

دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص

الباحث

عبد الله محمد يحيى حسن العلفي

دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص

عبد الله محمد يحيى حسن العلفي

مقدمة:

بعد أن يقع الضرر على الراكب وتثبت مسؤولية الناقل تجاه الراكب ولم يستطع الناقل دفع مسؤوليته بأحد أسباب دفع المسؤولية، ففي هذه الحالة يصبح لزاماً على الناقل دفع التعويض العادل للراكب عما ألحقه به من ضرر أثناء عملية النقل أياً كان هذا الضرر سواء في بدنه أو أمتعته أو عند تأخره في الوصول ويدفع هذا التعويض للراكب عن طريق دعوى يقيمها الراكب ضد الناقل.

والدعوى هي الوسيلة التي يلجأ إليها الخصوم للمطالبة بحقوقهم عن طريق القضاء المختص وتعتبر دعوى المسؤولية الناشئة عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل هنا هي دعوى أساسها الإخلال بأحد التزامات العقد وينطبق عليها ما ينطبق على دعوى المسؤولية العقدية بشكل عام⁽¹⁾. ودعوى المسؤولية هذه تقتض وجود طرفين وهما المدعي والمدعى عليه كما أن هذه الدعوى يجب أن ترفع خلال مدة معينة وإلا أصبح من غير الممكن رفعها أمام القضاء المختص. لذلك سوف نقسم هذا البحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية. **المطلب الثاني:** تقادم دعوى المسؤولية.

المطلب الأول

أطراف الدعوى

إن أطراف عقد النقل هما الناقل والراكب، الناقل دائماً ما يكون هو المدعى عليه عند قيام مسؤوليته أما المدعي ففي الأعم الأغلب ما يكون الراكب نفسه لكن قد يحدث أن تكون إصابته في الحادث مميتة مما يعطي الحق لورثته في إقامة الدعوى.

لذلك سنقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين: **الفرع الأول:** المدعي. **الفرع الثاني:**

المدعى عليه.

الفرع الأول: المدعي

(¹) د/ محمد علي عمران: الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود "دراسة فقهية قضائية في كلاً من مصر وفرنسا"، 1400هـ/ 1980م، دار النهضة العربية، ص201.

بما أن عقد النقل يتم بين الراكب والناقل والمدعي هو الراكب المتضرر لكن هناك حالات يكون فيها المدعي غير الراكب وذلك في حالة وفاة الراكب فإن الدعوى تقام من ورثة الراكب أو ممن كان يعيلهم.

لذلك سوف نبحث عن حق الراكب وورثته أو من كان يعيلهم من غير الورثة في إقامة الدعوى على الناقل فقهاً وقضاءً بالإضافة إلى القانون التجاري. أولاً: الفقه والقضاء:

هناك حالات يمكن تصور المدعي من خلالها:

الحالة الأولى: أن يكون المدعي هو الراكب المضرور نفسه:

في هذه الحالة يكون الراكب هو المدعي ومادام كونه المتعاقد مع الراكب فله الحق في رفع الدعوى ضد الناقل إذا أصابه أي ضرر أثناء عملية النقل⁽²⁾ سواء كان الضرر في جسمه أو ضرر بسبب التأخير أو تلف وضياع الأمتعة وتكون الدعوى هنا دعوى عن المسؤولية التعاقدية على الناقل لمطالبته بتعويض الراكب عما أصابه من ضرر سواء كان هذا الضرر ماديًا أو معنويًا⁽³⁾.

إلا أنه يمكن إقامة الدعوى من قبل شخص آخر ينوب عن المدعي "الراكب المضرور" كالوكيل والوصي أو القيم وهذه الدعوى تكون جائزة طالما وأن النائب يستند في دعواه للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الوكيل نفسه "الراكب المضرور" وليس بالمطالبة بضرر أصابه هو "النائب" لعدم وجود علاقة عقدية بين الناقل والنائب⁽⁴⁾.

الحالة الثانية: أن تقام الدعوى من ورثة الراكب أو من يعولهم:

(²) د/ فيصل ذكي عبدالواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري عن حوادث المركبات الآلية، دار النهضة العربية، 1993، ص13.

(³) د/ العرابوي نبيل صالح: مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص316.

(⁴) د/ محمد حسين منصور، تدخل السيارات في حوادث المرور، ممشأة المعارف بالأسكندرية، بدون تاريخ نشر، ص307.

عندما يصاب الراكب أثناء عملية النقل ويتوفى فإن الدعوى قد ترفع من ورثته أو ممن كان يعيلهم من دون الورثة، وفي هذه الحالة سنتكلم عن الدعوى التي تقام من الورثة ومن ثم عن الدعوى التي تقام ممن كان يعيلهم:

1- الدعوى التي ترفع من ورثة الراكب المتوفى:

قد يتوفى الراكب أثناء عملية النقل وبذلك ينشأ للورثة دعويان، أحدهما عن الأضرار التي لحقت مورثهم وهي دعوى تستند إلى المسؤولية العقدية، والدعوى الثانية يرفعها الورثة على الناقل عن الأضرار التي أصابتهم هم أنفسهم وهي دعوى أساسها المسؤولية التقصيرية.

والسؤال هنا: ما مدى حق الورثة في إقامة الدعوى في كلتا الحالتين؟

(أ) مطالبة الناقل بالحق المورث من الراكب المتوفى:

تختلف الإصابة التي يتعرض لها الراكب وتترتب عليها مسؤولية الناقل من إصابة قاتلة يلقى فيها الراكب حتفه في الحال وإصابة يتراخى فيها الموت، لذلك اختلف الفقه والقضاء⁽⁵⁾ بشأن حق الورثة في إقامة دعوى المسؤولية من عدمه. فيرى البعض أنه في حال ما انقضت فترة من الزمن مهما كانت قصيرة بين الحادث والوفاة فإنه يحق للورثة إقامة دعوى المسؤولية العقدية للمطالبة بالتعويض الذي كان لمورثهم⁽⁶⁾.

