

تاريخ القبول: 2026-04-25

تاريخ الاستلام: 2025-10-14

المسؤولية القانونية في حوادث النقل الجماعي الحضري (قراءة قانونية لحادثة حافلة وادي الحراش)

The Legal Liability in Urban Public Transport Accidents
(Legal Reading of Oued El Harrach Bus Incident)

حسان سعاد

جامعة الطاهري محمد بشار (الجزائر)

hassane.souad@univ-bechar.dz

مخبر الدراسات القانونية ومسؤولية المهنيين

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الإطار القانوني الجزائري المنظم للمسؤولية عن حوادث النقل الجماعي الحضري وضمان حقوق الركاب، مع التركيز على حادثة حافلة وادي الحراش لسنة 2025، باعتبارها من أخطر حوادث النقل الجماعي الحضري، والتي خلفت خسائر بشرية ومادية جسيمة وأثارت جدلا واسعا حول مدى فعالية المنظومة القانونية وآليات الرقابة الميدانية. لهذا تسعى هذه الدراسة إلى استعراض وتحليل النصوص التشريعية والتنظيمية ذات الصلة، ولا سيما القوانين المدنية والجزائية التي تحدد التزامات ومسؤوليات مختلف الأطراف المعنية، وفي مقدمتها الناقل الحضري والسلطات الإدارية المختصة، وذلك فيما يتعلق بالإخلال بالالتزام بضمان سلامة الركاب أثناء الرحلة.

كلمات مفتاحية: النقل الحضري، حوادث المرور، ضمان سلامة الركاب، المسؤولية، التعويض.

Abstract:

This study aims to analyze the Algerian legal framework governing liability for urban mass transit accidents and ensuring passenger rights while focusing on the 2025 Oued El Harrach Bus Incident, as one of the most dangerous urban public transport accidents which caused huge human and material casualties and sparked widespread controversy about the effectiveness of the legal system and field oversight mechanisms. Therefore, this study seeks to display and analyze the relevant legislative and regulatory texts, particularly the civil laws that define the obligations and responsibilities of the various stakeholders, primarily the urban carrier and the specialized administrative authorities, with regard of failure to comply with the obligation to ensure the safety of passengers during the journey.

Keywords: Urban Transport, traffic accidents, Ensuring passenger safety, Liability, Damages

. مقدمة:

يعتبر النقل الجماعي الحضري من أبرز المرافق الحيوية في الحياة اليومية، وواحدًا من أهم المرافق العامة التي تحتل مكانة محورية في حياة الأفراد والمجتمعات، إذ يمثل الأداة الأساسية التي تتيح للأشخاص التنقل داخل النسيج العمراني للمدن، بما يسهل ممارسة شتى الأنشطة اليومية ذات الطابع الاقتصادي، كالوصول إلى أماكن العمل والأسواق ومراكز الخدمات، أو ذات الطابع الاجتماعي والثقافي، مثل الزيارات العائلية والتنقل إلى المؤسسات التعليمية والثقافية.¹

وقد أضحى النقل الجماعي الحضري، خاصة في المدن الكبرى ذات الكثافة السكانية العالية، ضرورة لا غنى عنها في ظل تسارع وتيرة الحياة وتزايد متطلبات الأفراد، الأمر الذي جعل الحافلات ووسائل النقل الجماعي الأخرى عنصراً لا ينفصل عن البنية التحتية للحياة الحضرية، نظراً لما تحمله من خدمات كثيرة في مجال الحياة اليومية، غير أن هذا الدور الحيوي يقابله جانب مظلم يتمثل في المخاطر المتعددة التي ترافق استعمال هذه الوسائل، حيث يشكل الاعتماد المكثف على النقل الجماعي، وعلى وجه الخصوص الحافلات، بيئة خصبة لوقوع الحوادث المرورية. هذه الحوادث قد تكون نتاجاً لعوامل مختلفة، مثل أخطاء السائقين، أو ضعف صيانة المركبات، أو رداءة الطرقات، أو حتى السلوك المتهور لبعض مستعملي الطريق، وما يزيد من خطورة هذه الحوادث أنها لا تقتصر على إلحاق أضرار مادية بالمركبات والبنية التحتية فحسب، بل تسبب أيضاً في أضرار جسيمة قد تكون جسيمة، نظراً لكونها تمس عدداً كبيراً من الركاب في آن واحد، وهو ما يجعلها من القضايا ذات البعد الاجتماعي والإنساني العميق، فضلاً عن أبعادها القانونية والاقتصادية.²

وبناءً على ذلك، أصبحت المشاكل المتعلقة بحوادث النقل البري بصفة عامة والنقل الحضري بصفة خاصة، إحدى التحديات التي تواجه المجتمعات المعاصرة في يومنا هذا، وأصبح موضوع انعدام الأمن المروري من أولويات التفكير لبذل الجهود للحد من هذه الظاهرة، ومعالجة ما يترتب عنها من انعكاسات بشكل خاص في الجزائر، حيث تركزت حوادث النقل الحضري، وكان من أبرزها حادث حافلة وادي الحراش والذي يعتبر واحداً من أسوأ الكوارث المرورية في الجزائر خلال سنة 2025، والذي خلف جلاً واسعاً حول مدى فعالية المنظومة القانونية والتنظيمية في ضمان سلامة الركاب وحمايتهم. فعلى الرغم من أن شبكة الطرق الجزائرية تعتبر من أكثر الشبكات كثافة في إفريقيا بطول 129000 كلم و 4815 مبنى هندسي، إلا أن قطاع النقل لا يزال متدهوراً بما في ذلك الازدحام الخانق وكثرة الحوادث المرورية.³

وتبرز أهمية هذه الدراسة في تحديد التزامات ومسؤوليات مختلف الأطراف المتدخلة في عملية النقل الحضري، سواء تعلق الأمر بالسائق، الناقل، أو الجهات الإدارية المكلفة بالرقابة، فضلاً عن تقييم فعالية النصوص القانونية القائمة في الوقاية من حوادث النقل وضمان حقوق الضحايا وتعويضهم. وبناءً عليه، فإن الإشكالية التي تسعى هذه الدراسة لمعالجتها تتمثل في: إلى أي مدى يوفر الإطار القانوني الجزائري

آليات فعالة لتحديد المسؤولية القانونية عن حوادث النقل الحضري وضمان حقوق الركاب؟

وللإجابة على هذا التساؤل، سيتم تناول الموضوع من خلال نقطتين أساسيتين:

