

التعويض عن الأضرار الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص

أ/ مكيد نعيمة

مقدمة:

إن عقد النقل البري من العقود البالغة الأهمية سواء في نقل الأشخاص أم نقل الأشياء، إذ أن النقل عماد حياة الإنسان، فهو يعد إحدى الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي. وأهمية نقل الأشخاص لا تقل أهمية عن نقل الأشياء إن لم نقل إنها تزيد عنها بسبب اتصال تنفيذ هذا العقد بجسم الراكب وحياته.

وتعتبر وسائل النقل على اختلاف أنواعها من الأشياء الخطرة التي تهدد حياة الإنسان، لذلك كان لازماً على المجتمع أن يهيئ حماية كافية للإنسان من تلك المخاطر. هذه الحماية تتمثل في مختلف التشريعات التي تم سنها من أجل جعل القائمين بعملية النقل يلتزمون بالمحافظة على أرواح الناس وتحميلهم مسؤولية الأضرار التي يتعرض لها الركاب أثناء نقلهم.

ويعرف عقد النقل بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين⁽¹⁾، وانطلاقاً من هذا التعريف فإن النقل لا يكون إلا بمقابل والغرض الأساسي منه هو تغيير المكان حيث تكون نقطة الانطلاق مختلفة عن نقطة الوصول، فلا يتحقق النقل إلا بإيصال المسافر من مكان إلى آخر.

وعقد النقل عندما يتم بين الناقل والراكب يرتب عليهما التزامات متقابلة، أهمها بالنسبة إلى الراكب دفع الأجرة وإلا اعتبر النقل مجانياً وانتفت عنه صفة العقود بعوض، أما التزامات الناقل فأهمها هو ضمان سلامة المسافر وإيصاله إلى المكان المقصود في المدة المتفق عليها وتأمين المكان للمسافر في الدرجة المتعاقد عليها ونقل أمتعته والمحافظة عليها.

وبالتالي يترتب على إخلال أي طرف بهذه الالتزامات قيام المسؤولية المدنية، فإذا تعرض المسافر إلى حادث أثناء النقل ونتج عنه ضرر له أو تسبب في وفاته قامت المسؤولية المدنية للناقل عن ذلك وأصبح عندئذ ملزماً بدفع التعويض.

(1) المادة 36 من القانون التجاري الجزائري.



لذلك فإن دعوى المسؤولية المدنية التي يقيمها المضررون من جراء الحوادث التي تقع على المسافرين أثناء عملية النقل أساسها الالتزام بضمان سلامة المسافر وهو أحد الالتزامات المترتبة على عقد النقل.

فإذا أخل الناقل بالتزامه بضمان سلامة الراكب وترتب على ذلك ضرر فإنه يكون من حق المضرور رفع دعوى المسؤولية المدنية والمطالبة بالتعويض. ويكفي هنا إثبات أن إصابة الراكب قد حدثت أثناء النقل ليثبت إخلال الناقل بالتزامه العقدي بضمان سلامة الراكب، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت رجوع الإصابة إلى السبب الأجنبي.

ونظرا إلى أن الالتزام بضمان سلامة الراكب كان ثمرة جهد كبير ومتواصل من القضاء والفقه بغية تحقيق أكبر قدر من الحماية لهذه الفئة من ضحايا حوادث وسائل النقل. فإن تقدير قيمة التعويض المستحق للمضرور وتحديد الأشخاص الذين يستحقونه في حالة وفاة المسافرين ما زال يتأرجح بين قواعد المسؤولية العقدية وقواعد المسؤولية التقصيرية، بالرغم من أن الأصل هو تطبيق قواعد المسؤولية العقدية بصفة عامة على عقد النقل.

وما يثير الإشكال أكثر هو عدم قيام المشرع الجزائري بوضع نظام خاص بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث النقل بالسكك الحديدية مثل ما هو الحال بالنسبة إلى الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات المنظم بموجب الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار. كما أن القانون التجاري الجزائري عند تناوله لعقد نقل الأشخاص جاء خاليا من أي تنظيم لأحكام التعويض وكيفية تقديره.

ذلك أن ما تشهده الجزائر من تطور في مجال النقل بالسكك الحديدية وتوسيع شبكتها بين النقل بالقطارات والميترو والتراموي، يثير التساؤل حول الطرق المعتمدة لتقدير التعويض ونوع التعويض المستحق للمضرور؟

لذلك ارتأينا دراسة التعويض المستحق للمضرور وذوي حقوقه باعتباره الأثر المترتب على ثبوت المسؤولية نتيجة إقامة الدعوى على الناقل.

ولذلك سنقسم هذه الدراسة إلى مبحثين، إذ سنتناول في المبحث الأول تقدير التعويض، أما المبحث الثاني فسنتناول فيه نطاق التعويض.

المبحث الأول: تقدير التعويض:

يعتبر التعويض الأثر الذي يترتب على قيام المسؤولية على الناقل نتيجة قيام الدعوى عليه من طرف المضرور من عقد النقل.

ويهدف التعويض إلى محو الضرر أو التخفيف من وطأته إذا لم يكن محوه ممكناً، وهو بذلك يختلف عن العقوبة التي تهدف إلى زجر المخطئ أو تأديبه أو إصلاحه. وفي حوادث النقل عادة ما يكون التعويض مبلغاً من المال.

