد ما أوجب وضع قواعد لتنظيم عقد النقل الذي يلزم الناقلين باتخاذ الاحتياطات اللازمة للحفاظ على الأشياء المنقولة وسلامة الركاب لذلك نحصر دراستنا في المسؤولية المدنية والجزائية للناقل البري. تم اختيار الموضوع لأسباب ذاتية وموضوعية:

الأسباب الذاتية: تكمن في الرغبة في الاطلاع بدقة على مختلف جزئيات عقد نقل البري والمسؤولية التي تنتج عنه.

الأسباب الموضوعية: تكمن في أهمية هذا النوع من العقود غير الشائعة إضافة إلى محدودية النصوص القانونية المنظمة له في القانون الجزائري وكذا قلة الدراسات المتخصصة في هذا المجال سيّما الجانب الجزائي منه.

والهدف المرجو من هذه الدراسة يكمن في الوقوف على أهم الجوانب القانونية له وذلك بالتطرق إلى المسؤولية المدنية والجزائية للناقل البري في نقل البضائع ونقل الأشخاص لما تكتسبه من أهمية بالغة.

تمت معالجة موضوع دراستي في إطار النصوص التشريعية والتنظيمية للنقل البري منذ بداية المشرع الجزائري في معالجة نشاط النقل البري وذلك في إطار الممارس داخل تراب الوطني

الجزائري والتي يمارسها المتعاملون الاقتصاديون الجزائريون أشخاص عموميون و الخواص معنويون و طبيعيون.

ومن خلال ما تم ذكره تتمحور إشكالية الموضوع حول:

هل وفق المشرع الجزائري في الإحاطة بمسؤولية القانونية للناقل البري بكل جوانبها؟

اعترضت في دراستي لهذا الموضوع على المنهج الوصفي التحليلي من أجل وصف جوانب الموضوع وجمع المعلومات عنه وتحليل النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة به.

ولتحقيق الهدف المرجو من هذا البحث ارتأيت الاعتماد على الخطة التالية:

قسمت بحثي إلى فصلين خصصت الفصل الأول للمسؤولية المدنية للناقل البري في نقل البضائع والأشخاص الذي قسمته بدوره إلى ثلاث مباحث حيث تناولت في المبحث الأول أسباب ونطاق المسؤولية المدنية للناقل البري، والمبحث الثاني مسؤولية الناقل البري في حالة النقل المتعاقب وحالات الإعفاء والمبحث الثالث المسؤولية المدنية للناقل البري في نقل الأشخاص.

أما الفصل الثاني خصصته للمسؤولية الجزائية للناقل البري حيث تناولت في المبحث الأول مسؤولية الشخص المعنوي عن خطأ الشخص الطبيعي والمبحث الثاني الأنظمة الخاصة بالناقل البري والمبحث الثالث تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص.

الفصل الأول

الفصل الأول: المسؤولية المدنية لناقل البري في نقل البضائع والأشخاص

يقصد بعقد النقل بأنه العقد الذي يتم من خلاله تأمين نقل شخص أو شيء من موضع إلى آخر حيث جاء في نص المادة 36 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم أن: «عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين¹، وبما أن النقل البري ينقسم الى قسمين رئيسيين يتمثلان في النقل البري للأشخاص والنقل البري للبضائع أقر المشرع الجزائري بتحمل الناقل لنتائج الأضرار اللاحقة بالركاب والبضائع²، وقيام مسؤوليته المدنية حيث أصبحت مسؤولية النقل البري سواء للأشخاص أو للبضائع من أهم تطبيقات³ المسؤولية المدنية ومنه قسمنا هذا الفصل الى ثلاث مباحث نتطرق في المبحث الأول الى أسباب ونطاق المسؤولية المدنية للناقل البري والمبحث الثاني مسؤولية الناقل البري في حالة النقل المتعاقب و حالات الإعفاء والمبحث الثالث المسؤولية المدنية للناقل البري في نقل الأشخاص.

المبحث الأول: أسباب ونطاق المسؤولية المدنية للناقل البري

تعتبر مسؤولية الناقل من أهم مواضيع عقد النقل البري، ذلك أن أغلب المنازعات الناشئة عنه تدور حول مسؤولية الناقل عن تنفيذ العقد فالناقل عليه التزام المحافظة على البضائع محل النقل من مرحلة الشحن إلى غاية مرحلة التفريغ و لما كان الالتزام الرئيسي للناقل التزاما بتحقيق نتيجة تتمثل في توصيل البضاعة سليمة إلى المرسل إليه و في الميعاد المتفق عليه، فإنه يكون مسؤولا عن ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها في الميعاد المحدد، وكذلك لقيام هذه المسؤولية لابد من توافر الخطأ والضرر وعلاقة السببية، ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لابد له فيه و بهذا سنتطرق في المطلب الأول الى المسؤولية المدنية لناقل البري في نقل البضائع والمطلب الثاني طبيعة و نطاق المسؤولية الناتجة عن نقل البضائع.

المطلب الأول: أسباب قيام المسؤولية المدنية للناقل البري.

إن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسليم الأشياء من طرف المرسل بحيث يكون مسؤولا عن ضياعه الكلي أو الجزئي أو تلفه أو تأخر في تسليمها / المادة 47 من القانون التجاري الجزائري

الفرع الأول: المسؤولية عند هلاك البضاعة.

¹ عمورة عمار. العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري دار الخلدونية الجزائر د.س.ن ص94
² نبيل صالح عرباوي ، مسؤولية الناقل البري عن نقل البضائع و الاشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009-2010 ص 02
³ محمد بعجي ، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات ، أطروحة الدكتوراه في الحقوق ، فرع القانون الخاص ، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة ، 2008، ص 09 .

ضياح البضاعة أو هلاكها يعني فقدانها أثناء عملية النقل، كما لو كان ذلك بسبب احتراق أو سرقة، وقد يكون بسبب تسليمها من الناقل إلى شخص غير المرسل إليه.¹

يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها.²

الهلاك إما أن يكون كلياً أو جزئياً، فالهلاك الكلي يتعلق بالبضاعة جميعها كما إذا احترقت، أما الهلاك الجزئي فهو الذي يتعلق ببعض البضاعة دون البعض الآخر، كما لو وصلت البضاعة وفيها نقصان.³

هناك نوع آخر من الهلاك يسمى بالهلاك الحكمي، ويقصد به عدم تسليم الناقل للأشياء المنقولة في مكان الوصول، وهذا خلال مدة زمنية تسري من انتهاء ميعاد التسليم، والمدة قد تكون محددة من قبل طرفي العقد أو حسب ما يقتضيه العرف، فإذا تم الاتفاق بين الناقل والمرسل على وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه في موعد محدد، كان تكون المدة شهر أو شهرين ومضت هذه المدة ولم يسلم الناقل البضاعة خلالها اعتبرت البضاعة هالكة كلياً، وجاز للمرسل أن يطلب من الناقل تعويضه عن قيمة البضاعة.⁴

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن تلف الأشياء.

التلف هو وصول الشيء كاملاً في مقداره ولكن تالفاً أو معيباً كما لو كان به كسر أو بلل أو صدأ أو عف، ويكون التلف ظاهراً عند وصول البضاعة إلى المرسل إليه فتكون حالته أسوأ من الحالة التي كان عليها عند شحنه وينجر عنه نقص في جودته ومردوديته، ويكمن الفرق بين الهلاك والتلف في أن الهلاك يصل الشيء ناقصاً في وزنه أو عدده أو مقاسه أو لا يصل الشيء بتاتا أما في التلف فإن الشيء يصل كاملاً من حيث الكم والحجم والوزن والعدد، ولكن فيه عيب أو تلف ينقص من قيمته ويجعله غير صالح لأداء دوره كما يلزم. يعني أن تلف البضاعة يعني تعرضها لهلاك جزئي مما يؤدي إلى الإنقاص من قيمتها، سواء كان ذلك في الوزن أو العدد إلا أنها تشوبها نوع من التلف أو عيب فيها كوصول شحنة من الزهور الذابلة.⁵

¹ عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1997، ص182

² المادة 47 من القانون التجاري الجزائري.

³ زهير عباس كريم، مبادئ القانون التجاري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1995 ص311

⁴ زهير عباس كريم، نفس المرجع، ص313

⁵ عبد الكريم بوقادة، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، 4ع

إن الناقل لا يسأل إلا عن الأضرار الناتجة خلال وجود البضاعة تحت حراسته، ولكن قد يظهر الضرر بعد حين أي بعد التسليم سواء كان تسليماً فعلياً أو حكماً، فإذا تبين أن الضرر كان نتيجة عش أو خداع أو خطأ جسيم من الناقل أو تابعيه، فإن الناقل يبقى مسؤولاً عن تعويض الضرر.¹

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل عن التأخير.

يقصد بتأخير وصول البضاعة أن تصل بعد انتهاء الوقت الذي كان يجب وصولها فيه، ولا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا ثبت أنه سبب ضرراً للمرسل إليه، فمثلاً لو اتفق المرسل على أن تصله البضاعة في موسم معين كأعياد مثلاً فللمرسل إليه اثبات الضرر الذي أصابه من جراء التأخير بكل طرق الإثبات.²

ولا يشترط عند مساءلة الناقل عن التأخير، أنها يكون هناك ضرر أصاب البضاعة ذلك لأن الناقل مسؤول في جميع الأحوال، سواء أدى هذا التأخير إلى أضرار بالبضاعة، كما لو كانت عبارة عن فاكهة وفسدت بسبب التأخير أو أن البضاعة كانت عبارة عن أدوات وآلات تأسرورها المرسل لمصنع يعود إليه فتأخر الناقل في إيصالها وأدى ذلك إلى تعطيل المصنع، كذلك يسأل الناقل عن التأخير وإن لم ينجم عن ذلك ضرر.³ ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن ما حدث للبضاعة كان بفعل قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه⁴ وهذا ما نصت عليه المادة 48 من ق.ت.ج.

بفعل قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه

المطلب الثاني: طبيعة ونطاق المسؤولية الناتجة عن نقل البضائع.

النقل البري للبضائع هو اتفاق يلتزم الناقل بموجبه بأن يقوم بنقل البضاعة إلى جهة معينة وفي الميعاد المحدد، ويعتبر ضامن السلامة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وعليه فإن الإشكال الذي يمكن أن يثار عند دراسة أسباب مسؤولية الناقل لا يكمن في الهلاك أو التلف أو التأخير، وإنما يمكن أساساً في تحديد طبيعة هذه المسؤولية.⁵

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري في نقل البضائع

إن أساس مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بواجب تعاقدية مصدره عقد النقل وهو التزام بتحقيق نتيجة، أي استلام البضاعة ونقلها والمحافظة عليها وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة عدداً ووزناً غير ناقصة في المكان والزمان المتفق عليه فبمجرد هلاك أو تلف أو التأخير في

¹ هاني محمد دويدار، العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص157

² زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص31

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق ص94

⁴ المادة 48 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري.

⁵ منير علي هليل، المرجع السابق، ص238

تسليم البضاعة يعد الناقل مسؤولاً ولو أثبت أنه بذل قصارى جهده لتحقيق النتيجة ولا ترفع عنه هذه المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو العيب الذاتي أو خطأ المرسل إليه، ينتهي عقد النقل بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه ولا بد أن يتسلمها هذا الأخير فعلاً. لا تنتهي مسؤولية الناقل بتوصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه طالما أن المرسل إليه لم يتسلمها فعلاً، وعليه يسأل الناقل عن الضياع أو التلف الذي لحق البضاعة إذا ما وصلت البضاعة للمكان المتفق عليه ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها لكن هذا الأخير لم يتسلمها.¹

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري.

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت استلام البضاعة المنقولة ووقوعها تحت سيطرته بحيث يصبح مسؤولاً عن العناية والمحافظة عليها، وتنتهي تلك المسؤولية بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله أو الأمين الذي يعينه القاضي الاستيداع الشيء لديه ولذلك إذا طلب الناقل من المحكمة تحقيق واقعة عدم حدوث الهلاك أو التلف أثناء عملية النقل فعلى المحكمة أن تجيبه أو ترد عليه، وإلا كان حكماً قاصراً وذلك أنه لا مساءلة إلا بوجود الدليل المقنع عن الهلاك أو التلف.²

لا يعتبر الناقل مسؤولاً عن ضرر لحق الأشياء المنقولة إذا كان سببه سابقاً على استلامه للبضاعة أو لاحقاً على استلام المرسل إليه لها فعلاً أو حكماً، فالتزام الناقل يفرض عليه تحقيق الغاية المتمثلة في نقل البضاعة من مكان البداية إلى مكان الوصول المتفق عليه وتسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المحدد كاملة غير ناقصة خالية من أي عيب، فإذا لم تتحقق هذه الغاية المقصودة أعتبر الناقل في هذه الحالة مسؤولاً ويلزم بالتعويض مالم يثبت أن عدم التنفيذ كان بالسبب الأجنبي.³

¹ عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر (د.س.ن)، ص 314

² عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 72

³ عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري دار الخلدونية، الجزائر، د.ت، ص 118.

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البري في حالة النقل المتعاقب و حالات الإعفاء

قد تنشأ في أغلب الأحيان منازعات قضائية بين المرسل والمرسل إليه من جهة والناقل من جهة ثانية وهذا لغرض تحديد مسؤوليات الناقل في تلف البضاعة أو هلاكها الكلي أو الجزئي أو التأخير في وصولها إلى الوجهة المقصودة، ويمكن الدفع بعدم مسؤوليته إذا أثبت أن التلف أو الهلاك أو التأخير كان بسبب القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو عيب ذاتي بالبضاعة. وعليه قسمنا هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب تناولنا في المطلب الأول مسؤولية الناقل البري في حالة النقل المتعاقب والمطلب الثاني حالات اعفاء الناقل البري من المسؤولية والمطلب الثالث تحديد مسؤولية الناقل البري.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البري المترتبة عن نقل المتعاقب.

قد يقتضي نقل الأشياء إلى مكان الوصول تداولها بين مجموعة من الناقلين وهو ما يعرف بالنقل المتعاقب أو المتتابع.¹

وبما أن في هذا النقل يتعدد فيه الناقلون فهو بالطبع يثير التساؤل عن مدى مسؤولية كل من الناقل لأول والأخير والناقل المتوسط عن تنفيذ النقل؟

النقل المتعاقب هو النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الآخر ولكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل والمرسل إليه، وغالبا ما يتم النقل المتعاقب بطرق مختلفة سيارة، سكك حديدية، ففي غالب الأحيان يبرم ناقل واحد عقد النقل مع المرسل ويلتزم بجميع المهام المسندة إليه كاستلام البضاعة ويقوم بالنقل في مرحلته الأولى ثم يعهد بالبضاعة إلى ناقل أو عدة ناقلين، يقوم الناقل الأخير منهم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.²

أولاً: مسؤولية الناقلين الوسيط

بالنسبة للناقل المتوسط أي الناقل الثاني الذي يتسلم البضاعة من الأول وحتى الناقل الذي يسلم البضاعة إلى الناقل الأخير، فإنه يسأل تجاه المرسل والمرسل إليه وكذا تجاه أول وآخر ناقل عن الجزء من النقل الذي تولاه، ولا يضمن أفعال الناقلين الآخرين سواء كانوا الناقلين السابقين أو اللاحقين، ويهدف هذا إلى أنه لكي يرجع الضرور على الناقل المتوسط يجب عليه أن يثبت حصول

¹ عمورة عمار ، المرجع السابق، ص112

² مصطفى كمال طه ، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د.ت.ن ص272

الضرر خلال المسافة التي قطعها، أي الفترة التي تم فيها النقل فإذا تمكن من اثبات ذلك كان الناقل المتوسط مسؤولاً، لا يستطيع دفع هذه المسؤولية إلا بالسبب الأجنبي.¹ وهو ما ذكره المشرع في المادة 49 فقرة 2 من القانون التجاري وبعد كل من الناقلين الوطاء تجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك تجاه أول و آخر ناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها.

ثانياً: مسؤولية الناقل الأول و الأخير إتجاه المرسل و المرسل إليه

جاء في الفقرة الأولى من نص المادة 49 من ق . ت . ج إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته. يكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع النقل وضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل.² يتبين لنا من نص المادة أن الناقل الأول عند تسلمه للبضاعة من المرسل يبدأ في تنفيذ عملية النقل ويسلمها للناقل الذي يليه بعد تنفيذ الجزء الذي يخصه، وبالتالي فإن الناقل الأول بعد مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها ، ولا يستطيع دفع مسؤوليته عن عملية النقل إلا بالسبب الأجنبي، ونفس الحكم ينطبق على الناقل الأخير إذ يعامل معاملة الناقل الأول من حيث المسؤولية عن كامل عملية النقل.³ يسأل الناقل الأول قبل المرسل أو المرسل إليه عن الضرر الذي يصيب البضاعة خلال أية مرحلة من مراحل عملية النقل، إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان بسبب القوة القاهرة أو عيب ذاتي بالبضاعة أو خطأ المرسل، ويفسر هذا أن الناقل يتحمل التزاماً بتحقيق نتيجة وصول البضاعة إلى الجهة المقصودة سالمة كما استلمها أول مرة دون تلف أو تأخير، ويكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضاعة وفي أية يد كانت أي أن الناقل الأول يتحمل جميع مسؤوليات الناقلين الآخرين كما لو أنه قام بالنقل كله بمفرده.⁴

يكون الناقل الأخير مسؤولاً تجاه المرسل إليه عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة وفي أية مرحلة من مراحل النقل، ويعامل الناقل الأخير معاملة كل من الناقلين المتعاقبين ويكون...
تحصيلها بالنيابة عنهم واتخاذ الإجراءات القانونية لاستفائها بما في ذلك حق الامتياز على الأشياء محل النقل.⁵

الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل البري من المسؤولية:

¹ عمورة عمار ، المرجع السابق،ص113

² المادة 49 الفقرة 1، من الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري .

