

التزام الناقل بالسلامة في مجال نقل الأشخاص بالمجان

حساين سامية (1)

(1) أستاذة محاضرة "أ"، كلية الحقوق، جامعة أمجد بوقرة بومرداس، بومرداس، 35000، الجزائر.
البريد الإلكتروني: samia_hassaine@yahoo.fr

بوعجاجة منال (2)

(2) طالبة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أمجد بوقرة بومرداس، بومرداس، 35000، الجزائر.
البريد الإلكتروني: manelahlem6@gmail.com

الملخص:

تعتبر عمليات النقل المجانية من أهم عقود نقل الأشخاص نظرا لقيامها على المجاملة البحتة بين الأفراد، غير أن تنفيذ هذه الأخيرة يمكن أن تصاحبها بعض المخاطر التي ينتج عنها إصابة الراكب بأضرار جسيمة، فمن أجل ضمان حقوق الراكب وإلزام الناقل بالمجان بضمان السلامة لم يعد دور هذا الأخير يقتصر على مجرد نقل الراكب فقط، بل يقع على عاتقه التزام جديد يتمثل في إيصاله سليما معافى حتى ولو لم يكن هناك عقد نقل بينهما حسب نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري التي تقيم المسؤولية على أساس حراسة الأشياء، فلا يمكن للناقل بالمجان نفي المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي.

الكلمات المفتاحية:

نقل بالمجان، الأشخاص، مسؤولية الناقل، ضمان السلامة.

تاريخ إرسال المقال: 2019/08/20، تاريخ قبول المقال: 2019/11/03، تاريخ نشر المقال: 2019/12/31.

لتهميش المقال: حساين سامية، بوعجاجة منال، "التزام الناقل بالسلامة في مجال نقل الأشخاص بالمجان"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 10، العدد 03، 2019، ص ص. 328-345.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

المقال متوفر على الرابط التالي:

المؤلف المراسل: حساين سامية، samia_hassaine@yahoo.fr

The Obligation of Carrier to Guarantee Safety in Free Persons Transporting Field.

Summary:

Free transport operations is considered like one of the most important persons transport contracts because is based on purely courtesy between individual. But the execution of the latter can be accompanied by some risks that result in the injury of passengers bodily harms, in order to ensure the rights of the passenger and obligate the free carrier to ensure safety is no longer the role of the latter isn't limited to the transportation of passenger only, but has a new obligation to transporting the passenger in safety and unharmed, even if there if there isn't a transport contact between them according to the article 138 of the Algerian civil code, which assesses the responsibility on the basis of guarding things, because of that cannot free carrier denied responsibility only by proof foreign cause.

Keywords:

Free transportation, persons, carrier responsibility, safety assurance.

L'obligation de sécurité incombant au transporteur de personnes à titre gratuit

Résumé :

L'exécution d'une opération de transport de personnes, à titre gratuit, peut engendrer certains risques à ne pas négliger. Le rôle du transporteur ne se limite pas au dépôt du transporté à titre gratuit mais également assurer sa sécurité en dépit de l'absence d'un contrat de transport.

Conformément à l'article 138 du code civil algérien, qui établit la responsabilité sur la base de la garde des choses, le transporteur ne peut en nier sa responsabilité qu'en plaçant la cause étrangère.

Mots clés:

Transport gratuit, personnes, responsabilité du transporteur, garantie de sécurité

مقدمة

يعدّ نقل الأشخاص وسيلة أساسية للتواصل بين الأفراد والمجتمعات، فهو يساعد على نقل ما يحدث من تطورات اجتماعية وثقافية واقتصادية بين مختلف البلدان، الأمر الذي ساهم في جعله من بين أهم الدعائم الأساسية التي يبنى عليها النشاط الاقتصادي مما يساعد في عملية تقدم وازدهار الشعوب، نظرا لكونه من بين أهم العقود التجارية التي يتم التعامل بها بشكل يومي بين الأشخاص على جميع المستويات، سواء كان النقل برّا أو بحريا أو جويا.

يحتل عقد نقل الأشخاص مكانة خاصة وكبيرة نظرا لتعود الأفراد عليه نتيجة تلبية حاجاتهم الملحة، الأمر الذي ساهم في انتشار هذا الأخير وتنوع الوسائل المستخدمة لتحقيقه من سيارات وبواخر وسكك حديدية وحافلات وطائرات.... الخ.

توفّر وسائل النقل المتعددة للأشخاص إيجابيات كثيرة، غير أنّ الأمر له جانب سلبي موازي لهذه الأخيرة، ذلك أنّ تطور وسائل النقل وتنوعها نتيجة التطور التكنولوجي والصناعي الذي عرفته المجتمعات الحديثة، ساهم بشكل ملحوظ في كثرة الحوادث الناجمة عنها وزيادة نسبة الوفيات وبقاء عدد كبير من المتضررين بدون تعويض، نتيجة قصور قواعد المسؤولية المدنية بسبب صعوبة إثبات الراكب لخطأ الناقل الموجب للتعويض.

عمد الفقه والقضاء خاصة الفرنسيين إلى البحث عن إطار قانوني جديد يوفر الحماية اللازمة لضحايا هذه الحوادث، ويخولهم المطالبة بالتعويض عما أصابهم من أضرار، حيث وجدت ضالتها في تقرير التزام جديد على عاتق الناقل، وهو الالتزام بضمان السلامة الذي يلزم هذا الأخير بإيصال الراكب إلى مكان الوصول المتفق عليه سليما معافى، فلا يقتصر دوره على مجرد النقل فقط.

يُعرف الالتزام بضمان السلامة بأنّه الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي والصحي للمتعاقد محفوظا من أي أذى فهو بذلك التزم بتحقيق نتيجة لا بذل عناية، وهو ما يستشف من نص المادة 4 من القانون رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش¹، وما تم النص عليه في القانون التجاري الجزائري بموجب المادة 62 منه. وباعتبار أنّ عقد النقل من العقود الملزمة لجانبين فهو يرتب التزامات متقابلة بين الأطراف، حيث يلتزم الناقل بإيصال الراكب سليما معافى إلى مكان الوصول وفي المقابل يلتزم الراكب بدفع الأجرة المتفق عليها سواء كانت الأجرة مبلغا نقديا أو تأخذ شكل التزام آخر كالقيام بمصلحة ما لفائدة الناقل، الأمر الذي يجعل الأجرة عنصرا أساسيا لقيام عقد النقل فهي تمثل مقابلا للنقل، حيث أنّ غيابها يفقد العقد وصف النقل، وبالتالي لا يلتزم الناقل بضمان سلامة الركاب لعدم وجود عقد نقل بينهما.