أما إذا كانت الوفاة فورية فإنه لا يحق للورثة رفع دعوى المسؤولية العقدية التي كان لمورثهم حق رفعها لو كان بقي حياً⁽⁷⁾، وذلك لأن الحق نشأ بعد وفاة الراكب فعند وفاته كانت ذمته خالية من هذا الحق ولم يكن قد نشأ الحق في التعويض حتى يمكن القول

(⁵) د/ محسن شفيق: الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة العربية، 1969، ص150.

(⁶) د/ أحمد السعيد الزقرد، الاتجاه الحديث لمحكمة النقض المصرية في تحديد مفهوم الضرر المادي والأدبي وانتقال الحق عنه للورثة بمناسبة الحكم الصادر في 1994/2/22، مقارنة بأحكام التمييز الكويتية، مجلة الحقوق الكويتية السنة العشرون، العدد الثانيين يونيو 1996، ص250.

(⁷) حكم محكمة استئناف مصر 26 أبريل 1953، مجلة التشريع والقضاء، السنة 6، رقم 18، ص56. جاء في هذا الحكم "أنى يكون لميت حق وهو فاقد الحياة لا يملك من أمره نفعاً ولا ضرراً". انظر د/محسن شفيق: المرجع السابق، مشار إليه في هامش رقم 1، ص150.

بأنه قد آل إلى وراثته⁽⁸⁾، لذلك لا يحق لهم مباشرة الدعوى العقدية وينحصر حق الورثة هنا في المطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر شخصي سواء مادي أو أدبي عن طريق دعوى المسؤولية التقصيرية⁽⁹⁾.

إلا أن هناك رأي آخر في الفقه⁽¹⁰⁾ يذهب إلى الاعتراف بحق الورثة في إقامة دعوى المسؤولية العقدية ومطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم المتوفى لأن حالة الوفاة حتى ولو كانت فورية إلا أنها بالتأكيد لاحقة للحادث الذي كان سبباً في وقوعها؛ إذ لا يسبق المسبب السبب وإنما يكون لاحقاً له ولما كان الحق في التعويض يتقرر من وقت وقوع الحادث وكان الحادث سابقاً حالة الوفاة حتماً فإن الحق في التعويض ينشأ في ذمة المورث قبل وفاته وينتقل من بعده إلى ورثته. وقد ذهبت إلى هذا الرأي محكمة النقض الفرنسية⁽¹¹⁾، حيث قضت "أن الورثة لا يعتبرون من الغير وأنهم مثل مورثهم الذي يمثلهم يستمدون حقوقهم من عقد النقل نفسه، وحيث أن الورثة المذكورين عند مطالبتهم الناقل بتعويض يحل محل المداخل التي حرّموا منها بسبب الموت فكأنما يتصرفون كما يتصرف المورث عندما يقيم الدليل على أن الحادثة قد حرمتها المداخل اللازمة للإففاق على أسرته وتربية أطفاله".

كما أيد هذا الرأي القضاء المصري أيضاً والذي قضى بأنه⁽¹²⁾ "لا مساغ للتفرقة بين الأحوال التي تقع فيها الوفاة عقب الحادث مباشرة والأحوال التي لا تعقب فيها الوفاة الحادث لأن الوفاة مهما كانت عاجلة فإنها لا تكون إلا بعد وقت من وقوع الفعل الضار وأن هذا الفعل لا بد أن يسبق الموت ولو بلحظة واحدة، كما يسبق كل سبب نتيجته وفي

(8) د/ أحمد شرف الدين، عناصر الضرر الجسدي وانتقال الحق في التعويض عنها إلى شخص آخر غير المضرور، مجلة قضايا الحكومة، العدد الأول والثالث، السنة الثاني والعشرون، 1978، ص22.

(9) د/ محسن شفيق: المرجع السابق.

(10) انظر أيضاً: د/ محسن شفيق: المرجع السابق.

(11) حكم محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 13 مايو 1929، أشار إليه: أ/ معمر ولد محمد سالم، في رسالته، مرجع سابق، ص56.

(12) حكم محكمة استئناف القاهرة في 1970/5/21م في القضية رقم 548 و905، مجلة إدارة قضايا الحكومة، عدد 4، السنة الأولى، 1957م، ص197.

أثناء هذه اللحظة يتعلق حق المصاب في التعويض عن هذا الحادث وينتقل من بعده إلى ورثته ضمن تركته".

كما جاء في قضاء محكمة النقض المصرية أيضًا أنه⁽¹³⁾ "إذا ما أدت الإصابة إلى وفاة الراكب قبل رفع دعواه فإنه يكون أهلاً فيما يسبق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق ومن بينها حق التعويض عن الضرر الذي لحقه وحسبما يتطور إليه هذا الضرر ويتقادم ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته ويحق لهم المطالبة به تأسيساً على تحقق مسؤولية عقد النقل الذي كان المورث طرفاً فيه وهذا التعويض يغير التعويض الذي يسوغ للورثة المطالبة به عن الأضرار المادية والأدبية التي لحقت بأشخاصهم بسبب موت مورثهم وهو ما يجوز لهم الرجوع به على أمين النقل على أساس من قواعد المسؤولية التقصيرية وليس على سند من المسؤولية العقدية لأن التزامات عقد النقل إنما انصرفت إلى عاقبة فالراكب المسافر هو الذي يحق له المطالبة بالتعويض عن الإخلال بالتزامه بضمان سلامته دون ورثته الذين لم يكونوا طرفاً في هذا العقد".

ومما لا شك فيه أن الرأي الثاني والذي يقضي بانتقال الحق إلى ورثة المتوفى سواء كانت الوفاة قد حصلت فوراً عقب الحادث مباشرة ودون تراخي أو أنها لم تحدث إلا بعد فترة من وقوع الحادث هو الأقرب للصواب حيث أننا لو أخذنا بالرأي الأول الذي يقصر حق الورثة في المطالبة بالتعويض الذي آل إليهم من مورثهم عند حدوث الوفاة بعد فترة من الزمن فإننا قد خالفنا مبدأ العدالة هنا وجعلنا مركز الناقل الذي يصاب أحد ركابه بحادث فيموت فوراً أقل من مركز الناقل الذي يصاب أحد ركابه بأذى دون أن يموت أو مات هذا الراكب بعد فترة من الزمن، وهذا ما لم يقل به أحد.