³ عمورة عمار، المرجع السابق،ص113

⁴ مصطفى كمال طه، العقود عمليات البنوك، المرجع السابق،ص100

⁵ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق،العقود التجارية، طبعة2016،ص274

هناك حالات يستطيع الناقل التمسك بها للتخلص من المسؤولية الناجمة عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها وهذه الحالات هي القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الأشياء المنقولة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه. وهذا ما أقره المشرع الجزائري في نص المادة 48 من القانون التجاري، حيث نصت على ما يلي: «يمكن اعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند اثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه».¹

فمن منطلق هذه المادة سنتولى تبعا توضيح هذه الحالات التي تعفي الناقل من مسؤولية الأضرار التي تصيب البضاعة

أولاً: القوة القاهرة

ان القوة القاهرة هي الحادث القهري الذي لا يمكن تصوره أو توقعه وليس للناقل أو تابعيه يد في حدوثه ويؤدي هذا إلى استحالة التنفيذ، ومن أمثلة القوة القاهرة الحرب والزلازل والفيضان والبراكين.²

ونصت المادة 178 من ق م ج على القوة القاهرة بقولها «يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة».³

ويعد كذلك من القوة القاهرة فعل الغير إذا توافرت فيه شروطها، ولم يكن لإهمال الناقل دخل في وقوعه كالسرقة بقوة السلاح رغم وجود حراسة كافية.⁴

ذهب بعض الفقهاء إلى التفريق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي في عقد النقل فقالوا بأن القوة القاهرة تكون حادثاً خارجياً كالزلازل، أما الحادث الجبري فهو حادث ينبع من نشاط الناقل دون أن يكون الناقل سببا في حدوثه كانهيار إطار المركبة أو خروج القطار عن السكة الحديدية دون خطأ من الناقل أو أحد تابعيه.⁵

ولا تنسب إلى القوة القاهرة الحوادث التي تؤدي إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل، حتى لو اثبت الناقل أنه اتخذ جميع احتياطاته لضمان لياقتهم البدنية والعقلية.⁶

¹ المادة 48 من الأمر 58-75 المتضمن القانون التجاري الجزائري المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975

² زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص313

³ المادة 178 من الأمر المتضمن 58-75 القانون المدني الجزائري

⁴ علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعة، الإسكندرية، 1996، ص212

⁵ مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص90

⁶ المعتمد بالله الغربياني، القانون التجاري، جامعة الإسكندرية، مصر، 2007، ص162

يرى بعض الفقهاء أن القوة القاهرة وحدها هي السبب في إعفاء الناقل، بينما يظل سؤولا عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر التي خلقها مشروع النقل.¹

ثانيا: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة

المقصود بالعيب الذاتي السبب الذي يعود إلى طبيعة الشيء ويؤدي إلى تلف الشيء ويجب أن يكون العيب من داخل البضاعة أو الشيء، ولكي يعفي الناقل نفسه من المسؤولية عليه أن يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناجم عن عيب خاص بها كالحالة التي تموت فيها الحيوانات المنقولة كالمواشي والأغنام ويكون ذلك بسبب مرضها أو أن المدة المحددة لاستعمال البضاعة كانت على وشك الانتهاء وانتهت المدة المذكورة أثناء فترة النقل، فأصبحت غير صالحة للاستعمال عند وصولها للمرسل إليه

يرى البعض أنه إذا أثبت الناقل العيب الذاتي في الشيء المنقول فإن المرسل والمرسل إليه لن يحصلوا على أي تعويض عن الهلاك أو التلف، بل تثور مسؤوليتهما عن الضرر الذي لحق الناقل إذا كان الشيء المنقول قابلا للاشتعال وأتلف وسيلة النقل، وتعد مسؤولية المرسل والمرسل إليه مسؤولية الفعل الضار.

والعيب القديم في البضاعة قد يكون باديا للناقل ويظهر له أثناء فحص البضاعة والتحقق منها، فانه من واجب الناقل أن ينبه المرسل حتى يتجنب وقوع الضرر وبهذا يكون الناقل قد أبرأ ذمته تماما، أما إذا لم يتم الناقل بهذا التنبيه وباشر عملية النقل بالرغم من ظهور العيب فيتحمل الناقل المسؤولية بالقدر الذي ساهم فيه هذا الإخلال في إحداث الضرر، أما إذا كان العيب غير ظاهر فإن الناقل لا يكلف بفحص البضاعة قبل نقلها ومعرفة عيوبها، لأن ذلك يخرج من نطاق التزامه بالنقل ومن شأن هذا الفحص أن يعرقل عملية النقل .

ثالثا: خطأ المرسل أو المرسل إليه

من الأسباب التي يستطيع من خلالها الناقل دفع المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي أصابت البضاعة إذا كان ذلك راجع إلى خطأ المرسل أو المرسل إليه.²

ويعد من أخطاء المرسل عدم تنبيهه للناقل بالطبيعة الخاصة بالبضاعة المنقولة مما يترتب عنه عدم قيام الناقل بالعناية الواجبة للمحافظة عليها، وكذا الخطأ في كيفية التغليف أو حزم البضاعة التي سلمها المرسل للناقل، ويعتبر في حكم خطأ المرسل أن يكون سيئ السمعة كما لو كان مهربا بحيث

¹ علي البارودي ، المرجع السابق ، ص213
² عادل علي مقداد، المرجع السابق، ص98

يترتب على ذلك حجز للبضاعة في الجمارك، وبتفتيشها تفتيشا دقيقا استغرق وقت طويلا مما تسبب في تأخير وصولها.¹

ويعد كذلك من خطأ المرسل إعطاء عنوان غير صحيح فتأخر موعد الوصول أو تقديم المرسل بياننا خاطئا عن نوع البضاعة وطبيعتها فلم يتمكن الناقل من اتخاذ الاحتياطات التي تفرضها طبيعة البضاعة، أو الإهمال في عملية الشحن أو الترتيب إذا كانت على عاتق المرسل، ويتحمل المرسل إليه المسؤولية إذا ابغاه الناقل بوصول البضاعة وتأخر المرسل إليه في استلامها فلحق بها تلف.² أما إذا أدى الخطأ المشترك بين الناقل والمرسل إلى هلاك البضاعة أو تلفها وجب التخفيف من مسؤولية الناقل وتحميل المرسل جانبا من الضرر.³

طبقا لنص المادة 177 من القانون المدني الجزائري يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض، أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطاه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه.⁴

الفرع الثالث : تحديد مسؤولية الناقل البري:

قد تتعرض البضاعة إلى الضياع أو التلف أو التأخير في توصيلها إلى المرسل إليه في الموعد المحدد من جراء عملية النقل، ففي هذه الحالة تتحقق شروط مسؤولية الناقل . ولتحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضاعة المنقولة في هذه الحالة ينبغي التمييز بين مسؤولية الناقلين الأول والأخير اتجاه المرسل أو المرسل إليه ومسؤولية الناقلين المتوسطين اتجاه المرسل أو المرسل إليه

أولاً: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية بين الناقل و المرسل

إن الاتجاه القاضي بإعفاء الناقل من المسؤولية اتجاهها حديثا للقوانين والفقهاء، فقد كان الاتجاه السابق يؤكد على عدم إعفاء الناقل من المسؤولية لمخالفة ذلك للنظام العام وللقواعد القانونية الخاصة بمسؤولية المدين، متحججين في ذلك أن الناقل يعد الطرف القوي في هذا العقد، وبالرغم من ذلك يتم إعفاؤه وهو ما يشجع الناقل على التهاون والإهمال في النقل اعتمادا على عدم مسؤوليته، فتتلف البضاعة أو تهلك دون مقابل وقد انتقد القضاء لاستهدافه ومنافاته لمبدأ الحرية التعاقدية.⁵

نصت المادة 52 من القانون التجاري فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل، والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه إعفاؤه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير تحديد المسؤولية

¹ زهير عباس كريم، المرجع السابق، ص315

² عمرة عمار، المرجع السابق، ص109

³ مصطفى كمال طه

⁴ المادة 177 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري

⁵ سمير جميل ، حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص279-280

بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح الحقيقة وهمياً إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير ، يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف»¹.
 يتبين لنا من نص المادة أن المشرع أجاز اتفاق الناقل مع المرسل على إعفائه من المسؤولية في حالة التأخير في تسليم الأشياء المنقولة للمرسل إليه، وأبطل كل شرط أو اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف للأشياء المنقولة.
 فإذا احتوى عقد النقل شروطاً من شأنها إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة فإن هذه الشروط تكون باطلة دون العقد، لأن العقد يبقى قائماً وصحيحاً ويترتب على بطلان الشروط خضوع العقد للأحكام العامة الموضوعية للمسؤولية الناقل، والشروط الإعفاوية من المسؤولية قد تكون مباشرة كأن يتفق على إعفاء الناقل من مسؤولية التلف، وقد يكون شرطاً غير مباشر كالاتفاق على التنازل على نقل عبء الإثبات على عاتق المرسل، وبالتالي تخليه عن قرينة المسؤولية التي تثقل كاهن الناقل أو الاتفاق على تقصير مدة التقادم دعاوى المسؤولية².

يجوز إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير ولصحة هذا الإعفاء يجب أن يرد الشرط الذي يقرره مكتوباً في وثيقة النقل، وإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً، وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن، ويفقد هذا الشرط قيمته في حالة ما ارتكب الناقل أو أحد تابعيه غشاً أو خطأ جسيماً³.

ثانياً : تحديد مسؤولية الناقل اتجاه المرسل

تحديد المسؤولية يكون بوسائل مختلفة فقد يتم وضع حد أقصى المقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض وفي هذه الحالة لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا أصاب البضاعة ضرر أقل التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة، وقد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوز الثمن المتفق عليه، وقد يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من الضرر الحقيقي كنصف أو ثلث الضرر الحاصل ويلتزم حينئذ البدء بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة قيمة التعويض المحدد الذي يلتزم به الناقل⁴

¹ المادة 52 من الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري

² محمد دويدار ، المرجع السابق، ص162

³ علي البارودي ، المرجع السابق ص220

⁴ علي البارودي المرجع السابق ، ص218

يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في الاتفاق اللاحق وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد من 176 إلى 181 .¹

يشترط في شرط تحديد المسؤولية أن يكون الشرط مكتوبا في سند النقل ذاته ولا يجوز أن يكون هذا الشرط في غير سند النقل أو بورقة ملحقة لأن المرسل لا يوقع إقرارا بالموافقة على هذا الشرط ولم يشترط القانون ذلك ولا يمكن التوسع في تفسير هذا الشرط لأنه من ضمن الاستثناء الذي يعفى من المسؤولية إضافة إلى ذلك فإن هذه الورقة إذا كانت مستقلة عن سند النقل وترسل للمرسل أو تسلم له فكيف يمكن معرفة موافقته على هذا الشرط.²

لم يشترط القانون موافقة المرسل الصريحة، وإنما فقط تبليغه بهذا الشرط، وبما أن تبليغ المرسل مع عدم اعتراضه على هذا الشرط يعني موافقته عليه، لذا تعد موافقة منه على هذا الشرط وليس تبليغا فقط، لاسيما أن القبول هو أحد شروط الانعقاد، لكن إذا اعترض المرسل على هذا الشرط لا يعتد بالشرط لان الاعتراض ينفي القبول³

يشترط لصحة تحديد المسؤولية ألا يكون التعويض المتفق عليه تافها وإلا اعتبر شرط إعفاء من المسؤولية باطلا، وتطبق على شرط تحديد المسؤولية أحكام التعويض الاتفاقي، فإذا كانت قيمة الضرر أقل من مقدار التعويض الاتفاقي جاز للقاضي إنقاص هذا المقدار حتى يكون معادلا لتلك القيمة، أما إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي.

فلا يجوز للمرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة، إلا إذا أثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل.⁴

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية للناقل البري في نقل الأشخاص

لقد أصبح موضوع المسؤولية المدنية يتبوأ مركز الصدارة بين المسائل القانونية في العصر الحديث، وأصبح يستأثر باهتمام الفقه والقضاء والتشريع الوضعي والسبب في ذلك انتشار الآلات الميكانيكية والأدوات الكهربائية وتشعب وسائل النقل والمواصلات، وكثرت الحوادث التي تصيب عددا معتبرا من الضحايا. ذلك أن المسؤولية بصفة عامة هي جزاء الإخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي ويجب القيام المسؤولية أن تتوافر أركانها من خطأ وضرر وعلاقة سببية، فإذا اخل بالتزاماته قامت مسؤوليته فيسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين سواء

وفاته أو إصابته بأي أذى، كما يسأل كذلك عن الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل .

¹ المادة 189 من الامر 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري

² سمير جميل، حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص282

³ سمير جميل، حسين الفتلاوي، نفس المرجع ص282

⁴ مصطفى كمال طه، العقود التجارية، صفحة 190-191

ولقد احتل عقد نقل الأشخاص البري مساحة واسعة من النقاش الفقهي لعدم حسم كل من التشريع والقضاء المعالم هذا العقد على الرغم من أن البعض منها أفرد مجموعة من المواد لتنظيم هذا العقد كالقانون التجاري الجزائري.

المطلب الأول: أسباب قيام مسؤولية الناقل المدنية في نقل الأشخاص وحالات الإعفاء منها

يسأل الناقل عن أي ضرر يصيب الراكب أو يلحق التلف بأمتعته أثناء النقل، وتكون مسؤوليته عقدية ناشئة عن العقد الناتج بينه وبين الراكب، ويضمن الناقل سلامة الأشخاص أثناء تنفيذ عملية النقل، ولكن هناك حالات تكون مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية، مثلا في حالة إصابة الراكب بسبب نزوله في الاتجاه الغير المخصص للنزول وعدم إتباعه تعليمات الناقل¹ كذلك بالنسبة للأمتعة اليدوية، فإذا توفي الراكب فإن المسؤولية العقدية تنقضي ولا يحق للورثة الرجوع على الناقل بسبب الأضرار التي لحقتهم بمقتضى المسؤولية التقصيرية، ويتحمل الناقل المسؤولية في عدة حالات:

الفرع الأول: حالات مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص:

أولا - في حالة عدم المحافظة على سلامة الراكب

أهم التزام يرتبه عقد النقل على عاتق الناقل هو الالتزام بضمان سلامة الركاب، ولقد تم التعرض لهذا المبدأ واعتبرته أغلب التشريعات بأنه التزام بتحقيق نتيجة وليس وسيلة، ويكون الناقل فيه مسؤولا عن كل ضرر يصيب الركاب أثناء تنفيذ العقد وبذلك يكون هذا الأخير قد أدخل بنص المادة 62 من ق. ت. ج ، التي نصت على مبدأ الالتزام بضمان سلامته فالضرر الذي يحدث قد يصيب أحد الركاب بجروح أو أنها تؤدي إلى وفاته.

فالناقل يسأل عن الضرر الناشئ عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية، إذا وقع أثناء تنفيذ العقد. في حالة وفاة الراكب جاز لورثته أن يطالبوا الناقل بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم من جراء الوفاة، وبعد الحادث واقعا خلال تنفيذ العقد إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر² إلى وسيلة النقل والنزول منها، أو أثناء المدة التي يكون المسافر في حراسة الناقل قبل الصعود أو بعد النزول من وسيلة النقل.³

قد يحصل للمسافر أثناء تنفيذ العقد أضرار تؤدي إلى مرضه فالواجب الملقى على عاتق الناقل وهو اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة¹.

¹ القليوبي سميحة، الوسيط في شرح القانون التجاري المصري، الالتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، ط6، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص. 704

² راجع المادة 62 من ق. ت. ج السالفة الذكر .

³ مصطفى كمال طه، القانون البحري: مقدمة، السفينة، أشخاص المالحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص. 380

ثانيا - حالة عدم المحافظة على أمتعة الراكب

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمتعة أثناء عملية النقل، وهذه المسؤولية هي التزام بتحقيق نتيجة، ويرد الأمتعة إلى المسافر كما استلمها وهو مسؤول عن كل ما يصيبها ، والأمتعة نوعان: الأمتعة المسجلة والأمتعة الغير المسجلة، فنجد أن المادة 67 من ق. ت. ج²، أعفت الناقل من مسؤولية الأمتعة اليدوية (الأمتعة الغير المسجلة، باعتبارها تحمل مسؤولية المسافر إلا في حالة ما إذا كان هناك طرود محمولة كبيرة الحجم يستوجب وضعها في أماكن مخصصة بعيداً عن المسافرين ، وفي حالة وقوع ضرر لهذه الطرود تقوم مسؤولية الناقل ولدفعها ما على الناقل لإثبات أنه بذل العناية الكافية لحراسة الطرود، أما الأمتعة اليدوية فلا تكون ضمن العقد ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا إذا أقام المضرور البيئاً على ارتكاب الناقل خطأ معين³.

أما المسؤولية التي يتحملها الناقل فهي مسؤولية الضرر الواقع على الأمتعة المسجلة فيسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك الأمتعة أو ضياعها أو حتى تأخرها في الوصول، فهنا الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو الالتزام بتحقيق نتيجة، وفي حالة الإخلال الواقع يحصل المضرور على تعويض جراء الضرر الحاصل على الأمتعة⁴.

أما فيما يخص الحيوانات فهي تخضع للنظام نقل البضائع، وبالتالي في حالة موت هذه الحيوانات فإنه يتحمل الناقل مسؤولية وفاتها، ويمكن للمسافر المطالبة بالتعويض، أما في حالة ما إذا كانت في حوزته فلا يستحق التعويض إلا إذا أثبت أن الهلاك كان بسبب خطأ الناقل وهذا حسب نص المادة 36 من القانون التجاري رقم 90/35⁵ المؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411 الموافق 25 ديسمبر 1990

ثالثا - في حالة عدم تهيئة المكان المناسب للراكب

من بين التزامات الناقل توفير المكان المناسب للراكب حسب الاتفاق الموجود بينهما، وفي إخلاله بهذا الالتزام تترتب على عاتقه مسؤولية تعاقدية، والمشرع الجزائري لم ينص على مسؤولية الناقل في حالة إخلاله بهذا الالتزام، أي عند عدم تمكن المسافر من الحصول على المكان المتفق عليه.

رابعا في حالة عدم إيصال الراكب في الوقت المناسب

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل البري ، قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص72 .

² تنص المادة 67 من القانون نفسه على أنه " ليس على الناقل أن يحرس طرود المحملة باليد والتي يحافظ عليها المسافر. "

³ ناصف الياس، الكامل في القانون التجاري الجزائري، منشورات البحر المتوسط ومنشورات عويدات، بيروت، 1981، ص.338

⁴ المنزلاوي عباس حلمي، القانون التجاري: العقود والأوراق التجارية، ط3، د.م.ج، الجزائر، 1992، ص.40

⁵ راجع المادة، 36 من القانون التجاري / 90، 35، المؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411 الموافق 25 ديسمبر 1990

يكون الناقل ملزم بتنفيذ التزامه المتمثل في إيصال الراكب في الوقت المحدد، وكذلك يكون مسؤولاً عن تأخره، فيقصد بالوقت المحدد تلك المواعيد المتعلقة بلوائح النقل أو التي يقضي بها العرف.¹ ويتحمل الناقل مسؤولية أضرار تأخير الراكب، وعليه بالتعويض على هذه الأضرار سواء المادية أو المعنوية كتأخره عن عمله أو عدم وصوله إلى تشييع جنازة شخص مهم بالنسبة له.² لا تبرأ ذمة الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، سواء القوة القاهرة أو فعل الغير أو فعل المسافر ذاته.³ لم ينص المشرع الجزائري صراحة على مسؤولية الناقل في حالة التأخر، واكتفى بالنص على واجب إيصال الراكب إلى وجهته المقصودة في حدود الزمن المحدد في العقد، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 62 من ق. ت. ج.⁴، إلا أنه لم يتطرق إلى مسؤوليته في حالة الإخلال بهذا الالتزام.

الفرع الثاني: حالات رفع المسؤولية في عقد نقل الأشخاص

يمكن لناقل أن يدفع المسؤولية عنه، حيث لا يعتبر في كل الحالات المتسبب الرئيسي بإضرار الراكب، فهناك حالات تجعل الناقل معفياً من المسؤولية وهذه الحالات إما أن تكون قانونية وإما أن تكون اتفاقية ترجع للاتفاق الموجود بينه وبين الراكب.

أولاً - الحالات القانونية لدفع مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص

يمكن للناقل أن ينفى مسؤوليته الناتجة عن الإخلال بالتزامه، وهذا بإثبات سبب أجنبي الذي أقرته المادة 127 من القانون المدني الجزائري⁵، كما نص عليه أيضاً المشرع في القانون التجاري في مجال نقل الأشخاص، وقد أعطى المشرع الجزائري عدة صور للسبب الأجنبي في المواد 127 و 138/02 و 176 و 177 و 173 من القانون المدني الجزائري⁶ وهي القوة القاهرة الحدث المفاجئ وخطأ المضرور (المسافر)، وخطأ الغير.

القوة القاهرة

¹ القليوبي سميحة، المرجع السابق، ص. 603
² المقدادي عادل علي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة وتوزيع، عمان الأردن، 1997، ص. 182.
³ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 371.
⁴ راجع المادة 62 من القانون التجاري. السالفة الذكر.
⁵ تنص المادة 127 من القانون التجاري على أنه "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب ال يد له فيه كحدث مفاجئ
⁶ ...تنص المادة 138/02 من القانون نفسه على أنه "...الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، او عمل الغير،

أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة."