¹ - المادة 4 من قانون رقم 03/09، مؤرخ في 25 فيفري 2009، متعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، جريدة رسمية عدد 15، صادر في 8 مارس 2009، والتي تنص على: " يجب على كل متدخل في عملية وضع المواد الغذائية للاستهلاك، احترام إلزامية سلامة هذه المواد والسهر على أن لا تضر بصحة المستهلك.. "

غير أنه في بعض الحالات بالرغم من غياب عنصر الأجرة إلا أنّ وصف النقل لا يسقط من العملية، ويبقى الناقل ملزماً بضمان سلامة الركاب مثل النقل بالمجان، الذي يقوم على أساس المجاملة بين الأفراد دون وجود مقابل مادي يقع على عاتق الراكب في مواجهة الناقل.

في إطار تنفيذ عملية النقل بالمجان، يمكن أن تصاحب هذه الأخيرة أخطار تصيب الراكب تسبب له أضراراً جسمانية تستوجب التعويض، فتظهر أهمية هذا الموضوع من خلال انتشار هذه العمليات بين الأفراد بشكل كبير وملحوظ من جهة، وجهل الأشخاص بوجود مثل هذا الالتزام من جهة أخرى، حيث أصبح النقل بالمجان من بين أكثر صور النقل انتشاراً بسبب قيامه على المجاملة بين الأفراد، وغياب عنصر المقابل المادي بسبب وجود علاقات وطيدة بين كل من الراكب والناقل، حيث يقوم هذا الأخير بإيصال الراكب إلى المكان المحدد نظراً لوجود اعتبارات معنوية بينهما.

كما تتجلى أهمية الموضوع أيضاً باعتبار أنّ تنفيذ عملية النقل بالمجان مرتبط بجسم الراكب وحياته التي هي جديرة بحماية خاصة من أي ضرر قد تتعرض له، الأمر الذي دفعنا إلى تناول مسألة نقل الأشخاص بالمجان باعتباره يقوم على أساس المجاملة بين الأفراد دون وجود التزام بينهم، فما هو الأساس القانوني الذي يتم الاعتماد عليه من أجل إلزام الناقل بالمجان بضرورة ضمان سلامة الراكب وتمكين هذا الأخير من المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر؟

للإجابة عن هذه الإشكالية سنخرج على ذاتية النقل بالمجان من خلال إبراز خصوصيته مقارنة بعقد نقل الأشخاص، وذلك بالاعتماد على إبراز العنصر المعنوي الذي يركز عليه النقل بالمجان وانتفاء المقابل المادي الذي يقوم عليه عقد النقل بصفة عامة، إضافة إلى تمييزه عن المصطلحات المشابهة له (المبحث الأول).
غير أنه وفي سبيل تمكين الراكب من المطالبة بالتعويض جبراً للضرر الذي أصابه، لا بد من الوقوف على التكييف القانوني للمسؤولية في هذا الإطار من خلال تحديد طبيعة وأساس هذه الأخيرة من جهة، وحالات إعفاء الناقل منها من جهة أخرى (المبحث الثاني).

المبحث الأول: ذاتية النقل بالمجان كصورة تستبعد عقد النقل

نتناول المشرع الجزائري تعريف عقد النقل بأنه: "اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"¹.

¹ - المادة 36 من أمر رقم 59/75، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن القانون التجاري معدل ومتمم، جريدة رسمية عدد 101، صادر في 1975. غير أنّ المشرع الجزائري يعاب عليه في هذا التعريف بأنه استعمل مصطلح -الثن- بدلاً من -الأجرة - حيث كان من المستحسن استخدام هذا الأخير. انظر نص المادة 18 من قانون رقم 17/88، مؤرخ في 10 ماي 1988، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، جريدة رسمية عدد 19، صادر في 11 ماي 1988.

من خلال هذا التعريف يتضح لنا بأنّ المشرع الجزائري عند تعريفه لعقد النقل لم يميز بين النقل البري والبحري والجوي بل جاء التعريف بصيغة العموم، الأمر الذي يستنتج منه أنّ عقد نقل الأشخاص يتضمن عنصرين أساسيين، الأول يتمثل في تغيير المكان حيث تكون نقطة الوصول مختلفة عن نقطة الانطلاق، أما العنصر الثاني يتمثل في المقابل المادي الذي يدفعه الراكب للناقل.

يتضمن نقل الأشخاص العديد من الصور، غير أنّ النقل بالمجان يعتبر الصورة الأكثر تعقيدا لما تطرحه من إشكالات من حيث التطبيق على أرض الواقع، فمن خلال الاصطلاح اللفظي للجملة تتجلى ذاتيته مقارنة بعقد نقل الأشخاص، وللوقوف على هذه الذاتية لا بد من الوقوف على أوجه الاختلاف بينه وبين المصطلحات المشابهة له (المطلب الأول)، حيث أنّ هذا التمييز يساعد على إبراز خصوصية هذه الصورة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تمييز النقل بالمجان عن المصطلحات المشابهة له

يعتبر النقل بالمجان من الخدمات التي استحدثتها البيئة الاجتماعية بناء على التعاملات التي يقوم بها الأفراد يوميا، حيث شاع في ظل الانتشار الواسع لوسائل النقل واتساع دائرة التواصل بين الأفراد أن يقوموا بنقل بعضهم البعض من مكان لآخر بناء على نية المجاملة بينهما.