ولذلك فإن تقدير التعويض لا يتأثر بدرجة الخطأ من حيث الجسامة أو الضآلة لأنه قد يؤدي خطأ تافه إلى ضرر بالغ، كما قد يؤدي خطأ جسيم إلى ضرر تافه. لذلك فإن العبرة في تقدير التعويض تكون بالنظر إلى الضرر اللاحق بالمضرور والناجم عن فعل الناقل⁽¹⁾.

لذلك سنتناول في هذا المبحث التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع في المطلب الأول وفي المطلب الثاني سنتناول التعويض عن الضرر المادي والضرر الأدبي.

المطلب الأول: التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع:

إن التعويض الذي يتحصل عليه المضرور يجب أن يكون جبراً لكل ضرر أصابه، ويشمل ما أصابه من خسارة وما فاتته من كسب.

وإن كان المبدأ يقضي بأن يكون التعويض جابراً بقدر الإمكان لكل ضرر أصاب المضرور إلا أنه يرد على هذا المبدأ قيد، وهو أن المدين لا يلزم إلا بتعويض عن الضرر المباشر دون الضرر غير المباشر.

فالتعويض يقتصر على الأضرار التي تعتبر نتيجة مباشرة للإخلال بالتزام، أي أنه نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالتزام أو التأخير فيه، ويكون كذلك إذا لم يكن في استطاعة الناقل أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

كما يرد على هذا المبدأ قيد آخر بالنسبة إلى المسؤولية العقدية وهو أن يقتصر التعويض على الضرر المتوقع دون الضرر غير المتوقع، لكن بشرط أن لا يرتكب الناقل غشاً أو خطأً جسيماً، فإذا ارتكب الناقل غشاً أو خطأً جسيماً فإنه يكون مسؤولاً عن الضرر المتوقع والضرر غير المتوقع.

(1) د/عادل علي المقدادي: مسؤولية الناقل الري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن، 1997، ص 258.



ويبرر ذلك بأن المتعاقدين لم يتعدا إلا على ما يتوقعانه من ضرر في ذلك الوقت، أما الضرر غير المتوقع فإنه يكون خارجا عن نطاق العقد فلا تعويض عنه⁽¹⁾.

ففي المسؤولية العقدية يقتصر التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وحده فقط ولا يتجاوزه إلى الضرر المباشر غير المتوقع، وهذا بخلاف المسؤولية التقصيرية التي يكون فيها التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع⁽²⁾.

ويعلل الفقه كون التعويض في المسؤولية العقدية ينصب على الضرر المباشر المتوقع لأن المتعاقدين هم الذين بإرادتهم قد أنشؤوا هذا الالتزام وحددوا مداه ومن ثم رسموا مدى التعويض عن الضرر فلم يدخل في الحساب الضرر غير المتوقع ولم تنصرف إرادتهم إلى التعويض عنه.

ولهذا فقد افترض المشرع أن هذه الإرادة قد اتجهت إلى جعل المسؤولية عن الضرر مقصورة على المقدار المتوقع من قبل المتعاقدين.

ويرى الفقيه المصري الدكتور عبد الرزاق السنهوري أنه يمكن أن نلتزم مبررا لقاعدة قصر التعويض في المسؤولية العقدية على الضرر المتوقع دون الضرر غير المتوقع إلا في حالتي الغش والخطأ الجسيم في الاعتبارات التالية: (الأصل في المسؤولية العقدية وجوب التعويض عن الضرر المباشر بأكمله حتى لو كان غير متوقع. ذلك أن المدين مسؤول عن هذا الضرر، فهو الذي أحدثه مباشرة بخطئه، إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد، فإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها. وقد افترض القانون أن هذه الإرادة قد انصرفت إلى جعل المسؤولية عن الضرر مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا المقدار يمكن أن يفترض افتراضا معقولا أن المدين قد ارتضى ذلك، ويكون هذا الافتراض المعقول بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها على مقدار معين هو مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلا في حالتي غش المدين وخطئه الجسيم كما قدمنا أصبح المدين في هاتين الحالتين ملتزما بالتعويض عن كل ضرر متوقعا كان أو غير متوقع لأنه راجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الاتفاقي الذي يعدل مقدار المسؤولية⁽³⁾.

(1) د/عادل علي المقدادي: مسؤولية الناقل الري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن، 1997، ص 258.

(2) د/عبد القادر أفصاحي: الإلتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة)، دار الفكر الجامعي الإسكندرية مصر، 2010، ص 373.

(3) د/وجدي عبد الواحد علي: التعويض عن الإخلال بالالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، الطبعة الأولى، 2004.

إذن فالقاعدة أن المسؤولية العقدية تشمل الضرر المتوقع دون الضرر غير المتوقع ما لم يرتكب الناقل غشا أو خطأ جسيماً، ومعيار توقع الضرر هو معيار موضوعي لا معيار ذاتي والذي عبرت عنه المادة 182 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري "... بتعويض الضرر الذي يكمن توقعه عادة وقت التعاقد"، أي أن العبرة في توقع الضرر تكون بالنظر إلى وقت التعاقد. والضرر المتوقع هو الضرر الذي كان من الممكن أن يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف التي وجد فيها المدين وقت التعاقد وليس الضرر الذي يمكن أن يتوقعه مدين بالذات، ولكن يجب أن يوضع الشخص المعتاد في الوسط الاجتماعي والاقتصادي الذي ينتمي إليه المدين، كما يجب أن يؤخذ في الاعتبار درجة التخصص الحر في للمدين.