بالرجوع لنص المدينين 138 و 127 من القانون المدني الجزائري يتضح لنا أن المشرع الجزائري أعطى للناقل إمكانية دفع المسؤولية، وذلك بتمسك بأحد الوسائل التي حددها له هذا القانون وهي القوة القاهرة، أو الحدث المفاجئ.¹

تعد القوة القاهرة والحدث المفاجئ أحد أسباب التي يمكن لناقل دفع مسؤولية، إذا كانت هي السبب الوحيد في وقوع الضرر، وحسب الرأي السائد في القانون فرنسي ومصري فإن القوة القاهرة والحدث المفاجئ يدلان على معنى واحد، ولا يوجد هناك اختلاف بينهما²، ومن أمثلة على الحوادث الطبيعية المفاجئة نذكر الزلازل الصواعق نشوب حريق اندلاع حرب أو اضطرابات لم يتوقعها الناقل.

يشترط في كل من القوة القاهرة والحدث المفاجئ أن يكون غير ممكن التوقع وأن يكون مستحيل الدفع، بمعنى أنه إذا كان بإمكانه تجنبها أو دفعها فلا تكون الواقعة قوة القاهرة، لذا يجب أن تكون هذه الاستحالة مطلقة لا نسبية، فمثلا إذا تعرضت الطائرة لعاصفة ثلجية غير متوقعة ولكن كان باستطاعته تنفيذها وذلك بتشغيل الأجهزة الفنية المضادة لتجلد فلا تعد هذه الواقعة قوة القاهرة، لذا يجب أن تكون هذه الاستحالة مطلقة النسبية، فمثال إذا تعرضت الطائرة لعاصفة ثلجية غير متوقعة ولكن كان باستطاعته تفديها وذلك بتشغيل الأجهزة الفنية المضادة لتجلد فال تعد هذه الواقعة قوة القاهرة³

أما فيما يتعلق بإمكانية التوقع، فهو يعتبر من أهم الشروط فيجب أن يكون الحدث الواقع غير ممكن ومستحيل التوقع، لا من جانب الناقل ولا من جانب الراكب فمعيار وإمكان عدم التوقع موضوعي لا ذاتي، وعدم توقع الحادث يكون وقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية، أما في المسؤولية التقصيرية فيكون عدم التوقع وقت الحادث ذاته.⁴

2- فعل الغير

قد يصاب الراكب بضرر لكن إصابته تكون ناتجة عن فعل شخص أجنبي غير الناقل والمقصود بالشخص الأجنبي أو الغير هو كل من لا يسأل الناقل عن أفعاله مثال ذلك، إصابة الراكب بجرح

¹ بضبي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان، 2008، ص.

² لقد أبرز الفقه رأيين بشأن دفع المسؤولية استنادا إلى القوة القاهرة والحدث المفاجئ...

³ رضبي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2008، ص. 152

⁴ السنهوري عبد الرزاق أحمد الوسيط في شرح القانون المدني: ج 2، نظرية الالتزام بوجه عام، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت،

عن فعل أجنبي أطلق عليه النار من خارج وسيلة النقل أو سقوط راكب بسبب دفعه من قبل راكب آخر.¹

يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وأن يكون هذا الخطأ هو وحده الذي سبب الضرر للراكب،² فإذا كان فعل الغير هو مصدر الضرر برمته واستطاع الناقل أن يثبت ذلك رفعت عنه المسؤولية في التعويض، ومن ثم يصبح للراكب المضرور الحق في الرجوع على هذا الغير والذي يتحمل وحده الخطأ.³ لكن في بعض الأحيان الأمر يختلف عندما لا يتم التعرف على الغير الذي أحدث الضرر وبالتالي تنتفي مسؤولية الناقل فيما لو نسب الحادث إلى فعل الغير وكان هذا الأخير قد فر ولم يسلم نفسه للعدالة.⁴

لقد أقرت المحكمة العليا الغرفة المدنية في القضية رقم: 230158 فيرس 2000 بتاريخ 04/10/2000 بمسؤولية الشركة الوطنية للسكك الحديدية، واستبعدت فعل الغير إثر إصابة مسافر من جراء قذف حجارة اخترقت نافذة القطار وهذا ما يجعل الحادث متوقعا.⁵

على غرار التشريعات الأخرى، فقد نص المشرع الجزائري على فعل الغير كسبب من أسباب المعفية من المسؤولية المدنية في القانون المدني، وذلك في مواده 137 و 138 الفقرة⁶ إلا أن النص الخاص بعقد النقل والمطبق في حالة المسؤولية العقدية والمتمثلة في نص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري⁷ أهمل فيه المشرع الحديث عن فعل الغير، حيث اقتصرت المادة على القوة القاهرة وفعل المسافر كأسباب الإعفاء من المسؤولية، قد يعني ذلك أن المشرع لا يعتد بخطأ الغير في مجال النقل أو قد يكون ذلك سهواً منه، لكن السهو يمكن تداركه حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني و القانون التجاري، علماً أن القانون التجاري قانون خاص والقانون المدني قانون عام ويتالي فإن الخاص بعيد العام وعلى هذا الأساس بلحا القضاء إلى تطبيق النصوص القانون المدني الجزائري باعتباره قانون علم.⁸

1 المقفادي عادل علي المرجع السابق، ص 185

2 أحمد محمود حسني، قضاء النقض التجاري: المبادئ التي قررتها محكمة النقض في ثمانية وستين عاماً، -1931 1999؛ منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 642.

3 رحمان مختار محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص.

4 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 بالفايد، تلمسان، 2010، ص 230.

5 قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم، 232158 الصادر بتاريخ 04 أكتوبر، 2000، المجلة القضائية عدد الاول، 2000، ص 95-97.

6 راجع المادتين 127 و138/02 من ق.م.ج، السالفة الذكر.

7 راجع المادة 63 من القانون التجاري، السالفة الذكر.

8 زرقط سفيان، المرجع السابق، ص 110.

3 فعل المضرور

يعتبر خطأ المضرور (المسافر)، كمانع من موانع الرئيسية لدفع المسؤولية عن الناقل سواء العقدية أو التقصيرية منها، فإذا ارتكب المسافر خطأ تسبب مباشرة في إحداث الضرر فلا يكون جديراً بتعويض وعليه أن يتحمل مسؤولية أفعاله ومن أمثلة خطأ الراكب، صعوده إلى القطار أو الحافلة بعد تحركها أو نزوله منها قبل أن تتوقف¹، أو كان القفز من الطائرة أثناء عملية الهبوط قبل أن تتوقف الطائرة، كما يمكن أن يقوم المسافر بإلقاء نفسه من الطائرة بقصد الانتحار فهنا خطأ المتضرر هو السبب الوحيد في أحداث الضرر.²

في هذا الشأن نصت المحكمة العليا الغرفة المدنية بتاريخ 18/10/2000 في القضية رقم 229316 بالرجوع إلى أحكام المادة 138 ق.م.ج، نجد أن الضحية قام بخطأ جسيم عند محاولته العبور إلى جهة المحطة القطار فاصطدم به القطار وهذا ما جعل مسؤولية الحادث تقع على عاتقه هو لوحده.³ باستقراء المادة 127 من القانون المدني الجزائري، نجد المشرع فصل خطأ المضرور عن القوة القاهرة دون أن يشترط أي عنصر سوء التوقع أو إمكانية الدفع كذلك الحال في المادة 63 من ق.ت. ج التي نصت على خطأ المسافر دون اشتراط توفر أي عنصر عكس ما جاء في المادة 138 فقرة 02 من ق.م.ج، نجدها تنص على أن المسؤول يكفي أن يثبت أن الضرر حدث بسبب لم يتوقعه.⁴

من هنا يتضح لنا أن المشرع قد اشترط في خطأ المضرور توفر عنصر عدم التوقع حتى بعند به كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية .

بالرجوع إلى القوانين المقارنة، لا سيما القانون المصري والفرنسي، الذي اقتبس منه المشرع الجزائري هذه النصوص نجده اشترط أن يتصف خطأ المضرور بمواصفات القوة القاهرة، أي يكون الحادث غير متوقع وغير ممكن دفعه، لذلك كان على المشرع أن يضيف عدم إمكانية الدفع التي جاء النص منقوصاً منها مما أثر على نسقه العام.⁵

ثانياً - الحالات الاتفاقية

رغم حصر القانون لبعض الأسباب التي يلجأ إليها الناقل لدفع مسؤوليته، لكنه يبقى المجال مفتوح أمام المتعاقدين الإدراج شروط الإعفاء الناقل من المسؤولية وهذا عملاً بالمادة 106 من القانون

¹ عمورة عمار، المرجع السابق، ص 122.

² ربيضي عيسى غسان، المرجع السابق، ص 157-160.

³ قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم 229316 صادر بتاريخ 18/10/2000، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2000، ص 251-250.

⁴ راجع المواد 127 و138/2 و63 من ق.م.ج السالفة الذكر.

⁵ زرقط سفيان، المعقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون الخاص، ص 170.

المدني الجزائري التي تنص على أنه " العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين . غير أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر بموجب عقد النقل المبرم بينه وبين الراكب ولا يجوز اشتراط الإعفاء من هذه المسؤولية مهما كان مقدار هذا الإعفاء كلياً أو جزئياً وذلك حسب ما ورد في نص المادة 65 من ق. ت. ج¹، أما إذا أدرج هذا الشرط في العقد فيعتبر ذلك الشرط باطلاً وملغى، ويبقى عقد النقل صحيحاً.

وفي مقابل ذلك يمكن اتفاق طرفي العقد على إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة على عائله من جراء عقد النقل المبرم مع الراكب وذلك حسب المادة 66 من ق. ت. ج² ولكن لا أن يكون هذا الإعفاء مبرم وفقاً للشروط التالية:

1- أن يكون شرط الإعفاء كتابي ومذكور في سند النقل (تذكرة النقل) بمعنى أن يكون الشرط مدرج في سند النقل أو نشرة الأمتعة كما يجب أن يكون واضحاً وكل عوض أو تطلب يعبر الصالح الراكب لأنه هو الطرف الضعيف . وبذلك يكون قد بلغ المسافر وعدم اعتراض هذا الأخير يعتبر بمثابة موافقة على هذا الاشتراط³

2- أن يكون شرط الإعفاء مشروعاً:

لا يجوز أن يكون شرط الإعفاء مخالف لنظام العام والآداب العامة، كأن يكون الاشتراط للإعفاء من المسؤولية الناشئة عن الأضرار البدنية التي يصاب بها المسافر.

3- ألا يكون الضرر ناتج عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه

لا يجب أن يكون الناقل متسبب بأضرار للمسافر نتيجة خطأ عمدي أو جسيم أو كذلك من مستخدميه، فهذا يجعل الشرط المسؤولية باطلاً ويبقى الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة.⁴

4- أن يكون الإعفاء متعلقاً بضرر التأخر والضرر الحاصل للأمتعة فقط

يعتبر الناقل ملزم بالسلامة الجسدية وأمتعته المسجلة أو غير المسجلة ووصوله في الوقت المتفق عليه وهذا ما جاء به المشرع الجزائري في نص المادة 68 من ق. ت. ج التي أحالتنا المادتين 48 و 52 من نفس القانون⁵، وأبطل القانون التجاري كل شرط يقضي بإعفاء النقل من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية.

يتضح لنا مما تقدم أن مسؤولية الناقل تقوم في عدة حالات أهمها، في حالة عدم المحافظة على سلامة الراكب، وعدم المحافظة على أمتعته، وفي حالة عدم تهيئة المكان المناسب للراكب وأيضا

¹ راجع المادة 65 من ق. ت. ج السالفة الذكر.

² راجع المادة 66 من ق. ت. ج السالفة الذكر.

³ زرقط سفيان، المرجع السابق، ص. 114.

⁴ عدلى أمير خالد، المرجع السابق، ص. 84-85.

⁵ راجع المادة 68 من القانون التجاري، السلفة الذكر.

عند تأخره في إيصال الراكب في الوقت المحدد، ولكن بإمكان الناقل أن يدفع بعدم مسؤوليته وذلك في حالات تم تحديدها قانونياً وتتمثل في حالة القوة القاهرة، فعل المضرور، وعند فعل الغير، كما يمكن أن يعفى من مسؤوليته في حالة الاتفاق المسبق بين الطرفين.

المطلب الثاني: النتائج المترتبة عن إخلال الناقل بالتزاماته في عقد نقل الأشخاص:

تقوم المسؤولية على عاتق الناقل عند إخلاله بالتزامه، وهذا ما ينتج قيام دعوى التعويض، والتي يحدد فيها أطراف الدعوى، وشروطها، والجهة القضائية المختصة وتقدمها، ولذا يرفعها الراكب الذي تعرض إلى أضرار ناتجة عن إخلال الناقل بالتزامه، والتعويض إما أن يكون اتفاقي أو قانوني أو نقدي وهذا ما أشارت إليه المادة 182 من ق.م.ج¹ ولهذا سوف نتعرض في مطلبنا هذا إلى دعوى التعويض في الفرع الأول أما في الفرع الثاني فسنتناول فيه تقدير وتقدم دعوى التعويض

الفرع الأول: دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص :

بعد قيام مسؤولية الناقل بإخلاله بالتزامه والذي تسبب بضرر للراكب فيحق لهذا الأخير أن يرفع دعوى التعويض بضرر الذي لحق به من طرف الناقل مما ينتج أثناء رفع الدعوى طرفين هما المدعى والمدعى عليه.

وسيتم التطرق أولاً إلى أطراف دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص و الجهة القضائية المختصة في هذا الأخير ثانياً .

أولاً - أطراف دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص:

كل دعوى قضائية يتواجد فيها المدعى والمدعى عليه، وعادة ما يكون الناقل هو المدعى عليه، ويختلف الطرف المدعى باختلاف نوع النقل، وفي حالة وفاة الراكب فالورثة أن يحل محله ويكونون هم المدعين، لأن دعوى التعويض تنتقل إلى الورثة وتقوم على أساس المسؤولية العقدية وهذا نتيجة تقصير الناقل لالتزاماته، أما فيما يخص المدعى عليه عند وفاته فالمشرع لم يشير إلى أي مادة قانونية عن رفع دعوى على ورثته لكن المادة 27 من اتفاقية وارسوا² أعطى الحق للراكب أن يرفع دعوى ضد ورثة الناقل

ثانياً: الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص :

المشرع الجزائري لم يفرق في تحديد الاختصاص القضائي لرفع دعوى المسؤولية في مجال النقل بل اعتبرها واحدة، فأعطى للمتضرر الخيار في رفع دعوى التعويض ضد الناقل ويتم ذلك إما

¹ تنص المادة 182 من ق.م.ج على أنه "... و يقدر التعويض بنقد على أنه يجوز للقاضي تبعاً لظروف وبناء على طلب المضرور، أن يأمر بإعادة الحالة على ما كانت عليه..."

² تنص المادة 27 من اتفاقية وارسوا المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي أنه " تقام دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة السامية وفقاً للاختيار المدعى أما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة الجهة التي يكون له فيها مقر عمل تم عن طريقه ما أمام محكمة المقصد النهائي ". إبرام العقد

برفعها امام محكمة موطن الناقل أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة النقل أو محكمة تواجد المؤسسة التي ابزم فيها العقد، أما الجهة القضائية فتختلف الجهة المختصة في رفع الدعوى فإما أن يكون الاختصاص تابع للقاضي الجزائي، أو القاضي المدني.

1- القاضي الجزائي في دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص

أصل القاعدة العامة بطلب التعويض من اختصاص القاضي المدني، لكن المشرع الجزائري استثنى هذه القاعدة حيث جعل حق الفصل في الدعوى المطالبة بتعويض عن الضرر الناشئ عن الجريمة من اختصاص القضاء الجزائي بصفة تبعية، وهذا متى تمت إدانة المتهم وتأسس الضرر ، وهذا بسبب الضرر الذي لحق الراكب جراء الحادث، ويحق له طلب التعويض ومتابعة الناقل جزائيا وهذا حسب المادة 288 و 244 و 289 من ق.ع. كما يؤول الاختصاص إلى المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها حادث المرور.¹

ويكون أطراف هذه الدعوى كل من المسافر وهو الطرف المدني والناقل بصفته المتهم وتكون شركة التامين بصفقتها ضامنا حسب المادة 16 مكرر من أمر رقم 74/15 المتعلق بالزامية التامين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور،² وهذا في حالة إذا كان الناقل مؤمنا أما إذا كان غير مؤمناً فإنه يتحمل المسؤولية التعويض لوحده ولا يسند التعويض لشركة التامين. هذا في حالة ما إذا كان الناقل مدينا أما في حالة البراءة فان عدم ثبوت تهمة تقضي المحكمة الجزائية بعدم اختصاصها بالنظر الدعوى المدنية وهنا يعود الاختصاص للقضاء المدني. لتطبيق القواعد العامة المنصوصة عليها في المواد 124 و 138 من القانون المدني الجزائري للفصل في طلب التعويض على الضرر الذي أصاب المسافر من جراء تنفيذ عملية النقل.³

2- القاضي المدني في دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص:

يرفع الراكب (المسافر) أو ورثته دعوى التعويض أمام القاضي المدني لحفظ حقوقه كطرف مدني وهذا بناء على أحكام مادة 124 ق . م . ج على أساس ثبوت الخطأ من قبل الناقل أي في حالة إدانة الناقل أمام القاضي الجزائي أما في حالة تبرئته أمام نفس القضاء في دعوي العمومية و قضائها بعدم اختصاص بالدعوى المدنية فإن القاضي المدني يتأثر بحكم الجزائي حسب المادة 04 فقرة 02 من ق.إ. ج ،⁴ بخصوص إرجاء الفصل في الدعوى المدنية إلى حين الفصل النهائي في الدعوى الجزائية ولقد حددت المادة 333 من القانون المدني الجزائري مجال هذا التأثير حيث نصت على أنه

¹ بن ناصر وهيبة، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، د.ت.ن، ص 254.
² تنص المادة 16 مكرر من أمر رقم 74/15 المتعلق بالزامية التامين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور، الجريدة الرسمية، عدد 15 سنة 1974

³ حزيب محمد، مذكرة في قانون الإجراءات الجزائية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 41.

⁴ وجدي عبد الوحد علي، التعويض عن الاخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر ، شركة ناس للطباعة، مصر، 2004، ص 64.