إنّ انتشار ظاهرة النقل بالمجان نتج عنه وجود خلط بينها وبين بعض المفاهيم المشابهة التي تحدث لبسا لدى الأفراد بصفة عامة، نظرا للارتباط والتداخل بين مختلف المفاهيم، وفي سبيل تقادي هذا الأمر سنحاول في هذه الجزئية من الدراسة التمييز بين النقل بالمجان بوصفه محور الدراسة وبعض المفاهيم المشابهة له سواء تضمنت عقد النقل (الفرع الأول) أو لم تتضمن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التمييز بين النقل بالمجان وبعض الصور المتضمنة عقد النقل

يعتبر النقل بالمجان من التصرفات التي تتم في إطار المجاملة وآداب اللياقة من جانب الناقل دون وجود مقابل مادي نظير الخدمة التي يقدمها، فأهم ما يميزه هو غياب المقابل المادي له¹، غير أنّ هناك بعض التصرفات التي ينعدم فيها المقابل المادي رغم ذلك تبقى تصرفات أصيلة تنفرد بالإطار الخاص بها. يكون النقل في جميع الحالات نظير مقابل يدفعه الراكب للناقل²، غير أنّ المقابل الذي يتم دفعه من طرف الراكب يأخذ عدة أوصاف، فقد يكون نقديا وقد يتخذ شكلا آخر غير النقود كتقديم خدمة أو مصلحة مثلا.

¹ - علي جمال الدين عوض، العقود التجارية، مكتبة النهضة، مصر، دون تاريخ نشر، ص 232.

² - عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص 293.

يعرف النقل المصلحي بأنه النقل الذي يتم مقابل ميزة أو خدمة قابلة للتقدير المالي يحصل عليها الناقل، حيث تكون هذه المصلحة لصالح الناقل وحده أو يشترك فيها مع غيره، غير أنّ أهم ما يميز النقل المصلحي أنّ الأجرة فيه لا تكون ذات قيمة مالية، ومن قبيل هذا الأخير نقل شخص لآخر في سيارته من أجل استشارته في مسألة معينة تعود عليه بالنفع والمصلحة¹.

ثار جدال فقهي حول مسألة اعتبار النقل المصلحي من قبيل عقود النقل من عدمه، غير أنّ القضاء بعد تردد دام مدة طويلة حسم موقفه من هذه المسألة، حيث كانت الأسبقية للقضاء الفرنسي الذي اعتبر النقل المصلحي يفقد لنية التعاقد الأمر الذي يخرج من دائرة العقود المتضمنة للنقل، وبالتالي تم إخضاع مسؤولية الناقل المصلحي لأحكام المسؤولية المفترضة عن الخطأ في حراسة الأشياء².

غير أنّ المحاكم سرعان ما تراجع عن هذا القرار واعتبرت النقل الذي يتم لمصلحة الناقل يأخذ وصف النقل بعوض، وبالتالي فهو يأخذ وصف عقد النقل لأنّ المصلحة التي يسعى الناقل إليها أكبر قيمة مما يمكن أن يدفعه الراكب كأجرة³.

إضافة إلى النقل المصلحي، توجد صورة أخرى من صور النقل التي تندرج ضمن هذا الإطار وهو النقل الذي يكون مقابل مادي غير ظاهر، يبدو فيها النقل بحسب الظاهر دون مقابل، غير أنّه في الواقع ينطوي على عقد نقل بعوض، والناقل يكون مسؤولاً عن تنفيذ التزاماته تجاه الراكب، فهو يخضع للمسؤولية العقدية عند تعرض الراكب للضرر أثناء تنفيذ العقد، ذلك لأنّ أبرز ما تتميز بهذه الحالات توفر النية المشتركة للتعاقد، وأنّ هذه النية تتجه إلى إبرام عقد نقل، وأنّ عقد النقل مقصود لذاته أو هو مطلوب بالضرورة، وأنّ المقابل فيه حقيقة واقعة لا صورية⁴.

شاعت في الفترة الأخيرة ظاهرة معينة تتعلق بنقل الأطفال الذين يقل سنهم عن حد معين بمناسبة نقل ذويهم، فنجد أنّ هذه الفئة تعفى من دفع الأجرة، حيث يكون من حيث الظاهر أنّ نقلهم تم بصورة مجانية، غير أنّ الواقع أنّهم يندرجون ضمن نقل ذويهم وتعتبر أجرتهم مدفوعة حيث تدخل ضمن أجرة نقل الشخص الذي يصاحبه، وبذلك يعتبر النقل في هذه الحالة نقل بعوض⁵.

¹ - أنس بن محمد عبد العزيز بن فريال، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير في السياسة الشرعية، المعهد العالي للقضاء، قسم السياسة الشرعية، شعبة الأنظمة، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، المملكة العربية السعودية، 1433/1434، ص 59.

² - عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 39.

³ - أنس بن محمد عبد العزيز بن فريال، المرجع السابق، ص 59، 60.

⁴ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 41.

⁵ - نفس المرجع، ص 44.

يمكن للراكب في بعض الأحيان أن يتعاقد مع شخص غير الناقل يسمى بوكيل العمولة للنقل، فيلتزم هذا الأخير بالتعاقد مع ناقل باسمه لحسابه موكله الراكب¹، حيث يسأل عن تنفيذ العقد وكل ما يحدث للراكب من أضرار فهو بذلك ضامنا لسلامة الراكب الناتجة عن عقد نقل الأشخاص². نستنتج مما سبق بيانه أن الصور سالفه الذكر تأخذ وصف عقد النقل، وبالتالي يلتزم الناقل فيها بكافة الالتزامات لاحتوائها على الشروط الواجب توافرها في عقد نقل الأشخاص وهي المقابل المادي ونية التعاقد. عند التدقيق في الصور الأربعة التي سبق دراستها نلاحظ أنها تشترك مع النقل بالمجان في كونها تتضمن نقل الأشخاص من مكان لآخر، غير أنها تختلف عنه في بعض النقاط التي تتمثل في كون النقل بالمجان يقوم على فكرة انتقاء المقابل المادي الذي يعتبر عنصرا أساسيا في عقد النقل، فلا قيام لهذا الأخير إلا بعد دفع المقابل المادي المتمثل في أجرة النقل، في حين أن الصور المذكورة سابقا تتضمن هذا العنصر ولو كان غير ظاهر في بعضها، إضافة إلى أن النقل بالمجان يقوم على عنصر معنوي يتمثل في نية المجاملة بين الأطراف وهو ما يعتبر غائبا في الصور السابقة، فبالرجوع لهذه الأخيرة لا وجود لما يعرف بنية المجاملة بين الأطراف.