وتقدير توقع الضرر يعد مسألة قانون تخضع لرقابة المحكمة العليا باعتباره من المسائل التي تحدد مضمون العقد، أما عن تقدير القيمة النقدية للضرر فيعد مسألة موضوعية مستقل بتقديرها قاضي الموضوع⁽¹⁾.

غير أنه ونظراً إلى خصوصية عقد نقل الأشخاص عن غيره من العقود فإنه من الضروري التمييز بين الأضرار الناتجة بسبب التأخير أو فقدان الأمتعة وبين تلك التي تحصل بسبب الإصابة الجسمية، ففي الحالة الأولى يجوز أن يكون التعويض عن الضرر المتوقع، أما في الحالة الثانية فيجب الأخذ بعين الاعتبار الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة عند الحكم بالتعويض مثل ما هو مقرر في المسؤولية التقصيرية.

إذ أنه من غير المعقول أن يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر المتوقع وغير المتوقع في حالة دهسه أحد الأشخاص وتعرض هذا المصاب للضرر، في حين أنه في حالة إصابة الراكب يكون مسؤولاً فقط عن تعويض الضرر المتوقع لأن كلا الضررين قد حدثا بفعل هذا الناقل وانصبا على جسم إنسان فالعدالة تأبى أن يكون هذا التمييز بين هاتين الحالتين، بالإضافة إلى ذلك فإن الراكب يكون في مركز أقوى مع الناقل من ذلك الشخص الذي تعرض للدهس.

ولذلك ذهب جانب من الفقه ورأى بضرورة التعويض عن الضرر المتوقع وغير المتوقع في حالة تعرض الراكب لضرر أثناء عملية النقل⁽²⁾.

(1) د/ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 454.

(2) من أصحاب هذا الرأي: د/ سعد واصف: التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1958، ص 263. د/ صلاح الدين قورة: التكييف القانوني لمسؤولية الناقل البري في القانون المصري، مجلة التأمين وحوادث النقل، العدد 3، 1970، بيروت، ص 55.

ولقد نصت المادة 03 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988 المتعلق بالزامية التأمين عن السيارات ونظام التعويض عن الأضرار بأن: "إلزامية التأمين الواردة في هذا الأمر لا تطبق على النقل بالسكك الحديدية".

لذلك نجد أن القضاء الجزائري يستند في التعويض إلى القواعد العامة مستعينا في ذلك بما ورد في القانون المدني مع مراعاة ظروف الضرور وحالته الصحية والاجتماعية والمهنية وغيرها، إلا أنه في بعض الأحكام يستند في تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية إلى أحكام الأمر رقم 15/74 المذكور أعلاه، وهو ما يعد تناقضا في الاجتهاد القضائي فيما يتعلق بالمقاييس والعناصر المعتمدة في تقدير التعويض.

خاصة أن ما يتوصل القاضي في تحديده من مبلغ التعويض يكون بصفة جزافية لتغطية لكافة الأضرار اللاحقة بالضرور المادية أو المعنوية إذ تقوم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بدفع هذا التعويض من ميزانيتها الخاصة بما أنها غير مؤمنة عن الحوادث⁽¹⁾.

ولذلك نرى من الضروري أن يضع المشرع الحدود اللازمة لتقدير التعويض عن النقل بالسكك الحديدية وفرض نظام التأمين عليها.

المطلب الثاني: التعويض عن الضرر المادي والضرر الأدبي:

يعد الضرر العنصر الأساسي الذي تقوم المسؤولية من أجل جبره ولا قيام لها بدونه، والضرر هو الأذى الذي يصيب المضرور في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة سواء انصب على حياته أم جسمه أم حريته أم ماله أم عواطفه وشعوره. وعلى العموم فإن الضرر يتمثل في الخسارة المادية أو المعنوية التي تلحق بالضحية⁽²⁾.

وتعويض المضرور عن الأضرار اللاحقة به يجب أن يشمل الضرر بنوعيه وهو الضرر المادي والضرر المعنوي.

والضرر المادي هو ذلك الضرر الذي يصيب المضرور في جسمه أو ماله أو انتقاص حقوقه المالية أو بتفويت مصلحة مشروعة له ذات قيمة مالية، فالضرر المادي يتمثل في قيمة اقتصادية يفقدها المضرور.

(1) مختار رحمان محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء)، دار هومة، 2003، ص 125 وما يليها.

(2) علي فيلال، الإلتزامات، العمل المستحق التعويض، طبع المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية وحدة رعاية، الجزائر، 2002، ص 247.

وفي عقد النقل فإن الناقل يلتزم بإيصال المسافر سليما معافى إلى مكان الوصول فإذا أصيب هذا الأخير في جسده أثناء النقل فإن هناك أضرار اقتصادية تلحقه مثل مصاريف العلاج أو ما فقده من دخل نتيجة انقطاعه عن العمل.

ويشترط في الضرر الموجب للتعويض أن يكون إخلالا بحق أو مصلحة مشروعة، كالاتداء على حياة الشخص أو سلامة جسمه، أو الضرر الذي يصيب شخصا آخر نتيجة لإصابة المضرور، ذلك أن وفاة الشخص نتيجة حادث نقل تعدا ضرا يصيب المسافر في حياته ثم تصيب ذوي حقوقه الذين يعولهم.