(ب) الضرر الشخصي والأساس الذي يستند إليه الورثة للمطالبة به:

إن موت الراكب قد يرتد أثره إلى ورثته ويصبح لهؤلاء الورثة حق المطالبة، بما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة الراكب سواء كان ضرراً مادي أو معنوي

(13) طعن مدني رقم 47/1180 ق بتاريخ 1981/4/29، مجموعة أحكام محكمة النقض، العدد 1،

السنة 32، ص 1328.

بالإضافة إلى ما آل إليهم من حق الراكب المتوفي، ويجب هنا معرفة الأساس القانوني الذي يستند عليه الورثة في المطالبة بالضرر الشخصي.

لقد اختلف الفقه والقضاء⁽¹⁴⁾ بشأن حق الورثة في المطالبة بالضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة وفاة مورثهم، فكان في السابق يجب عليهم إثبات خطأ الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية لعدم وجود رابطة بينهم وبين الناقل، وكان الاستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية يؤدي إلى حرمان الورثة من التعويض لأن إثبات خطأ الناقل صعب عليهم وفيه إرهاب لهم⁽¹⁵⁾، لذلك فقد ذهب القضاء الفرنسي⁽¹⁶⁾ إلى الاجتهاد في ذلك وأعطى للورثة الحق بالرجوع على الناقل بقواعد المسؤولية العقدية واستند في ذلك إلى افتراض أن عقد النقل يحتوي على اشتراط ضمني لمصلحة الغير؛ إذ يفترض أن الراكب قد اشترط لمصلحة ورثته في حالة وفاته وبذلك يكون الناقل ملتزمًا تجاه الراكب وتجاه ورثته بضمان سلامة الراكب وكان هدف القضاء الفرنسي من وراء ذلك هو التيسير على الورثة في الحصول على التعويض العادل⁽¹⁷⁾.

إلا أن هذا القضاء قد تعرض للنقد من جانب الفقه على اعتبار أن الناقل والراكب لم تتجه إرادتهما إلى إبرام أي اتفاق لمصلحة ورثة الراكب وأقاربه، بالإضافة إلى أن الضرر لا يصيب ورثة الراكب وأقاربه فقط وإنما هناك أشخاص آخرين من غير الورثة وهم الأشخاص اللذين يعيلهم المتوفى، وهؤلاء كما سنرى لاحقاً لهم حق شخصي في التعويض⁽¹⁸⁾. وتجنباً لهذا النقد فقد غير القضاء الفرنسي وجهة نظره وأعطى للورثة الحق بالرجوع على الناقل وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية المستندة على نظرية الخطأ في الحراسة باعتبار أن الرجوع في ذلك يجعل مسؤولية الناقل مفترضة كما أن من شأنه

⁽¹⁴⁾ د/ عبد الجليل البدوي، التعويض المؤقت والتعويض التكميلي وحجية الشيء المقضي به، مجلة إدارة قضايا الحكومة، السنة العاشرة، العدد الثالث، يوليو/ سبتمبر، 1966، ص194.

⁽¹⁵⁾ د/ عبد المعين لطفي جمعة، موسوعة القضاء، في المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الكتاب الأول، المصرية العامة للكتاب، 1977، ص354.

⁽¹⁶⁾ د/ العريايوي نبيل صالح: مرجع سابق، ص317.

⁽¹⁷⁾ د/ علي حسن يونس: العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1969، ص492.

⁽¹⁸⁾ د/ العريايوي نبيل صالح: مرجع سابق، ص317.

عدم تكليف الورثة بإثبات خطأ الناقل⁽¹⁹⁾، وقد أيد بعض الفقهاء هذا الاتجاه لأنه يسهل على الورثة الحصول على التعويض⁽²⁰⁾. ونحن نرى أن رجوع الورثة على أساس المسؤولية التقصيرية المستندة على الخطأ في الحراسة لا يخلو من العيوب.

كما أننا لا نتفق مع الافتراض الذي قالت به محكمة النقض الفرنسية لعدم وجوده ولأن الناقل لا يرتبط مع الورثة بأي عقد لذلك نرى أنه ليس للورثة الرجوع على الناقل بما أصابهم من ضرر شخصي، إلا بالاستناد إلى نصوص القانون لتجب كلما سبق وهو ما سوف نبينه لاحقاً عند بيان موقف القانون التجاري.

أما فيما يتعلق بمسألة جمع الورثة بين دعوى المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية فإنه بالإمكان القول أنه لا يعتبر تجاوزاً لقاعدة الجمع بين الدعويين لأن الجمع الذي لا يسمح به يكون عن الضرر الواحد⁽²¹⁾، حيث قضت محكمة النقض المصرية بأن "طلب الطاعنين قبل أمين النقل للتعويض المورث مع طلبهم التعويض عما أصابهم من أضرار لا يعتبر جمعاً بين المسئوليتين العقدية والتقصيرية عن ضرر واحد لاختلاف موضوع كلا من الطلبين والدائن فيهما، ذلك بأن التعويض المورث إنما هو تعويض مستحق للمورث عن ضرر أصابه وتعلق الحق فيه بتركته وآل إلى وراثته بوفاته فتحدد أنصبتهم فيه وفقاً لقواعد التوريث وأحكامه المعتمدة شرعاً. بينما التعويض الآخر هو عن ضرر حاق بالورثة أنفسهم نتيجة فقدان مورثهم وتعلق الحق فيه بأشخاصهم"⁽²²⁾.

(19) د/ العريايي نبيل صالح: مرجع سابق، ص317، وكذلك كناوي أمينة: مرجع سابق، ص113.

(20) د/ أكرم أمين الخولي: العقود التجارية، دار النهضة، 1957، ص339، د/ علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2001، ص276، د/ علي حسن يونس: العقود التجارية، مرجع سابق، ص293.