الفرع الثاني: التمييز بين النقل بالمجان وبعض الصور المستبعدة لعقد النقل

يقوم النقل بالمجان على توفر عنصر أساسي هو انتقاء المقابل المادي، غير أن هذا العنصر تنطوي عليه العديد من الصور كالنقل الخفي وبقاء المسافرين في وسيلة النقل رغم انتهاء العقد...، الأمر الذي يدفعنا للبحث حول إمكانية إدراج هذه الصور تحت وصف النقل بالمجان. يعتبر النقل الخفي هو النقل الذي يتسلل فيه الراكب إلى وسيلة النقل مهما كانت هذه الوسيلة، ودون وجود نية إبرام العقد من جهة، ودون الحصول على موافقة الناقل من جهة أخرى³. من خلال هذا التعريف، يمكن القول بأن النقل بالمجان والنقل الخفي يشتركان من حيث كونهما يفتقدان للمقابل المادي الذي يتلقاه الناقل، غير أنهما يختلفان من حيث العلم بعملية النقل فالنقل بالمجان كلا الطرفين على علم بعملية النقل، في حين أن النقل الخفي لا يوجد مثل هذا الأمر، ذلك أن الراكب تسلل لوسيلة النقل خفية دون علم الناقل، الأمر الذي يجعل تكييف تصرفه تحت دائرة الأعمال الإرادية التي تتم من جانب واحد.

¹-Yamina kahlouche, le commissionnaire de transport et autres intervenants dans la chaine de transport, le phare : journal des échanges internationaux, des transport et de la logistique, N°86, juin 2006, P6.

²- لجنة أحميم، عقد الوكالة بعمولة للنقل، مذكرة ماجستير في القانون، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2014/2013، ص 5.

³- مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون التجاري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1981، ص 323.

إضافة إلى النقل الخفي، توجد أنواع أخرى من النقل التي تحدث لبسا واستفسارا لدى الأشخاص نظرا لتشابهها وتقارب معالمها ظاهريا، ومن بين هذه الصور نجد بقاء الراكب في وسيلة النقل رغم انتهاء العقد. في كثير من الأحيان يستمر بقاء الراكب في وسيلة النقل رغم انتهاء العقد الذي أبرمه سواء كان ذلك مقصودا من جانبه أم لا، وهو ما يجعله يقترب للنقل بالمجان في حالة ما إذا كان كلا الطرفين على علم بالأمر، غير أنه في حالة عدم علم الناقل يجعل هذه العملية أقرب للنقل الخفي¹. انطلاقا مما سبق قوله، يمكن الوقوف على اعتبار النقل المجاني يقترب من استمرار الراكب في وسيلة النقل رغم انتهاء التنكرة متشابهان من حيث علم الطرفين بالنقل، غير أنه يختلف عنه في حالة عدم وجود مثل هذا العلم لدى الناقل، وبالتالي يسقط في هذه الحالة عنصر العلم لديه مما يجعله بعيدا عن النقل بالمجان².

المطلب الثاني: خصوصية النقل بالمجان

يعتبر النقل بالمجان من العمليات التي لا تتضمن عقد النقل نظرا لغياب العنصر المادي الذي يقوم عليه هذا العقد من جهة وانتفاء نية التعاقد بين الطرفين من جهة أخرى، حيث تمثل هذه العناصر في مجملها خصوصية النقل بالمجان، ففي سبيل الوقوف على هذه الخصوصية، يقتضي منا الأمر التركيز على العنصر المعنوي المتمثل في نية المجاملة لدى الناقل (الفرع الأول)، وانتفاء الأجرة التي تمثل العنصر المادي في العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: توافر نية المجاملة لدى الناقل

النقل المجاني هو النقل الذي ينطوي على نية المجاملة أو التفضل من جانب الناقل³، حيث يعتبر ناقلا كل شخص يقوم بنقل الراكب إلى المكان المتفق عليه مهما كانت وسيلة النقل المعتمدة سيارة أو حافلة أو سكك حديدية... ويعتبر النقل هنا برأيا⁴.

ويمكن أن يتم النقل بواسطة السفن والبواخر فيأخذ النقل في هذه الحالة وصف النقل البحري⁵، ومن جهة أخرى يمكن أن تكون الوسيلة المستخدمة في النقل هي الطائرة مما يضيف على النقل صفة النقل الجوي¹، غير

¹ - أنس بن محمد بن عبد العزيز آل فريال، المرجع السابق، ص 78.

² - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 66.

³ - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 232.

⁴ - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002/2001، ص 13، 14 وما بعدها.

⁵ - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 5.

أنّه في مختلف عمليات النقل وبغض النظر عن الوسيلة المستعملة يكون القصد منه المجاملة البحتة وعمل الخير، وخير مثال تقليدي على ذلك قيام شخص باصطحاب صديق له للنزهة بسيارته الخاصة أو إيصاله إلى مكان معلوم قصد المجاملة دون وجود مقابل مادي بينهما، أو قيام شخص بنقل صديقة له من مكان لآخر قصد الحديث أو التزّه أو مجاملة منه لها أو تعبيراً عن الإعجاب بها، وهو من الأمور الشائعة جداً في وقتنا الحالي². يشترط توافر بعض العناصر التي تصفي صفة المجانية على النقل، والتي تتمثل في توافر نية المجاملة لدى الناقل أي اتجاه قصده إلى إيصال الراكب مجاملة له، كنقل صديقة من مكان إلى مكان آخر دون الحصول على مقابل من أي نوع، فإذا تبين أنّ الناقل لم يقصد نية المجاملة وكانت له مصلحة من أي نوع تنتفي صفة المجانية من النقل حتى ولو لم يتحصل الناقل على مقابل مادي³.

في سبيل اعتبار النقل مجانياً لا بد من علم الطرفين الراكب والناقل بأنّ هذا الأخير يقوم به مجاملة للطرف الآخر، الأمر الذي يقودنا إلى البحث في جانب الناقل من أجل معرفة طبيعة النقل⁴، فلا وجود للمجاملة إذا ما استقل الراكب السيارة أو القطار خلصة دون علم الناقل أو دون الحصول على موافقته، وهو ما يعرف بالنقل الخفي أو المستتر كما سبق بيانه⁵، الذي يقصد به تسلل الراكب إلى وسيلة النقل دون علم الناقل ودون وجود نية إبرام عقد النقل ودفع الأجرة، فيلاحظ أنّ هذا النقل يتفق مع النقل المجاني من حيث عدم وجود المقابل المادي، غير أنّ الاختلاف بينهما يبرز من حيث كون النقل المجاني يتم بعلم ومعرفة كلا الطرفين، في حين أنّ النقل الخفي يتم بمعرفة الراكب فقط دون الناقل⁶.