كما يشترط في الضرر أن يكون محققا ويكون كذلك إذا كان حالا أي وقع فعلا ومثال ذلك أن يصاب الراكب بعاهة مستديمة نتيجة حادث نقل، كما يكون الضرر محققا إذا كان مستقبلا أي أنه لم يقع في الحال لكنه محقق الوقوع في المستقبل ومثاله تعويض المضرور عن التعطل عن العمل مستقبلا بسبب العجز الكلي.

وإذا لم يكن الضرر محقق الوقوع في المستقبل ولكنه محتمل فحسب فلا يمكن المطالبة بالتعويض عنه قبل تحققه، غير أنه يجب التمييز بين الضرر المحتمل الذي لا يعوض عنه إلا إذا تحقق وبين الضرر في تقويت الفرصة والذي يعوض عنه في الحال، مثال ذلك أن يفوت على

الراكب بسبب تأخره في الوصول للاشتراك في مسابقة الحصول على وظيفة، فلا شك أنه ليس للراكب أن يطلب التعويض عن فقد تلك الوظيفة إذ لا يمكن القول إنه كان سيفوز حتما في المسابقة لو أنه تقدم إليها، لكن التأخير فوت عليه فرصة الفوز وهذا الضرر محقق يستحق التعويض عنه⁽¹⁾.

أما الضرر المعنوي فهو ذلك الضرر الذي يمس المضرور في مشاعره أو عواطفه أو شرفه أو عقيدته، فلقد تطور التعويض عن الضرر المعنوي أو الأدبي تطورا كبيرا⁽²⁾، بحيث أصبح اليوم لا أحد ينازع في مبدأ التعويض عن الضرر الأدبي.

والضرر الأدبي على عكس الضرر المادي، فهو لا يمس مصلحة اقتصادية أو حقا ماليا، وبعبارة أخرى يحتوي الضرر المعنوي على عدة أصناف منها ما يتعلق بالجانب الاجتماعي للذمة المعنوية وهي تلك التي تمس المضرور في شرفه وفي سمعته، ومنها ما يتعلق بالجانب العاطفي

(1) د/ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 450.

(2) علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، مصادر الإلتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990، ص 161.



للذمة المعنوية وهي تلك التي تمس المضرور في عاطفته، ومنها ما يتعلق بالمعتقدات الدينية أو الأخلاقية، ومنها الأضرار التي تصيب المضرور في جسمه كالآلام والحزن⁽¹⁾.

المبحث الثاني: نطاق التعويض:

المضرور هو الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة به بسبب عقد النقل، وليس لغيره هذا الحق، ويثبت حق المطالبة للراكب عن الضرر الذي أصابه أو لورثته بعد وفاته.

ولذلك سنتناول في هذا المبحث في المطلب الأول تعويض الراكب عن الأضرار اللاحقة به عدا حالة الوفاة، وفي المطلب الثاني التعويض في حالة الوفاة.

المطلب الأول: تعويض الراكب عن الأضرار (عدا حالة الوفاة):

يحق للراكب الحصول على التعويض عن الأضرار اللاحقة به أثناء عملية النقل وذلك في حالة إصابته بجروح أو عند حصول تأخير له، أو إذا لم يمكنه الناقل من الحصول على الراحة والامتيازات في الدرجة المتعاقد عليها، وكذلك عند تعرض أمتعته للهلاك أو التلف، وهو ما سيتم تفصيله.

1. الإصابة بجروح (الإصابة بضرر جسماني):

إذا أصيب الراكب أثناء عملية النقل بجروح أو أي ضرر جسماني آخر يكون الناقل مسؤولاً تعاقدياً عن تعويض الراكب عن الضرر المادي والمعنوي الذي لحقه.

والتعويض عن الضرر المادي الذي يستحقه الراكب يتحلل إلى عنصرين هما ما لحق الراكب من خسارة وما فاتته من كسب⁽²⁾.

إذ تنص المادة 182 في الفقرة الأولى من القانون المدني الجزائري على أنه: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول".

(1) علي فيلاي، المرجع السابق، ص 250.

(2) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 261.

ويدخل في ما لحق الراكب من خسارة مصاريف العلاج التي تكبدها الراكب بسبب الحادث كأجرة الأطباء والمستشفى وثمان الدواء، وكذلك المصروفات والرسوم وأتعاب المحامي التي أنفقتها عند إقامة الدعوى على الناقل.

أما العنصر الثاني من الضرر المادي، فيشمل ما فات المتضرر من الكسب نتيجة تعطله عن العمل بسبب الإصابة ويدخل في ذلك دخل العمل الذي فقده الشخص المتضرر، كذلك كل ما كان يمكن أن يحصل عليه المتضرر من كسب في الحياة فيما لو لم يصب بالحادث.