(21) أ/ عبد الرحيم الجابري: الحماية المدنية للمضرور من حوادث المركبات الآلية دراسة مقارنة في القانون المصري والليبي، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، 2017، ص170.

(22) طعن مدين رقم 47/1180ق، بتاريخ 1981/4/29م، مجموعة أحكام محكمة النقض، العدد 1، السنة 32، ص1328.

2- دعوى المعالين من غير الورثة:

كما يحق لورثة الراكب المتوفى أثناء عملية النقل إقامة الدعوى على الناقل ومطالبته بالتعويض، فإن هناك أشخاص من غير ورثة الراكب المتوفى لهم حق رفع دعوى التعويض ضد الناقل وهم الأشخاص اللذين كان يعيلهم الراكب وبوفاته لحق بهم الضرر وحرموا من المعونة والنفقة التي كان يقدمها لهم المتوفى؛ لذلك أعطى لهم الحق في رفع دعوى التعويض ضد الناقل عما أصابهم من ضرر⁽²³⁾.

أما عن الأساس الذي يرجع إليها المعالون في رفع الدعوى ضد الناقل، فقد كان القضاء الفرنسي يستند في مطالبة الناقل بالتعويض إلى قواعد المسؤولية التقصيرية باعتبارهم من الغير بالنسبة لعقد النقل⁽²⁴⁾.

وهناك بعض الأحكام ذهبت إلى أن لغير الورثة من أقرباء الناقل حق المطالبة بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية⁽²⁵⁾.

إلا أننا نذهب إلى خلاف ذلك ونرى ما رأيناه سابقاً عند بحث حق الورثة في المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي فيجب أن يستند المعالون من غير الورثة على نص من القانون يخولهم حق المطالبة بما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة فقدانهم لمعيلهم. باعتبار أن رجوعهم على الناقل بقواعد المسؤولية التقصيرية فيه صعوبة كما ذكرنا سابقاً، كما أن استنادهم إلى قواعد المسؤولية العقدية غير جائز لأنهم ليسوا طرفاً في العقد.

وفي حالة تعدد المضرورين فإنه يكون لكل شخص مضرور رفع دعوى شخصية على الناقل لمطالبته بالتعويض عما أصاب كل واحد منهم من ضرر ولا يوجد تضامن بين المضرورين بل يقدر القاضي تعويض كل واحد منهم على حدة⁽²⁶⁾.
ثانياً: موقف القانون التجاري:

⁽²³⁾ د/ العريايي نبيل صالح: مرجع سابق، ص318.

⁽²⁴⁾ قرار محكمة النقض الفرنسية، 1905/7/27، أشار إليه د/ حسين عامر: مرجع سابق، ص87.

⁽²⁵⁾ محكمة النقض الفرنسية 1913/4/21، أشار إليه د/ حسين عامر: المرجع السابق، ص87، 88.

⁽²⁶⁾ أ/ كناوي أمينة، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص، رسالة ماجستير جامعة ألكلي محند أولحاج، البويرة، الجزائر، 2013، ص114.

أشار القانون التجاري اليمني وقانون التجارة المصري عند تنظيمهما لعقد النقل البري للأشخاص إلى أن هذا العقد يتم بين طرفين هما الناقل والراكب، وبما أن الأمر كذلك فإن الراكب يستطيع إقامة دعوى المسؤولية العقدية على الناقل لمطالبته بالأضرار التي تحصل له أثناء تنفيذ عقد النقل سواء كانت تلك الأضرار ناتجة عن الإصابات في جسده أو التأخير في الوصول أو بسبب تعرض أمتعته للهلاك أو التلف أو أي ضرر آخر ناتج عن إخلال الناقل بالتزاماته المترتبة على عاقبه بموجب عقد النقل، هذا في حالة تعرض الراكب لضرر دون الوفاة، أما في حالة وفاة الراكب جراء تعرضه لحادث أثناء عملية النقل فإن الوضع قد اختلف في كلاً من القانون التجاري اليمني عنه في قانون التجارة المصري.

حيث وأن القانون التجاري اليمني لم يورد نص يبين فيه حق الورثة أو المعالين في إقامة الدعوى ضد الناقل عند وفاة الراكب للمطالبة بحقوقهم نتيجة الأضرار التي لحقت بهم، إلا أن عدم النص على ذلك في القانون التجاري اليمني عند تنظيمه لعقد النقل لا يعني أن المشرع لا يعطي الحق للورثة أو من يعيّلهم الراكب المتوفى في حياته في إقامة الدعوى ضد الناقل للمطالبة بحقوقهم لأنه من غير المعقول أن يتخلص الناقل من المسؤولية عند وفاة الراكب لمجرد عدم وجود نص قانوني ضمن نصوص نقل الأشخاص ينظم حقوق أولئك اللذين يستحقون التعويض بسبب الوفاة وبإغفال المشرع لذلك فإنه قد وجب علينا الرجوع إلى القواعد العامة بخصوص هذه المسألة.

غير أنه كان الأجدر بالمشرع اليمني عند تنظيمه لعقد نقل الأشخاص برّاً أن يضع نصوص تعطي للورثة ولمن كان يعولهم الراكب المتوفى الحق في إقامة دعوى المسؤولية على الناقل وباعتبار أن وضع هذه النصوص أمر ضروري حيث سيؤدي إلى سد كل خلاف بشأن حقوق أولئك الأشخاص الذين يجب حماية حقوقهم بنصوص خاصة.