¹ - هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب، دراسة مقارنة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة صلاح الدين، دون تاريخ نشر، ص 3.

² - عبد الرزاق أحمد السنهوري، نظرية الالتزام بوجه عام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998، ص 327.

³ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 45.

⁴ - محمد الهامل جيرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014/2013، ص 32 وما بعدها.

⁵ - عاقل فصيل، محاضرات في مقياس عقود وقانون النقل، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2014/2013، ص 17.

⁶ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 46.

الفرع الثاني: انتفاء المقابل المادي

يشترط لقيام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص توافر عنصر مهم وهو المقابل المادي¹، باعتبار أن عقد النقل من عقود المعاوضة التي يتحصل فيها كل طرف على مقابل ما يقوم بتقديمه، ففي النقل البري يلتزم الناقل بدفع أجرة التذكرة قبل الصعود لمتن المركبة أو القطار، ونفس الأمر بالنسبة للنقل البحري حيث يلتزم المسافر بدفع الأجرة المتفق عليها عند استلام تذكرة السفر، وهو ما ينطبق أيضا على النقل الجوي²، حيث يعتبر هذا المقابل بمثابة أجر نظير تقديم خدمة النقل³.

يحتل المقابل المادي في العقد أهمية كبيرة خاصة في جانب الناقل، ذلك أن هذا الأخير لا يتحمل أية مسؤولية ولا يتقيد بأي التزام ما لم يتم الركاب بدفع الأجرة المتفق عليها باعتبارها ركنا في عقد النقل وانعدامها يفقد العملية وصف العقد، مما يسهل على الناقل التحلل من التزاماته المفروضة عليه بوصفه ناقل متعاقد استنادا لعدم وجود عقد نقل⁴.

غير أن خصوصية النقل بالمجان تكمن في غياب العنصر المادي بمعنى عدم تقاضي الناقل سواء كان ناقلا برياً أو جوياً أو بحرياً⁵ أي مقابل مهما كان عن خدمة النقل التي قام بها، فإذا تحصل على أي مقابل ولو كان غير متناسب مع الخدمة المقدمة إلا أن وجوده يفقد العقد وصف النقل⁶.

إذن تبرز خصوصية النقل بالمجان من خلال توافر عنصرين أساسيين ومتلازمين هما نية المجاملة المتوفرة لدى الناقل وعدم تقاضي مقابلا عن قيامه بعملية النقل.

¹ - إلياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة (العقود التجارية)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 3.

² - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، دون تاريخ نشر، ص 49.

³ - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 83.

⁴ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 34، 44.

⁵ - أشار المشرع الجزائري بموجب نص المادة 850 من أمر رقم 80/76، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، متضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 29، لسنة 1976، معدل ومتمم بالقانون رقم 05/98، مؤرخ في 25 يونيو 1998، جريدة رسمية عدد 47، لسنة 1998، معدل ومتمم بقانون رقم 04/10، مؤرخ في 15 أوت 2010، جريدة رسمية عدد 46، لسنة 2010، إلى عملية النقل بالمجان ونص على ضرورة تطبيق الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل على هذا الأخير، منهج عبد لقادر ومحمد بن أحمد، خصوصية أجرة السفر في عقد النقل البحري للمسافرين، مجلة القانون، العدد 7، ديسمبر 2017، ص 197، 198.

⁶ - علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، دون تاريخ نشر، ص 5-6.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للنقل بالمجان

يفرض عقد نقل الأشخاص على الناقل ضرورة إيصال الركاب إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى، وفي حالة إخلاله بالتزامه يحق للمضروب مطالبته بجبر الضرر الذي أصابه استناداً إلى العقد الموجود بينهما¹، غير أنّ الإشكال يثور حول وجود التزام في ذمة الناقل بضمان السلامة في حالة النقل بالمجان باعتباره يتميز بنوع من الخصوصية مقارنة بعقد نقل الأشخاص، حيث تتجلى هذه الأخيرة في انتفاء المقابل المادي وقيامه على نية المجاملة التي تشكل العناصر الأساسية التي يقوم عليها عقد النقل.

تبادرت إلى أذهاننا جملة من التساؤلات التي تدور مجملها حول مسألة التكييف القانوني للنقل بالمجان، نظراً لما لها من أهمية في تحديد مسؤولية الناقل، وذلك من خلال تناول طبيعة هذه المسؤولية والبحث في أساسها (المطلب الأول)، غير أنّه في بعض الحالات يعفى الناقل بالمجان من المسؤولية في حالة توافر مجموعة من العناصر التي تحول دون قيامها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: قيام مسؤولية ناقل الأشخاص بالمجان.

يسعى الركاب الذي تعرض لأضرار وإصابات جسدية ناتجة عن عملية النقل التي قام بها الناقل بالمجان إلى الحصول على التعويض وجبر الضرر الذي أصابه، وفي سبيل تمكينه من ذلك كان لا بد من وضع أساس قانوني يستند عليه في دعواه (الفرع الثاني)، غير أنّ هذا الأمر لا يتم قبل البحث في طبيعة هذه المسؤولية كون ذلك يساعد في تحديد أساسها (الفرع الأول).

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل بالمجان

اختلف الفقه خاصة الفرنسي في تحديد طبيعة مسؤولية ناقل الأشخاص بالمجان، فمنهم من يخضعها لقواعد المسؤولية العقدية، ومنهم من يجعلها تقوم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية².

أمام التباين في تحديد طبيعة المسؤولية، اتجه جانب من الفقه³ إلى القول بمسؤولية الناقل بالمجان على أساس قواعد المسؤولية العقدية، فهو لا يختلف عن النقل الذي يتم بمقابل أجرة، وبالتالي يلقي على عاتقه التزام

¹ - بن قريش نعيمة، النظام القانوني لنقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، 27 ماي 2014، ص 33.

² - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 55.