أما التعويض عن الضرر المعنوي فيتمثل في الآلام النفسية التي عاناها الراكب بسبب الإصابة، وتقدير التعويض عن الألم يجب أن يقدر في ضوء أهمية الإصابة والمدة اللازمة للشفاء منها مع الأخذ بعين الاعتبار سن المتضرر⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري قد ساير أغلب القوانين المدنية العربية التي تجيز التعويض عن الضرر الأدبي بنصوص صريحة في إطار المسؤولية العقدية، إذ تنص المادة 182 مكرر على أنه "يشمل التعويض عن الضرر المعنوي، كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

وعادة ما يتلزم الضرر الأدبي مع الضرر المادي فعندما يصاب الشخص في حادث فإنه تلحقه أضرار مادية تتمثل في مصاريف العلاج أو فقد أجره مدة انقطاعه عن العمل ويلحقه أيضا ضرر أدبي يتمثل فيما عاناه من آلام جراء الحادث⁽²⁾.

وبناء على ذلك فإن قاضي الموضوع هو من يستقل بتقدير التعويض الذي يجب دفعه للمضرور جبرا للضرر اللاحق به سواء كان ماديا أم معنويا وهذا بالاعتماد على القواعد العامة مع مراعاة ظروف المضرور الشخصية أي بالنظر إلى حالته الصحية والعائلية والمالية وغيرها.

فإذا كانت الإصابة التي يتعرض لها الراكب يترتب عليها انخفاض في دخله، فيجب أن يأخذ بعين الاعتبار هذا الانخفاض عند تقدير التعويض لأن الفعل الضار هو الذي سبب هذا الانخفاض فهو يدخل في ما لحقه من خسارة⁽³⁾.

(1) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 262.

(2) د/عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 455.

(3) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 262.



2- التأخير:

يحصل التأخير عندما لا يصل الراكب إلى المكان المقصود في الموعد المحدد أو في الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي فيما لو وجد في نفس الظروف وهذا في حالة عدم تحديد الوقت.

وللتأخير أثر على الراكب لما له من علاقة في إنجاز الأعمال الوظيفية أو التجارية التي يقصدها المسافر، لهذا قد تترتب على عدم وصول الراكب إلى المكان الذي يقصده أضرار تنتج من حرمانه من تلك الفرص التي كان يريد تحقيقها⁽¹⁾.

والتأخير في حد ذاته ليس دليلاً على وجود ضرر يستحق التعويض، إنما يجب على الراكب أن يثبت أنه قد أصابه ضرر من جراء هذا التأخير لكي يستحق التعويض.

والضرر الناجم عن التأخير قد يكون مادياً أو معنوياً فمثال عن الضرر المادي عندما لا يتمكن الناقل من إيصال المسافر إلى المكان المقصود فيتأخر الراكب نتيجة لذلك فيلحقه من جراء هذا التأخير مصاريف الإقامة خلال مدة التأخير، أو قد يتم الرحلة بوسائل أخرى فيتحمل مصاريف جديدة.

أما الضرر الأدبي فيمكن تصوره في الحالة التي يتأخر فيها الراكب عن حضور تشييع جنازة شخص عزيز عليه أو الضيق الذي يعانيه الراكب من جراء التأخير خاصة عندما يستغرق هذا الأخير وقتاً طويلاً.

والتعويض عن التأخير يشمل الضرر المباشر المتوقع، كما قد يشمل الضرر غير المتوقع في الأحوال التي يعلم فيها الناقل بقصد الراكب من الرحلة وارتكب غشاً أو خطأ جسيماً أدى إلى تأخير الراكب وحصول ضرر له، بسبب تفويت الغرض الذي كان يهدف إليه الراكب فيكون بذلك الناقل مسؤولاً عن تعويض ما لحق الراكب من خسارة وما فاتته من كسب⁽²⁾.

3- عدم توفير الراحة والمكان:

يقع على الناقل التزام بتوفير المكان للراكب في الدرجة المتعاقد عليها وكذلك كل الامتيازات التي تخوله هذه الدرجة من مأكلاً ومناماً وتهوية، هذه الأمور لا شك في أن الراكب يقصد منها الحصول على نوع من الراحة أثناء سفره، خصوصاً عندما تكون الرحلة طويلة.

(1) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 180.

(2) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 264.

ولذلك فإن عدم توفير تلك الراحة والامتيازات المحددة من تهوية وطعام ومنام قد يؤدي إلى ضرر معنوي للراكب يتمثل في الضيق الذي سيعانيه نتيجة حرمانه من تلك الأمور، كما أن المسافر قد لا يتمكن من الجلوس في المكان المخصص في الدرجة المتعاقد عليها ويحصل ذلك عندما يقوم أشخاص آخرون بالجلوس في مكانه مما يضطره للجلوس في درجة أدنى من الدرجة المتعاقد عليها وهذا ما يخوله حق استرداد الفرق بين أجرتي الدرجة مع ما دفعه من ثمن لبعض الامتيازات⁽¹⁾.

4- هلاك أو تلف الأمتعة:

يقصد بالهلاك تلك الحالة التي لا يستطيع فيها الناقل تسليم الراكب الأمتعة التي تسلمها منه، وللهلاك عدة صور، فهو قد يكون انعدام الأمتعة أو زوالها من الوجود كما هو الحال في حالة السرقة أو الحريق أو تحطمها، أو أنها قد تكون موجودة فعلا ولكنها ضاعت بسبب قيام الناقل بتسليمها لشخص آخر ليس له الحق في تسلمها ولو تمكن من استعادتها منه.

