

مسئولية الناقل البري عن الإخلال بضمان سلامة الراكب أو المسافر في الحوادث المفاجئة في القانون اليمني والمصري دراسة مقارنة

The Liability of the Land Carrier for Violating the Guarantee of Passenger's Safety in the
Yemeni and Egyptian Law:
A Comparative Study

د. حبيب الرحمن علي أحمد نائف^(١)

(١) أستاذ القانون التجاري المساعد
قسم القانون التجاري
كلية الشرطة - أكاديمية الشرطة

ملخص البحث :

عليه أن يثبت أن الضرر نشأ عن عنصر أجنبي، كالقوة القاهرة أو خطأ الراكب أو المسافر، أما الأضرار التي تسببها الحوادث المفاجئة المتصلة بنشاط الناقل وما في حكمها فيظل الناقل مسئولاً عنها، سواء كان السبب راجعاً إلى فعل الناقل أم تابعيه أو كان راجعاً إلى وسيلة النقل بسبب عيب فيها كانهجارها أو احتراقها أو انقلابها وغير ذلك من الحوادث الراجعة إلى الأدوات والمعدات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو لم يرتكب الناقل أي خطأ، فالمسئولية هنا قائمة على أساس الإخلال بالتزام عقدي.

الكلمات المفتاحية : الناقل البري، ضمان السلامة، الراكب، المسافر، الحوادث المفاجئة.

يرتب عقد النقل البري للأشخاص = وهو من العقود التجارية = على عاتق الناقل عدداً من الالتزامات أهمها الالتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر، وهو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول الراكب أو المسافر إلى المكان المتفق عليه سالماً معافى في الموعد المحدد، فإذا أصيب الراكب أو المسافر بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسئولية الناقل عن هذا الضرر = وهي مسئولية عقدية تستند إلى عقد النقل المبرم بينهما — وما على الراكب أو المسافر إلا إثبات وقوع الضرر الذي تعرض له دون حاجة لإثبات خطأ الناقل، فإذا أراد الناقل أن ينفي المسئولية عن نفسه فلا يكفي أن يقوم بإثبات أنه بذل العناية اللازمة لضمان سلامة الراكب أو المسافر، وإنما

Abstract:

The land transportation contract of people, which is a commercial contract, imposes a number of obligations on the carrier, the most important of which is the commitment to ensure the safety of the passenger/traveler. In other words, it is an obligation to achieve the result, namely, the arrival of the passenger / traveler to the location agreed upon unharmed and at the appointed time. If the passenger /traveler is injured or damaged during the period of executing the carriage contract; the carrier, therefore, becomes liable for such a damage as such a liability is considered as a contractual responsibility based on the carriage contract concluded between the two parties (the passenger/traveller and the carrier). In this case, the passenger/traveler has only to prove the damage to which he was subjected, without the need to prove the carrier's fault. And if the carrier wants to deny his responsibility for such a damage; it is not sufficient to prove that s/he has paid the necessary attention to ensure the safety of the passenger/traveler, but

s/he has also to prove that the damage resulted from an external factor such as super natural forces, or due to passenger/traveler's error. As for the damage resulted from sudden accidents related to the carrier's activities or any other damages in this regard, the carrier is still the sole responsible for that, whether the reason behind the damage belongs to the carrier's act, his/her employees, the means (vehicle) of transportation such as a defect in the vehicle, its explosion, burning, overturning, or any other accidents due to the vehicles equipment as well as the machinery used by the carrier even if s/he has nothing to do with such defects. In this case, the carrier takes the responsibility for any damage ensues to one of the above mentioned reasons. This responsibility is taken on the basis of contractual defect in the contract.

Key words: Land Carrier, Safety Guarantee, Passenger, Traveler, Sudden Accidents

المقدمة:

الحمد لله وكفى، والصلاة والسلام على عبده المصطفى، ورسوله المجتبي، المبعوث بالرحمة والتقوى، سيدنا محمد بن عبد الله وعلى آله وأصحابه ذوي الفضل والمكانة العظيمة، أما بعد..

فإنه لا غنى للإنسان في مختلف مجالات الحياة اليومية، ومنها الاقتصادية والاجتماعية والتجارية، عن الانتقال من مكان إلى آخر، فقد ارتبطت تلك المجالات وغيرها بالنقل ارتباطاً وثيقاً حتى أصبح النقل عصب الحياة في هذا العصر وضرورة من ضرورياتها، وذلك لما يقدمه من خدمات وتسهيلات في شتى مناحي الحياة نتيجة التطور السريع والهائل في وسائل النقل البري. الأمر الذي استدعى بالضرورة تنظيم وتأطير النقل بكافة أشكاله والاهتمام به كمنظومة متكاملة من خلال إنشاء الطرق الحديثة والحرص على صيانتها، وتنظيم النقل الفردي والجماعي بمختلف أنواعه، وتنظيم حركة المرور وضبطها.