المبحث الأول: الإطار القانوني للمسؤولية عن حوادث النقل الجماعي الحضري

المبحث الثاني: المسؤولية القانونية في ضوء حادثة حافلة وادي الحراش

المبحث الأول: الإطار القانوني للمسؤولية عن حوادث النقل الجماعي الحضري

تثير حوادث النقل الجماعي الحضري العديد من الإشكاليات القانونية، نظراً لما تسببه من أضرار تمس سلامة الأشخاص، باعتبار أن النقل الجماعي الحضري خدمة عمومية أساسية تضمن حق الأفراد في التنقل الآمن، وقد وضع المشرع الجزائري قواعد قانونية تحدّد الطبيعة التعاقدية لعقد النقل الحضري والالتزامات الناشئة عنه، خاصة التزام الناقل بضمان سلامة الركاب. ومن ثم، يبرز التساؤل حول الطبيعة

القانونية لهذا العقد وآثاره، وكذا النظام القانوني للمسؤولية المترتبة عن الحوادث، سواء على أساس مدني (عقدي أو تقصيري) أو جزائي لتحقيق الردع وضمان السلامة.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد النقل الجماعي الحضري وآثاره بالنسبة للركاب

يعد عقد النقل الجماعي الحضري من العقود الأساسية التي تفرضها متطلبات الحياة اليومية، حيث ينشأ هذا العقد بين الراكب والناقل بمجرد صعود الراكب إلى المركبة أو اقتنائه للتذكرة، حتى وإن لم يتخذ شكلاً مكتوباً، مما يجعله من العقود الرضائية التي تنعقد بتطابق الإرادتين. لهذا، يقتضي تناول هذا الموضوع التطرق إلى الطبيعة القانونية لعقد النقل الجماعي الحضري، ثم بيان الآثار المترتبة عنه بالنسبة للركاب.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد النقل الجماعي الحضري

يعرف عقد النقل في القانون التجاري الجزائري⁴ على أنه اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين.⁵ وعرفت المادة 1/2 من قانون توجيه قانون النقل البري وتنظيمه،⁶ النقل البري على أنه: "كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق..."، كما عرفت المادة 9/2 نقل الأشخاص على أنه: "نقل يستعمل مركبات مهيأة من طرف الصانع لنقل أشخاص... من مكان إلى آخر، تسير عبر الطريق".

وعرفت المادة 25 من قانون توجيه قانون النقل البري وتنظيمه النقل الجماعي للأشخاص على أنه: "يتم النقل الجماعي للأشخاص بواسطة وسائل مصممة لنقل أكثر من تسعة (09) أشخاص بما فيهم السائق"، كما أن نقل الأشخاص عبر الطرقات يشمل النقل الجماعي الحضري، على أن تتم خدمات النقل الجماعي الحضري في محيط النقل الحضري بواسطة مركبات مهيأة تسير عبر الطرقات أو وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها، تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء إلى النقل بواسطة مركبة خاصة.⁷ يتضح من خلال النصوص القانونية السالفة الذكر، أن المشرع الجزائري قد أرسى إطار قانوني متكامل لتعريف عقد النقل البري، وخاصة نقل الأشخاص في السياق الحضري، فقد نص القانون التجاري الجزائري على أن عقد النقل هو اتفاق يلتزم بموجبه متعهد النقل مقابل أجر معلوم، بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين، وهو ما يكرس الطبيعة التعاقدية لهذا الالتزام.

وتدعيماً لذلك، جاء قانون توجيه النقل البري وتنظيمه وقدم تعريفات أكثر تفصيلاً للنقل البري بوجه عام وخدمات نقل الأشخاص بوجه خاص، فالمادة 1/2 عرفت النقل البري على أنه نشاط مهني يتمثل في نقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق، مما يؤكد عنصر المهنية كشرط جوهري لممارسة هذا النشاط، كما جاءت الفقرة 9 من ذات المادة لتعريف نقل الأشخاص، بكونه استعمال مركبات معدة من طرف الصانع لنقل الركاب عبر الطرقات، وهو ما يربط الخدمة بالمركبات المؤهلة تقنياً بما يضمن سلامة الركاب. وتوسعت المادة 25 في تحديد النقل الجماعي للأشخاص، مؤكدة أنه يتم بواسطة وسائل مصممة لنقل أكثر من تسعة أشخاص بما فيهم السائق، وهو ما يشمل الحافلات ووسائل النقل العمومي الكبرى، وباعتباره من عقود النقل البرية، هو أيضاً نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويون مرخص لهم لهذا الغرض،⁸ ويلزم الناقل الحضري بضمان سلامة الراكب وتوصيله إلى وجهته في المدة المحددة بالعقد.

يتميز هذا العقد بعدة خصائص، فهو عقد له طبيعة تجارية بالنسبة للناقل لارتباطه بممارسة النشاط التجاري بحسب المادة 8/2 من القانون التجاري، بينما يظل مدنياً بالنسبة للراكب، ما لم يكن النقل مرتبطاً بعمل تجاري يقوم به الأخير. ومن الناحية القانونية، فهو عقد رضائي ينعقد بمجرد توافق الإرادتين، وعقد ملزم لجانين إذ يترتب التزامات متبادلة على كل من الناقل والراكب، بحيث يلتزم الناقل بنقل الراكب وضمان سلامته، ويلتزم الراكب بدفع الأجرة، وهذا يظل قائماً منذ لحظة صعود الراكب إلى حين وصوله إلى محطة النزول، كما أنه عقد إذعان ففي الغالب يملئ بشروط عامة يحددها الناقل دون مناقشة فردية من الراكب، خاصة في النقل الحضري الجماعي.⁹

من خلال ما سبق، نجد أن عقد النقل الحضري هو عقد ذو صبغة مختلطة، فهو يقوم على الاعتبار الشخصي في جانب الراكب، وعلى النتيجة في جانب الناقل، إذ يلتزم الناقل بتحقيق غاية معينة وهي إيصال الراكب سالماً معافى إلى الجهة المتفق عليها، مما يجعل التزامه التزاماً بتحقيق نتيجة. إضافة إلى ذلك، فإن المشرع الجزائري أضفى عليه طابعاً آمراً من خلال النص في المادة 65 من القانون التجاري، على بطلان كل شرط يقصد به إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب، ما يعتبر تأكيداً للطابع الوقائي لهذا العقد.

الفرع الثاني: آثار عقد النقل الجماعي الحضري بالنسبة للركاب

باعتبار أن عقد النقل الجماعي الحضري هو عقد ملزم لجانبيين، فإنه ينشئ التزامات متقابلة بين الطرفين؛ إذ يلتزم الراكب بدفع أجرة النقل واحترام تعليمات الناقل، في حين يترتب له مقابل ذلك حقه في الاستفادة من خدمة النقل، مع ضمان سلامته الجسدية طوال الرحلة، أو ما يسمى بضمان سلامة الراكب وهو حق جوهري ومرتبب بالنظام العام، حيث يتحمل الناقل الحضري التزاماً صريحاً بضمان سلامة الراكب منذ لحظة صعوده إلى وسيلة النقل إلى حين نزوله منها بأمان، وهو ما سيكون محور هذه الدراسة باعتباره الركيزة الأساسية في عقد النقل الحضري.