أما قانون التجارة المصري فقد أعطى لورثة الراكب والأشخاص الذي يعولهم الحق في إقامة دعوى المسؤولية على الناقل بمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي أصابت مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من

وقوعه⁽²⁷⁾. وبهذا النص أعطى المشرع التجاري لورثة المتوفى الحق في الرجوع مباشرة على الناقل بدعوى المسؤولية عما أصاب مورثهم من أضرار نتيجة الحادث المتسبب في الوفاة ويكون أساس المسؤولية هنا هو نص القانون وليس العقد⁽²⁸⁾. كما أعطى هذا الحق كل من كان ينفق عليهم المتوفى تنفيذاً للالتزام بالنفقة⁽²⁹⁾. ويستوي في ذلك أن تكون دعوى المسؤولية بعد وقوع الحادث مباشرة أو بعد وقوعه بمدة طالما أن الحادث هو السبب في الأضرار المطالب بالتعويض عنها⁽³⁰⁾. من خلال النص السابق نعتقد أن المشرع المصري قد أعطى الحق للورثة في إقامة دعوى التعويض إنما كان يقصد بهذا التعويض الذي كان يستحقه مورثهم ثم انتقل إليهم وليس المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة وفاة مورثهم. كذلك الأشخاص الذين كان يعيلهم المتوفى لم يبين المشرع نوع هذا التعويض خصوصاً وأنه ليس لهم سوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة انقطاع النفقة التي كانوا يحصلون عليها من المتوفى⁽³¹⁾، كما أن النص لم يبين فيما إذا كان للورثة الحق في المطالبة بالضرر المادي والأدبي.

⁽²⁷⁾ نصت المادة (271) من قانون التجارة المصري بأنه "يجوز لورثة الراكب والأشخاص الذين يعولهم تنفيذ الالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه".
⁽²⁸⁾ وكان القضاء يعتبر حق الورثة في الرجوع على الناقل على أساس المسؤولية التصيرية وأن لهم التمسك بضمان السلامة على أساس أن المسافر مورثهم اشتراط هذا الالتزام على الناقل لصالحه ولصالح ورثته. نقض جلسة 19/6/1994، السنة 45، ص 1045، ع 2، جلسة 28/11/1995، السنة 46، ص 1262، ع 23.

انظر د/ سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999 العقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، 2000، ص 527، هامش رقم 1.
⁽²⁹⁾ ويتم تحديد من لهم حق رفع الدعوى بالإثبات أمام المحكمة التي ترفع أمامها دعوى المسؤولية حيث تثبت لهم الصفة والحق في رفع الدعوى بثبوت التزام المتوفى بنفقتهم. كما إذا كان قد صدر لهم حكم بذلك أو كان من الواجب ذلك. انظر د/ سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص 527.

⁽³⁰⁾ د/ سميحة القليوبي: المرجع السابق.

⁽³¹⁾ انظر ما سبق عند الكلام عن رأي الفقه والقضاء.

لذلك نرى أن على المشرع اليمني خصوصًا تلافي القصور الحاصل في هذا الشأن والنص على حق الورثة في المطالبة بما لحق مورثهم من ضرر مادي وأدبي وانتقال الحق إليهم سواء كانت الوفاة قد حصلت على الفور أو بعد فترة من الزمن من وقوع الحادث، بالإضافة إلى النص على حق الورثة وكذلك من يعيلهم المتوفى بناء على النفقة الواجبة في إقامة الدعوى الشخصية فيما لحقهم من ضرر شخصي سواء كان هذا الضرر مادي أو معنوي وتكون هذه الدعوى مستندة إلى النص القانوني دون إلزامهم بإثبات خطأ الناقل لصعوبة الإثبات وكما ذكرنا سابقًا.

الفرع الثاني: المدعى عليه

إن المدعى عليه هو الطرف الثاني من أطراف عقد النقل والذي تقام دعوى المسؤولية التعاقدية ضده من قبل الطرف الأول وهو الراكب. وتقام هذه الدعوى عند إخلال الناقل بأحد التزاماته المقررة في عقد النقل وبذلك يصبح الناقل ملزمًا بتعويض الراكب عن الأضرار التي حصلت له؛ إذ يعتبر الناقل هو المدعى عليه في عقد النقل لأنه مسئول مباشرةً تجاه الراكب عند حصول أي ضرر له⁽³²⁾، وفي حالة وفاة الراكب يظل أيضًا الناقل هو المدعى عليه تجاه ورثته والأشخاص الذين يعيلهم، لأن الناقل يعتبر هو المسئول تجاه هؤلاء الأشخاص عن الأضرار التي لحقت بهم شخصيًا بوفاة الراكب، بالإضافة إلى حقهم في الحصول على التعويض الذي كان مقرًا لمورثهم⁽³³⁾. إلا أنه في بعض الأحوال قد يكون الناقل الذي ترفع عليه الدعوى شخصًا معنويًا كما لو كان الناقل مؤسسة أو شركة نقل والسائق عبارة عن موظف تابع لهذه الشركة أو المؤسسة، ففي هذه الحالة تكون الشركة أو المؤسسة الذي تعاقد معها الراكب هي المدعى عليه غير أنه يتعين إدخال سائق السيارة في الدعوى وذلك لغرض بيان بعض تفاصيل الحادث أو لدفع المسؤولية عند توافر أحد أسباب الدفع⁽³⁴⁾.

(32) د/ محمد أحمد شحاته حسن، المسؤولية المدنية عن قتلى حوادث السيارات في الشريعة الإسلامية والقانون، المكتبة الجامعية الحديث، 2010، ص80.

(33) انظر ما سبق في الفرع الأول.

(34) أ/ عبد الرحيم الجابري: الحماية المدنية للمضروب من حوادث المركبات، مرجع سابق، ص171.

قد يحدث في بعض الأحوال أن يتوفى الناقل الذي تعاقد معه الراكب، ففي هذه الحالة هل يسقط حق الراكب المصاب في إقامة دعوى المسؤولية والحصول على التعويض؟ وما هو الموقف القانوني لورثة الراكب في هذه الحالة؟.

لا يوجد في قانون التجارة اليمني وكذلك المصري نص يعالج هذه الحالة وهذا لا يعني ضياع حق الراكب المصاب أو حق ورثته بعد وفاته لأنه يجب الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني⁽³⁵⁾، والتي تقضي بأن أموال المدين هي الضمان العام للدائنين. فإذا توفي المدين استطاع الدائنون استيفاء حقوقهم من تركته التي خلفها بعد وفاته وفي حدود هذه التركة⁽³⁶⁾.