³ - يعتبر الأستاذ " بيناتار " من أقوى وأشد أنصار الاتجاه القائل بالمسؤولية العقدية للناقل بالمجان، حيث اعتبر أنّ هذا العقد يعتبر مجانياً بالنسبة للناقل غير أنّه بالنسبة للناقل يعتبر عقد معاوضة الأمر الذي يلزم تطبيق قواعد المسؤولية العقدية في هذه الحالة. سلامي ليندة، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، 15/5/2017، ص 38

بضمان سلامة الراكب¹، غير أنهم اختلفوا حول طبيعة العقد الذي يربط الراكب والناقل فمنهم من اعتبر أن هذه العلاقة هي عقد نقل وبالتالي يلتزم الناقل بالمجان بنفس الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل بأجر²، ومن ثم يأخذ على عاتقه إيصال الراكب إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد ويلتزم بضمان سلامته³. غير أن هذا الرأي تعرض للنقد على اعتبار أن العقد هو اتفاق بين إرادتين أو أكثر قصد إحداث أثر قانوني معين⁴، وهو ما لا يتوافر في النقل بالمجان، فلم تتجه إرادة أي من المتعاقدين إلى إلزام الآخر بأداء ما اتجأه، فعقد النقل من عقود المعاوضة ومن ثم يلتزم الراكب بأداء مقابل نقدي للراكب وبغير هذا المقابل لا وجود لعقد النقل⁵.

أما الجانب الآخر فقد اعتبر أن النقل بالمجان من عقود الخدمات مثل عقد الوكالة، وبالتالي يمكن اعتبار النقل بالمجان بمثابة عقد وكالة، وفكرة المجانية في حد ذاتها لا تستبعد فكرة العقد فالفرق بين النقل بعوض والنقل المجاني هو نفسه الفرق بين عقد البيع وعقد الهبة، حيث أنه في كلا الحالتين يوجد عقد وتطبق قواعد المسؤولية التعاقدية عند الإخلال بالالتزام، كما أقر هذا الجانب أن النقل بالمجان هو عقد غير مسمى، ذلك أن الأفراد لهم الحرية في إبرام ما شاءوا من العقود دون التقيد بتلك التي نظمها المشرع⁶. تعرض هذا الرأي هو الآخر إلى النقد باعتبار أن الوكالة تكون في التصرفات القانونية، في حين أن النقل هو عملية مادية لا يصلح التوكيل فيها، إضافة إلى أن نية التعاقد غائبة لدى كل متعاقد من جهة، وغياب المقابل المادي المميز لعقد النقل من جهة أخرى الأمر الذي يهدم الرأي القائل بالطبيعة التعاقدية للنقل بالمجان⁷.

أمام النقد الموجه للطبيعة العقدية، ظهر جانب آخر من الفقه والقضاء الفرنسي يقر بعدم إخضاع الناقل بالمجان للمسؤولية العقدية، بسبب انتفاء العلاقة التعاقدية فلا وجود لأي عقد ولو كان غير مسمى لأن الناقل قبل تأدية خدمة النقل على أساس المجاملة فقط⁸، الأمر الذي دفعهم إلى القول بأنه في حالة إخلال الناقل بالتزامه عند تنفيذ عملية النقل تقوم مسؤوليته على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية، حيث يعتبر سلوكه خطأ

¹ - سلامي ليندة، مرجع سابق، ص 38.

² - عبد القادر أقصاوي، الالتزام بالسلامة في بعض العقود، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص 47.

³ - زهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، شهادة ماجستير في قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بلقايد، وهران، 2013/6/24، ص 12.

⁴ - محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانوني المدني، النظرية العامة للالتزام، العقد والإرادة المنفردة، ط4، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص 39.

⁵ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 56.3

⁶ - عبد القادر الأقصاوي، المرجع السابق، ص 47، 48.

⁷ - نفس المرجع، ص 48، 49، عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 58.

⁸ - سلامي ليندة، المرجع السابق، ص 38.

تقصيرها، وبالتالي يحق للراكب المطالبة بالتعويض على أساس خطئه الشخصي أو عن صفته باعتباره حارساً للأشياء¹.

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل بالمجان

بعد التطرق إلى طبيعة مسؤولية الناقل بالمجان، التي لم تسلم من النقد بسبب تأسيسها على قواعد المسؤولية التعاقدية، حيث كان أغلب النقد يدور حول انعدام المقابل المادي وغياب نية التعاقد لدى الأطراف، الأمر الذي دفع إلى اعتبار الناقل مسؤولاً استناداً إلى قواعد المسؤولية التقصيرية، غير أنّ الإشكال يدور حول نوع المسؤولية المطبقة في هذه الحالة هل هي مسؤولية خطئية أم أنّها تندرج تحت إطار المسؤولية الشيئية. ذهب القضاء الفرنسي في بادئ الأمر إلى استبعاد تطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء على عملية النقل بالمجان، على اعتبار أنّ من يستعمل شيئاً مجانياً لا يستفيد من أحكام هذه المسؤولية²، ومن الحجج المقدمة لدعم هذا الرأي نذكر أهمها فقط³:

-الراكب المجاني لا يعدّ من الغير الذين لم يساهموا في استعمال الشيء الذي ألحق ضرراً بهم كالمارة في الطريق، غير أنّه لا يمكن إنكار صفة الغير عن الراكب مجاناً لعدم وجود علاقة عقدية بينه وبين الناقل.
-فكرة قبول المخاطر، بمعنى لا يجوز للراكب بالمجان التمسك بمسؤولية الناقل، لأنّه على علم بالمخاطر التي يمكن أن يتعرض لها نتيجة استقلاله وسيلة النقل، الأمر الذي يستشف منه قبوله المخاطر الناتجة عنها، غير أنّ هذا الرأي هو الآخر تعرض للنقد فلا يمكن تصور هذه الفكرة إذا كان الراكب طفلاً أو معتوها.
بما أنّه تم استبعاد تطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء كأساس لقيام مسؤولية الناقل بالمجان، الأمر الذي يستشف منه اعتماد الخطأ الواجب الإثبات كأساس لها، الأمر الذي يلزم الراكب في هذه الحالة بضرورة إثبات خطأ الناقل من أجل تمكنه من المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر، بل ذهبوا إلى أبعد من ذلك، حيث اعتبروا أنّه لقيام مسؤولية الناقل يجب على الراكب إثبات الخطأ في جانبه وأن يكون هذا الأخير جسيماً⁴.

¹ - محمد الهامل جبرون، المرجع السابق، ص 40.

² - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 113.

³ - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 52-54.

⁴ - محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دار النهضة العربية، 1980، ذكره عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 55.

حيث يعرف الخطأ الجسيم بأنه الخطأ الذي لا يتصور وقوعه إلا من شخص عديم الاكتراث وقليل الحيلة والحذر¹، وفي سبيل اعتبار الخطأ جسيماً وبالتالي إقامة مسؤولية الناقل بالمجان لا بد من توافر اعتبارين أساسيين هما: قبول فكرة المخاطر ومجانبة الخدمة².