أولاً: الطبيعة القانونية لالتزام الناقل بضمان سلامة الركاب

يلتزم الناقل الحضري بإيصال الراكب إلى المحطة سالماً، وعليه يكون مسؤولاً عن الأضرار الجسدية التي تقع للراكب خلال عملية النقل، أساس هذا الالتزام هو نص المادة 62 من القانون التجاري: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".¹⁰

من خلال النص، يعد التزام الناقل الحضري بضمان سلامة الراكب التزاماً بتحقيق نتيجة وليس مجرد بذل عناية، لأن الالتزام العقدي بالسلامة لا تكون له أهمية إلا إذا كان محله تحقيق نتيجة، والمشرع الجزائري يفرض على الناقل مسؤولية كاملة عن إيصال الراكب إلى وجهته سليماً، بحيث يفترض خطأ الناقل بمجرد وقوع الضرر، ولا يعفى من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي كالحطأ الجسيم للراكب أو القوة القاهرة.¹¹ ويستند هذا التوجه إلى خصوصية عقد النقل الحضري الذي ينطوي على مخاطرة عالية تتعلق بحياة الأشخاص، ما يفرض على الناقل الحضري مستوى أعلى من الالتزام القانوني يفوق الالتزام المعتاد في العقود المدنية العادية.

كما يكتسي الالتزام بضمان السلامة طابعاً آمراً، وهو ما يؤكد المشرع في المادة 65 من القانون التجاري الجزائري، التي تقرّر بطلان كل شرط يعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب، هذه الطبيعة الآمرة تهدف إلى حماية الطرف الضعيف في العقد وهو الراكب، باعتبار أن هذه الخدمة ذات طابع اجتماعي وتعلق مباشر بالحق في الحياة والسلامة الجسدية.¹² وبالتالي، لا يجوز للناقل الحضري تضمين العقد شروطاً من شأنها الحد من مسؤوليته أو تقليص ضمان السلامة.

ثانياً: نطاق الالتزام بضمان سلامة الركاب من حيث الزمان والمكان

غالبية الفقهاء يرون أن ضمان سلامة الركاب يبدأ عادة خلال الفترة التي ترتبط بتنفيذ عملية النقل، أي منذ اللحظة التي يهبط فيها المسافر بالصعود إلى وسيلة النقل، وتنتهي بنزوله منها في مكان الوصول، وهو ما تنص عليه المادة 64 من القانون التجاري على: "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكفله به".

وعليه، فإن التزام الناقل الحضري بضمان سلامة الركاب يمتد منذ لحظة بداية الصعود إلى المركبة وحتى لحظة النزول بسلام في المكان المتفق عليه، وهذا الالتزام يشمل جميع الحوادث التي قد تقع أثناء الرحلة أو عند الصعود والنزول، سواء كانت ناتجة عن تصرفات السائق، أعطال المركبة، أو ظروف أخرى في الطريق، ما لم يثبت السبب الأجنبي الذي يقطع علاقة السببية بين فعل الناقل والضرر الحاصل.

هذا التوسع في نطاق التزام الضمان يعكس حرص المشرع الجزائري على تعزيز الحماية القانونية للركاب باعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل، ويؤكد على أن المسؤولية التي تقع على الناقل هي مسؤولية عقدية، فرضها عقد النقل نفسه والذي يراد منه إيصال الركاب إلى وجهته المقصودة سليماً معافى.¹³

وعليه، فإن التزام الناقل الحضري بضمان سلامة الركاب، هو التزام بتحقيق نتيجة لا مجرد التزام ببذل عناية، بمعنى أنه ملزم قانوناً بأن يوصل الركاب سليماً، مما يعزز من حماية الركاب ويضع في المقابل على الناقل واجب التأمين والحرص على سلامتهم طوال مدة النقل.

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن حوادث النقل الجماعي الحضري في التشريع الجزائري

توصلنا من خلال المطلب الأول أن عقد النقل الجماعي الحضري يرتب على الناقل التزاماً جوهرياً بضمان سلامة الركاب منذ لحظة صعوده حتى نزوله، وهو التزام بتحقيق نتيجة، ما يجعل الإخلال به يولد مسؤولية مدنية ذات طابع عقدي في أغلب الحالات، غير أن الأمر لا يقتصر على الجانب المدني، إذ أن الأفعال التي تشكل إخلالاً جسيماً بواجبات الحيطه أو مخالفة صريحة لقواعد السلامة المرورية، قد تشكل أفعالاً مجرمة بموجب أحكام قانون العقوبات والتشريعات الخاصة بحركة المرور والنقل العمومي.

الفرع الأول: المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث النقل الجماعي الحضري

تعتبر المسؤولية المدنية في حوادث النقل الجماعي الحضري مسؤولية عقدية أساساً، كونها تنشأ عن الإخلال بالتزام جوهري يفرضه عقد النقل، والمتمثل في ضمان سلامة الركاب، فالمشرع - كما سبق وتوصلنا - يفرض على الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة وهو إيصال الركاب سالماً إلى الجهة المتفق عليها، ما يعني أن مجرد وقوع الضرر أثناء تنفيذ العقد، يؤدي لقيام مسؤولية الناقل نظراً لإخلاله بالتزام تعاقدية، ويفترض خطأ الناقل دون حاجة لإثباته، وعدم تنفيذ هذا الالتزام يرتب المسؤولية العقدية، والتي ولا يعفى منها إلا بإثبات السبب الأجنبي.¹⁴ كما أن المسؤولية المدنية في عقد النقل الجماعي الحضري ليست دائماً مسؤولية عقدية فقط، فقد تكون تقصيرية في حالات معينة، حتى عندما لا يوجد عقد يربط الركاب بالناقل، وهي الحالات التي تكون قبل وبعد تنفيذ الالتزام الأساسي لعقد النقل.¹⁵ والمقصود هي الحالة التي يحدث فيها ضرر للركاب أو للغير قبل أن يبدأ الناقل الحضري في تنفيذ التزامه الأساسي وهو النقل، كما لو كان الركاب ينتظر الحافلة في المحطة، وقام السائق بقيادة الحافلة بسرعة مفرطة فدهس الركاب قبل أن يصعد، فهنا لم يبدأ بعد الالتزام التعاقدية، لكن السائق ألحق ضرراً بشخص لا يزال خارج نطاق العقد، فتقوم المسؤولية التقصيرية. أو في الحالة التي ينتهي فيها التزام الناقل التعاقدية، لكن يظل مطالباً بعدم الإضرار بالركاب، فإذا انطلق مثلاً بسرعة ودون احتياط وأصاب الركاب، فهذا الضرر غير مرتبط بعقد النقل لأنه انتهى، إلا أنه تقوم مسؤولية الناقل الحضري التقصيرية.