لا يرتبط القضاء المدني بالحكم الجزائي إلا في الوقائع التي فصل فيها هذا الحكم وكان فصله في ضررها أي أن حجية الحكم الجزائي تقتصر على السبب الذي أسست عليه الدعوى،¹ وعلى هذا الأساس يتقيد القاضي المدني بالقرار الجزائي بنسبة إلى خطأ الناقل من عدمه و إذا أقر القرار الجزائي ببراءة الناقل فلا داعي للراكب رفع الدعوى أمام القضاء المدني على أساس الضرر لكن يمكن للراكب اللجوء مباشرة إلى الدعوى المدنية دون الدعوى الجزائية إذا ثبت أن الفعل لا يشكل جريمة

الفرع الثاني: تقدير وانقضاء التعويض في عقد نقل الأشخاص

يعتبر التعويض الأثر القانوني المترتب على توفر اركان المسؤولية بحق الناقل البري للأشخاص
أولاً: عناصر تقدير التعويض في عقد نقل الأشخاص

بعد قيام دعوى التعويض والحكم على الناقل الذي قام بضرر تأتي مرحلة تقدير قيمة التعويض والتي بدورها تنقسم إلى تقدير دعوى التعويض عن الأضرار البدنية وعن الأضرار التأخير وعن أضرار التي تصيب الأمتعة والتي يقدرها القاضي حسب المادة 182 من ق.م.ج.²

تقدير قيمة التعويض عن الأضرار البدنية

بعد حدوث الضرر الناشئ عن عقد النقل يقوم القاضي بتقدير هذا التعويض ويعتبر | الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يستطع الناقل الوفاء به وهذا التدبر يكون حسب المواد 124 و 182 و 176 و 138 و 131 من ق.م.ج، وللقاضي السلطة التقديرية لتعويض وتختلف حسب وسائل النقل وهنا تظهر أهميته قانون التأمين في تقدير قيمة التعويض عن الأشخاص المتضرر جراء حوادث المرور علما أن قانون التأمين يمكن القول أنه من الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية وقد أشار هذا القانون إلى الأضرار القابلة لتعويض وذكر منها 08 حالات لتعويض وهي: المصاريف الطبية و الصيدلانية ومصاريف النقل، العجز المؤقت عن العمل العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل، ضرر الوفاة، مصاريف الجنازة ، ضرر المعنوي، ضرر الجمالي حيث تقوم هذه الشركة بدفع قيمة التعويض للمتضرر³

تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير:

تقدير قيمة التعويض الخاصة بأضرار التأخير تكون طبقاً لأحكام المواد 182 و 176 و 131 من ق.م.ج. في حالة وجود عقد بين الراكب والناقل لإيصاله في الوقت المحدد وتأخر الناقل بنقله رغم توفر جميع الظروف الملائمة لإيصاله في الميعاد المحدد، فهنا على الناقل تعويض الراكب

¹ رحمانى مختار محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص.99
² تنص المادة 182 من ق.م. ج على أنه "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره..."
³ بوزيدي محمد، "المصلحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور"، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1992، ص.246

المتضرر ويتوجب على الناقل توجيه إعدار قبل مباشرة أية دعوى قانونية لان الدعوى تصب في صالح الراكب.¹

تقوم شركة النقل عموماً بتحديد التعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير، ما لم يثبت تدليس الخطأ الجسيم للناقل، وهذا داخل إقليم الدولة ويختلف تقدير التعويض من دولة إلى أخرى ومن وسيلة نقل إلى أخرى.

تقدير قيمة التعويض عن الأضرار تصيب الأمتعة

حددت الاتفاقيات الدولية (cir-cotif) في مجال النقل الدولي تنظيم للمسؤولية المترتبة عن التعويض من دون إلى أخرى فقدان أو تلف الأمتعة وكذا التعويض عنها،² ومعيار تقدير التعويض عن الأضرار في المسؤوليتين العقدية والتقصيرية عما لحق الراكب من أضرار التي تصيب أمتعته،³ وأخذ بامتياز القيمة المادية والمعنوية الأمتعة المتلفة أو المفقودة وإلزامية توجيه إعدار طبق المادة 179 من 4 ق.م. ج

تشكل الأمتعة بين الراكب والناقل اختلاف في تحديد قيمة التعويض، هذا لعدم وجود قوانين في لوائح النقل لتقديرها عند الضياع، ويكون الناقل دائماً مسؤولاً عن التعويض أو أحالتها إلى القاضي لتقدير قيمة التعويض.

ثانياً: تقادم دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص

يختلف تقادم دعوى التعويض من دولة للأخرى وعموماً فإن تقادم الحقوق في القانون المدني هو تقادم الطويل، وقد حددت مدته في القانون الفرنسي بمرور 30 سنة أما المشرع المصري فقد حددها بتمام 15 سنة، أما الدعوى العمومية فقد حددت في الجنايات بعد 10 سنوات أما المخالفات بسنة واحدة، كما أنه إذا كان الفعل الضار جريمة جنائية ونشأ عنها دعوى تعويض مدني ودعوى عمومية فتكون الدعوى العمومية بتقادم القصير ودعوى المدنية بتقادم الطويل. تقادم دعوى التعويض الناشئة عن الأشخاص نصت المادة 74 من ق. ت. ج صراحة على أن دعوى التعويض عن عقد نقل الأشخاص سواء كان التعويض عن الأضرار البدنية أو الوفاة أو التأخير تتقادم بمرور 03 سنوات

¹ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 128.

² الاتفاقيات الدولية cotif-civ في مجال النقل الدولي تنظيم للمسؤولية المترتبة عن فقدان أو تلف الأمتعة وكذا التعويض عنها، المنشورة على الموقع www.begaiaadroit.net

³ رحمانى مختار محمد، المرجع السابق، ص 102.

من تاريخ وقوع الحادث أو عدم تنفيذ الالتزام وللمدعى الحق في التراجع بمهلة محددة بثلاثة أشهر من تاريخ رفع الدعوى على المكلف.¹

يسقط الحق في دعوى التعويض طبق للمادة 76 من ق.ت. ج التي أحلتنا إلى المادة 74 من ق.ت. ج ، انه لا يحق للدائن أن يتمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى وحتى لا يشكل دفع أو طلب مقابل، وتكون باطلة وعديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة وجاء في النص المواد 74 و 75 و 76 من ق.ت. ج مواعيد الدعوى وهي من النظام العام ولا يجوز مخالفتها.

2 - تقادم دعوى التعويض المناشدة عن نقل الأمتعة

أن تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة تختلف مدته عن تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأشخاص، فهي تتقادم بمرور سنة (01) عكس الأخيرة فهي تتقادم بمرور 03 سنوات، ويبدأ سريان تقادم دعوى التعويض بنسبة للأمتعة من تاريخ تسليم المتعة للمسافر وفي حالة الهلاك الكلي للأمتعة وفقا للمادة 74 من القانون التجاري الجزائري .

تسري مدة التقادم من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي الأمتعة إذا وجد في ظروف ملائمة.² تسقط دعوى ضد الناقل في حالة إذا لم يقم المسافر بتقديم الاحتجاج أو أخبار غير استلام الأمتعة التي تعرضه لضياع أو تلف دون احتساب قضائي، في ظرف 03 أيام من تاريخ أيام العطل وهذا حسب نص المادة 55 من ق.ت. ج.³ فكما تسقط أيضا دعوى التعويض عند عدم تقديم احتجاج خلال المدة القانونية أو الميعاد القانوني ولا يحق لراكب تمسك بهذه الدعوى بمرور مدة التقادم. يتضح مما تقدم أن للراكب الحق في رفع دعوى التعويض للضرر الذي لحق به، جراء عدم تمسك الناقل بالتزامه، ولا يوجد أي معيار أو لوائح لتقدير التعويض، بل يكون التقدير من شركة التأمين، فتقادم دعوى التعويض تكون خلال 3 سنوات من تاريخ وقوع الحادث.

نستخلص أن التزامات الناقل المتمثلة في نقل البضائع و الركاب وأمتعتهم وضمن سلامتهم هو التزام ناتج عن العلاقة العقدية بينه وبينهم والتي تؤدي إلى تحقيق الغاية ألا وهي إيصالهم سالمين إلى مكان الوصول في الوقت المحدد، كما أن كل تقصير من التزامه يؤدي إلى قيام مسؤولية ضده، ولا يمكن الدفاع عن عدم قيامها إلا بوجود قوة قاهرة، أو فعل الغير أو فعل المضرور، كما يحق للراكب وصاحب البضاعة رفع دعوى التعويض أثناء قيام ضرر بحقه وكان سببه الناقل وشركة التأمين هي التي تقدر قيمة التعويض إن كان المتضرر مؤمنا لديها، و في حالة ما إذا كان غير

¹ أحمد محرز، المرجع السابق، ص 249.

² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 138.

³ تنص المادة 55 من ق.ت. ج على أنه " يترب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل..."

مؤمن فلا يقدم له التعويض، أما بتقادم دعوى التعويض فهي تنقضي بمرور 3 سنوات من تاريخ وقوع الحادث ولا يحق للمتضرر إعادة رفعها بانقضاء المدة القانونية.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: المسؤولية الجزائية للناقل البري

تُعدُّ المسؤولية الجزائية للناقل البري من المواضيع الهامة في القانون، حيث تتعلق بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو البضائع أثناء النقل البري. هذه المسؤولية يمكن أن تتخذ شكلاً جزائياً إذا كان هناك انتهاك للقوانين الجنائية لهذا ارتئيت الى ان اقسام هذا الفصل الى ثلاث مباحث بحيث تطرقنا في المبحث الأول الى المسؤولية الشخص المعنوي عن خطأ الشخص الطبيعي و في المبحث الثاني الى الأنظمة الخاصة بالناقل البري و المبحث الثالث تامين النقل البري للبضائع و الأشخاص

المبحث الأول: مسؤولية الشخص المعنوي (شركة نقل) عن خطأ الشخص الطبيعي

يميز القانون التجاري بين نوعين من الشخصيات: الشخصية الطبيعية والشخصية المعنوية. تصف تنوع المصادر القانونية المتعلقة بالنقل البري الحالات التي يتم فيها مساءلة هاتين الشخصيتين. وستتناول في هذا المبحث ثلاث مطالب في المطلب الأول مسؤولية مديري شركة النقل البري وفي المطلب الثاني تحديد الشخص المسؤول جزائياً وحالة التفويض وإنجاز النقل عبر الوسيط في المطلب الثالث.

المطلب الأول: مسؤولية مديري شركة النقل البري

إن مبدأ مسؤولية مديري شركات النقل البري هو عنصر حاسم في قانون الأعمال وسلامة الطرق. يهدف إلى ضمان أن الأشخاص الطبيعيين الذين يديرون هذه الشركات يتحملون عواقب أفعالهم الخاطئة أو الإجمالية التي تسببت في إلحاق الأذى بالآخرين. وسنتطرق الى المسؤولية المادية والمعنوية في الفرعين الأول والثاني على الترتيب. وتنقسم هذه المسؤولية الى مادية ومعنوية سنتطرق اليهما من خلال الفرعين التاليين . وسيتم ذكر حدودهما من خلال الفرع الثالث في هذا المبحث.

الفرع الأول: مسؤولية الشخص الطبيعي:

يمكن أن تتحمل المسؤولية الجزائية لرئيس الشركة أو "أي شخص مكلف بأي وظيفة من وظائف الإدارة أو الإدارة في شركة ويتصرف بوصفه ممثلاً" بطريقتين.

أولاً: في حالة الخطأ الشخصي الإيجابي حيث يتسبب رئيس الشركة في إصدار تعليمات تؤدي إلى ارتكاب مخالفة من قبل المنفذ. الحالة الأكثر شيوعاً هي تلك التي لا تأخذ في الاعتبار فترة الراحة أو حدود السرعة عند تحديد مدة الرحلة المفروضة.¹

ثانياً: يمكن أن يكون رئيس الشركة مرتكباً لخطأ في الامتناع:.. هذا هو خطأ ينبع من الإهمال من جانبه. يعتبر في هذه الحالة أن رئيس الشركة لم يتخذ "التدابير اللازمة لضمان احترام التشريعات، ثالثاً: خطأ السائق لا يبرئ خطأ رئيس الشركة: كما يثبت ذلك قرار قضائي من محكمة الاستئناف في أنجيه.² وفقاً لهذا الحكم، تم متابعة رئيس شركة نقل وحكم عليه بالسجن لمدة 3 سنوات "نافذة" لمختلف المخالفات للتشريعات. في الواقع، كان يترك الرئيس لسائقيه شهادات فارغة حيث كان يتم إدخال معلومات زائفة من قبل السائقين. "ومن المتوقع أن يحكم المتهم مذنباً، بناءً على المواد 3 و 3 بيس من المرسوم الصادر بالقانون في 23 ديسمبر 1958، بترك موظفه يزيف أقراص التحكم بطباعتها في القسم "السائق الثاني" بينما كان وحده على متن السفينة، وبإعادة طباعة بعض الأقراص، يذكر القضاة أنه يجب على صاحب العمل اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان احترام التشريعات بدلاً من تسهيل انتهاكها". بالمثل، لا تسمح إهمال المدير بإعفائه من مسؤوليته.

الفرع الثاني: مسؤولية الشخص المعنوي:

قدم القانون الجزائري الجديد مفهوم المسؤولية الجزائية للأشخاص القانونية. هذه هي المنظمات الجماعية، التي تعتبر أجساماً مستقلة عن الأشخاص الطبيعيين الذين يتكونون منها، والتي هي بدورها أشخاص قانونيين، مزودة بقدرة قانونية ومحملة بالحقوق والواجبات. تشمل الأشخاص القانونية الجمعيات المعترف بها، والمؤسسات، واللجان المعترف بها، وشركات رأس المال، والهيئات العامة. إذا اعترف القانون بوجود الشخص القانوني، فإن هذا الأخير يصبح محملاً بالحقوق والواجبات ويجب أن يتحمل مسؤولية أعماله. الاعتراف بوجود الأشخاص القانونية يعني الاعتراف بمسؤوليتها الجزائية. وبالتالي، يتعين تحديد مسؤولية الأشخاص القانونية وحدودها.

أولاً: المبدأ.

ينص المادة 1-121 L. من القانون الجزائري الفرنسي على أن "لا أحد مسؤول إلا عن فعله الخاص". وقد أدى هذا إلى حصانة الشركات التابعة للأشخاص القانونيين من المساءلة الجزائية. لذلك كان رئيس الشركة مسؤولاً جنائياً. القانون الجزائري الجديد، الذي ينطبق على الأفعال التي ارتكبت ابتداءً

¹ CA Paris, 11e ch., 3 avr. 1992, Leclercq ; CA Angers, 15 mars 1994, BTL 1994, p. 912

² (Cass. crim., 13 février 1996 ; B.; arrêt « D »), condamné pour complicité d'établissement et d'usage de faux certificats, d'une part, « tolérance » de l'usage irrégulier du chrono, d'autre part.

من تاريخ دخوله حيز التنفيذ¹، ينص على أن "الأشخاص القانونيين، باستثناء الدولة، مسؤولون جنائياً [...] في الحالات المنصوص عليها في القانون أو اللائحة، عن المخالفات التي ارتكبت لصالحهم، من قبل أعضائهم الفعليين أو ممثليهم".
وأخيراً (الفقرة 3)، "لا تستبعد المسؤولية الجزائية للأشخاص القانونيين المسؤولية للأشخاص الطبيعيين المؤلفين أو المشاركين في نفس الأفعال". تسمح هذه الوضوح للمشرع بتجنب إعفاء مسؤولية الأشخاص الطبيعيين على حساب المسؤولية الجزائية للأشخاص القانونيين.
في الممارسة، عندما يؤدي نشاط الشخص القانوني إلى ارتكاب مخالفة، يتم توجيه التتبعات القضائية ضد ممثله القانوني (على سبيل المثال، الرئيس التنفيذي في حالة الشركة المساهمة)، ويمكن أن تُعتبر الشخص القانوني مسؤولاً مدنياً فقط إذا تم العثور على وجود علاقة وكالة بينه وبين المدير المدان.

ثانياً: الأشخاص القانونيون المسؤولون جزائياً.

لذا، يتعين تحديد الأشخاص القانونيين المسؤولين جنائياً. باستثناء الدولة، يمكن أن يتم إعلان جميع الأشخاص القانونيين، سواء كانوا يخضعون للقانون الوطني أو الدولي، مسؤولين جنائياً. سواء كانت ذلك الشركات المدنية أو التجارية، أو الشركات ذات المسؤولية المحدودة، أو الجمعيات المغلقة الصيغة، أو الشركات المتعاونة، أو الشركات الأوروبية ذات المصلحة المشتركة، أو نقابات النقل، أو اللجان الصحية والسلامة.
ومع ذلك، فإن الأشخاص القانونيين المسؤولين جزائياً هم فقط الذين يتم الاعتراف بهم كأشخاص قانونيين، وهذا ليس الحال في حالة الشركات المشاركة، أو الجمعيات غير المعلن عنها، أو الأقسام النقابية للشركات.²

¹ 1er mars 1994, T.corr. Versailles, 18 décembre 1995, Dt pénal 1996-71, obs. J.-H. Robert

² Cass. Soc. 22 mars et 18 juillet 1979, dt social, 1980, obs. J. Savatier

الفرع الثالث: حدود المسؤولية الجزائية للأشخاص القانونيين

وفقاً للقرار الصادر عن محكمة استئناف باريس (الغرفة الرابعة عشرة ب) في 25 أبريل 2003¹، لا يمكن أن تنطبق المسؤولية الجزائية إلا على الأفعال الشخصية. في هذه القضية، "السيد لو سورد، حائز شهادة التسجيل للمركبتين المعنيتين بالمخالفات، بصفته الممثل القانوني لشركة بي إم إس"، تقدم بنفسه إلى المحكمة للطعن في سحب النقاط بعد مخالفات ارتكبتها سائقوه. يستأنف النيابة العامة هذا القرار على أساس أن مالك بطاقات التسجيل دفع الغرامة ولم يطعن فيها. بمراعاة أن المادة 1-121 L. من القانون الجزائي تنص على مبدأ أنه لا يتحمل أحد مسؤولية جنائية إلا عن أفعاله الخاصة؛ وبينما تستهدف المادة 1-121 L. من قانون المرور سائق المركبة و المخالفات التي ارتكبتها، فإن الاستثناء المنصوص عليه في المادة 3-121 L. من نفس القانون لصالح حامل شهادة التسجيل (ومثله القانوني إذا كانت شخصاً قانونياً) يتعلق فقط بتحميل الغرامة المالية المستحقة ولكنه يستبعد المسؤولية الجزائية عن المخالفة.

المطلب الثاني: تحديد الشخص المسؤول جزائياً:

شخصية المسؤولية الجزائية والمسؤولية الجزائية لرئيس الشركة. ينص المادة 1-121 من القانون الجزائي على أن "لا يُعتبر أحد مسؤولاً جزائياً إلا بسبب فعله الخاص". ومع ذلك، على الرغم من هذا المبدأ الخاص بشخصية المسؤولية الجزائية، يمكن تحميل مسؤولية رئيس الشركة، نتيجة لأفعال موظفيه. ومع ذلك، لا يتعلق الأمر بمسؤولية جزائية ناتجة عن فعل الآخرين، على غرار الحلول المقبولة في القانون المدني. في الواقع، إذا كان رئيس الشركة مسؤولاً جنائياً بسبب أفعال أحد موظفيه، فإن ذلك يعود إلى خطأ الشخصي الخاص الذي يظهر من خلال فعل الموظف. ومع ذلك، فإن مسألة المسؤولية الجزائية لرئيس الشركة هي مسألة حساسة. سننظر إلى نطاقها وشروطها. و يتم التفصيل في كيفية تحديد المخالف وتحمل المسؤولية والمسؤولية المشتركة.

الفرع الأول: تحديد المخالف.

هنا يتعلق الأمر بتحديد الشخص الطبيعي المسؤول جنائياً. بشكل عام، يكون المخالف مسؤولاً عن أفعاله. ومع ذلك، يمكن مشاركة مسؤوليته أو استبدالها بمسؤولية الرئيس الذي لديه واجب تنظيم النقل مع ضمان احترام التشريعات السارية. هذا ما جاء في الحكم الصادر عن المحكمة في باريس، الغرفة الحادية عشرة، في 25 أكتوبر 1995. أثناء فحص الشركة، تم رصد مختلف الانتهاكات

¹ Arrêt de la cour d'appel de Paris (14e ch. B) du 25 avril 2003, M. Cuiat, président ; Mme Taillandier, M. Seltensperger, conseillers Ministre de l'Intérieur contre M. le Sourd et autres

للتشريعات الاجتماعية: عدم الالتزام بالراحة اليومية (23 مخالفة)، تجاوز الحد الأقصى للقيادة (20 مخالفة) وتجاوز الحد الأقصى للقيادة المتواصلة. يتم إدانة السائقين الاثنين في الشركة.

في الطعن، يعارض الموظفون مسؤوليتهم الجزائية.