ورغم كل الجوانب الإيجابية التي عاد بها النقل على الأفراد والمجتمعات إلا أنه لا يمكن تجاهل مخاطره المتمثلة في الحوادث التي يتعرض لها الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل وما يترتب عليها من إصابات وإزهاق للأرواح، الأمر الذي تطلب سن قوانين داخلية لحماية الركاب والمسافرين وتعويضهم عن الأضرار التي قد يتعرضون لها باعتبارهم الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية، حيث يرتب عقد نقل الأشخاص - باعتباره عقد معاوضة - التزامات متقابلة على طرفيه، ويكون كل منهما مسؤولاً عن تنفيذها، والمسئولية في هذه الحالة هي مسئولية عقدية. فالراكب أو المسافر يلتزم بدفع أجرة النقل⁽¹⁾، كما يلتزم بمراعاة نظام النقل واتباع تعليمات الناقل المتعلقة بتنفيذ النقل، أما الناقل فإنه يلتزم بإجراء النقل في الميعاد المحدد، وتوفير المكان المناسب للراكب أو المسافر. والالتزام الأساسي للناقل هو إيصال الراكب أو المسافر إلى المكان المتفق عليه سالماً معافى، وهو ما يعرف بالالتزام بضمان السلامة وهو موضوع بحثنا، والذي سيقصر على دراسة مسئولية الناقل عن الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص الذي يتم عبر الطرق بواسطة السيارات والحافلات ونحوها، وبالتالي يخرج عن نطاق الدراسة النقل عبر السكك الحديدية لعدم وجودها في اليمن.

ويتربط على اعتبار مسئولية الناقل من قبيل المسئولية العقدية نتيجة بالغة الأهمية، وهي أنه يكفي أن يثبت الراكب أو المسافر أنه أصيب بضرر أثناء تنفيذ عملية النقل، أما الناقل فإنه لا يستطيع التخلص من هذه المسئولية بإقامة الدليل على أنه لم يرتكب خطأ، بل عليه - متى أراد أن ينفي

(1) فرق المشرع اليمني بين الراكب والمسافر في المادة الثانية من القانون رقم (٣٣) لسنة ٢٠٠٣ بشأن النقل البري، حيث عرف الراكب بأنه: الشخص الذي يستعمل أي وسيلة من وسائل نقل الأشخاص داخل المدن، أما المسافر فهو: الشخص الذي يستعمل أي وسيلة من وسائل نقل الأشخاص بين المدن للنقل الدولي أو النقل السياحي.

مسئوليته - أن يثبت أن الضرر الذي لحق الراكب أو المسافر إنما يرجع إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ الراكب أو المسافر. فمجال مسؤولية الناقل هو الحوادث المفاجئة، أما الحوادث الناتجة عن القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو المسافر فيعفى الناقل عن تحمل الأضرار الناتجة عنها.

وتعد مسؤولية الناقل عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر من أهم الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص، وقد حظيت بعناية جانب كبير من الفقه واقتربت باجتهادات قضائية لا تقل أهمية. وبعد أن استقر اجتهاد القضاء على اعتبار التزام الناقل بضمان السلامة التزاما تعاقديا، جاء دور التشريعات الوطنية لتؤكد ذلك صراحة في نصوص خاصة، ومقررة في ذات الوقت اعتبار أي اتفاق يتضمن إعفاء الناقل منه باطلا، ومن بينها القانونين اليمني والمصري، فقد جاء تنظيم النقل عبر الطرق البرية في اليمن بالقانون رقم (٣٣) لسنة ٢٠٠٣ بشأن النقل البري، والقانون رقم (٣٢) لسنة ١٩٩١ بشأن القانون التجاري.

ونظرا لتجارية عقد النقل البري للأشخاص وعدم تعارض نصوص القانونين المذكورين بشأن نقل الأشخاص فإننا سنكتفي بدراسة نصوص القانون التجاري ذات العلاقة بموضوع بحثنا تفاديا للتكرار واستطالة البحث. وينظم النقل البري في مصر القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بشأن قانون التجارة.