والأساس القانوني للمسؤولية التقصيرية في التشريع الجزائري، يقوم على ما نصت عليه المادة 124 من القانون المدني،¹⁶ والتي تقرّر قاعدة عامة مفادها أن: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض". وتعد هذه القاعدة حجر الأساس في إرساء مبدأ المسؤولية المدنية خارج نطاق العقد، حيث يلتزم الفاعل بتعويض الضرر متى ثبت خطؤه وعلاقته السببية بالضرر اللاحق بالمضروب، دون اشتراط وجود رابطة تعاقدية بين الطرفين. وبذلك، فإن المشرع الجزائري جعل من هذه المادة مظلة قانونية شاملة لحماية الحقوق المتضررة من أي فعل غير مشروع، سواء تعلق الأمر بفعل عمدي أو غير عمدي.¹⁷

الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة عن حوادث النقل الجماعي الحضري

تكتسي المسؤولية الجزائية أهمية بالغة في إطار حوادث النقل الجماعي الحضري، بالنظر إلى طبيعة هذه الخدمة العمومية التي تمس مباشرة بحق الركاب في السلامة الجسدية، ويهدف المشرع الجزائري من خلال تجريم الأفعال الناجمة عن الإهمال أو عدم مراعاة قواعد السلامة المرورية، إلى ضمان حماية الركاب والحد من الحوادث، وتقوم هذه المسؤولية أساساً على الأحكام الواردة في قانون العقوبات، خاصة تلك المتعلقة بالجرائم غير العمدية.

أولاً: الأساس القانوني للمسؤولية الجزائية في حوادث النقل الجماعي الحضري

المسؤولية في حوادث النقل الجماعي الحضري لا تقتصر على الجانب المدني بل تمتد إلى الجزائي، ويعاقب الناقل أو المسؤول القانوني عن الجهة الناقلة على أساس أحكام قانون العقوبات الجزائري،¹⁸ خاصة المواد المتعلقة بالقتل والجرح الخطأ طبق المواد 288 إلى 290، وأحكام القانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها،¹⁹ في المواد من 65 إلى 76 منه. وتشمل هذه المخالفات عادة:

- تجاوز السرعة القانونية ،
 - السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات،
 - عدم احترام القواعد المرورية في الطريق أو شروط الأمن المفروضة على الناقلين.
- ويلاحظ أن المشرع يعتبر هذه الجرائم غير عمدية، لكنها تتطلب خطأً جزائياً يتمثل في الإهمال أو الرعونة، مع وجود رابطة سببية بين الفعل والنتيجة الضارة.

ثانياً: أركان الجريمة في حوادث النقل الجماعي الحضري

لكي تقوم المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث النقل الجماعي الحضري، يجب توافر أركان الجريمة الثلاث، والمتمثلة في:

1. الركن الشرعي: يعني ضرورة وجود نص في القانون يجرّم الفعل المرتكب ويحدّد العقوبة المقررة له، تطبيقاً لمبدأ لا جريمة ولا عقوبة أو تدابير أمن بغير قانون المنصوص عليه في المادة الأولى من قانون العقوبات الجزائري.

وفي مجال النقل الجماعي الحضري، يتركز الركن الشرعي أساساً على نص المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات المتعلقة بالتسبب بالقتل أو الجرح أو الإصابة الخطأ، هذه النصوص تبرز أن المشرع يشترط لقيام الجريمة غير العمدية في النقل الجماعي الحضري أن تكون النتيجة الضارة مرتبطة بخطأ ناتج عن الإهمال أو مخالفة القوانين والأنظمة، ومنها تلك الواردة في تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، القانون 14/01 وتعديلاته التي تعتبر القاعدة المرجعية لقواعد السلامة.

2. الركن المادي: وهو الفعل الذي يشكل الجريمة أو السلوك الإجرامي، ويتمثل في الفعل الإيجابي أو السلبي الذي يأتيه السائق أو المستغل، كتجاوز السرعة المحددة داخل المحيط الحضري، أو تحميل عدد ركاب يفوق الطاقة الاستيعابية للحافلة.²⁰

3. الركن المعنوي: يتحقق الركن المعنوي للجريمة في إحدى صورتين؛ صورة القصد الجنائي في الجرائم العمدية، وصورة الخطأ الجنائي في الجرائم غير العمدية، ففي الجرائم غير العمدية لا يقوم على القصد الجنائي بل على الخطأ غير العمدية.²¹

وفي مجال النقل الجماعي الحضري، ويتجسد هذا الخطأ في صور متعددة، أبرزها: الإهمال، الرعونة وعدم الاحتياط، ومخالفة قوانين السلامة المرورية. ويعتبر الخطأ أكثر جسامة بحكم أن الناقل يمارس نشاطاً احتياطياً يتطلب عناية خاصة، وبالتالي يرتب القانون على هذا الإخلال مسؤولية جزائية مشددة في بعض الحالات، كالهروب بعد الحادث أو السياقة تحت تأثير الكحول.

الفرع الثالث: المسؤولية الإدارية المترتبة عن حوادث النقل الجماعي الحضري

إلى جانب المسؤوليتين المدنية والجزائية، قد تنشأ مسؤولية إدارية في حوادث النقل الجماعي الحضري، خاصة عندما يكون سبب الحادث مرتبطاً بتقصير أو إهمال من قبل الهيئات الإدارية أو الموظفين العموميين المكلفين بمهام الرقابة والتنظيم. فالقانون يحمل السلطات العمومية واجب السهر على تطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل الحضري، بما في ذلك مراقبة صلاحية المركبات، ومتابعة مدى التزام الناقلين بشروط السلامة، واتخاذ التدابير الوقائية مثل سحب الرخص أو توقيف المركبات غير المطابقة للمواصفات التقنية.

ففي حالة وإن ثبت أن الحادث قد وقع نتيجة إهمال إداري، كالتغاضي عن إجراء الفحص الدوري للحافلات، أو السماح لمركبة موقوفة بقرار إداري بالعودة إلى السير (كما في حادثة حافلة وادي الحراش)، أو ضعف المراقبة الميدانية، فإن هذا يشكل خطأ مرفقياً يترتب عليه قيام مسؤولية الجهة الإدارية المعنية، وتتجلى هذه المسؤولية في تعويض الأضرار التي لحقت بالركاب أو الغير، مع إمكانية مساءلة الموظف العمومي تأديبياً أو جزائياً إذا كان الخطأ شخصياً جسيماً.²²

وبذلك، يظهر أن المشرع الجزائري تبني نهجاً شاملاً يضمن حماية الركاب من مختلف أوجه التقصير، سواء كان صادراً عن الناقل، أو السائق، أو حتى السلطات المكلفة بالرقابة والتنظيم.