تم بالفعل إخلاء سبيلهم: في غياب عناصر تتعلق بتنظيم العمل، لا يوجد شيء يثبت أنهم وضعوا في حالة لامتثال اللوائح. ومن المقرر أنه وفقاً للمادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 85/3820 للمجلس

الأوروبي المؤرخ في 20 ديسمبر 1985، "تنظم الشركة عمل السائقين بحيث يمكنهم الامتثال

للأحكام المناسبة لهذا المرسوم وللمرسوم التنفيذي رقم 85/3821 للمجلس الأوروبي".

لذا، تقوم مسؤولية الأشخاص القانونيين على تحديد كائن الجريمة. يجب أن يتم ارتكاب الجريمة

لحساب الشخص القانوني.

تنص المادة 121-2 من القانون الجزائري على أنه لا يتم تحميل الجريمة للشخص القانوني إلا إذا

ارتكبت لحسابه وبواسطة أعضائه أو ممثليه. الممثل للشركة هو الشخص الذي لديه السلطة لتمثيلها،

وفقاً للقانون والنظام الأساسي. ويجب، بشكل عام، ألا يكون الممثل من المفترض أن يكون موظفاً

يصبح ممثلاً للشركة إلا في إطار ولاية تفويض يتم منحها له.

لذلك، يجب الاستنتاج أن الشخص الطبيعي المسؤول هو الذي من المفترض أن يدير نشاطه.

في حالة التأجير يظل مبدأ القابلية للتحميل متطابقاً: في العادة يكون الشخص مسؤولاً عن أفعاله،

وعن الأشخاص أو الأشياء التي تكون تحت نظره. في القانون الجزائري للنقل، يتم تأكيد هذا المبدأ.

ينص القانون الجزائري على مبدأ شخصية الجرائم (المادة 1-121 L). على سبيل المثال، لبعض

مخالفات قانون السير، هناك افتراض مسؤولية جنائية أو مالية تقع على مالك المركبة: هذا هو الحال

عندما تتم عملية التحرير بدون اعتراض.

في حالة التأجير، يفترض بالتالي أن المؤجر هو المسؤول عن المخالفات الجزائية المرتكبة باستخدام

مركبة مؤجرة. للتخلص من هذا الافتراض، عليه تقديم دليل على عدم مسؤوليته. في البيانات

التوضيحية للمحكمة الجزائية، في 20 مارس 2002¹؛ تذكر المحكمة أن المادة 2-121 L الفقرة 2،

المخصصة لمواقف السيارات، تحدد أنه في حالة الإيجار، يقع الافتراض على المستأجر، عليه إثبات

حالة القوة القاهرة أو الهوية الحقيقية للسائق. بالنسبة للمخالفات في السرعة/التوقيت، لا ينظر النص

إلى التأجير: تقوم تعميمية بتاريخ 16 يونيو 2000 بتنظيم حالات الإيجار المنتهي بالتمليك والإيجار

طويل الأجل. توضح أنه عندما تظهر أسماء المؤجر والمستأجر على شهادة التسجيل، يفترض أن

المستأجر هو السائق وبالتالي المسؤول عن المخالفة.

¹ Cass. crim., 20 mars 2002 ; Mercedes Benz Charterway

مسؤولية الجهة المانحة للأمر أو الوسيط في النقل: قد تتعرض للمسؤولية الجزائية "إذا قدم بوعي، إلى شاحن أو موظف لشاحن، تعليمات غير متوافقة مع احترام الحد الأقصى للقيادة اليومية".¹ سيتم التطرق إلى هذه الحالة في الفصل 2 حول جودة القائد.

مسؤولية رئيس الشركة في حالة الخطأ الأحادي للسائق. يمكن أن يُعترف بمسؤولية رئيس الشركة حتى لو كان الخطأ ينبع فقط من السائق وكان قد تم إخفاؤه عنه من قبل السائق.² يجرم المادة L. 9-1 من قانون الطرق (L. 317-1)، المكمل بقانون Gayssot "الأمن" المؤرخ في 18 يونيو 1999، بالسجن لمدة عام³ بحد أقصى عدم وجود جهاز منظم للسرعة أو تلاعب به. يستهدف النص "المسؤول عن التشغيل".

بالإضافة إلى ذلك، ليس العامل هو الشخص المستهدف الوحيد. في النهاية، يوضح النص أن "الموظف معرض للعقوبات نفسها عندما تكون الجريمة ناتجة عن فعله الشخصي". تفسير هذه المشاركة في المسؤولية يعود إلى مبدأ شخصية الجرائم.

يتم تحميل المسؤولية الجزائية للمدير حتى في حالة وقوع خطأ من قبل الموظف إذا لم يلتزم الأول بالتزام المادة 3 بيس من المرسوم التنفيذي المؤرخ في 23 ديسمبر 1958 الذي يلزم رئيس الشركة بإعلام الموظفين بالتشريعات الاجتماعية، وتنظيم العمل وفقاً لذلك، وضمان احترامه بشكل فعال.

يجب عليه استخدام سلطته الانضباطية لمعاقبة المتمردين المهملين غالباً ما لا تكفي المذكرات الخدمة أو حتى التحذيرات الشفوية لتأكيد اتخاذ التدابير المطلوبة. في

معظم الحالات، إن لم يكن في معظم الحالات، تتحمل المسؤولية رئيس الشركة، ما لم يتمكن من إثبات أن الخطأ ناتج عن سوء سلوك السائق بمفرده. كما يشرح المادة L. 121-1 من القانون الجزائي الجديد. إذا كان يستطيع المدير إثبات أنه حذر سائقه من عدم ارتكاب المخالفة وأنه لم يحرضه بطريقة غير مباشرة على ارتكاب المخالفة، فإنه ليس مسؤولاً.

الفرع الثاني: توزيع المسؤولية والمسؤولية المشتركة:

المسؤولية المشتركة هي مفهوم قانوني يحمل أطرافاً متعددة مسؤولية إجراء أو نتيجة معينة. في سياق المسؤولية، تشير المسؤولية المشتركة إلى الالتزام المشترك بين فردين أو أكثر أو كيانيين للوفاء بواجب أو التعويض عن الأضرار. غالباً ما يُرى هذا المفهوم في مجالات مختلفة من القانون، بما في ذلك الاتفاقيات التعاقدية والأضرار وحتى القضايا الجنائية. يعد فهم المسؤولية المشتركة أمراً

¹ V. Lamy, tome 1, édition 2004, référence 1160.

² BTL N°2911 .15/10/2001, Arrêt de la cour de cassation de Paris (ch. crim.) du 24 avril 2001, M. Cotte, président ; Mme Anzani, M. Joly, conseillers M. F

³ Soit 30489€

بالغ الأهمية لكل من الأفراد والشركات، حيث يمكن أن يكون له آثار كبيرة على الإجراءات القانونية والالتزامات المالية.

أولاً: المشارك في الجريمة:

يتناول القانون الجزائري الجديد مسألة المشاركة في الجريمة في ثلاث مواد: يشرح المادة 6-121 L. أن المشارك يعاقب بنفس العقوبات التي يعاقب بها الفاعل الرئيسي. تؤكد المادة 7-121 L. أنه يُعتبر مشاركاً في جريمة أو جناية الشخص الذي "بوعي ومساعدة، سهل ارتكاب الجريمة". ويُعتبر مشاركاً أيضاً كل شخص قد "بوعد أو تهديد أو أمر أو سوء استخدام السلطة أو القوة، قد قدم توجيهات" تحفز على ارتكاب الفعل. المادة الثالثة، R. 610-2، تنص على أنه يمكن ملاحقة شخص مشترك في الجريمة بغض النظر عن الجنحة. باختصار، من الممكن تصنيف المشاركة في مجال النقل عن طريق أي ضغط أو دعوة أو "تسامح" (في حالة القائد) لارتكاب جريمة. سوف تتمثل التحديات أمام القضاة في القدرة على تحديد العنصر النية. في حالة الجهة الطالبة، من الصعب تقريباً إثبات إرادة الجريمة.

ثانياً: الشريك في الجنحة:

يمكن أن تُعترف المساهمة في عدة أنواع من الجنايات: تظهر المساهمة في وضع الخطر وممارسة المهنة غير الشرعية. يتعين على الشاحن، الذي غالباً ما يكون وسيطاً، اختيار ناقل يكون صالحاً. ومع ذلك، إذا لم يتحقق من أن بديله مسجل في سجل الناقلين، فسيكون من الصعب إثبات النسيان العمد. هناك افتراض براءة الأديان. تشير قضية البريد إلى تحديد المسؤولية الجزائية للشاحن. ففي الواقع، بحث القضاة عن مسؤولية الجهة الطالبة. تم تجنب هذه الأخيرة فقط بفضل عدم رجوعية القانون.

ثالثاً: المسؤولية المشتركة:

قبل فصل المسؤولية الجزائية في الجزء التنظيمي من قانون الطرق (المادة 1-121 R. إلى R. 121-)، كان من المستحيل على الناقل أن يتصرف ضد المسؤولية الجزائية لجهة الطلب. "بما أنه، لفترة كان يعرفها، قدم سائقه وشاحنته إلى الموكل، كان على المؤجر أن يستفسر عن العمليات المطلوبة واتخاذ الإجراءات اللازمة، إن وجدت، لتنظيم العملية الداخلية لمضاعفة الطاقم." هذا

الاعتبار يعني أن مؤجر مركبة بسائق يظل عليه التزامه بمراقبة العمليات. يمكن لجهة الطلب بالتالي أن تستند إلى دورها كعميل بسيط.¹

في الوقت الحاضر، تقدم القضاة أمثلة على المسؤولية المشتركة. "المسؤولية المشتركة: موكل مدان." يمكن أن تتعلق مسؤولية موكل بقدرته على التحريض على الجريمة. كمثل، عند حجز تذاكر عودة بالقطار للسائق لا تسمح له بالامتثال للتشريعات النافذة.

تم إلغاء المرسوم الذي يتعلق بـ "المسؤولية المشتركة الجزائية"، النص الذي كان ساري المفعول في ذلك الوقت (حيث أصبح المادة 2 منه اليوم المادة R. 212-2 من قانون الطرق). استناداً إلى هذا المرسوم، تمت محاكمة رئيس شركة لقبوله "تنفيذ نقل يرافقه ضرورة للتسليم غير متوافقة مع احترام أحكام اللائحة 85/3820".²

يسمح كل فصل من فصول الفصل الأول بتسليط الضوء على مسؤولية المدير مقارنة بتلك المسؤولية المفوضة لموظفيه. يمكن للمدير القانوني محاولة إثبات وجود مدير فعلي.

المطلب الثالث: حالة التفويض وإنجاز النقل عبر الوسيط

رئيس الشركة يمكن أن يُعفى من المسؤولية الجزائية عن المخالفات التي تقع تحت عهده إذا قام بتفويض السلطات بشكل صحيح إلى مرؤوسين ذوي كفاءة وسلطة ووسائل لازمة لأداء مهامهم. في حالة الشركات الكبيرة أو المنتشرة جغرافياً، يجب على المدير إثبات أنه فوض إدارة الشركة بشكل مناسب لتجنب المسؤولية. أمثلة على حالات تم فيها إعفاء رؤساء الشركات تشمل عدم وجود مثلث إنذار، إشارات مهترئة، وعدم إجراء الفحص الفني. النظام يقبل تفويض السلطات لتحويل المسؤولية الجزائية من رئيس الشركة إلى المرؤوس الذي تم تفويضه.

الفرع الأول: تفويض الصلاحيات:

تفويض السلطات لرئيس الشركة يمكن أن يعفيه على حساب المرؤوس. "على الرغم من أن رئيس الشركة يتحمل بشكل عام مسؤولية المخالفات التي تقع تحت عهده في القانون، يمكن تفويض هذه المسؤولية عندما يتعلق الأمر بشركات كبيرة ومنظمة هرمياً أو منتشرة جغرافياً". يقع عبء الإثبات على المدير الذي يجب أن يثبت أنه قام بتفويض إدارة الشركة إلى مرؤوس مكلف بالسلطة والوسائل اللازمة لاتخاذ القرارات اللازمة لوظيفته. في هذه الحالة، يتم نقل مسؤوليته الجزائية إلى مرؤوسه.

¹ CA Douai, 11 juin 1991, BTL 1991, p. 589, en extrait.

² Cass. crim., 26 mars 1996, no 95-80.526, Bull. crim

يمكن لرئيس الشركة، الذي لم يكن شخصياً متورطاً في المخالفة، الحصول على الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات أنه قام بتفويض سلطاته إلى شخص مجهز بالكفاءة والسلطة ووسائل العمل اللازمة. على سبيل المثال، تمت إعفاء بعض رؤساء الشركات من التهم التالية: عدم وجود مثلث إنذار على متن مركبة، إطارات مهترئة، عدم إجراء الفحص الفني. "بما أن هذه الطريقة مقبولة في مجال التنظيم الاجتماعي، فإن التفويض النظامي للسلطات يحول المسؤولية الجزائية عن المخالفات من رئيس الشركة إلى المرؤوس المستفيد".

الفرع الثاني: شروط تفويض السلطة-

أولاً: تقوم على شروط أساسية: يجب أن يكون تفويض السلطة مبرراً بأهمية الشركة. تمت إدانة رئيس شركة بعدم وجود فحص فني بسبب أن الشركة لم تكن "مهمة بما يكفي لجعل المدير غير قادر على ضمان تشغيل مختلف الخدمات الإدارية الخاصة بها". بالإضافة إلى ذلك، يجب أن يكون تفويض السلطة حقيقياً ويتناسب مع الوضع الفعلي في الشركة. لا يجب أن يكون التفويض وهمياً. يجب على الرئيس إثبات واقعية التفويض "عن طريق إبراز عقود العمل أو كتب خدمة تم توقيعها من قبل المستلمين بشكل صحيح". يجب أن يكون التفويض صريحاً. يجب على المفوض أن يعطي موافقته. لا يمكن أن يُجبر المفوض على قبول التفويض. تُقبل التفويض بواسطة المفوض، وبالطبع، يجب أن يكون مسبقاً قبل الأحداث المُتهم بها. يجب أن يكون التفويض لصالح مرؤوس مؤهل، ويتمثل في مركز معين في التسلسل الهرمي.¹

شروط نماذج التفويض:

لا توجد شروط فعلية للتفويض بشكل حقيقي ومع ذلك، من الممكن تحديد شروط شكلية تكون مرغوبة. كتابة وثيقة على الرغم من عدم إلزاميتها تساعد في توثيق التفويض للسلطة. يمكن أن يكون هذا التوثيق عبارة عن إضافة إلى العقد.²

حدود شروط التفويض:

المفوض مسؤول عن أخطائه الشخصية في حدود تفويضه. إذا كان الفعل الذي يشكل الجريمة خارج مهمته، فإن المسؤولية تظل على المدير التنفيذي. وعلى النقيض، يتم تجاهل التفويض في قرارات المحكمة الجزائية، حيث أن الموظف "الذي لا يتحكم في إدارة عمليات الشحن، ولا يوجد دليل على مشاركته بشكل فعال في التحكم في أوامر موظفه للتحقق من مدى ملائمتها وفقاً للقوانين المعمول بها"؛ وهو الأمر نفسه في محكمة الاستئناف في روان.

¹ Cass. crim., 3 janv. 1964, BT 1964, p. 56

² On trouve dans le Lamy tome 1, 2087

بالمثل، إذا شارك المدير في تنفيذ الجريمة، فسيظل مسؤولاً. التفويض لا يمنع المسؤولية المشتركة بين المدير والمفوض.

النقل المنفذ من قبل شركات أخرى:

يبدو أن هذا الحالة تعفي مسؤولية الشركة الأصلية تماماً. ومع ذلك، من المثير للاهتمام التعمق في حالات مختلفة. مثل تأجير المركبات، والاستعانة بشركات المقاولات، ولجنة النقل.

مسؤولية المؤجر:

في حالة تأجير مركبة مع سائق، من المهم التمييز بين مسؤولية المؤجر والمستأجر.

المستأجر يمتلك السيطرة على عمليات النقل، لذا فإنه يكون مسؤولاً جنائياً إذا كان تنظيم جدول الجولات الخاص به يدفع السائق إلى عدم احترام التشريعات. يثبت ذلك الحكم بحق مستأجر حكم عليه بسبب تحديد مواعيد التسليم بواسطة مذكرة ملزمة للسائق.

يتحمل مالك بطاقة التسجيل افتراضياً مسؤولية⁶². لذا يتحمل المؤجر عبء إثبات عدم ارتكابه للمخالفة.

ومع ذلك، يحدد المادة 2-121 L. الفقرة 2 من قانون الطرق المتعلقة بالوقوف، أنه في حالة الإيجار، تسقط الافتراض على المستأجر، على أن يثبت وجود حالة قوة قاهرة أو الهوية الحقيقية للسائق. أما بالنسبة لمخالفات السرعة / الإشارات، فلا يتعامل النص مع الإيجار: فهو الدوريات التوجيهية الخاصة بتاريخ 16 يونيو 2000 التي تنظم حالة الإيجار بالتقسيط والإيجار على المدى الطويل. توضح أنه عندما تحتوي أسماء المؤجر والمستأجر على شهادة التسجيل، يُفترض أن المستأجر هو السائق وبالتالي هو المخالف.

بشكل عام، يتحمل المستأجر مسؤولية تنظيم النقل. وبالمثل، قضت محكمة النقض بمسؤولية المستأجر عن جريمة القتل الغير عمدية، حيث حكمت بالسجن لمدة ثلاثة أشهر مع وقف التنفيذ، وذلك بسبب حادث تعرض له السائق الذي كان يقود المركبة المستأجرة بعدما غفا على المقود نتيجة لتجاوزه لساعات القيادة المحددة، وتوفي في الحادث التالي.¹

حكمت محكمة الاستئناف بباريس في 4 فبراير 1991 بإدانة المؤجر لعدم تقديم أي أدلة تثبت وجود تعليمات من المستأجر تتعارض مع احترام التشريعات.

ومع ذلك، تتحمل المسؤولية الجزائية في المقام الأول المؤجر. السائق يبقى تابعاً له. وبالتالي، يتعين على المؤجر اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان احترام تشريعات ساعات القيادة والراحة، وفي حالة الانتهاك. على سبيل المثال، لا يجب على المؤجر أن يوافق على توفير سائق لفترة أقصر من

¹ Cass. crim., 15 nov. 1995, Bull. crim., no 351, p. 1017, Lamy, no 2024 JUR 3.

اللازم لساعات القيادة. وفي الحالة العكسية، يمكن أن يتم مساءلة المؤجر عن مخالفة ساعات القيادة. تويد قرار محكمة النقض هذا النهج، حيث يشير إلى العقد القياسي للإيجار: "يجب أن تكون مدة توفير العمالة للقيادة متوافقة مع احترام التشريعات". من الصعب على المستأجر معرفة ما إذا كان السائق الذي يتقدم له قد قاد رحلة طويلة إذا كان قد احترمت فترة الراحة الخاصة به. بالطبع، يمكن أن يؤدي تأجير المركبة لفترة طويلة إلى تغيير مسؤولية المستأجر.

بالإضافة إلى ذلك، فإن السجل الزمني، واستخدام الأقراص، وعرض الأقراص المطلوبة أثناء فحص الشرطة تحت سيطرة المؤجر. جميع هذه المخالفات تقع على عاتق المؤجر وحده، إما بشكل شخصي أو من خلال سائقه.

تحميل مركبة مستأجرة بسائق:

المسؤولية الجزائية عن مخالفة تجاوز الحمولة القصوى المسموح بها للمركبة تقع، في المقام الأول، على المستأجر.

ومع ذلك، فإن حساب الحمولة على المحور أكثر تعقيداً من مجرد قراءة الحمولة القصوى المسموح بها يقع على عاتق السائق أيضاً. يظل السائق موظفاً للمؤجر. لذا قد يتعرض صاحب العمل للمسؤولية الجزائية عن طريق التداعي.