لذلك وما دام أن الناقل هو المدين بالتعويض فيمكن للراكب المصاب أو ورثته أو من يعيّلهم بعد وفاته حق إقامة الدعوى على تركة الناقل المتوفى للمطالبة بحقوقهم في التعويض لكن قد لا تقي أموال المدين بالتعويض كاملاً لإعسار المدين.

لذلك فإن المشرع المصري وكذلك اليمن أصدرنا قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات⁽³⁷⁾، وبعد صدور هذا القانون أصبحت شركة التأمين هي المسؤولة عن التعويض الناتج عن حوادث السيارات سواء كانوا ركاباً أو من الغير⁽³⁸⁾، وقد أعطى قانون التأمين للمضروب حَقاً مباشراً تجاه شركة التأمين⁽³⁹⁾، وبذلك

⁽³⁵⁾ د/ العريايوي نبيل صالح: مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 319.

⁽³⁶⁾ تنص المادة (385) مدني يمني على أن "أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه...". كما جاء نص المادة (1/234) مدني مصري على أن "أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه".

⁽³⁷⁾ أصدر المشرع المصري القانون رقم 72 لسنة 2007 الخاص بالتأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية وتعويض مباشر عن حوادث السيارات، كما أصدر المشرع اليمني القانون رقم 30 لسنة 1991 بشأن التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات والذي أصبحت كل سيارة داخل حدود البلد مؤمن عليها تأمين إلزامي من كل الأضرار التي تصيب الغير في الجسم أو في الممتلكات وتحل شركة التأمين محل مالك السيارة في التعويض.

⁽³⁸⁾ انظر نص المادة (2) من قانون التأمين الإلزامي اليمني.

أصبحت شركة التأمين هي المدعى عليها في الحوادث التي تصيب الراكب وعليه أصبح بإمكان الراكب أو ورثته إقامة الدعوى مباشرة ضد شركة التأمين للمطالبة بالتعويض إلا أن هذا القانون لا يشمل النقل بالسكك الحديدية⁽⁴⁰⁾، ونحن نرى أن قانون التأمين الإلزامي يجب أن يشمل النقل بالسكك الحديدية أيضاً حتى لو كان النقل بالسكك الحديدية يتبع وزارة النقل، وذلك لتلافي بعض الصعوبات التي يواجهها الراكب المضرور أو ورثته ومن يعيلهم عند وفاته في إقامة الدعوى وحصوله على التعويض.

المطلب الثاني

تقادم دعوى المسؤولية

عند تحقق مسؤولية الناقل يصبح معرضاً لقيام دعوى التعويض ضده من قبل الراكب أو من قبل ورثته أو الأشخاص الذين كان يعيلهم عند وفاته. ولهذه الدعوى مدة محددة يجب أن تقام خلالها. وفي حال إقامة هذه الدعوى بعد هذه المدة صار من حق الناقل الدفع بسقوط الحق في إقامة الدعوى لانقضاء هذه المدة، ويطلق عليها مدة التقادم، ولا يوجد خلاف في الفقه حول هذه المدة لقيام أغلب التشريعات بتحديدتها بنصوص قانونية. وسوف نبحث تقادم دعوى مسؤولية الناقل في فرعين:

الفرع الأول: مدة التقادم في القانون التجاري

لقد أغفل المشرع اليمني النص على مدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص ولا نعلم سبب إغفاله لمثل هذا النص، لكنه نص على مدة تقادم في نقل البضائع⁽⁴¹⁾، فهل يعني بذلك خضوع دعوى نقل الأشخاص للمدة المحددة في عقد نقل

⁽³⁹⁾ تنص المادة (11) من قانون التأمين الإلزامي اليمني بأنه "يعطي عقد التأمين للمتضرر حقاً مباشراً تجاه شركة التأمين.... الخ".

⁽⁴⁰⁾ د/ حامد زكي، تعليقات على الأحكام في المواد المدنية، مجلة القانون والاقتصاد، يونيو سنة 1966، العدد الثاني، السنة السادسة والثلاثون، ص 699.

⁽⁴¹⁾ نصت المادة (144) تجاري يمني على أن "تتقادم بسنة كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد الوكالة بالعمولة للنقل ويسري هذا التقادم فيما يتعلق بدعوى المسؤولية عن الهلاك الكلي للأشياء من اليوم الذي يجب فيه التسليم وعن التأخير أو التلف أو الهلاك الجزئي للأشياء من يوم التسليم أو من اليوم الذي وضع فيه الشيء تحت تصرف تعرفه المرسل إليه، ولا يجوز أن يتمسك بالتقادم من صدر منه خطأ عمدياً أو خطأ جسيماً ويقع باطلاً كل اتفاق يخالف ذلك".

البضائع أم أنه يجب الرجوع إلى أحكام القواعد العامة في التقادم وهي مدة تقادم طويلة الأجل⁽⁴²⁾، ونحن نرى أنه يمكن الرجوع إلى مدة التقادم المحددة في عقد نقل البضائع فيما يخص دعوى تأخير الوصول في الموعد المحدد أو تلف وضياع الأشياء التابعة للراكب المسلمة للناقل، أما فيما يتعلق بالدعوى الخاصة بإصابة الراكب في جسده أو وفاته التي يقيمها هو أو ورثته أو من كان يعيّلهم فإننا نرى خضوعها للقواعد العامة في التقادم طويلة الأجل والمنصوص عليها في قانون الإثبات المدني نظراً لقصر مدة التقادم المحددة في عقد نقل البضائع والمحددة بسنة وصعوبة التقيد بها في مثل هذه الحالة⁽⁴³⁾.