ويظهر جليا من نص المادة (١/١٤٨) من القانون التجاري اليمني، والمادة (٢٦٤) من قانون التجارة المصري، أن المشرعين اليمني والمصري قد أوجبا صراحة التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر وإيصاله سالما معافى إلى مكان الوصول المتفق عليه وفي المدة المحددة، وأن هذا الالتزام مصدره عقد النقل المبرم بينهما، وبالتالي تحميل الناقل المسؤولية عن أي إخلال به؛ باعتباره أهم التزام يتقرر في حق الناقل، وهذا الاعتبار لا يعني التقليل من أهمية الالتزامات الأخرى، غير أن أهمية الالتزام بضمان السلامة تكمن باعتباره يتعلق بحياة الإنسان.

مشكلة البحث :

تتمثل مشكلة البحث في ما ينطوي عليه موضوع البحث من مشكلات بالغة الدقة، فالباحث في هذا الموضوع يستشعر فيه جدلا فقها كبيرا، ويلمس تغييرا قضائيا يتلاحق لا يقف عند حد، فموقف القضاء يتطور بشأنه باستمرار استجابة لظروف العصر ومتغيراته، وتتمثل أيضا في كثرة حوادث السيارات في اليمن وعدم وعي أطراف عقد النقل البري للأشخاص بما لهم من حقوق وما عليهم من التزامات قد تترتب عليها تبعات المسؤولية المدنية عند الإخلال بها، وخاصة عندما تتعرض وسائل النقل للحوادث المختلفة المتصلة بنشاط الناقل أثناء تنفيذ عقد النقل نتيجة الإهمال في صيانتها وإصلاحها، وتقبل ما يترتب عليها من إصابات وإزهاق للأرواح على أنها قضاء وقدر؛ الأمر الذي يؤدي إلى الإخلال

بمبدأ المسائلة القانونية للناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب أو المسافر في النفس أو الصحة نتيجة تلك الحوادث، وبالتالي ضياع حقوقهم وعدم تعويضهم التعويض العادل، فضلا عن تاثير مفردات هذا الموضوع في كثير من المراجع العامة والخاصة التي شكلت المرجعية الفقهية والقضائية لهذا البحث، وخلو المكتبة القانونية اليمنية من دراسات بحثية متعمقة في هذا الموضوع.

أسئلة البحث :

رغم الضمانات التي يمنحها الالتزام بضمان السلامة للمتضررين نتيجة الحوادث المفاجئة أثناء تنفيذ النقل البري للأشخاص إلا أنه تثار عدة أسئلة حول تنظيمه القانوني، من حيث مفهومه ونطاق سريانه، ومن حيث أساسه وطبيعته القانونية.

ورغم اتساع وتشعب الإشكاليات التي يطرحها هذا الموضوع، فهو يرتبط بالإجابة على التساؤلات الآتية: ما هو أساس قيام المسؤولية المدنية للناقل البري عن الأضرار التي قد يتعرض لها الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل؟ وهل يظل الناقل ملتزما بضمان السلامة في جميع الأحوال؟ وما مدى جواز اشتراط الإعفاء من المسؤولية؟

أهداف البحث : يهدف هذا البحث إلى الآتي:

- ١- تحديد مفهوم عقد النقل البري للأشخاص وبيان مدى خضوعه لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.
- ٢- تحديد مفهوم الالتزام بضمان السلامة ونطاق تطبيقه، وأساس قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال به وطبيعته القانونية.
- ٣- تسليط الضوء على الحالة التي يكون فيها الناقل مسؤولا عن الأضرار التي يتعرض لها الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، وتمييزها عن الحالات التي يعفى فيها من المسؤولية.

أهمية البحث :

لا ينكر أحد أهمية موضوع المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص عن الإخلال بضمان سلامة الراكب أو المسافر في الحوادث المفاجئة المتصلة بنشاط الناقل باعتباره يتعلق بحياة الإنسان، فمسؤولية الناقل تحتل الصدارة بين موضوعات النقل البري، وتأتي أهمية البحث من خلال التعرف على أساس وطبيعة وحدود مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن الأضرار التي قد يتعرض لها الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل البري.