المبحث الثاني: المسؤولية القانونية في ضوء حادثة حافلة وادي الحراش

تعد المسؤولية القانونية عن حوادث النقل الجماعي الحضري قضية محورية، نظراً لما تسببه من خسائر جسيمة في الأرواح والممتلكات، وتشير الإحصائيات الرسمية الصادرة عن المندوبية الوطنية للأمن في الطرقات إلى تسجيل أكثر من 26272 حادث مرور خلال سنة 2024، منها نسبة معتبرة مرتبطة بحافلات النقل الجماعي الحضري، ما أسفر عن وفاة أكثر من 3740 شخص، وإصابة أكثر من 35556 جريح عبر مختلف الولايات الجزائرية، مع ارتفاع بمعدل 15.06% في عدد الحوادث مقارنة بسنة 2023،²³ هذه الإحصائيات المقدمة تعبر عن حجم الخطورة التي بلغت هذه الظاهرة، فهي أرقام أقل ما يمكن القول عنها أنها مرعبة، كما تظهر الحالة المزرية التي آلت إليها البلاد من حيث حجم الحوادث وما ينجر عنها من إصابات جسيمة وقتلى للأرواح تحصدتها الطرقات يومياً.²⁴

وفي هذا السياق، تكشف حادثة سقوط حافلة وادي الحراش عن خطورة الإخلال بقواعد السلامة وضعف الرقابة، ما يستدعي الوقوف عندها تحليلاً وتقييماً لتحديد المسؤوليات القانونية المترتبة عنها، سواء في بعدها الجزائي أو المدني، فضلاً عن تقييم فعالية النصوص القانونية وآليات التعويض والحماية القانونية للركاب.

المطلب الأول: تحليل وقائع حادثة حافلة وادي الحراش

تعد حادثة حافلة وادي الحراش التي سقطت من أعلى جسر وادي الحراش في الجزائر العاصمة، من الحوادث التي أثارت اهتماماً واسعاً بالنظر إلى خطورتها والنتائج المأساوية التي ترتبت عليها، إذ خلفت ضحايا في الأرواح والعديد من الإصابات الجسدية، بحيث أسفرت عن مقتل 18 راكباً وإصابة 24 آخرين، لهذا لا بد من الوقوف عند وقائعها وتحليل مواطن الخلل التي ساهمت في وقوعها، تمهيداً لتحديد المسؤوليات القانونية المترتبة عنها.

الفرع الأول: عرض وقائع حادثة حافلة وادي الحراش

وقعت الحادثة على مستوى الطريق الرابط بين منطقة الحراش وباب الزوار بالجزائر العاصمة، حيث انزلت إحدى الحافلات المخصصة للنقل الجماعي الحضري، مما أدى إلى سقوطها في مجرى الوادي، وقد أدى الحادث إلى وفاة وإصابة عدد معتبر من الركاب، بالإضافة إلى أضرار مادية جسيمة.

وكشفت التحقيقات الأولية أن الحافلة كانت تقل 45 راكباً، أي بما يفوق طاقتها الاستيعابية، كما أبانت التحقيقات أيضاً - وفق توضيحات وكيل الجمهورية - أن سائق الحافلة والقاطض غير مؤمنين، وأكدت الخبرة التقنية أن السبب المباشر للفاجرة يعود إلى توقف نظام التوجيه، في حين أظهر الفحص الميكانيكي وجود نقص فادح في الصيانة، حيث تبين أن منظومة التوجيه معطلة جزئياً، وأن نظام الفرملة ضعيف، في وقت كانت فرامل اليد خارج الخدمة تماماً، كما لفت وكيل الجمهورية إلى أن محضر المراقبة التقنية الخاص بالحافلة لم يتضمن أي ملاحظات أو أعطال، رغم الوضعية الميكانيكية الكارثية للمركبة.

وبناءً على هذه المعطيات، وجهت التهم إلى كل من سائق الحافلة، وقابض التذاكر، والمراقب التقني للمركبات، إضافة إلى مالك الحافلة، على أساس ثبوت شبهة الإهمال والرعونة وعدم احترام القواعد القانونية والتنظيمية المتعلقة بالسلامة المرورية، بحيث تم إيداعهم الحبس المؤقت،²⁵ مما يعكس أهمية تفعيل المسؤولية القانونية بمختلف أبعادها لضمان الردع العام وحماية النظام العام في مجال النقل الحضري.

الفرع الثاني: أوجه الخلل التي ساهمت في وقوع حادث حافلة وادي الحراش

وكيل الجمهورية أوضح أن التحقيق الابتدائي، الذي تكفلت به فرقة مكافحة الجريمة الكبرى التابعة لأمن مقاطعة الشرطة بباب الزوار تحت إشراف نيابة الجمهورية، كشف أن وقوع الحادث لم يكن وليد سبب واحد، بل نتيجة تراكم مجموعة من الإخلالات التي مسّت الجوانب الفنية والتنظيمية والقانونية، ويمكن حصر أهم هذه الأوجه فيما يلي:

أولاً: العامل البشري

يعتبر العامل البشري من أبرز الأسباب في مثل هذه الحوادث، إذ أثبتت المعطيات أن السائق لم يحترم قواعد السياقة الحذرة المنصوص عليها في المادة 9 من القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، التي تلزمه باتخاذ الحيطة واليقظة لتفادي المخاطر، كما أن السرعة المفرطة أو فقدان السيطرة على الحافلة يشكلان خرقاً لأحكام المادة 23 من نفس القانون، التي تحدّد حدود السرعة الواجب التقيد بها داخل المحيط الحضري.²⁶

هذا الإخلال يشكل خطأً جزائياً يدخل في إطار الرعونة أو الإهمال أو عدم الاحتياط المنصوص عليها في المادة 288 من قانون العقوبات، والذي يترتب عنه قيام المسؤولية الجزائية والمدنية في حالة حدوث وفاة أو إصابات طبقاً لنص المادة 12 من القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. وعليه، يمكن اعتبار أن السائق في قضية الحال قد ارتكب جريمة القتل الخطأ نتيجة الإهمال والرعونة.