أما بالنسبة لقانون التجارة المصري فقد تلافى القصور الموجود في القانون اليمني ونص على مدتين للتقادم في دعوى نقل الأشخاص الأولى: مدة التقادم المتعلقة بدعوى المسؤولية الناشئة عن الوفاة أو الأضرار البدنية وقد حدد لها مدة سنتين وتبدأ هذه المدة في السريان في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها وفي حالة الإصابة البدنية، فتبدأ من تاريخ وقوع الحادث، أما مدة التقادم الثانية فهي المتعلقة بأي دعوى أخرى تنشأ عن عقد نقل الأشخاص كالدعاوى التي تقام بسبب التأخير في الوصول أو هلاك وتلف الأمتعة فقد حدد لها المشرع مدة سنة واحدة تبدأ من الميعاد المعين للوصول وعند عدم التعيين فتبدأ من الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي لو وجد في نفس الظروف.

(42) د/ حسن عبدالباسط جميعي، النظرية العامة للتقادم، أحكام الالتزام/ 2005-2006، ص393-399.
(43) حيث نصت المادة 55 من القانون اليمني رقم 13 لسنة 1994 بشأن الإجراءات الجزائية على أن "تنقضي الدعوى المدنية بمضي المدة المقررة في القانون المدني لعدم السماع الدعوى". كما تنص المادة 23 من القانون اليمني رقم 21 لسنة 1992 بشأن الإثبات والمعدل برقم بالقانون رقم 20 لسنة 1996 على أنه لا تسمع الدعوى من مسافر بسائر الحقوق التي لا تتعلق بعقار ولم يرد ذكرها في المواد الأربع السابقة بعد مضي خمس سنوات من تاريخ الاستحقاق". أي أن مدة التقادم في الدعوى المقامة على الناقل من الراكب المضرور في بدنه أو ورثته في حال وفاته هي خمس سنوات بناءً على هذا النص. انظر كذلك المواد من (442 إلى 450) من نصوص القانون المدني.

كما فوت المشرع المصري على الناقل الاستفادة من مدتا التقادم هذه إذا صدر منه أو من تابعيه غش أو خطأ جسيم⁽⁴⁴⁾. ويحمد للمشرع المصري نصه على مدة التقادم وتفريقه بين الإصابات التي تصيب المسافر في جسمه وجعل لها مدة أطول من الإصابة في أمتعته وذلك يكشف عن قدر من الاهتمام والتقدير لجسم الإنسان وحياته مقارنةً بالأشياء. ونرى أن الحلول التي أخذ بها المشرع المصري في المادة (272) من القانون التجاري حلول عادلة وجديرة بالتأييد.

ونحث على المشرع اليمني تلافى القصور الموجود في نصوص المواد المنضمة لعقد نقل الأشخاص برًا والنص على مدة تقادم يسقط الحق للراكب أو لورثته أو من كان يعولهم في رفع دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد نقل الأشخاص برًا إذا لم يقيمها خلالها لا أن يترك الأمر لاجتهاد القضاء أو التقادم طويل الأجل المنصوص عليه في القواعد العامة من قانون الإثبات لأن ذلك يساهم في عدم استقرار المراكز القانونية ويعتبر إجحافاً بحق الناقل الذي قد يبقى مدة طويلة مهدداً بالرجوع عليه من قبل الراكب المضروب.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمدة التقادم

إن طبيعة مدة التقادم تفرض علينا معرفة الحق الذي تتناوله هذه المدة بالسقوط هل هو الحق في إقامة الدعوى أم المسؤولية وهل تخضع هذه المدة للوقف والانقطاع، بالنسبة لطبيعة مدة التقادم المحددة في القانون تعتبر مدة سقوط الحق في إقامة الدعوى ضد الناقل إذا ما أهمل الراكب في إقامة الدعوى خلال تلك المدة⁽⁴⁵⁾، ويشترط لسقوط

(44) حيث نصت المادة (272) على "1- تتقادم بمضي سنتين كل دعوى تنشأ عن عقد النقل ويكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية. وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث. 2- وتتقادم بمضي سنة كل دعوى تنشأ عن عقد نقل الأشخاص. وتسري هذه المدة في الميعاد المعين للوصول، وعند عدم التعيين من الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لوجود الظروف نفسها. 3- لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه غش أو خطأ جسيم.

(45) د/ العريايي نبيل صالح: مرجع سابق، ص 360.

ذلك الحق أن يتمسك به الناقل أمام المحكمة المرفوع أمامها الدعوى وللناقل الحق في التنازل عن هذا الحق⁽⁴⁶⁾، ويبقى للراكب الحق في طلب التعويض لأن التقادم يسقط الحق في رفع الدعوى ولا ينفي المسؤولية عن الناقل لأن مسؤولية الناقل هنا لا تنتفي إلا بالسبب الأجنبي كما بينا سابقاً.

أما بالنسبة لوقف مدة التقادم هذه وانقطاعها فإن مدة التقادم المنصوص عليها في المادة (272) من قانون التجارة المصري تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القواعد العامة⁽⁴⁷⁾، ويقصد بوقف التقادم حصول مانع قانوني من شأنه أن يقف حائلاً دون رفع الدعوى في الموعد المحدد، كما لو كان المصاب عديم للأهلية أو ناقصها إذا لم يكن له ولي أو وصي، أو ما إلى ذلك من أسباب الوقف القانونية⁽⁴⁸⁾، ويترتب على التوقف عدم احتساب المدة التي حصل فيها التوقف وإنما تضاف المدة السابقة للتوقف على المدة اللاحقة له⁽⁴⁹⁾.

أما بالنسبة للانقطاع فتقطع مدة التقادم بأسباب الانقطاع المقررة في القواعد العامة والمنصوص عليها في القانون المدني⁽⁵⁰⁾، حيث تنقطع مدة التقادم بالمطالبة القضائية حتى لو رفعت الدعوى أمام محكمة غير مختصة فإن هذه الدعوى توقف التقادم⁽⁵¹⁾، ويترتب على انقطاع المدة سقوط المدة السابقة ولزوم مدة جديدة ماثلة للمدة الأولى تبدأ من وقت زوال الأثر المترتب على سبب الانقطاع وفي حالة انقضاء المدة الجديدة كاملة لا تسمع الدعوى⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁶⁾ المرجع السابق.

⁽⁴⁷⁾ د/ محمود عبد الجواد عبد الهادي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2015، ص298.