وهذه الحالات تتعلق بالهلاك الكلي للأمتعة، غير أنه قد لا يتسلم الراكب أمتعته كاملة وإنما يتسلم جزءا منها، وهذه الحالة يطلق عليها الهلاك الجزئي وهي التي تكون فيها الأمتعة موجودة ولكنها ناقصة عندما تسلم للراكب.

أما تلف الأمتعة فيقصد به أن الراكب لا يستلم أمتعته في مكان الوصول بالحالة التي كانت عليها عندما سلمها للناقل في مكان الانطلاق، وإنما تكون في حالة سيئة تجعلها أقل فائدة مما كانت عليه سابقا، كأن يصيبها صدم أو تشقق وتقدير ذلك يتم بالمقارنة بين حالة الأمتعة بعد التلف وتلك التي كانت عليها سابقا⁽²⁾.

وتجدر الإشارة أن نقل الأمتعة التي يأخذها معه المسافر تخضع لأحكام القواعد المتعلقة بنقل البضائع، لذلك فإن التعويض في حالة فقدان الأمتعة لا يختلف عما هو مقرر في نقل البضائع، فإذا كانت قيمتها مسجلة على قسائم نقل الأمتعة ففي هذه الحالة يكون التعويض بمقدار ما هو مبين في تلك القسائم من ثمن لهذه الأمتعة ومحتوياتها في حالة الضياع أو التلف.

إلا أنه في غالب الأحيان نجد أن المسافر لا يعلن عن محتويات أمتعته وقيمتها، ولذلك ذهب الفقه إلى أن التعويض في حالة ضياع الأمتعة أو تلفها يكون عن الضرر المتوقع

(1) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 265.

(2) د/ عدلي أمير خالد: عقد النقل البري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، 2006، 79.78.



حصوله في مثل هذه الظروف فيما عدا حالتي الغش أو الخطأ الجسيم التي يكون فيها التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع.

وبناء على ما تقدم فإذا ما ادعى الراكب أن حقيبته التي فقدتها تشمل مجوهرات ثمينة، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن تعويض ذلك إذا لم يكن عالماً بمحتوى هذه الحقيبة ولم يتوقع وجود هذه المجوهرات فيها، غير أن التعويض هنا يكون عن قدر الضرر المتوقع حدوثه في حالة ضياع مثيلات هذه الحقيبة.

ويشترط في الضرر المتوقع كل من سببه ومقداره وقت التعاقد ولا يكفي توقع سببه وذلك تطبيقاً لمبدأ حسن النية ومقتضيات العدالة.

وتجدر الإشارة أن للقاضي سلطة مطلقة في تقدير التعويض وتحديد المبلغ المالي للأمتعة التي يستطيع المسافر عادة نقلها في حقائبه وذلك تبعاً للظروف أي بحسب الحالة الاجتماعية للراكب ومهنته والغرض من سفره وكمية الأمتعة وقيمة التذكرة... إلخ⁽¹⁾.

المطلب الثاني: التعويض في حالة الوفاة:

تختلف الإصابة التي يتعرض لها الراكب أثناء السفر وتترتب عليها مسؤولية الناقل من إصابة قاتلة يلقي معها الراكب حتفه في الحال، وإصابة يتراخى مفعولها المميت إلى ما بعد مضي فترة زمنية معينة وفي كلتا الحالتين يحق للورثة المطالبة بالتعويض⁽²⁾.

فالحادث الذي يؤدي إلى وفاة الراكب ينشئ حقاً في التعويض إلى ورثته سواء كانت فورية أم تراخت في الزمن، ذلك أن وفاة الراكب تلحق ضرراً بورثته والذين كان يعيّلهم المتوفى وهذا الضرر الشخصي لا علاقة له بالضرر الذي يصيب الراكب المتوفى، لذلك سنعرض بين التعويض المستحق للراكب عند وفاته وتعويض الغير بسبب وفاة الراكب.

1. التعويض المستحق للراكب عند وفاته:

ينشأ للراكب الحق في التعويض عندما يؤدي الحادث إلى وفاته، وهذا التعويض لا يختلف عما يستحقه في حالة الإصابة الجسمية من حيث نوعي الضرر فهو يشمل التعويض عن الضرر المادي والمعنوي. والضرر المادي يتحلل إلى عنصرين هما ما لحق الراكب من خسارة وما فاتته

(1) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 265.

(2) د/إدريس فتاحي: المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص المترتبة على عقد النقل، مطبعة الأمانة زنتقة دمشق -

الرباط، 2002، ص 82.

من كسب، أما الضرر المعنوي فيتمثل في الآلام النفسية التي عاناها المتوفى بسبب الحادث الذي أصابه، وعندما ينشأ هذا التعويض في ذمة الراكب ينتقل من بعده إلى الورثة⁽¹⁾.

ومما لا شك فيه أن حق الورثة في المطالبة بالتعويض سيكون ثابتا إذا لم يترتب على الإصابة وفاة الراكب فورا بحيث تأخر الموت زمنا معيناً، ولجأ فيه الراكب إلى إقامة دعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به ثم توفي فيها يحق لورثته مواصلة المطالبة به والتقاضى بشأنه إذ يكون مثل غيره من الحقوق قابلاً للانتقال إلى الورثة.