إلى جانب ذلك، تلعب مدارس تعليم السياقة دوراً محورياً في الحد من الحوادث الناجمة عن العامل البشري، باعتبارها الإطار الأساسي لتكوين السائقين وتزويدهم بالمعارف النظرية والمهارات العملية اللازمة لقيادة آمنة ومسؤولة، وقد نص المرسوم التنفيذي رقم 110/12 والذي يحدّد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات ومراقبتها،²⁷ على ضرورة مشاركة مدارس تعليم السياقة في تطبيق السياسة الوطنية للأمن عبر الطرقات،²⁸ غير أن الواقع يكشف عن وجود نقائص كبيرة في أداء بعض هذه المدارس، من بينها التركيز على الجوانب التقنية للقيادة فقط، دون الاهتمام الكافي بتربية السائق على احترام القوانين والتحكم في المواقف الخطرة، مما يؤدي إلى تخريج سائقين يفتقرون للوعي المروري والمسؤولية القانونية. هذا القصور يسهم في تفاقم الحوادث ويحمل السلطات الإدارية مسؤولية تعزيز الرقابة على مدارس تعليم السياقة وضبط نشاطها، لضمان أن تكون أداة فعالة للوقاية، لا مجرد إجراء شكلي للحصول على رخصة السياقة.²⁹

ثانياً: الخلل التقني المرتبط بحالة الحافلة

ومن بين أوجه الخلل المهمة التي رصدت في مثل هذه الحوادث عدم إجراء الفحص الدوري للمركبات، رغم أن المادة 41 من قانون التوجيه البري وتنظيمه، نص على عدم قبول أية مركبة للسير إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية، مما يلزم مستغلي وسائل النقل الجماعي الحضري بصيانة الحافلات بانتظام لضمان سلامتها الميكانيكية، وأي تقصير في هذا الجانب يعد إخلالاً بالالتزامات القانونية، ويشكل خطأً مرفقياً يمكن أن يؤدي إلى مساءلة المستغل مدنياً وحتى جزائياً،³⁰ إذا كان الخلل التقني سبباً مباشراً في وقوع الحادث، كما أن المراقب التقني للمركبات قام بتحرير شهادة تحتوي على وقائع غير صحيحة، معرضاً بذلك حياة الركاب والغير للخطر، مما يشكل انتهاكاً صريحاً لقواعد الاحتياط والسلامة.

لهذا، فإن غياب الرقابة الفعلية على حالة الحافلات ومطابقتها للمعايير التقنية، يبقى أحد أبرز الإشكالات التي تهدد سلامة النقل الجماعي الحضري في الجزائر، فالكثير من المركبات تجوب الطرقات يومياً وهي في وضعية ميكانيكية مهترئة، دون إخضاعها بانتظام للفحص التقني الإلزامي.

ثالثاً: الخلل التنظيمي المتعلق بالمراقبة والرقابة الإدارية

بالإضافة لما سبق، هناك نقص في المراقبة الدورية من قبل السلطات المختصة، وهو ما يتعارض مع الدور الرقابي المنوط بالهيئات الإدارية المسؤولة عن تنظيم حركة النقل الحضري وضمان التزام الناقلين بالقوانين، إذ يتضح وجود نقص واضح في المراقبة الدورية من قبل السلطة المنظمة للنقل الحضري،³¹ وهو ما يتعارض مع الدور الرقابي المنوط بها قانوناً بموجب القانون رقم 13/01 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، فغياب الرقابة أو ضعفها يسهم في تفاقم الخطر، خاصة أن هناك مخالفة لقرار إداري، حيث تبين أن الحافلة كانت موقوفة عن الخدمة بقرار من مديرية النقل، مما يثير تساؤلات حول كيفية عودتها إلى السير، أي خرق واضح للنصوص التنظيمية التي تهدف إلى حماية الأرواح وضمان سلامة النقل الجماعي الحضري.

وعليه، يمكن القول بأن حادثة حافلة وادي الحراش، تمثل نموذجاً لإخفاق متعدد المستويات يستوجب تحديد المسؤوليات الجزائية والمدنية وحتى الإدارية بدقة، بما يضمن الردع وتحقيق العدالة، ويؤكد الحاجة الماسة لتعزيز آليات المراقبة والالتزام الصارم بمعايير السلامة في النقل الجماعي الحضري.

المطلب الثاني: تقييم فعالية النصوص القانونية وآليات التعويض والحماية القانونية للضحايا

تعتبر حادثة حافلة وادي الحراش بمثابة الاختبار العملي لمدى فعالية الإطار التشريعي والتنظيمي المطبق في الجزائر في مجال النقل الجماعي الحضري، خاصة فيما يتعلق بحماية الركاب وضمان حقوقهم بعد وقوع الحوادث، إذ كشفت هذه الحادثة عن ضرورة الوقوف عند مستويين أساسيين هما: مدى نجاعة النصوص القانونية في الوقاية من مثل هذه الحوادث، ثم تقييم فعالية آليات التعويض وجبر الضرر لفائدة الضحايا وعائلاتهم.

الفرع الأول: فعالية النصوص القانونية في الوقاية من حوادث النقل الجماعي الحضري

من الناحية النظرية، وضع المشرع الجزائري ترسانة قانونية تهدف إلى تنظيم النقل البري الحضري وضمان سلامة الركاب، حيث نص القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، على التزامات صارمة للسائقين ومستغلي المركبات، من بينها احترام قواعد الحيطة والسرعة، وإجراء الفحوص التقنية الدورية.³²

إلى جانب ذلك، فرضت القوانين الجزائية عقوبات على الأفعال التي تشكل خطراً على سلامة الركاب، مثل الإهمال والرعونة وعدم الاحتياط المؤدي إلى الوفاة أو الجرح وفقاً للمادة 288 من قانون العقوبات، كما ألزم المشرع الناقل بضمان سلامة الركاب أثناء الرحلة، مما يضعه أمام مسؤولية عقدية صارمة.

غير أن حادثة حافلة وادي الحراش تكشف عن فجوة بين النص والتطبيق؛ إذ رغم وجود قرار إداري يقضي بتوقيف الحافلة عن الخدمة تمكنت من العودة إلى السير، ما يعكس ضعف الرقابة الإدارية وعدم تفعيل الجزاءات المقررة ضد المخالفين. كما أبانت الحادثة عن قصور في آليات المراقبة التقنية التي سمحت بترخيص مركبة غير مطابقة للمعايير، وهذا يدل على أن فعالية النصوص القانونية تظل رهينة بمدى صرامة تطبيقها وتفعيل آليات المتابعة والرقابة الميدانية.

في المقابل، نجد أن نظام النقل الجماعي الحضري في دول مثل فرنسا وألمانيا، يخضع لإشراف صارم يضمن سلامة الركاب، إذ تعتمد ألمانيا نظام TÜV للفحص الدوري الإلزامي للمركبات،³³ وهو نظام صارم جداً في تقييم صلاحية الحافلات، كما أن السلطات الإدارية مسؤولة عن تطبيق غرامات مالية كبيرة، وإمكانية إغلاق الشركة المخالفة في حال وجود تهديد جدي لسلامة الركاب. ومن ثم، فإن اعتماد

نظام مشابه للنظام الألماني مع رقمنة عملية المراقبة وإنشاء مراكز فحص مستقلة، من شأنه تعزيز فعالية الرقابة وضمان مستوى أعلى من السلامة المرورية، والحد من الحوادث الناتجة عن الأعطال التقنية للمركبات.