غير أن المشرع الفرنسي تراجع عن هذا التوجه، وسمح بعد ذلك للراكب بالمجان بالتمسك بالمسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية من أجل المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر دون الحاجة إلى إثبات خطأ الناقل³.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد مكن الراكب من الرجوع بدعوى المسؤولية المدنية على الناقل بالمجان، في حالة إصابته بأضرار جسيمة دون الحاجة إلى إثبات الخطأ في جانبه بسبب اعتماده على حراسة الأشياء غير الحية كأساس لقيام المسؤولية المدنية للناقل بالمجان، فليس لهذا الأخير التحلل من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي⁴.

المطلب الثاني: إعفاء الناقل بالمجان من المسؤولية

منح القانون للراكب في حالة تعرضه لأضرار جسيمة الحق في المطالبة بالتعويض عما أصابه، وعلى هذا الأساس يلتزم الناقل بالمجان شأنه شأن الناقل بعوض بالتعويض عن الأضرار التي يسببها للراكب أثناء القيام بعملية النقل.

غير أن الناقل بالمجان لا يكون مسؤولاً في جميع الحالات عما يصيب الراكب من أضرار، حيث نص القانون على بعض الحالات التي بوقوعها يتم إعفاء الناقل بالمجان من المسؤولية حتى ولو أصاب الراكب ضرراً، سواء كانت هذه الحالات تم النص عليها طبقاً للقواعد العامة (الفرع الأول)، أو تناولها القانون التجاري (الفرع الثاني).

¹ - هلا عبد الله السراج، مدى لزوم الخطأ كركن من أركان المسؤولية التقصيرية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الأزهر، فلسطين، 2013، ص 66.

² - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 55.

³ - محمد الهامل جيرون، المرجع السابق، ص 40، 41.

⁴ - المادة 138 من أمر 58/75، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن قانون، المعدل ومتمم: " كل من يتولى حراسة شيء وكانت له قدرة استعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء الذي إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة."

الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقواعد العامة

أجاز المشرع للناقل بالمجان التحلل من المسؤولية المدنية الناتجة عن التزامه بضمان سلامة الركاب من خلال إثباته السبب الأجنبي، حيث يعتبر هذا الأخير من أكثر الأسباب التي يتم الاستناد عليها لدفع المسؤولية فهو يعتبر كل فعل أو حادث لا ينسب إلى المدعى عليه ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار مستحيلاً¹، حيث نصت المادة 127 من القانون المدني: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاقي يخالف ذلك."

تنص المادة 138 في فقرتها الثانية من القانون المدني: "ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة."

من خلال استقراء نص المادتين السابقتين نلاحظ أن إعفاء الناقل بالمجان من المسؤولية يكون في الحالات التالية:

1- الأسباب الناتجة عن فعل الطبيعة: يندرج ضمن هذا العنصر سببان يعفيان الناقل بالمجان من المسؤولية تم ذكرهما في نص المادتين السابقتين يتمثلان في القوة القاهرة والحادث المفاجئ، حيث نلاحظ أن بعض الفقه خاصة العربي لا يفرق بين الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، فهما تعبيران يختلفان من حيث المبنى غير أنهما يجتمعان من حيث المعنى، فيندرجان تحت مفهوم الحادث الذي لم يكن بالإمكان توقعه ولا بالوسع دفعه وليس للمدين يد فيه، حيث يشترط لاعتباره سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية أن لا يكون بالإمكان توقعه، وأن لا يكون وقوعه في حدوث المألوف، وألا يمكن مقاومته والتغلب عليه، وأن يكون تنفيذ الالتزام مستحيلاً².

2- الأسباب الناتجة عن فعل الإنسان: بالرجوع إلى نصوص المواد 127 و 138 من القانون المدني نلاحظ أن إعفاء الناقل بالمجان من المسؤولية لا يكون في حالة وجود القوة القاهرة والحادث المفاجئ فقط، بل هناك حالات أخرى تكون ناتجة عن فعل الإنسان في حد ذاته تحول دون قيام مسؤولية الناقل بالمجان، وتتمثل هذه الحالات في خطأ المضرور وفعل الغير.

¹ - خميس سناء، المسؤولية الموضوعية للمنتج كآلية تعويضية لضحايا حوادث المنتجات المعيبة، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون العقود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015/06/04، ص 134.

² - زهدور كوثر، المسؤولية المدنية عن عمليات نقل الدم في التشريع الجزائري مقارناً، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2013/2012، ص 292، 293.

بالنسبة لخطأ المضرور يكون نافيا للمسؤولية المدنية إذا ما توفر فيه شرطا السبب الأجنبي المتمثلان في عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع، إضافة إلى رجوع الإصابة لفعل الدائن نفسه، وعلى هذا الأساس يكون خطأ الراكب أو المسافرين سببا في إعفاء الناقل بالمجان من المسؤولية المدنية عن الإخلال بالالتزام بالسلامة¹. أما في ما يخص فعل الغير كسبب للإعفاء من المسؤولية، فيقصد بهذا الأخير كل شخص عدا المضرور والمدعى عليه أو أحد ممثليه أو أتباعه².

يشترط لإعفاء الناقل بالمجان من المسؤولية المدنية عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة أن يكون الفعل غير متوقع ولم يكن في الوسع تداركه، إضافة إلى كون ذلك هو السبب الوحيد في إحداث الضرر³، فضلا عن عدم نشوء هذا الفعل عن خطأ المدين، فإذا ساهم خطأ المدين مع فعل الغير في إحداث الضرر فإن المسؤولية تكون قابلة للانقسام بينهما كل حسب قدر مساهمته في وقوع الضرر⁴.

الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية طبقا للقانون التجاري

منح المشرع الجزائري للناقل بالمجان الحق في دحض ما اتهم به، الأمر الذي يخوله التحلل من المسؤولية عما أصاب الناقل من أضرار جسدية أثناء عملية النقل، فضلا عما تم النص عليه في القانون المدني تناول المشرع الجزائري هذه المسألة في جملة من النصوص القانونية الخاصة التي تضمنها القانون التجاري الجزائري.