يمكن أيضاً التفكير في الخطأ المباشر للمؤجر. على سبيل المثال، تمت محكمة "مؤجر" الذي، بالاتفاق مع المستأجر، قبل أن يتجاوز الحمولة القصوى المسموح بها للمركبة بنسبة 10٪، بتهمة القتل غير العمد بعد انقلاب الشاحنة على سيارة سياحية.¹

عقد التعاقد مع المقاول:

العقد النموذجي للتعاقد بالتراجع هو عقد يمنح بموجبه "شخص طبيعي أو معنوي، وهو مشغل النقل، المكلف عقدياً بتنفيذ عمليات النقل، لشخص طبيعي أو معنوي آخر يُعرف بالمتعاقدين الفرعي والذي يكون بالضرورة ناقلاً عاماً، يكلفه بتنفيذ جزء كبير ومنتظم من هذه العمليات بالكامل أو جزئياً". تشدد النص اللاحق على مسؤولية المتعاقدين الفرعي. "بموجب هذا العقد، ومقابل سعر يتفق عليه بحرية والذي يجب أن يضمن له تعويضاً عادلاً عن الخدمة المقدمة، يلتزم المتعاقد الفرعي بتوظيف الوسائل الفعلية والتقنية وكل الخدمات اللازمة لضمان تنفيذ الخدمة بالكامل، تحت مسؤوليته الشخصية، للجزء المكلف له، وفقاً لأحكام القانون رقم 82-1153 المؤرخ في 30 ديسمبر 1982، بالإضافة إلى النصوص المتخذة لتطبيقها". لذا، من الممكن أن نفترض أن الشركة التي تلجأ إلى التعاقد بالتراجع تُخلى نفسها من أي مطالبة جنائية تنتج عن جريمة ارتكبتها متعاقدتها الفرعي. في

¹ Cass. crim., 3 mai 1977, no 76-92.127, BT 1977, p. 335, tous rendus à propos de surcharge

الواقع، يمكن أن يُطلب مسؤولية الناقل الجوابي لوقوعه تحت الشروط الدنيا للأسعار المُحددة بشكل غير عادل، مما لا يُسمح بتغطية التكاليف والنفقات المُذكورة في قانون 1245-92 المؤرخ في 1992/12/21).

لجنة النقل:

تبرئة المرسل من أية مسؤولية جنائية لأن لدى الوكيل العام واجب تنظيم النقل. الطريقة الوحيدة لإثبات المسؤولية هي إثبات وجود خطأ مستتر. يمكن أن يكون هذا تقديم بيانات مزيفة من جانب الشاحن بخصوص نوعية البضائع. ومع ذلك، يسمح نص خاص (مرسوم 23 يوليو 1992) بمتابعة الطرف الطالب للخدمة عندما يدفع "بمعرفة الحقيقة" لعدم احترام الحد الأقصى للقيادة اليومية، أو تجاوز وقت العمل، أو الحمولة الزائدة، أو السرعة الزائدة. ولكن هذا ليس سوى مخالفة بسيطة من الفئة الخامسة¹ يمكن أن يتعرض الطالب للخدمة أيضاً للمتابعة كشريك في جريمة القتل غير العمد أو الإصابات العرضية، أو حتى للتعرض للخطر، إذا كان هو من دفع لارتكاب الجريمة بأمر، أو سوء استخدام للسلطة أو القوة، أو بتقديم هدايا، أو وعود، أو تهديدات. بالمثل، يمكن أن يكون لدى المرسل تحمل مسؤوليته على الصعيدين الجزائي والمدني. وهذا يتضمن تحديد سابق لوجود خطأ. ويمكن أن يتمثل هذا الخطأ في بساطة "التهور، أو الإهمال، أو الغفلة، أو الإخلال بواجب السلامة".

المطلب الرابع: الأنظمة الخاصة بالناقل البري

قطاع النقل البري بما له من أهمية قصوى اجتماعية واقتصادية فهو عصب الحياة في أي مجتمع ولا غنى عنه ويستحيل استمرار نشاط أي مجتمع دون نقل أشخاص أو بضاعة فتنقل الأشخاص ضرورة ملحة لقضاء الحاجات ونقل البضائع شريان لاستمرار حياة الأفراد ، لكن وككل قطاع من الضروري وضع قواعد قانونية ولوائح لتنظيم هذا العصب الأساسي في الحياة ولمعالجة جوانب الأنظمة الخاصة بهذا القطاع ينبغي دراسة أنظمة نشاط النقل في حد ذاته في المطلب الأول والأنظمة الاجتماعية وهي التي تتعلق بمن يمارس نشاط النقل البري في المطلب الثاني .

الفرع الأول : أنظمة نشاط النقل البري

ان نقل الأشخاص والبضائع تنظمه نصوص قانونية ولوائح إدارية وفنية وبما له من أهمية كان على الدولة وضع قواعد نظامية يسير بها هذا القطاع ويفرض على الجميع احترامها لضمان السلامة في نقل البضائع وسلامة الأشخاص وللإحاطة بهاتمة الأنظمة نأخذ في الفرع الأول شروط ممارسة النقل

¹ Soit : 1524€.

البري والتأهيل المهني في الفرع الثاني وفي الأخير مخالفات تنظيم نشاط النقل البري والعقوبات المقررة لها وهذا ما سنتناوله في الفرع الثالث .

أولا : شروط ممارسة نشاط النقل البري

لممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع يفرض القانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه¹ الحصول على رخصة مسبقة يسلمها مدير النقل في الولاية المختص إقليميا وهذا طبقا لنص المرسوم التنفيذي 04-415² الذي جاء كنص تطبيقي للقانون 01-13 السالف الذكر أما فيما يخص النقل العمومي عبر الطرقات ذات المنفعة الوطنية تكون لموافقة المسبقة من وزير النقل طبقا للفقرة 2 من المادة 3 من المرسوم التنفيذي 04-415³.

1- شروط تسليم رخصة نقل الأشخاص عبر الطرقات:

يقدم طلب الرخصة لدى مدير النقل في الولاية المختصة إقليميا مقابل وصل استلام .
إذا صدر الطلب من شخص طبيعي يذكر في الطلب الحالة المدنية ومقر السكن ومقر نشاطات صاحب الطلب .

أما الشخص المعنوي يذكر في طلبه اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها والحالة المدنية للممثل الشرعي للشركة ومقر سكناه⁴ طبقا للمادة 5 من المرسوم 04-415 .

أ-بالنسبة للأشخاص الطبيعيين :

نسخة من بطاقة الترقيم –البطاقة الرمادية- للمركبة او للمركبات المطلوب استغلالها .
نسخة من محضر المراقبة التقنية للمركبة او للمركبات المطلوب استغلالها – لا تحمل أي إشارة للعيوب المسجلة-

اثبات بأن صاحب الطلب تتوفر فيه شروط التأهيل المهني مثلما هي محددة⁵.

ب-بالنسبة للأشخاص المعنويين :

زيادة على الوثائق المنصوص عليها في الحالة –أ- يجب أن يرفق طلب الرخصة بالوثائق الآتية :
القانون الأساسي للشخص المعنوي

نسخة من المدالة التي تم فيها تعيين الرئيس أو المسير ، الا اذا كانا عضوين تأسيسيين وكذلك عقدي ميلادهما¹.

¹ القانون 01-13 المؤرخ في 07/08/2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم ج، عدد 2001/44
² المادة 3 من المرسوم التنفيذي 04-415 المؤرخ في 20/12/2004 المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات ج، عدد 2004/82
³ الفقرة 2 من المادة 3 من المرسوم 04-415 نفس المرجع
⁴ المادة 5 من المرسوم التنفيذي 04-415 المؤرخ في 20/12/2004 ، مرجع سابق
⁵ المادة 6/أ من المرسوم التنفيذي 17/331 المؤرخ في 15/11/2017 المعدل والمتمم للمرسوم 04-415 ج، 201/68

اثبات بأن المالك أو المسير العضو التأسيسي يتوفر فيهما شروط التأهيل المهني وفي حالة رفض الطلب يمكن تقديم طعن كتابي الى وزير النقل في أجل شهرين ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض وعلى الوزير أن يفصل في ذلك في أجل شهر من تاريخ استلام الطعن .

ثانيا : التأهيل المهني

ان أهمية نشاط النقل البري سواء للأشخاص او للبضائع ذو أهمية بالغة لما يمكن أن تحدثه من مخاطر عبر الطرقات لذلك أوجب المشرع الحصول على تأهيل مهني يثبت الكفاءة المهنية لطالب رخصة ممارسة هذا النشاط وهذا طبقا للفقرة 3 من المادة 11 من المرسوم التنفيذي 04-415² وقد أورد القرار المؤرخ في 19 ماي 2016 الصادر عن وزير النقل شروط وكيفيات التكوين للحصول على شهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الأشخاص والبضائع وهي شهادة الأهلية التي تسلم لكل سائق جائر أحد أصناف رخص السياقة -ج- أو -د- أو -ه- وتابع بنجاح تكويننا أوليا تأهليا في تخصص نقل الأشخاص أو تخصص نقل البضائع³، أما بالنسبة لنقل المواد الخطرة فلا يمكن ان يقوم به سوى سائقي حائزين على شهادة الكفاءة المهنية لنقل البضائع حيث يثبت هؤلاء السائقيين تكويننا في ميدان نقل المواد الخطرة⁴.

يتم تجديد هذه الشهادة من خلال تأهيل المعارف في اطار تكوين متواصل كل خمس سنوات⁵.

يتولى عملية التكوين مركز معتمد أو مرخص له من طرف وزير النقل حيث يقوم المركز بموافاة المركز المحلي للمركز الوطني لرخص السياقة في نسخة ورقية او الكترونية بمحضر فتح يتضمن قائمة المترشحين فيما يخص كل دورة تكوين نقل الأشخاص او نقل البضائع والنقل الخاص للمواد الخطرة⁶.

ثالثا : مخالفات تنظيم نشاط النقل البري والعقوبات المقررة لها

ينكف القانون والقواعد المنظمة لنشاط النقل البري بتحديد المخالفات وتعدادها والعقوبات المطبقة اتجاه كل المخالفات تطبيقا لمبدأ لا عقوبة ولا تدابير أمنية لقد بين المشرع الجزائري في هذا الصدد ضمن القانون 01-13 المؤرخ في 07/08/2001 معاينة المخالفات التي يمكن أن يرتكبها

¹ المادة 6/ب من المرسوم التنفيذي 331/17 المؤرخ في 15/11/2017 ، نفس المرجع .

² المادة 11 الفقرة 3 من المرسوم التنفيذي 04-415 نفس المرجع .

³ المادة 2 من القرار الوزاري المؤرخ في 19/05/2010 المحدد لشروط وكيفيات التكوين للحصول على شهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الأشخاص والبضائع ، ج، 2016/49

⁴ المادة 2 الفقرة 2 من القرار المؤرخ في 19/05/2016 ، نفس المرجع

⁵ المادة 3 من القرار المؤرخ في 19/05/2016 نفس المرجع

⁶ المادة 5 من القرار لمؤرخ في 19/05/2016، نفس المرجع

الناقل البري وعدد الجهات المؤهلة للبحث عن المخالفات على سبيل الحصر ضمن المادة 58 منه وهم كما يلي¹:

المفتشون الرئيسيون ومفتشو النقل البري .

الأعوان المحلفون التابعون لمصلحة التحقيقات الاقتصادية.

ضباط وأعوان الشرطة القضائية.

حيث يعد هؤلاء الأعوان المكلفون بمعاينة المخالفات التي يرتكبها الناقل البري محضرا بالوقائع وتصريحات المتسبب في المخالفة ويوقع المحضر من طرف محرر للمحضر مرتكب المخالفة ليتم ارساله الى والي مكان إقامة مرتكب المخالفة أو الى الجهة القضائية المختصة في أجل لا يتجاوز شهرا واحدا.

وطبقا للمادة 60 من القانون 13/01 يقوم هؤلاء الأعوان بها على وجه الخصوص بمايلي :

معاينة الحمولات والدخول الى مركبات نقل المسافرين والبضائع .

التحقق من كل الوثائق المتعلقة بممارسة نشاط النقل .

الدخول الى أماكن الشحن والتفريغ.

مراقبة سندات النقل.

لم يترك المشرع الجزائري حصر المخالفات التي يمكن أن يرتكبها الناقل البري لأي تأويل

خارج الاطار القانوني بل أوردها في نص القانون 01-13 ضمن المادة 61 منه وهي كما يلي :

عدم مراعاة التعليمات الخاصة بالوثائق المتعلقة باستغلال مركبات النقل المنصوص عليها قانونا.²

عدم مراعاة التعريفات المقننة والمعلق عنها:

عدم احترام تعليمات نظام الاستغلال أو دفتر الشروط.

عدم احترام الالتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد النقل.

ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع دون الرخص المطلوبة.

رفض الإدلاء بالمعلومات الى الأعوان المكلفون بمعاينة المخالفات التي يرتكبها الناقل البري وعدم

السماح لهم بالقيام بعملية الرقابة واجراء التحريات المحددة قانونا .

تقديم تصريحات خاطئة أثناء القيام بالإجراءات المتعلقة بتسليم الرخص التي يقتضيها التنظيم

الخاص بالنقل البري ،فكما حدد المشرع المخالفات التي يمكن أن يرتكبها الناقل البري قد وضع ما

يوجهها من ردع و ذكر وذكرها بإخضاعها لعقوبات إدارية ولكن دون المساس بالعقوبات الجزائية

¹ المادة 51 من القانون 01-13 المؤرخ في 07/08/2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ح ر عدد4 ، تاريخ 08/08/2001

² المادة 61 من القانون

المحددة في قانون العقوبات التي تعاقب الناقل البري في حالة ارتكابه مخالفات أو جرائم سواء ضمن ممارسة نشاطه أو فيما يتعلق بممارسة حياته اليومية أو تلك التي قد يكون لها علاقة غير مباشرة بممارسة نشاط النقل البري .

عدم احترام الالتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد النقل .

عدم احترام تعليمات نظام الاستغلال أو دفتر الشروط.

رفض الادلاء بالمعلومات إلى الأعوان المؤهلون المكلفون بمعاينة المخالفات الوارد ذكرهم على سبيل الحصر ضمن المادة 58 من القانون 13.01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

تقديم تصريحات خاطئة لأجل الحصول على رخصة النقل .

كما أن هناك عقوبات مالية بينها المشرع في المادتين 63 و 64 من نفس القانون وهي غرامات مالية بين 4000.00 دج الى 8000.00 دج وهي تتضاعف في حالة العود في غضون 12 شهرا التي تلي النطق بالعقوبة وغرامة قد تصل الى 8000.00 دج والتي تتضاعف في حالة العود في غضون 12 شهرا التي تلي النطق بها .

الفرع الثاني : المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق

أورد المشرع ضمن القانون 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها حيث أن هذا القانون يتعلق بكل أصناف المركبات و أنواعها دون التمييز بين المركبات التي يستعمل أصحابها الطرق لنقل الأشخاص والبضائع ومختلف فئات مستعملي المسالك العمومية وللتوضيح ارتأيت أن أتناول في هذا المطلب الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزاتها في الفرع الأول والفرع الثاني سنذكر أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور وفي الفرع الثالث سنذكر الاعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق¹

أولاً: الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزاتها.²

لأجل ضمان حركة مرور سليمة وضع المشرع عدة شروط وقواعد لصفة المركبات حتى تكون مطابقة للمواصفات التقنية المحددة قانونا وقد أورد ذلك ضمن القانون المنظم لحركة المرور عبر الطرق وسلامتها .

ومن بين الشروط والقواعد المطابقة للمركبات ما يلي :

¹ القانون 14-01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها و أمنها المعدل والمتمم، ج.ر عدد 2001/46

² المواد 41.42.43.46.49.50 من القانون 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و امنها ، نفس المرجع.

- 1- وجوب مطابقة أية مركبة لمواصفات التقنية السارية المفعول تحت طائلة عدم قبولها للسير حيث أوجب المشرع خضوع أي مركبة قبل وضعها للسير لأول مرة للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية والتنظيمية .
- 2- وجوب استجابة جميع تجهيزات وهياكل المركبات ذات الصلة بالسلامة المرورية للمقاييس المحددة قانونا .
- 3- لسلامة السائق والمارة أوجب المشرع توفر كل مركبة على تجهيزات تسمح للسائق بالرؤية الكافية نحو الأمام والخلف واليمين واليسار .
- 4- أن تكون مركبة نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي مع الحمولة 3500 كغ وكل مركبة نقل أشخاص أكثر من 15 مقعدا مجهزة بجهاز مراقبة وتسجيل السرعة .
- 5- أن يكون لكل مركبة رقم تسجيل وان تتوفر على الرخص والوثائق الإدارية اللازمة لسيورها وكذا لوحة الترقيم.

ثانيا : الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق

لم يترك المشرع معاينة المخالفات المرورية دون تحديد قالب تنظيمي لها ، بل ذهب الى حد تحديد أعوان عدهم على سبيل الحصر للقيام بهذه المهمة ، وطبقا لقانون الإجراءات الجزائية تتم معاينة المخالفات التي تمت الإشارة إليها بموجب محضر محرر من طرف الأعوان التالي ذكرهم:¹

- 1- ضباط الشرطة القضائية
- 2- الضباط ذوي الرتب و أعوان الدرك الوطني
- 3- محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني
- 4- كما يمكن لمهندسي الأشغال العمومية و رؤساء المناطق و الاعوان التقنيين للنقابات وحماية الأراضي واستصلاحها معاينة المخالفات عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي.²
- 5- مهندسو وتقنيو الأشغال العمومية يمكن لهم معاينة الاضرار لاتي تلحق بالمسالك العمومية واعداد محضر عن الاعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم³
- 6- مفتشو النقل البري اذا تعلقت المخالفات بمايلي⁴:

¹ المادة 130 من القانون 14-01 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها المعدل والمتمم ، المرجع السابق

² المادة 131 من القانون 14-01

³ المادة 132 من القانون 14-01

⁴ المادة 133 من القانون 14-01

- أ/ وزان المركبة وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك
 ب/ مكابح المركبات المخصصة للنقل الجماعي للأشخاص والبضائع التي يزيد وزن حمولتها المرخص به عن 3500 كغ
 ج/ معيار المركبات وتركيب أجهزة الانارة والاشارات للمركبات .
 د/ الحمولة القصوى لكل محور
 وتبلغ المحاضر مباشرة الى وكيل لجمهورية و ترسل نسخة الى الوالي عندما يحتمل أن يترتب المخالفة تعليق رخصة السياقة¹.

الفرع الثالث : المخالفات والعقوبات

لقد عدد المشرع المخالفات على سبيل الحصر وللحد منها أو خفضها وضع صنف من المخالفات عقوبات محددة فمنها العقوبات الخاصة بسرقة المركبات في الفرع الأول وعقوبات خاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور في الفرع الثاني وعقوبات خاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات والوثائق الإدارية في الفرع الثالث

أولا : العقوبات الخاصة بسيارة المركبات

سياقة المركبات تنتج عنها مسؤولية شخصية يتحملها السائق اتجاه قانون السلامة المرورية وقانون العقوبات

لقد وضع المشرع عقوبات مالية و جسمانية اتجاه كل سائق يرتكب جرائم تمس المارة او مخالفات ضمن القواعد المرورية اثناء قيادته للمركبة فقد أورد العقوبات المقررة الخاصة بسيارة المركبات وهي كما يلي:

أحال المشرع طبقا للمادة 65 من القانون 14/01² جريمة القتل التي قد يرتكبها السائق الى قانون العقوبات ، المادة 288 التي بين صور القتل الخطأ وكذا عقوبة الحبس من 6 اشهر الى 3 سنوات وبغرامة مالية من 1000 الى 20000 دج³ اما اذا نتج عن احدى الصور التي تحمل السائق المسؤولية الجزائية إصابة أو جرح أو مرض أدى الى العجز الكلي عن العمل لمدة تتجاوز 3 أشهر تكون العقوبة بالحبس من شهرين الى سنتين وبغرامة من 500 دج الى 15000 دج أو احدى هاتين العقوبتين طبقا للمادة 289 من قانون العقوبات الجزائري⁴ .