من ناحية أخرى، فإن سن القوانين المنظمة للمسؤولية المدنية والجزائية وحتى الإدارية لا يكفي لضمان الحد من حوادث النقل الجماعي الحضري، إذ تبقى الحاجة ملحة إلى تفعيل آليات الرقابة الوقائية والإدارية التي تضمن الامتثال لقواعد السلامة بشكل مستمر. وفي هذا السياق، يبرز مفهوم حوكمة مؤسسات النقل العمومي كأداة حديثة لإدارة ومراقبة هذا القطاع، بما يسمح بتعزيز الشفافية، وتحسين كفاءة التسيير، وضبط العلاقة بين مختلف الأطراف الفاعلة، بما فيها الدولة، الناقلين، والركاب، وذلك لتحقيق خدمة نقل آمنة وفعالة.³⁴

الفرع الثاني: آليات التعويض والحماية القانونية للركاب

كرّس المشرع الجزائري نظاماً قانونياً للتعويض يهدف إلى جبر الضرر اللاحق بالضحايا الركاب في حوادث النقل الجماعي، وذلك بالاستناد إلى عدة مصادر للمسؤولية. ففي المقام الأول، يلتزم الناقل بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية المنصوص عليها في القانون المدني، متى ثبت إخلاله بالتزاماته الجوهرية بضمان سلامة الركاب أثناء الرحلة، كما تتحقق المسؤولية التقصيرية في مواجهة السائق إذا ارتكب خطأ شخصي كالرعونة أو الإهمال، وفقاً للمادة 288 من قانون العقوبات، وما يقابلها من أحكام المسؤولية المدنية عن الفعل الضار.

وفي المقام الثاني، يضمن الأمر رقم 15/74 المتعلق بالإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار،³⁵ تغطية مالية للضحايا ضد الأخطار الناجمة عن سير المركبات، مما يتيح للركاب المتضررين المطالبة بحقوقهم في مواجهة شركات التأمين باعتبارها مدينة بالتعويض في حدود الضمانات المقررة قانوناً، غير أن الواقع يكشف عن عدة إشكالات عملية، أهمها بطء الإجراءات القضائية وطول آجال الفصل في دعاوى التعويض، فضلاً عن محدودية التعويضات التي قد لا تراعي بدقة حجم الأضرار الجسدية والمعنوية والنفسية. وعلى ضوء حادثة حافلة وادي الحراش، يظهر أن هناك تقصير عدة أطراف ساهم في وقوع الكارثة، فإلى جانب خطأ السائق وإهمال الناقل في صيانة الحافلة، يبرز أيضاً تقصير بعض الجهات الإدارية في الرقابة، وهو ما يثير مسؤولية تضامنية بين هؤلاء الفاعلين في ضمان حقوق الركاب.

من هذا المنطلق، تبرز الحاجة إلى تعزيز آليات الحماية القانونية، وخاصة عبر تفعيل دور صندوق ضمان السيارات، المنصوص عليه في المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 103/04،³⁶ الذي يعنى بتغطية حالات تعذر التنفيذ على الناقل، لا سيما في الحالات التي يكون فيها السائق غير مؤمن - كما هو الحال في هذه الحادثة - ويقتصر هذا الصندوق على تعويض الأضرار الجسمانية التي يتعرض لها الضحايا، مما يفرض ضرورة دعم آليات التسوية الودية من خلال تشكيل لجان متخصصة تضمن سرعة الفصل وفعالية الوصول إلى حقوق المتضررين. فضلاً عن ذلك، بات من الضروري تعزيز برامج التوعية القانونية للركاب بحقوقهم، بما يتوافق مع المعايير الدولية لحماية المستهلكين خدمات النقل، وذلك لضمان حماية أكثر شمولية وفعالية للأفراد في قطاع النقل الجماعي الحضري.³⁷

خاتمة:

ختاماً، تبين أن موضوع المسؤولية القانونية في حوادث النقل الجماعي الحضري من القضايا الجوهرية التي تتطلب دراسة دقيقة ومتأنية، نظراً لما تتركه هذه الحوادث من آثار اجتماعية وإنسانية وحتى اقتصادية جسيمة، فقد أظهرت حادثة حافلة وادي الحراش، والتي خلّفت خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات، بوضوح حجم الاختلالات التي يعرفها هذا القطاع، ومدى هشاشة البنية التنظيمية والرقابية في قطاع النقل الحضري في الجزائر، مما يستدعي تعزيز الإطار القانوني الجزائري لتفعيل آليات المسؤولية المدنية والجزائية بكل حسم وفعالية، فالإطار التشريعي الحالي بالرغم من شموليته، يظل رهيناً بمدى تطبيقه الصارم وتكامل الرقابة الفنية والإدارية، لتفادي تكرار هذه الحوادث مستقبلاً. ومنه تم التوصل لجملة من النتائج والتوصيات نوردتها فيما يلي:

النتائج:

- يمثل العامل البشري وخاصة سلوك السائق، السبب الرئيسي في حوادث النقل الجماعي الحضري، نتيجة قلة التكوين وضعف الوعي المروري.
- وجود اختلالات تقنية وصيانة غير منتظمة لمركبات النقل الجماعي الحضري، رغم إلزام القانون بإجراء فحوصات دورية للمركبات.
- ضعف الرقابة الإدارية من طرف السلطات المختصة، ما سمح بعودة حافلات موقوفة عن السير إلى الخدمة بشكل غير قانوني.
- غياب تفعيل فعال للنصوص القانونية المنظمة للنقل الحضري، خاصة تلك المتعلقة بسلامة المركبات وتأهيل السائقين.
- نقص التنسيق بين الجهات المكلفة بتنظيم النقل، مثل مديريات النقل ومصالح الأمن والبلديات.

التوصيات:

- تعزيز الرقابة الميدانية على حافلات النقل الجماعي الحضري، وتفعيل العقوبات ضد جميع المخالفين بشكل صارم.
- إلزام الناقلين بإجراء الفحص التقني الدوري للمركبات، وربط استمرارية نشاطهم بتقديم تقارير صيانة منتظمة.
- إصلاح مدارس تعليم السياقة وتطوير برامجها بما يشمل التوعية القانونية وأخلاقيات السياقة، وليس فقط الجانب التقني.
- مراجعة النصوص القانونية ذات الصلة بالنقل الحضري لسد الثغرات وتحديد المسؤوليات بدقة أكبر.
- إلزام الجهات المكلفة بصيانة الطرقات، بوضع برامج دورية لصيانة وإصلاح الطرقات الحضرية، مع متابعة مستمرة لحالة الطرق لضمان سلامة حركة المرور، وتحديد مسؤوليتها القانونية عند ثبوت الإهمال أو التقصير في أداء مهامها.
- تشجيع الاستثمار في النقل الحضري الحديث مثل الحافلات الذكية وأنظمة التتبع، للرفع من مستوى السلامة والجودة.
- فرض رقابة صارمة على قرارات توقيف المركبات، والتأكد من عدم عودتها إلى الخدمة إلا بعد إزالة أسباب التوقيف.
- إشراك المجتمع المدني وجمعيات المستهلكين في مراقبة ومتابعة خدمات النقل الجماعي الحضري لضمان شفافية أكبر.