إلا أنه وفي المقابل تنشأ صعوبات عديدة في حالة ما إذا أدت الحادثة إلى مقتل الراكب ووفاته فورا، إذ أنه يثور التساؤل عما إذا كان حق المصاب المتوفى في التعويض ينتقل إلى الورثة أم لا مع ما ينتقل إليهم من أصول الشركة؟

وللإجابة عن هذا التساؤل ذهبت بعض الآراء إلى أنه عندما تقع الحادثة ويترتب عليها وفاة الراكب ينشأ الحق في التعويض في مواجهة الناقل لفائدة المسافر، وينتقل منه إلى ورثته على أساس أن الحادث ولو كان قاتلاً إلا أن حصول الموت وخروج الروح يتأخر ولو للحظة خاطفة، إذ تشكل فترة فاصلة بين تاريخ وقوع الحادث وتاريخ الوفاة، وخلالها يثبت للمسافر المتوفى الحق في التعويض الذي ينتقل إلى الورثة والذين يطالبون به الناقل استناداً لقواعد المسؤولية العقدية أي بالارتكاز على عقد النقل الذي أبرم بين الراكب المتوفى والناقل⁽²⁾.

إلا أنه إذا تنازل الراكب عن حقه في التعويض قبل وفاته فإن هذا التنازل يمنع من انتقال هذا الحق لأن هذا الحق من الحقوق التي تتصل بشخصه وهو الذي يملك حق التصرف فيه، غير أن هذا التنازل لا يمنع الورثة من المطالبة بما أصابهم من ضرر شخصي بسبب وفاة الراكب وهو ضرر لا علاقة له بالضرر الذي أصاب الراكب المتوفى⁽³⁾.

وعليه فإنه يحق لكل من أصابه ضرر من جراء وفاة الراكب المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به طبعاً إذا كان من فئة الأشخاص الذين يخول لهم القانون هذا الحق.

ونتيجة لذلك يمكن أن تجد المحكمة نفسها في مواجهة شخص من ذوي الحقوق للراكب من جراء حادث سير يطالب في آن واحد الحق بالتعويض المبني على أساس المسؤولية العقدية الذي انتقل إليه من مورثه المسافر وبالحق في التعويض عن الضرر الذي لحق به

(1) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 269.

(2) د/إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 84.

(3) د/عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 270.



شخصيا بسبب وفاة مورثه المسافرين والقائم على قواعد المسؤولية التقصيرية وفي مثل هذه الحالة يتعين على المحكمة أن تستجيب للطلبين معا إذ أن كل واحد منهما يختلف عن الآخر في أساسه وفي سببه بحيث لا يعتبران مطالبة بضم تعويضين⁽¹⁾.

2. تعويض الغير بسبب وفاة الراكب:

يستطيع الغير ممن تضرر بسبب وفاة الراكب أن يطلب من القضاء تعويضه عما لحقه من ضرر نتيجة لتلك الوفاة، هذه المطالبة تعتبر شخصية خاصة بالورثة وتقوم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية فهي لا تستند لعقد النقل لأن الورثة لم يكونوا أطرافا في عقد النقل الذي جمع بين الراكب المتوفى والناقل.

وبالرغم من التسليم بأن الدعوى التي يقيمها الورثة للمطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي لحق بهم من جراء وفاة مورثهم المسافر هي دعوى مبنية على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية إلا أن الخلاف قد وقع بشأن الأساس الذي ترتكز عليه دعوى الورثة بهذا الخصوص.

فقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى أن المسافر عند تعاقد مع الناقل، فإن عقد النقل يتضمن في الوقت ذاته اتفاقا خاصا ينطوي على اشتراط لمصلحة الورثة، أي أن عقد النقل يتضمن شرطا لفائدة الورثة مفاده أن الناقل يجب عليه توصيل الراكب إلى وجهته سليما معافى، فإذا لم يصل الراكب كان ذلك بمثابة قبول من جانب الورثة للاشتراط الذي عقد لصالحهم عند رجوعهم على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي لحق بهم بسبب وفاة مورثهم.

وهم بذلك يرجعون عليه وفقا لقواعد المسؤولية العقدية المنبثقة عن عقد الاشتراط الملحق بعقد النقل، إذ يظل الناقل مسؤولا قبل الورثة لأنه لم ينفذ التزامه بإيصال الراكب المتوفى.

غير أن هذا التصور الذي ذهب إليه محكمة النقض الفرنسية لم يلق قبولا ومساندة، إذ عيب عليه أنه تفسير تحكمي لا مبرر، لأنه ليست هناك أية إرادة لا للناقل ولا للمسافر في عقد اشتراط لمصلحة الغير بل إن كلاهما يرجو أن يصل الراكب سليما ومعافى إلى وجهته فلا يمكن تصور وجود عقد لم تتجه الإرادة إلى إبرامه.

وخلافا لهذا التصور اتفق الفقه والقضاء والتشريع على أن مسؤولية الناقل في حالة عدم وجود عقد بينه وبين المتضرر تعتبر من صور المسؤولية عن حراسة الأشياء، التي تفرض على الناقل إيصال المسافر سليما ومعافى وإلا اعتبر مخرلا بتنفيذ التزامه.

(1) د/ إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 86.

ولذلك على الناقل للتحلل من هذه المسؤولية أن يقيم الدليل على أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي تماما وليست له أي يد في حدوثه وإلا وجب عليه أداء التعويض لمستحقيه وهم الورثة في حالة وفاة المسافر⁽¹⁾.