¹ المادة 137 من القانون 14-01

² المادة 65 من القانون 14-01 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها المعدل والمتمم مرجع سابق

³ المادة 288 من قانون العقوبات الصادر ضمن الأمر 66-156 المؤرخ في 08/06/1966 المعدل والمتمم عدد 49/1966

⁴ المادة 289 من قانون العقوبات المعدل والمتمم نفس المرجع.

وطبقا للمادة 66 من القانون 14-01 شدد المشرع عقاب السائق اذا كان في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات حيث يقوم ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بعملية الكشف عن تناول السائق الكحول عن طريق جهاز زفر الهواء طبقا لنص المادة 19 من القانون 14-01 المعدل والمتمم وقد حدد المشرع العقوبات الخاصة بسياسة المركبات في المواد 65 الى 76 من القانون 14-01 المعدل والمتمم¹ وتتنوع بين عقوبات مالية وجسمانية أو عقوبات مالية.

ثانيا: العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور

لقد عالج المشرع الجزائري المخالفات المتعلقة باستعمال لمسالك المفتوحة لحركة المرور ضمن المواد 77 الى 82 من القانون 14/01 المعدل والمتمم وذلك لضمان عدم احداث أضرار بالمسلك العمومي والتسبب في عرقلة المرور وذهب الى حد معافيه كل سائق يخالف الاحكام المتعلقة بوزن المركبة وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات وكذلك المكابح والحمولة القصوى. كما أن المشرع ضاعف العقوبات المقررة لهذا النوع من المخالفات في حالة العود

ثالثا: العقوبات المتعلقة بالمركبات الوثائق الإدارية

بعد التطرق الى العقوبات التي تتعلق بقيادة المركبات وتلك التي تتعلق باستعمال المسالك وسنتطرق في هذا الفرع الى العقوبات التي خصها المشرع بالمخالفات المتعلقة بذاتها والوثائق الإدارية. عملا بمبدأ الوضوح للهوية الخارجية للسيارة دون الاطلاع على الوثائق أجاز للمشرع كل مالك مركبة وضع لوحتي ترقيم امامية وخلفية ومخالفة ذلك ينتج عنه غرامة من 1500 الى 5000 دج طبقا للمادة 83 من القانون 14²-01 وفي نفس السياق وضع المشرع لكل نوع من المركبات لوحات تسجيل تتطابق معها ومخالفة ذلك يؤدي الى الحبس من شهرين الى سنتين وبغرامة من 50000 الى 150000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين³، ويمكن أن تصل العقوبة الى مصادرة العتاد المستعمل لصنع لوحات التسجيل والمركبة لما يترتب عن هذه الجريمة من خطر إخفاء هوية المركبة⁴. كما أن المشرع قد وضع عقوبات في حالة عدم اتخاذ الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة المركبة في الحاق الضرر بالغير ومخالفة ذلك يؤدي الى غرامة من 1500 الى 5000 دج مع التوقيف الفوري للمركبة الى غاية مطابقتها للأحكام التشريعية والتنظيمية⁵

ولحماية السائق والمارة ولكل مستعملي المسالك العمومية أوجب المشرع مالك المركبة بسلامة جميع ملحقاتها التقنية من مكابح وانارة وزجاج يوفّر رؤية سليمة¹، ولم يكتف بذلك فحسب بل نص

¹ المواد 477 و 82 من القانون 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها المعدل والمتمم. مرجع سابق

² المادة 83 من القانون 14-01 المعدل والمتمم ، مرجع سابق

³ المادة 84 من القانون 14-01 المعدل والمتمم ، مرجع سابق

⁴ المادة 84 فقرة 2 من القانون 14-01 المعدل والمتمم ، مرجع سابق

⁵ المادة 86 من القانون 14-01 المعدل والمتمم ، مرجع سابق

المشرع الجزائري على العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالوثائق الإدارية حيث قال أنه ينبغي أن يكون لكل مركبة رقم تسجيل وأن تتوفر على الرخص والوثائق الإدارية اللازمة لسيرها²، وعاقب مخالف ذلك بغرامة من 1500 الى 5000 دج وبالحبس من شهرين الى ستة أشهر أو بإحدى هاتين العقوبتين وتتضاعف العقوبة في حالة العود³.

المبحث الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة عن عدم التأمين في عقد النقل البري للبضائع والأشخاص

للتأمين دور هام في توفير الطمأنينة في نفوس المتعاملين الاقتصاديين فالتأمين في مجال النقل البري من أهم العوامل التي تواجه الأخطار التي قد يعاني منها أطراف عقد النقل لذلك تطرق المشرع الجزائري الى تنظيم عقود التأمين ومنها عقد تأمين النقل البري لنقل البضائع ونقل الأشخاص⁴ لذلك قسم هذا المبحث الى ثلاث مطالب:

الأساس القانوني لتأمين النقل البري لنقل البضائع والأشخاص كمطلب أول ثم أسباب حوادث النقل البري للبضائع والأشخاص مطلب ثان ثم الآثار الاقتصادية والاجتماعية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص مطلب ثالث.

المطلب الأول: الأساس القانوني لتأمين النقل البري لنقل البضائع والأشخاص .

يلعب عقد التأمين دورا فعالا وأساسيا لمواجهة أخطار النقل البري لذلك سن المشرع مجموعة من القوانين تفرض على أطراف عقد النقل اكتتابا عقد تأمين لأجل الحماية القانونية للناقل والبضائع والأشخاص جراء مخاطر الطريق ولتوضيح ذلك تم تقسيم هذا المطلب الى فرعين أولها مفهوم عقد التأمين ثم الأسس القانونية والتنظيم لعقد تأمين النقل البري فرعا ثانيا.

الفرع الأول: مفهوم عقد التأمين

أولا: مفهوم عقد التأمين

يعتبر عقد التأمين عقد ذو طبيعة خاصة يتمتع بمجموعة من الخصائص أهمها الرضائية والتبادلية الملزمة لجانبيين وهو عقد احتمالي وعقد مفاوضة وهو من العقود المستمرة وكذلك يعتبر عقد اذعان وينفذ بحسن نية وهذا يتطلب بناء قانونيا مميذا فيختلف اركانه مما اكسبه بعض الخصوصيات سواء على مستوى التراضي أو على مستوى المحل أو على السبب.

¹ المادة 88 من القانون 14-01 المعدل والمتمم ، نفس المرجع

² المادة 50 من القانون 14-01 المعدل والمتمم ، نفس المرجع

³ المادة 92 من القانون 14-01 المعدل والمتمم ، نفس المرجع

⁴ شهاب أحمد قاسم العنكي ، المبادئ العامة للتأمين ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 35 .

كما أن تامين النقل من أقدم أنواع التأمين الذي يغطي كافة الاخطار والمضار التي تتعرض لها البضائع المنقولة أو الأشخاص المسافرين¹

ثانياً: تعريف عقد التأمين

عرض المادة 619 من القانون المدني الجزائري التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي الى المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو ابراراً أو أي أداء مالي في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل قسط أو اية دفعات مالية أخرى*²

وقد عرفه كذلك الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات من خلال المادة 619 من القانون المدني في مادته الثانية.³

المطلب الثاني: أسباب حوادث النقل

تتسبب الحوادث في أضرار بشرية أو مادية تتمثل في هلاك أو إصابة الانسان أو تلف البضاعة بسبب خطأ من الناقل أو من أحد معاونيه أو بسبب الغير لذلك أتناول في هذا المطلب الحوادث بسبب خطأ الناقل أو أحد مساعديه في الفرع الأول ثم الحوادث بسبب خطأ الغير في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الحوادث بسبب الناقل البري أو أحد معاونيه

تتسبب الحوادث في أضرار جسمانية وهلاك البضائع وهلاك وسيلة النقل بسبب خطأ من الناقل أو احد مساعديه وذلك بسبب عدم تهيئة وسيلة النقل بشكل يتلاءم وطبيعة البضائع المنقولة أو نتيجة ربط وحزم البضائع بطريقة لا تتناسب مع طبيعة البضاعة، كما يمكن أن يتسبب السائق في الحادث بسبب الجشع وعدم أخذ الراحة الكافية عقب رحلة طويلة مما يؤدي الى ارهاقه وعدم التحكم في القيادة السليمة للمركبة.⁴

والمرجع الجزائري لم يحدد ساعات الرحلة المتواصلة للناقلين حيث اكتفى بمنح التراخيص فقط لممارسة نشاط النقل وفي حين نجد أن الاتحاد الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل

¹ محاضرات في قانون التأمين ، النصوص التنظيمية في القانون الجزائري ، الموسم الجامعي 2009-2010 ص 10
² المادة 613 من الأمر 58-75 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم ج، عدد 1975/78
³ المادة 2 من الامر 07-95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم ج، عدد 1995/13
⁴ زروال معزوزة و مرسلي عبلة ، دور عقد التأمين في تطوير وعصرنة النقل البري ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان الجزائر
2022/04/27

على الطريق الدولي يمنع السائقين و أطقم المركبات التجارية التي تتعدي 3.5 طن أو تحمل أكثر من 8 أشخاص المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي من القيادة لساعات مفرطة.¹

الفرع الثاني: الحوادث بسبب خطأ الغير

وهي حوادث لا يمكن توقعها كقوة قاهرة أو حادث كالفيضانات وانجراف التربة كما يمكن أن يتسبب في الحادث صاحب البضاعة عندما لا يقوم بتغليف البضاعة كما يجب أو عدم افصاحه عن طبيعة وقيمة البضائع مما ينتج عنه حوادث تؤدي الى تلف أو هلاك البضاعة أو أصرار وضحايا بشرية خاصة اذا كنا بصدد نقل مسافرين .

ويمكن أن يكون سبب الحادث التصادم مع الغير أثناء الرحلة نتيجة الازدحام الذي يسبب هو كذلك عدة مشاكل منها :

البطء في السير

تسديد الطاقة والجهد ومزيد من الإرهاق

كما يمكن أن يكون الحادث بسبب سوء حالة الطرق ما يمس بحماية و أمن الانسان وسلامة النفسية والجسدية وهي مسؤولية الجهات المختصة في انجاز الطرقات وتوفير وسائل لسلامة السير كإشارات المرور.²

المطلب الثالث : الاثار الاقتصادية والاجتماعية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص:

لقد أصبح لعقد التأمين دور أساسي وجوهري داخليا وخارجيا وهو عقد تجاري يضمن للمتضرر حقه في التعويض واسترجاع ما ضاع منه بسبب سرقة أو ضياع أو حرق أو حادث مروري وتتمثل أهمية عقد نقل التأمين كونه أساسياً في ضمان حماية البضائع والأشخاص أثناء عمليات النقل، حيث يحدد المسؤوليات والتغطية التأمينية ويساهم في تقليل المخاطر المحتملة، ويضمن الامتثال للتشريعات ويعزز معايير السلامة والأمان، بالإضافة إلى تعزيز الوضوح والشفافية بين الأطراف المشاركة. لذلك رأيت أن اقسم هذا المطلب الى فرعين الأول الفوائد الاقتصادية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص ثم الفوائد الاجتماعية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الفوائد الاقتصادية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص

¹ مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية المجلد 15 ، عدد 2012/01 نشرت بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي ص 1555
² شهيدة قادة الاقرار بمسؤولية الدولة عن الحوادث محورهم لتكريس السيادة القانون في الجزائر , مجلة العلوم القانونية و السياسية , كلية الحقوق و العلوم السياسية , جامعة ابو بكر بالقايد , تلمسان , الجزائر, 2010, ص 205.

الأمين الية من اليات الوقاية من المخاطر حيث لا يكتفي بتغطية المخاطر بل يذهب لدرجة ادارتها والوقاية منها وتقليلها على اعتبار ان قسط التأمين مرتبط بدرجة المخاطر المغطاة، لذلك نجد شركات التأمين تقوم بدراسة أسباب الخطر للحلول دون وقوعه، ودفع المؤسسات الراغبة في التأمين الى تطوير آليات الوقاية والحيطه ونشر التوعية لدى العمال.

للتأمين أهمية بالغة لمساهمته في تطوير التدخل القومي بفضل الضمانات التي يمدها للموردين فهو قيمة مضافة للاقتصاد الوطني بفضل تشجيع الاستثمار وتشجيع التجار والمقاولين والناقلين على الاقبال على تنوع أنشطته دون الخوف من المخاطر التي قد يتعرضون لها ، فرأس المال لكن التأمين يبعث فيه روح الاقدام ، وبالتالي حركة نشاط اقتصادية.

يساهم التأمين في حركة رؤوس الأموال فهو يجلب العملة الصعبة بفضل نشاط إعادة التأمين التي تحولها الشركات الوطنية بموجب الاتفاقية المبرمة مع شركات التأمين في الخارج فيما يخص عقود النقل التي يتبعها حتميا عقد تأمين بعد انعقادها¹ . .

يشجع التأمين الاستثمار في المشاريع الجديدة لأن ذلك يتطلب رأس المال الذي يكون مصدره المستثمرون أو البنوك ولولا التأمين لوجدنا المستثمرين يترددون في استثمار أموالهم.

الفرع الثاني: الفوائد الاجتماعية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص

- خلق فرص للعمل حيث يضمن وجود صناعة ناجحة وسليمة خلق نشاط تجاري ومقاولاتي، الشيء الذي يخلق فرص للعمل في كل المجالات سواء في النقل أو الشحن أو التفريغ أو الميكانيك أو السمسرة، أو صناعات مختلفة فهو اذا سيساهم في القضاء على أزمة البطالة التي تعد معضلة اجتماعية قد تمس بالاستقرار الاجتماعي².
- كما أن له فوائد نفسية حيث سيساهم في توفير الأمن النفسي المتعاقد أو المتعامل الاقتصادي فالمؤمن بإبرامه عقد التأمين يحصل على نوع من الارتياح بخصوص ما سيحدث مستقبلا لنشاطه المؤمن عليه و زوال الخوف من الصدف والمفاجآت ، كما أن فائدة التأمين يمكن أن تتعدى الى الغير كما هو الحال في حوادث المرور سيما في نقل الأشخاص في حيث يظهر ذلك جليا في إمكانية تعويض المسافرين عما يحدث لهم أثناء السفر بوسائل نقل عمومية³ ويذهب التعويض حتى الى الخلف العام من دائنين مثلا وكذلك الخلف الخاص من الورثة الذين يستفيدون من المبالغ المالية التي تقدمها شركات التأمين لهم كتعويض عن وفاة ذويهم ، وهذا بعض صدور الحكم من المحكمة وقد يكون الحكم من القاض الجزائري في

¹ نبيل صالح العريبي مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون لجزائري ، دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، 2009-2010 ص 430 .

² مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية ، المجلد 15 ، العدد 2022/01 ص 1563

³ مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية ، نفس المرجع ، ص 1564

حالات الجرح والوفاة أو تسبب سائق في حالة سكر في دهس أحد المارة وذلك بفصله في الشرع المدني حال الفصل في الشق الجزائي والحكم بالتعويض المتضرر .

نستخلص من هذا الفصل و الذي اظهر لنا ان مسؤولية الناقل البري من الناحية الجزائية. عموماً، يكون لدى رئيس الشركة افتراض مسؤولية جنائية. يمكنه التخلص من هذه المسؤولية عن طريق الاستناد إلى مسؤولية موظفيه. في هذه الحالة، يمكن تصنيف السائق كمنتك للقانون الوحيد. ومع ذلك، في الواقع، يظل المدير في أغلب الأحيان مسؤولاً بسبب واجبه كمنظم للنقل. يمكن أيضاً البحث عن مسؤولية المدير الفعلي. ومع ذلك، فإن شروط تفويض السلطة نادراً ما تبرئ المدير القانوني. فقد يظل مشاركاً في المسؤولية.

إذا تم إثبات مسؤولية الشخص القانوني من الناحية الجزائية، فإن ذلك لا يقضي تماماً على مخاطر مواجهة المسؤول القانوني للمؤسسة لعقوبات. ففي الواقع، تترجم مسؤولية الشخص القانوني إلى زيادة في العقوبات من خلال زيادة الغرامات. يمكن للمدير الابتعاد عن السجن في هذه الحالة ولكن بثمن غرامة يمكن أن تضاعف قيمتها خمس مرات. توضح الجزء الأول من النص أن رئيس الشركة ما زال معرضاً للعقوبات الجزائية. فإن إدخال المسؤولية الجزائية للشخص القانوني من خلال القانون الجنائي الجديد لا يتيح للمدير التهرب من مسؤولياته.

فإن قانون النقل الجنائي لا يزال يتعزز منذ بدايته. وهو يصبح اليوم أكثر صرامة من أي وقت مضى. لذا، يجب على مختلف الجهات المعنية في مجال النقل البري أن تبقى يقظة أمام هذه الحقيقة. ومع ذلك، لا يعني ذلك أن نشاط النقل البري يتوقف، بل على العكس، فإن زيادة النقل البري تبقى مستمرة.

لا تهدف هذه القوانين إلى تقييد النقل، بل إلى تعزيز التنمية المتوازنة لهذا القطاع.

خاتمة

في الختام نكون قد وضحنا أن عقد نقل الأشخاص هو الاتفاق الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل المسافرين بوسائله الخاصة من مكان إلى آخر مقابل أجره حيث بيّنا أن في عقد نقل الأشخاص أن الناقل يتحمل مسؤولية ضمان سلامة الراكب، حيث يلتزم بتوصيله إلى وجهته

بسلامة تلك الالتزامات تعتبر جزءا من العقد في حالة إصابة الراكب أثناء تنفيذ العقد يكفي له، إثبات ذلك ليتحمل الناقل المسؤولية عن الضرر دون الحاجة لإثبات خطأ من جانب الناقل. وتجدر الإشارة إلى أن الناقل ملزم بضمان سلامة الراكب، مما يعني وصول سلامة إلى وجهته المقصودة، وهذا ما نصت عليه المادة 62 من القانون التجاري الجزائري.

أما في عقد نقل البضائع، يتحمل الناقل مسؤولية عقدية تتمثل في ضمان وصول البضائع بسلامة إلى المرسل إليه

وهذا الالتزام يعني تحقيق نتيجة محددة دون الحاجة لبذل عناية. إذا تلفت البضائع أو هلكت أثناء النقل، يكفي للمرسل إثبات حدوث الضرر أثناء تنفيذ العقد ليتحمل الناقل المسؤولية عن الضرر، ما لم يكن الضرر ناتجاً عن قوة قاهرة أو عيب في البضاعة أو خطأ من المرسل و عليه من خلال هذه الدراسة توصلنا إلى مجموعة من التوصيات نذكرها على النحو التالي:
أولاً: النتائج

بعد معالجتنا جوانب هذا الموضوع النظرية و التطبيقية و إبرازها للمسؤولية القانونية للنقل البري توصلنا إلى عدة نتائج تتمثل في ما يلي :

- تتدخل القوانين الجزائرية للحد من حوادث المرور من خلال تنظيم النقل البري وتسييره، وإقرار التأمين الإلزامي لحماية المتضررين من الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، وهو يشمل جميع أصحاب السيارات

دون تمييز. ومنه نستنتج أن المسؤولية القانونية للنقل البري هي جزء من تنفيذ واحترام القانون وغالبا ما يرتبط بحق ما.