تنص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن القوة القاهرة أو خطأ المسافر". من خلال استقراء نص المادة أعلاه نجدها تكرر لما جاء في نصوص القانون المدني التي تجعل من السبب الأجنبي أساسا لدفع المسؤولية المدنية عن ناقل الأشخاص بالمجان، بحيث يمكن لهذا الأخير في حالة توفر أحد هذه الحالات دفع المسؤولية المدنية كليا أو جزئيا، غير أن الملاحظ على هذا النص مقارنة بنظيره في الشريعة العامة نجده تناول عنصرين فقط وهما القوة القاهرة وخطأ المسافر، أما في ما يتعلق بخطأ الغير فلم يتم

¹ - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 437، حلو عبد الرحمن أبو الحلو، "الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية"، دراسة تحليلية في إطار قوانين التجارة البحرية واتفاقية بروكسل وهامبورج، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 11، العدد 1، كلية القانون، جامعة اليرموك، الأردن، يونيو 2014، ص 10.

² - قوادي مختار، المسؤولية المدنية عن الخطأ الطبي، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الشريعة والقانون، كلية الحضارة الإسلامية والعلوم الإنسانية، قسم العلوم الإسلامية، تخصص شريعة وقانون، جامعة وهران، 2010/2009، ص 226.

³ - جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 263.

⁴ - عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 438، 349.

التطرق إليه، فهل يعني ذلك أنّ خطأ الغير غير دافع للمسؤولية وفقا للقانون التجاري الجزائري أم هو مجرد إسقاط وسهو من المشرع الجزائري فقط؟

كما نصت المادة 65 من القانون التجاري: " يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين."

من خلال استقراء نص المادة أعلاه، يتضح لنا أنّ أي شرط لإعفاء الناقل من المسؤولية يعتبر باطلا سواء كان الإعفاء كليا أو جزئيا، غير أنّ نص المادة 66 من نفس القانون التي تنص على ما يلي: " يجوز للناقل استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها ومبلغ للمسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو مستخدميه إعفاؤه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر" .

بعد التمعن في نص هذه المادة، نجدها تجيز الاتفاق بين الراكب والناقل على إعفاء هذا الأخير من المسؤولية المدنية المترتبة عن عملية النقل، في حالة توفر جملة من الشروط تتمثل عموما في ضرورة جعل الاتفاق كتابيا في وثيقة النقل، وأن يكون الاشتراط مطابقا للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها، وأن يتم تبليغ الراكب به، وأن لا يكون الضرر ناتجا عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل¹.

خاتمة

ترجع الغاية من وراء تطور قواعد المسؤولية المدنية، هو توفير الحماية لأكبر عدد ممكن من المتضررين بفعل التطور الصناعي والتكنولوجي الذي عرفته المجتمعات الحديثة، خاصة أمام صعوبة إثبات خطأ المسؤول عن هذه الحوادث، ويعتبر النقل بمختلف صوره سواء كان نقلا بریا بحريا أو جويا، بمقابل أو نقل مجاني، من بين أهم المجالات التي عرفت تطورا ملحوظا من حيث الوسائل المستعملة والمخاطر الناتجة عنها، الأمر الذي دفع القضاء الفرنسي إلى تقرير الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البحري كبدائية، ثم توسيع نطاق هذا الالتزام ليشمل باقي صور نقل الأشخاص حتى يصل إلى النقل بالمجان.

إنّ النقل بالمجان هو النقل الذي يقوم على أساس المجاملة البحتة بين الناقل والراكب، فهو يستند على عنصر معنوي يتمثل في اتجاه قصد الناقل لإيصال الراكب إلى المكان المحدد بنية المجاملة فقط دون وجود أي غاية أخرى، إضافة إلى انعدام المقابل المادي الذي يميز عقد النقل بصفة عامة، الأمر الذي دفعنا إلى تناول هذه الجزئية ومعرفة الأساس الذي يستند عليه الراكب بالمجان من أجل المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر.

¹ - بوعلي فادية، المرجع السابق، ص 39، 40.

بعد التطورات التي عرفها الفقه والقضاء الفرنسي خاصة، تم الاستقرار على إسناد المسؤولية المدنية إلى الناقل بالمجان عما أصاب الراكب من ضرر اعتمادا على قواعد المسؤولية التقصيرية بناء على حراسة الأشياء، حيث تقوم مسؤولية الناقل عما أصاب الراكب من ضرر دون حاجة هذا الأخير إلى إثبات خطأ الناقل، بل يلتزم بإثبات الضرر الذي أصابه فقط، وفي سبيل نفي الناقل المسؤولية عنه يلتزم بإثبات السبب الأجنبي.

يلاحظ أنّ المشرع الجزائري لم يفرق بين النقل بالمجان والنقل بعوض من خلال القرار الصادر عن الغرفة المدنية بالمحكمة العليا في 20 جانفي 1982 عكس ما استقر عليه الفقه والقضاء في فرنسا زهاء من الزمن، حيث تشمل عملية النقل بالمجان جميع صور فهي لا تقتصر على وصف أو صورة معينة.

في إطار عملية النقل بالمجان يلتزم الناقل بضمان السلامة مثله مثل التزامه بموجب عقد النقل بمقابل، وبالتالي فعلى الرغم من التباين الواضح بين المصطلحات في مبناها إلا أنّها واحدة في آثارها ونتائجها.

وعليه ففي كلا صور نقل الأشخاص سواء كان نقلا مجانيا أو بعوض يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب وإيصاله إلى المكان المحدد سليما معافى، وفي سبيل تحقيق ذلك من الضروري الاهتمام بموضوع النقل بالمجان، وذلك نظرا لقلّة الكتابات في هذا المجال من أجل سد الفراغ الموجود وإثراء المكتبات القانونية به.

كما ينبغي على المشرع الجزائري العمل على وضع نظام قانوني خاص بالمسؤولية، يكون بمثابة الحل النهائي والأكثر ملائمة وتناسبا لمعالجة الحوادث الجسدية الناجمة عن عقود الخدمات خاصة عمليات النقل بمختلف صورته.

إضافة إلى ذلك حبذا من المشرع الجزائري لو يقوم بتعديل نص المادة 63 من القانون التجاري الجزائري بإضافته اصطلاح " فعل الغير " كي لا يكون هناك تناقض بينها وبين ما تتم النص عليه في الشريعة العامة.