⁽⁴⁸⁾ انظر نص المادة (443) من القانون المدني اليمني.

⁽⁴⁹⁾ د/ العريايي نبيل صالح: مرجع سابق، ص364.

⁽⁵⁰⁾ انظر نص المادة (446) من القانون المدني اليمني والتي حددت أسباب انقطاع مدة التقادم وحصرها في ستة أسباب.

⁽⁵¹⁾ د/ انظر العريايي نبيل صالح: مرجع سابق، ص265.

⁽⁵²⁾ انظر نص المادة (447) مدني يمني.

والجدير بالذكر أن مدة التقادم يجب أن يتمسك بها الناقل فالمحكمة لا تمنع من سماع الدعوى من تلقاء نفسها، ويجوز للناقل التمسك بالتقادم في أي حالة قد تكون عليها الدعوى⁽⁵³⁾، ويعد تنازل الناقل عن التمسك بمضي المدة بعد ثبوت حقه في ذلك إقراراً منه بالحق للراكب المصاب⁽⁵⁴⁾.

الخاتمة

ومما سبق نخلص إلى أن المشرع المصري كان أكثر حرصاً في تنظيم أحكام الدعوى التي منح الحق فيها للمضروب في مواجهة الناقل ونص على مدة تقادمها بشكل واضح وصريح، وهذا ما لم يفعله المشرع اليمني والذي سكت عن تحديد مدة تقادمها وهو ما يساهم في عدم استقرار المراكز القانونية ويعتبر إجحافاً بحق الناقل الذي قد يبقى مدة طويلة مهدداً بالرجوع عليه من قبل الراكب المضروب.

أيضاً انتهينا إلى أن قانون التجارة المصري كان أكثر تنظيماً في اعطاء الحق لورثة الراكب المتوفي في الرجوع مباشرة على الناقل بدعوى المسؤولية عما أصاب مورثهم من أضرار مادية أو معنوية نتيجة الحادث المتسبب في الوفاة كما أعطى هذا الحق لكل من كان ينفق عليهم المتوفى تنفيذاً للالتزام بالنفقة، وهذا ما لم يتضمنه قانون التجارة اليمني حيث كان ينبغي على المشرع اليمني تلافى هذا القصور والنص صراحة على حق الورثة في المطالبة بما لحق مورثهم من أضرار مادية وأدبية وانتقال الحق إليهم سواء كانت الوفاة قد حصلت على الفور أو بعد فترة من الزمن من وقوع الحادث، بالإضافة إلى النص على حق الورثة وكذلك من يعيلهم المتوفى بناء على النفقة الواجبة في إقامة الدعوى الشخصية فيما لحقهم من ضرر شخصي سواء كان هذا الضرر مادي أو معنوي دون إلزامهم بإثبات خطأ الناقل لعسوبة الإثبات حيث تكون هذه الدعوى مستندة إلى نصوص القانون.

⁽⁵³⁾ انظر المادة (448) مدني يمني.

⁽⁵⁴⁾ انظر نص المادة (449) مدني يمني.

فهرس المراجع

- 1- أحمد السعيد الزقرد، الاتجاه الحديث لمحكمة النقض المصرية في تحديد مفهوم الضرر المادي والأدبي وانتقال الحق عنه للورثة بمناسبة الحكم الصادر في 1994/2/22، مقارنا بأحكام التمييز الكويتية، مجلة الحقوق الكويتية السنة العشرون، العدد الثامن يونيو 1996.
- 2- أحمد شرف الدين، عناصر الضرر الجسدي وانتقال الحق في التعويض عنها إلى شخص آخر غير المضرور، مجلة قضايا الحكومة، العدد الأول والثالث، السنة الثاني والعشرون، 1978.
- 3- أكثم أمين الخولي، دروس في العقود التجارية والأوراق التجارية، بند 255، دار النهضة، 1957.
- 4- حامد زكي، تعليقات على الأحكام في المواد المدنية، مجلة القانون والاقتصاد، يونيو سنة 1966، العدد الثاني، السنة السادسة والثلاثون.
- 5- حسين عامر: القوة الملزمة للعقد، مطبعة مصر، القاهرة 1949.
- 6- سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999م العقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، 2000.
- 7- عبد الجليل البدوي، التعويض المؤقت والتعويض التكميلي وحجية الشيء المقضي به، مجلة إدارة قضايا الحكومة، السنة العاشرة، العدد الثالث، يوليو/ سبتمبر، 1966.
- 8- عبد الرحيم معمر الجابري: الحماية المدنية للمضرور من حوادث المركبات الآلية، دراسة مقارنة في القانون المصري والليبي، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، 2017.
- 9- عبد المعين لطفي جمعة، موسوعة القضاء، في المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الكتاب الأول، المصرية العامة للكتاب، 1977.
- 10- العرياوي نبيل صالح: مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري.
- 11- علي حسن يونس: العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1969.

- 12- فيصل ذكي عبدالواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري عن حوادث المركبات الآلية، دار النهضة العربية، 1993.
- 13- كناوي أمينة: مسؤولية الناقل البري عن الأشخاص، رسالة ماجستير، جامعة ألكلي محند أولحاج البويرة 2012-2013.
- 14- محسن شفيق: الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة العربية، 1969.
- 15- محمد أحمد شحاته حسن، المسؤولية المدنية عن قتلى حوادث السيارات في الشريعة الإسلامية والقانون، المكتبة الجامعية الحديث، 2010.
- 16- محمد أحمد شحاته حسن، المسؤولية المدنية عن قتلى حوادث السيارات في الشريعة الإسلامية والقانون، المكتبة الجامعية الحديث، 2010.
- 17- محمد حسين منصور، تدخل السيارات في حادث المرور (مناطق مسؤولية القاد)، منشأة المعارف بالإسكندرية، بدون تاريخ نشر.
- 18- محمد علي عمران: الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود "دراسة فقهية قضائية في كلاً من مصر وفرنسا"، 1400هـ/ 1980م، دار النهضة العربية.
- 19- محمود عبد الجواد عبد الهادي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2015.