- حمل المشرع الناقل البري المسؤولية المدنية فقد حمّله كذلك المسؤولية الجزائية إلا أن هذه المسؤولية لا علاقة لها بصاحب البضاعة أو المسافر لأن الناقل أثناء القيام بنشاطه قد يرتكب أخطاء أثناء السير أو لوجود عيوب في المركبة مما قد يؤدي إلى أضرار تجاه المارة أو المتعاقدين مع ناقل البضائع أو ناقل الأشخاص وفي هذه الحالة يتدخل المشرع لترتيب المسؤولية الجنائية تجاه الناقل حيث أعد عقوبات خاصة بكل مخالف في القانون 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه بالنسبة لنشاط النقل البري كما تدخل المشرع بالقانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها لمعاقبة المخالفات التي يحدثها كل سائق مركبة و هذا يخص جميع مستعملي الطرق دون تمييز صنف معين من مستعملي الطريق.

- إن المشرع لم يترك فراغا في تنظيم عقد نقل البري لضمان حسن المعاملة

-التأمينات تلعب دورا كبيرا في عقد النقل البري حيث يشجع المتعاملين الاقتصاديين على إبرام العقود دون تردد

ثانيا: الإقتراحات

بعد عرضنا لنتائج الدراسة و بناء على النقائص التي لمسناها عند دراستنا لهذا الموضوع ارتأينا لتقديم الإقتراحات التالية:

-نظرا لتكاثر حوادث المرور واعتبار المسافر الطرف الضعيف فكان لازما على المشرع أن يعيد النظر في القوانين الناظمة لهذا العقد و يثدد العقوبات للحفاظ على أرواح المسافرين.

-كان على المشرع وضع نصوص قانونية تحدد كيفية التعويض عن الأضرار الجسمانية بالإضافة إلى الأضرار الناجمة عن تلف الأمتعة أو أي ضرر يلحق بالمسافر.

-بعد استلام البضاعة قد يكون مكان التخزين غير ملائم مما يؤدي إلى هلاك جزء منها هل يتحمل المستلم مسؤولية جزئية أو كلية؟

-اعتماد الخبرة أثناء التقاضي بين أطراف عقد النقل البري

-اشتراط صاحب البضاعة إذا كانت المسافة طويلة استعمال أكثر من سائق لضمان وصول بضاعته سليمة أحسن له من الذهاب إجراءات التعويض التي قد تستغرق وقتا طويلا مما يضر بالتاجر.

-وجوب وضع معايير أكثر صرامة لوسائل نقل الأشخاص، لأننا قد لاحظنا في السنوات الأخيرة أن بعض الوسائل المخصصة للنقل للأشخاص لا تتوفر على المعايير الكافية كالمعيار السلامة والراحة، مقارنة بوسائل النقل المتطورة الأخرى لأن نوعية وجودة وسيلة النقل ربما تلعب دورا كبيرا في ضمان سلامة المسافر و هذا ما نشهد هذه على أرض الواقع.

قائمة المراجع

Les Références

● المراجع باللغة العربية:

01- الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

- اتفاقية وارسوا المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بتاريخ 1929/10/12.

02 النصوص القانونية:

- القانون 09-11 المؤرخ في 05/06/2011 بعدل ويتم القانون 01-13 المؤرخ في 07/08/2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه .ج، عدد 58، سنة 2011
- المادة 49 من الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري .1975
- المادة 48 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري 1975
- المادة 178 من الأمر المتضمن 75-58 القانون المدني الجزائري
- المادة 177 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري
- المادة 52 من الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري
- المادة 189 من الامر 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري
- المادة 47 من القانون التجاري الجزائري
- المادة 67 من القانون التجاري الجزائري
- المادة 127 من القانون المدني الجزائري
- المادتين 127 و02/138 من ق.م.ج،
- المادة 68 من القانون التجاري الجزائري،
- المادة 132 من القانون المدني الجزائري
- المادة 55 من القانون التجاري الجزائري
- المادة 613 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم ج، عدد 78/1975
- المادة 2 من الامر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم ج، عدد 13/1995

- المرسوم التنفيذي 11-359 المؤرخ في 19/10/2011 يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه ح ر عدد 58 سنة 2011
- المرسوم التنفيذي 03-261 المؤرخ في 23/07/2003 المتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها وسيرها، ج، عدد 6-4 سنة 2003 .
- المرسوم التنفيذي 03-452 المؤرخ في 20/12/2004 يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات ، ج، عدد 82 ، سنة 2004
- 02-الكتب:
- 11 زروال معزوزة و مرسلي عبلة ، دور عقد التامين في تطوير وعصرنة النقل البري ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان الجزائر 2022/04/27
- شهاب أحمد قاسم العنكي ، المبادئ العامة للتأمين ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 35 .
- أحمد محمود حسني، قضاء النقص التجاري: المبادئ التي قررتها محكمة النقض في ثمانية وستين عاما، -1931 1999؛ منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000
- البارودي علي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعة، الإسكندرية، 1996
- السنهوري عبد الرزاق أحمد الوسيط في شرح القانون المدني: ج 2، نظرية الالتزام بوجه عام، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1981
- القليوبي سميحة، الوسيط في شرح القانون التجاري المصري، الالتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، ط6، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013.
- المقداي عادل علي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة وتوزيع، عمان الأردن، 1997.
- المنزلاوي عباس حلمي، القانون التجاري: العقود والأوراق التجارية، ط3 د.م.ج، الجزائر، 1992.
- بن ناصر وهيبية، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، د.ت.ن

- ربيضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان، 2008
- رحمانى مختار محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003
- عدلي أمير خالد عقد النقل البري ، قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا. دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006
- عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، د.ت.ن
- مصطفى كمال طه ، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د.ت.ن
- وجدي عبد الوحد علي، التعويض عن الاخلال بالالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر ، شركة ناس للطباعة، مصر، 2004
- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، العقود التجارية، طبعة 2016

المذكرات الجامعية:

- زرقط سفيان، المعقد النقل البري في التشريع الجزائري ، عقد نقل الأشخاص ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير تخصص القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010.
- محاضرات في قانون التأمين ، النصوص التنظيمية في القانون الجزائري ، الموسم الجامعي 2009-2010 ص 10

القرارات القضائية:

- قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم، 232158 الصادر بتاريخ 04 أكتوبر، 2000، المجلة القضائية عدد الأول، 2000 ص ص 95-97.

• المراجع باللغة الأجنبية:

1- Livres / Ouvrages.

- ✓ -Code de commerce, Dalloz, 99 et 100ème édition, 2004 et 2005.-Code Pénal, Dalloz, 101ème édition, 2004
- ✓ -Code de la route, Dalloz, 4ème édition, 2003.-V. Lamy, tome 1, édition 2004.-V. Lamy, tome 2, édition 2004
- ✓ P. Eyt, Bible de Jérusalem, Cerf, 1999.-J.P DOUCET, DICTIONNAIRE DE DROIT CRIMINEL, Librairie Techniques, 1966
- ✓ -PHILIPPE CONTE, JACQUES-HENRI ROBERT, CHANTAL GIRAUD-VAN GAVER, JEAN-CHRISTOPHE SAINT-PAU, Le risque pénal dans l'entreprise. : Questions d'actualité, Actes de la journée d'études des éditions du Juris-Classeur, édition juris classeur, 2004.-J. LARGUIER, P. CONTE, Droit pénal des affaires, Armand Colin, 10 édition, 2004.-P. LOMBARD, Guide pénal : Chef d'entreprise, édition plond, 2004.-P. MICHEL, Droit de l'environnement. 4eme edition, editeur Dalloz - Sirey, collection Précis Droit Public, 2004.-R.RODIERE, Droit des transports, Sirey, 2ème éd., 1977.-P.ROUSSEAU, Histoire des transports, Fayard, 1961.-A.SERIAUX, Droit des obligations, PUF, 2ème éd., 1998.La faute du transporteur, Economica, 2ème éd., 1998.-N & W. VENTURELLI, Le transport routier, Génie des glaciers, 2003.

2- Mémoires/ Rapports :

GRIGORIOU Maria : L'exonération de la responsabilité du transporteur dans la C.M.R.

Mémoire: Pour le D.E.S.S. de Transports maritimes et aériens. Option: Droit -maritime & droit des transports, 1998.- Rapport Fraude et délinquance dans les transports routiers de marchandises, OCDE, 2002.

3- Jurisprudences.

- ✓ Cass. crim., 3 janv. 1964, BT 1964, p. 56
- ✓ On trouve dans le Lamy tome 1, 2087
- ✓ Cass. crim., 15 nov. 1995, Bull. crim., no 351, p. 1017, Lamy, no 2024 JUR 3.
- ✓ Cass. crim., 3 mai 1977, no 76-92.127, BT 1977, p. 335, tous rendus à propos de surcharge
- ✓ Loi n°82-1153 du 30 déc. 1982 LOTI Décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises.

- ✓ BTL n° 2772 26/10/1998, Arrêt de la cour d'appel de Dijon (ch. corr.) du 26 novembre 1997 .
- ✓ Cass. crim., 6 mai 1964, BT 1964, p. 284 ; Cass. crim., 4 avr. 1991, no 90-84.303, Bertolami, Lamyline . CA Poitiers, 6 sept. 1990, Bezombes.
- ✓ Cass. crim., 28 sept. 1999, no 98-85.868, Lamyline, s'agissant en l'espèce d'une condamnation, pour homicide involontaire, la chute du chargement mal arrimé ayant provoqué un accident mortel
- ✓ Lamy, tome 1, 1076.
- ✓ Cass. crim., 9 juill. 1997, no 96-84.663, Bull. crim., no 270, p. 916
- ✓ Entrée en application en France le 29/09/1986, CEE/3820/85
- ✓ Règlement CEE/3820/85 du 20 décembre 1985.
- ✓ décret no 83-40 du 26 janvier 1983
- ✓ décret no 83-40 du 26 janvier 1983
- ✓ BTL, n°2882 26/02/2001, Arrêt de la Cour de cassation (ch. crim.) du 16 janvier 2001, M.
- ✓ Ord. no 58-1310, 23 déc. 1958, art. 3, modifié par la loi relative à la sécurité et à la modernisation des transports
- ✓ Article R. 121-2 du Code de la route
- ✓ BTL, n°2823, 22/11/1998, Cass. crim., 28 septembre 1999 ; Vandamme

4- Site Web :

- ✓ <http://www.transports.equipement.gouv.fr><http://www.legifrance.gouv.fr><http://droitzoom.fr>
- ✓ <http://www.juriguide.com>
- ✓ <http://www.legicite.com>

الفهرس

الصفحة	العنوان
1	مقدمة
4	الفصل الأول: المسؤولية المدنية لناقل البري في نقل البضائع والأشخاص
4	المطلب الأول: أسباب قيام المسؤولية المدنية لناقل البري.
4	الفرع الأول: المسؤولية عند هلاك البضاعة.
5	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن تلف الأشياء.
6	الفرع الثالث: مسؤولية الناقل عن التأخير.
6	المطلب الثاني: طبيعة ونطاق المسؤولية الناتجة عن نقل البضائع.
6	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري في نقل البضائع
7	الفرع الثاني: النطاق الزممي لمسؤولية الناقل البري.
8	المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البري في حالة النقل المتعاقب و حالات الإعفاء
8	الفرع الأول: مسؤولية الناقل البري المترتبة عن نقل المتعاقب.
8	أولاً: مسؤولية الناقلين الوسطاء
9	ثانياً: مسؤولية الناقل الأول والأخير إتجاه المرسل والمرسل إليه
10	الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل البري من المسؤولية:
10	أولاً: القوة القاهرة
11	ثانياً: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة
11	ثالثاً: خطأ المرسل أو المرسل اليه
12	الفرع الثالث : تحديد مسؤولية الناقل البري:
12	أولاً: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية بين الناقل والمرسل
13	ثانياً : تحديد مسؤولية الناقل اتجاه المرسل
14	المبحث الثاني: المسؤولية المدنية لناقل البري في نقل الأشخاص

15	المطلب الأول: أسباب قيام مسؤولية الناقل المدنية في نقل الأشخاص وحالات الإعفاء منها
15	الفرع الأول: حالات مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص:
15	أولا - في حالة عدم المحافظة على سلامة الراكب
16	ثانيا - حالة عدم المحافظة على أمتعة الراكب
17	ثالثا - في حالة عدم تهيئة المكان المناسب للراكب
17	الفرع الثاني: حالات رفع المسؤولية في عقد نقل الأشخاص
17	أولا - الحالات القانونية لدفع مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص
21	ثانيا - الحالات الاتفاقية
22	المطلب الثاني: النتائج المترتبة عن إخلال الناقل بالتزاماته في عقد نقل الأشخاص:
22	الفرع الأول: دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص :
22	أولا - أطراف دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص:
23	ثانيا: الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص :
24	الفرع الثاني: تقدير وانقضاء التعويض في عقد نقل الأشخاص
24	أولا: عناصر تقدير التعويض في عقد نقل الأشخاص
26	ثانيا:تقادم دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص
27	الفصل الثاني: المسؤولية الجزائية للناقل البري
27	المبحث الأول: مسؤولية الشخص المعنوي (شركة نقل) عن خطأ الشخص الطبيعي
27	المطلب الأول: مسؤولية مديري شركة النقل البري
27	الفرع الأول: مسؤولية الشخص الطبيعي:
28	أولا: في حالة الخطأ الشخصي الإيجابي
28	ثانياً: يمكن أن يكون رئيس الشركة مرتكباً لخطأ في الامتناع
28	ثالثا: خطأ السائق لا يبرئ خطأ رئيس الشركة:
28	الفرع الثاني: مسؤولية الشخص المعنوي:
28	أولا: المبدأ.
29	ثانيا: الأشخاص القانونيون المسؤولون جزائياً.

30	الفرع الثالث: حدود المسؤولية الجزائية للأشخاص القانونيين
30	المطلب الثاني: تحديد الشخص المسؤول جزائيا:
30	الفرع الأول: تحديد المخالف.
32	الفرع الثاني: توزيع المسؤولية والمسؤولية المشتركة:
33	أولا: المشارك في الجريمة:
33	ثانيا: الشريك في الجنحة:
33	ثالثا: المسؤولية المشتركة:
34	المطلب الثالث: حالة التفويض وإنجاز النقل عبر الوسيط
34	الفرع الأول: تفويض الصلاحيات:
35	الفرع الثاني: شروط تفويض السلطة-
35	أولا: تقوم على شروط أساسية
38	المطلب الرابع: الأنظمة الخاصة بالناقل البري
38	الفرع الأول : أنظمة نشاط النقل البري
39	أولا : شروط ممارسة نشاط النقل البري
40	ثانيا : التأهيل المهني
40	ثالثا : مخالفات تنظيم نشاط النقل البري والعقوبات المقررة لها
42	الفرع الثاني : المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق
42	أولا: الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزاتها.
43	ثانيا : الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق
44	الفرع الثالث : المخالفات والعقوبات
44	أولا : العقوبات الخاصة بسياسة المركبات
45	ثانيا: العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور
45	ثالثا: العقوبات المتعلقة بالمركبات الوثائق الإدارية
46	المبحث الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة عن عدم التأمين في عقد النقل البري للبضائع والأشخاص
46	المطلب الأول: الأساس القانوني لتأمين النقل البري لنقل البضائع والأشخاص .

46	الفرع الأول: مفهوم عقد التأمين
46	أولاً: مفهوم عقد التأمين
47	ثانياً: تعريف عقد التأمين
47	المطلب الثاني: أسباب حوادث النقل
47	الفرع الأول: الحوادث بسبب الناقل البري أو أحد معاونيه
48	الفرع الثاني: الحوادث بسبب خطأ الغير
48	المطلب الثالث : الاثار الاقتصادية والاجتماعية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص:
49	الفرع الأول: الفوائد الاقتصادية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص
49	الفرع الثاني: الفوائد الاجتماعية لعقد تأمين النقل البري للبضائع والأشخاص
53	خاتمة
56	قائمة المراجع
62	الفهرس

ملخص:

المسؤولية المدنية والجزائية للناقل البري والتأمينات الخاصة به تمثل جوانب مهمة في مجال النقل البري، حيث يتعين على الناقل البري الالتزام بمجموعة من القوانين والتشريعات التي تنظم سلوكه وتحدد مسؤوليته تجاه الركاب والبضائع. يتحمل الناقل البري مسؤولية تجاه الركاب والبضائع التي يقوم بنقلها. في حالة وقوع حادث، يمكن أن يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن الحادث، سواء كانت للركاب أو للبضائع. بالإضافة إلى المسؤولية المدنية، قد تنطبق على الناقل البري عقوبات جزائية في حالة ارتكابه مخالفات قانونية أثناء عملية النقل، مثل القيادة بسرعة زائدة أو تجاوز الحمولة المسموح بها. ويتوجب على الناقل البري الحصول على تأمينات تغطي المخاطر المحتملة التي قد تواجهها أثناء النقل، سواء كانت ضد الحوادث الطبيعية أو الحوادث الناجمة عن خطأ بشري. كما أنه على الناقل البري الالتزام بالتشريعات واللوائح المحلية والدولية المتعلقة بالنقل البري والتأمينات، وذلك لضمان سلامة العمليات والامتثال للمعايير القانونية. لذلك يمكن القول تتطلب مسؤولية الناقل البري والتأمينات الخاصة به الامتثال للقوانين واللوائح المحددة وتوفير حماية كافية للركاب والبضائع خلال عملية النقل البري.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية القانونية، المسؤولية الجزائية، النقل البري، الأشخاص، البضائع.

Résumé:

La responsabilité civile et pénale du transporteur terrestre et ses assurances associées représentent des aspects importants dans le domaine du transport routier, où le transporteur terrestre est tenu de respecter un ensemble de lois et de réglementations régissant son comportement et définissant sa responsabilité envers les passagers et les marchandises. Le transporteur terrestre est responsable des passagers et des marchandises qu'il transporte. En cas d'accident, le transporteur peut être tenu responsable des dommages causés par l'accident, que ce soit pour les passagers ou pour les marchandises. En plus de la responsabilité civile, des sanctions pénales peuvent être appliquées au transporteur terrestre en cas de violation des lois pendant le transport, telles que la conduite excessive ou le dépassement de la charge autorisée. Le transporteur terrestre doit souscrire des assurances couvrant les risques potentiels qu'il peut rencontrer pendant le transport, qu'il s'agisse d'accidents naturels ou d'accidents résultant d'une erreur humaine. De plus, le transporteur terrestre est tenu de respecter les lois et règlements locaux et internationaux relatifs au transport terrestre et aux assurances, afin de garantir la sécurité des opérations et de se conformer aux normes légales. Par conséquent, la responsabilité du transporteur terrestre et ses assurances nécessitent le respect des lois et réglementations spécifiées et la fourniture d'une protection adéquate pour les passagers et les marchandises pendant le transport terrestre.

Mots-clés: La responsabilité légale, la responsabilité pénale, le transport routier, les personnes, les marchandises.

Abstract:

The civil and criminal liability of the land carrier and their associated insurances represent important aspects in the field of land transportation, where the land carrier is required to comply with a set of laws and regulations that regulate their behavior and define their responsibility towards passengers and goods. The land carrier is responsible for the passengers and goods they transport. In case of an accident, the carrier may be liable for damages resulting from the accident, whether to passengers or goods. In addition to civil liability, criminal penalties may apply to the land carrier if they commit legal violations during the transportation process, such as speeding or exceeding the allowed load. The land carrier must obtain insurance coverage for potential risks they may encounter during transportation, whether against natural disasters or accidents resulting from human error. Moreover, the land carrier is obliged to comply with local and international laws and regulations related to land transportation and insurance, to ensure the safety of operations and compliance with legal standards. Therefore, it can be said that the responsibility of the land carrier and their associated insurances requires compliance with specified laws and regulations and the provision of adequate protection for passengers and goods during land transportation.

Key words: legal liability, criminal liability, land transportation, passengers, goods.