وما زاد من أهمية هذا الموضوع هو المكانة التي أخذت تحتها وسائل النقل في حياتنا اليومية، فتوسعت استخداماتها، وأصبحت من أكثر الوسائل إحداثاً للضرر، إذ لا يمر يوم دون أن تطالعنا وسائل الإعلام المختلفة بحوادث وسائل النقل وما تسببه من وفيات وإعاقات، حتى أصبحت من أهم المشكلات في وقتنا الحالي نتيجة الازدياد المطرد لتلك الحوادث، والتي أثارت اهتمام الكثير من الدول لمواجهة صور الإهمال والاستهتار المشين الذي تتزايد شواهد يوم بعد يوم، فأعادت النظر في تشريعاتها ذات العلاقة بحثاً عن أفضل الوسائل والطرق لحماية الراكب أو المسافر المضرور، ومنها بلادنا اليمن التي أصبحت تحتل مرتبة متقدمة من حيث كثرة حوادث السيارات فيها، لذلك كان لزاماً توضيح وبيان أساليب الحماية القانونية التي تقررت لمصلحة الراكب أو المسافر من المخاطر التي يمكن أن تمس بسلامته أو تؤدي بحياته أثناء النقل ومدى ملاءمتها لتوفير الحماية له، والإسهام في زيادة الوعي والمعرفة القانونية التي على أساسها يتعامل الراكب أو المسافر مع الناقل البري للأشخاص، وذلك من خلال تحليل ودراسة النصوص القانونية المتعلقة بمسئولية الناقل البري عن الإخلال بضمان سلامة الراكب أو المسافر في الحوادث المفاجئة المتصلة بنشاط الناقل في التشريعين: اليمني والمصري، والاستعانة بآراء الفقه وأحكام القضاء المصري ما أمكن ذلك، في ظل عدم وجود أحكام قضائية يمنية ذات صلة بموضوع البحث، رغم الجهود المبذولة بحثاً في هذا الاتجاه.

منهجية البحث :

اتبع الباحث في إعداد هذا البحث المنهجين: الوصفي والتحليلي لأحكام ونصوص القانون التجاري اليمني بشأن مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن الإخلال بضمان سلامة الراكب أو المسافر في الحوادث المفاجئة، وأيضاً المنهج المقارن بين أحكام تلك المسؤولية في التشريعين اليمني والمصري.

لذلك اقتضت معالجة البحث، تقسيمه إلى ثلاثة مباحث، تناولت في المبحث الأول ماهية عقد النقل البري للأشخاص، حيث خصصت المطلب الأول للتعريف والخصائص، في حين خصصت المطلب الثاني لتجارية عقد النقل وإثباته. أما في المبحث الثاني، فتناولت فيه ماهية الالتزام بضمان السلامة، حيث تطرقت إلى تعريف الالتزام بضمان السلامة ونطاق تطبيقه في المطلب الأول، ولتوضيح أساس الالتزام بضمان السلامة وطبيعته القانونية في المطلب الثاني. وفي المبحث الثالث تناولت فيه أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن الإخلال بضمان السلامة، حيث خصصت المطلب الأول لحالات قيام مسؤولية الناقل، في حين خصصت المطلب الثاني لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية، وأختتم هذا البحث بمجموعة من النتائج والتوصيات.

خطة البحث :

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البري للأشخاص.

المطلب الأول : تعريف عقد النقل البري للأشخاص وخصائصه.

الفرع الأول : تعريف عقد النقل البري للأشخاص.

الفرع الثاني : خصائص عقد النقل البري للأشخاص.

المطلب الثاني: تجارية وإثبات عقد النقل البري للأشخاص.

الفرع الأول : تجارية عقد النقل البري للأشخاص.

الفرع الثاني : إثبات عقد النقل البري للأشخاص.

المبحث الثاني: ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص.

المطلب الأول : مفهوم الالتزام بضمان السلامة ونطاق تطبيقه.

الفرع الأول : مفهوم الالتزام بضمان السلامة.

الفرع الثاني : نطاق الالتزام بضمان السلامة.

المطلب الثاني : أساس الالتزام بضمان السلامة وطبيعته القانونية.

الفرع الأول : أساس الالتزام بضمان السلامة.

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة.

المبحث الثالث: أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن الإخلال بضمان السلامة.

المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن الإخلال بضمان السلامة.

الفرع الأول: أساس قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة نتيجة الحوادث المفاجئة وما في حكمها.

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية عن ضمان السلامة.

الفرع الأول: القوة القاهرة.

الفرع الثاني: خطأ الراكب أو المسافر.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البري للأشخاص.