قائمة المراجع:

- ¹ منجية بورحلة: تطوير النقل الحضري المستدام في الجزائر كأحد متطلبات تحسين قطاع النقل، مجلة دراسات في الاقتصاد وإدارة الأعمال، المجلد 7، العدد 1، جوان 2024، ص 212.
- ² يزيد شهلي، سامية حول: مساهمة النقل الحضري الجماعي في تحسين التنقلات اليومية للأفراد، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 7، العدد 13، 2017، ص 332.
- ³ N.Sadi & D. Benziane: REFLEXION SUR L'IMPORTANCE DE L'ASSURANCE TRANSPORT DANS L'AMELIORATION DU TRANSPORT URBAIN ET DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, Revue d'Economie & de Gestion Vol 06, N 1 (2022), p 105.
- ⁴ الأمر 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري الجزائري، المعدل والمتمم.
- ⁵ أنظر المادة 36 من القانون التجاري الجزائري.
- ⁶ القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 غشت 2001 يتضمن قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 44 الصادرة بتاريخ 8 غشت 2001. المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 13/10 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010، ج ر عدد 80 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2010. والقانون رقم 09/11 المؤرخ في 5 يونيو 2011، ج ر عدد 32 الصادرة بتاريخ 8 يونيو 2011.
- ⁷ أنظر المادتين 27، 28 من قانون 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- ⁸ زكرياء عقاري، شاكر بلخضر: واقع خدمة النقل الحضري في مدينة الجزائر، مجلة الاقتصاد الصناعي، العدد 12، جوان 2017، ص 419.
- ⁹ أحمد محيو: القانون التجاري الجزائري (العقود التجارية)، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص 145 وما بعدها.
- ¹⁰ حليمي ربيعة: أساس الالتزام بضمان السلامة، مجلة السياسة العالمية، المجلد 8، العدد 1، 2024، ص 668، 669.

- 11 سلامي ليندة: الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2017، ص 20، 21.
- 12 عبد القادر بوزيد: القانون التجاري الجزائري (العقود التجارية)، دار هومة، الجزائر، 2021، ص 213، 212.
- 13 بلحاج، عائشة: الطبيعة القانونية لالتزام الناقل بضمان سلامة الركاب، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 15، 2022، ص 50-52.
- 14 سلامي ليندة، المرجع السابق، ص 17.
- 15 زرقط سفيان، لحاق عيسى: المسؤولية المدنية لنقل الأشخاص البري، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد 9، العدد 1، جانفي 2023، ص 278.
- 16 الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر عدد 78 الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
- 17 سلامي ليندة، المرجع السابق، ص 10.
- 18 الأمر 156/66 المؤرخ في 8 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج ر عدد 49 الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم.
- 19 قانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 غشت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج ر عدد 46 الصادرة بتاريخ 19 غشت 2001. المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، ج ر عدد 72 الصادرة بتاريخ 13 نوفمبر 2004. وبموجب القانون رقم 07/09 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009، ج ر عدد 59 الصادرة بتاريخ 14 أكتوبر 2009.
- 20 عبد الله أوهائية: شرح قانون العقوبات الجزائري (القسم العام)، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 2011، ص 227.
- 21 محمود نجيب حسني: النظرية العامة للقصد الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1988، ص 75.
- 22 عبد القادر شابي: النقل البري في القانون الجزائري (دراسة قانونية مقارنة)، دار العلوم، الجزائر، 2019، ص 145-150.
- 23 من موقع الإذاعة الجزائرية: <http://news.radioalgerie.dz/ar/node/61002>
- 24 حياة بوتفوشات: حوادث المرور في الجزائر - قراءة إحصائية وتحليلية - مجلة آفاق علم الاجتماع، المجلد 14، العدد 01، جوان 2024، ص 96.
- 25 هدى مشاشي: التحقيقات تكشف أسباب فاجعة حافلة وادي الحراش، مقال منشور على موقع جريدة الخبر الجزائرية بتاريخ: 2025/08/19.
- 26 أنظر المادتين 9 و 23 من القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- 27 المرسوم التنفيذي رقم 110/12 المؤرخ في 6 مارس 2012 والذي يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات ومراقبتها، ج ر عدد 15 الصادرة بتاريخ 14 مارس 2012.
- 28 أنظر المادتين 2 و 3 المرسوم التنفيذي رقم 110/12.
- 29 زهرة كشود: جودة التكوين في مدارس تعليم السياقة ودورها في تحقيق السلامة المرورية (دراسة حالة نساء تحصلن على رخصة السياقة)، مجلة المفكر، المجلد الثامن، العدد الأول، جوان 2024، ص 485.
- 30 أنظر في ذلك أيضا نص المادة 9 مكرر من القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والتي تلزم بضرورة أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية، والذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية.
- 31 يحدد تنظيم هذه السلطة المرسوم التنفيذي رقم 109/12 المؤرخ في 6 مارس 2012 والذي يحدد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، ج ر عدد 15 الصادرة بتاريخ 14 مارس 2012.
- 32 أنظر في ذلك المواد م 8 إلى 12 والمواد من 55 إلى 65 من قانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- 33 TÜV هو اختصار لـ *Technischer Überwachungsverein*، ويعني "الجمعية الفنية للفحص والمراقبة"، ويجب على جميع المركبات، بما فيها الحافلات وسيارات الأجرة، الخضوع لفحص شامل يتم عادة كل 12 شهراً للحافلات التجارية، وإذا حاولت شركة النقل أو السائق تجاوز هذا النظام، فإن العقوبات تكون صارمة جداً.
- 34 بلال شرقي، جدي شوقي: تحسين أداء مؤسسات النقل العمومي من خلال إرساء مبادئ حوكمة الشركات (دراسة حالة مؤسسة النقل الحضري والشبه حضري تبسة، مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، المجلد 9، العدد 1، جوان 2024، ص 541.
- 35 الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد الصادرة بتاريخ المعدل والمتمم.
- 36 أنظر المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 5 أبريل 2004 يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانونه الأساسي، ج ر عدد 21 الصادرة بتاريخ 7 أبريل 2004.
- 37 رقيق عبد الصمد: صندوق ضمان السيارات كآلية قانونية لضمان تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص 223.