ولذلك لكي يسأل الناقل عن الحوادث التي تلحق المسافرين وجب على المضرور الاعتماد على نظرية المسؤولية عن الأشياء والتي تلزم تعويض الضرر الذي تحدثه الأشياء التي في حراسته⁽²⁾. وهو ما تنص عليه المادة 138 الفقرة الأولى من القانون المدني الجزائري إذ جاء فيها: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء".

والتعويض الذي يستحقه الورثة من الضرر الشخصي يتضمن الضرر المادي والأدبي معا، فالضرر المادي يتمثل في حرمانهم من المعونة التي كان ينفقها عليهم مورثهم، ولكن إذا كان أحد الورثة مستقلا في حياته ومعتمدا على نفسه في المعيشة فلا يستحق تعويضا في هذه الحالة عن الضرر المادي أما التعويض عن الضرر المعنوي فيتمثل في الألم والحزن الذي عاناه هؤلاء الورثة بسبب وفاة مورثهم.

وتطبيقا لذلك فقد قضى لزوجات الراكب المتوفى ولولده القاصر بتعويض عن الضرر المادي والأدبي الذي لحقهم من تلك الوفاة.

والتعويض عن الضرر الأدبي يقضى به للوارث بغض النظر عن كونه معتمدا على المتوفى أم لا، لأن هذا التعويض يكون عن الآلام النفسية، وهذه حتما سيعانيها الوارث ولا علاقة لها بالنفقة.

وبما أن وفاة الراكب تستوجب القيام بعملية تشييع جنازته ومن ثم دفنها وهذه العملية تتطلب مصاريف، لذلك تعطى غالبية القوانين الحق في المطالبة بمصاريف الدفن.

وإضافة لما سبق يحق للأشخاص الذين تكون إعالتهم واجبة على الراكب المتوفى أن يطالبوا الناقل بالتعويض عن الضرر الناجم عن إصابتهم شخصا بسبب وفاة معيلهم⁽³⁾. والتعويض هنا يشمل كذلك الضرر المادي والأدبي، أما الضرر المادي فيتمثل في حرمانهم من المعونة التي كانوا يعتمدون عليها في عيشتهم وأما الضرر الأدبي فيتمثل في الحزن والألم الذي عاناه هؤلاء الأشخاص بسبب الوفاة.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري قد حدد من هم الأشخاص الذين يحق لهم المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بهم بسبب وفاة مورثهم المسافرين جراء حادث سير بموجب الأمر

(1) د/ إدريس فتاحي، المرجع السابق، ص 88.

(2) مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 124.

(3) كما هو الحال بالنسبة للمكفول حيث تكون إعالتهم واجبة على المتوفى، وعليه فمن حقه المطالبة بالتعويض.



76- 15 المؤرخ في 1947/01/30 المعدل والمتمم: كوالدين الذين في كفالتة وزوجته والأولاد القصر واستثنى الإخوة والأخوات.

وهذا خلافا لحوادث السكك الحديدية التي تطبق عليها القواعد العامة في التعويض مما يجعل الإخوة والأخوات يستفيدون من تعويض مناسب عن الأضرار المادية والمعنوية اللاحقة بهم⁽¹⁾.

الخاتمة:

من خلال ما تقدم نجد أن التعويض عن الحوادث الناتجة عن عقد النقل البري للأشخاص تخضع لقواعد المسؤولية المدنية بنوعيتها، سواء المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية.

وهي تخضع بذلك للقواعد العامة للتعويض بالاستعانة في ذلك بما ورد في القانون المدني مع مراعاة ظروف الضرور وحالته الصحية والاجتماعية والمهنية وغيرها، لعدم وجود قواعد خاصة بالنقل بالسكك الحديدية، في حين أن حوادث السيارات لها قواعد خاصة بها في تقدير التعويض والأشخاص الذين يستحقونه.

لذلك يتعين على المشرع الجزائري تدارك هذا النقص ووضع أحكام خاصة بنظام التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية أو على الأقل وضع قواعد عامة خاصة بالتعويض في القانون التجاري.

وبالنتيجة فإن المسؤولية العقدية للناقل تشمل الضرر المتوقع دون الضرر غير المتوقع ما لم يرتكب الناقل غشا أو خطأ جسيما إذ تشمل في هذه الحالة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة عند الحكم بالتعويض مثل ما هو مقرر في المسؤولية التقصيرية.

وتعويض المستحق للضرور عن الأضرار اللاحقة به أثناء النقل يجب أن يشمل الضرر المادي والضرر المعنوي، إذ يحق للراكب الحصول على التعويض عن الأضرار اللاحقة به في حالة إصابته بجروح أو عند حصول تأخير له، أو إذا لم يمكنه الناقل من الحصول على الراحة والامتيازات في الدرجة المتعاقد عليها، وكذلك عند تعرض أمتعته للهلاك أو التلف.

كما أن الحادث عندما يؤدي إلى وفاة المسافر ينشئ حقا في التعويض إلى ورثته سواء كانت فورية أم تراخت في الزمن، ذلك أن وفاة الراكب تلحق ضررا بورثته والذين كان يعيلهم المتوفى وهذا الضرر الشخصي لا علاقة له بالضرر الذي يصيب الراكب المتوفى، ومسؤولية الناقل في حالة عدم عقد بينه وبين المتضرر تعتبر من صور المسؤولية عن حراسة الأشياء.

(1) مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 126.