تناولت المادتان (٩)، (١٤١) من القانون التجاري اليمني تحديد ماهية عقد النقل، وفيما يلي سنتناول

عقد نقل الأشخاص البري من حيث تعريفه وخصائصه وتجاريته وكيفية إثباته، وذلك في مطلبين على

النحو التالي:

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البري للأشخاص وخصائصه.

سنتناول في هذا المطلب التعريف بعقد النقل البري للأشخاص، ومن ثم نعرض لأهم الخصائص التي

تميزه عن غيره من العقود وذلك في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول : تعريف عقد النقل البري للأشخاص.**التعريف التشريعي:**

عرف المشرع اليمني عقد النقل بصورة عامة في المادة (١٤١) من القانون التجاري اليمني بأنه: " اتفاق يلتزم بموجبه الناقل بأن يقوم بنقل شخص أو شيء إلى جهة معينة مقابل أجر معين..." .

وعرفه المشرع المصري بنفس التعريف في المادة (٢٠٨) من قانون التجارة المصري بقوله: " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجرة " .

التعريف القضائي:

عرف القضاء المصري عقد النقل بصفة عامة بأنه : "عقد يتعهد فيه الناقل بنقل شخص أو شيء إلى جهة معينة مقابل أجر"^(٢).

التعريف الفقهي:

يعرف عقد النقل البري للأشخاص بأنه: " اتفاق بين شخصين هما المسافر والناقل يلتزم بموجبه الأخير بنقل الأول إلى مكان معين مقابل أجر معلوم"^(٣).

وعرفه البعض بأنه: " اتفاق بين طرفين، أحدهما الناقل والآخر الراكب يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بوسائله الخاصة مقابل أجرة"^(٤).

وعرفه آخرون بأنه: " العقد الذي يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر من مكان إلى آخر مقابل أجر"^(٥).

ومن خلال التعريفات السابقة يمكننا تعريف عقد النقل البري للأشخاص بأنه: اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل البري للأشخاص بأن يقوم بنقل الراكب أو المسافر إلى مكان معين مقابل الأجر المتفق عليه.

(٢) الطعن رقم ٤١٩٦ لسنة ٦٧ ق، جلسة ١٠ من ديسمبر سنة ١٩٩٨، أحكام النقض، المكتب الفني، ج ٢، السنة ٤٩، ق ١٧٣ ص ٧١٢.

(٣) د/ محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، الطبعة الثانية، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٩٧، ص ١٩٨.

(٤) د/ عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٦، ص ١١.

(٥) د/ عماد الشربيني، القانون التجاري الجديد لسنة ١٩٩٩، ج ١، الالتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، ٢٠٠٢، ص ٣٤٧.

الفرع الثاني : خصائص عقد النقل البري للأشخاص.

من التعريفات السابقة يتضح أن لعقد النقل البري للأشخاص خصائص تميزه عن غيره من العقود نستعرضها على النحو التالي:

١- عقد النقل البري للأشخاص من العقود الرضائية:

يعتبر عقد النقل البري للأشخاص من العقود التجارية التي تقوم على عاملين أساسيين هما: السرعة والائتمان، فهو يخضع - كسائر العقود التجارية للقواعد العامة في انعقاده وصحته - ويتم بمجرد اتفاق الطرفين^(٦) دون حاجة إلى إفراغه في شكل معين أو القيام بأي إجراء خاص، خلافا للعقود المدنية التي تتصف بالشكلية المتشعبة وتتطلب وقتا طويلا لانعقادها وإثباتها، وذلك إعمالا للقواعد العامة من حيث الرضائية للعقود ومبدأ سلطان الإرادة، ويمكن أن يتم العقد شفاهة أو كتابة، والكتابة هنا للإثبات وليست لانعقاد العقد^(٧).

ويتكون عقد النقل بمجرد موافقة الراكب أو المسافر على شروط الناقل، إضافة إلى الشروط الأخرى كأهلية الناقل ومحل العقد والسبب، بالإضافة إلى إصدار تذكرة النقل وتسليمها للراكب والتي لا تعد شرطا لانعقاد العقد وإنما تفيد في إثباته^(٨). غير أن الطبيعة الخاصة لعقد النقل تحصر دور الأهلية في نطاق أضيق من دورها في نشأة سائر العقود، إذ أن شروط العقد واحدة لجميع من يتعاقد معهم الناقل، بحيث لا يترتب على نقص أهلية الراكب أو المسافر ضرر^(٩)، لذلك يرى البعض أن أهلية الراكب أو المسافر ليست بذات أهمية في انعقاد العقد بصفة عامة^(١٠).

٢- عقد النقل البري للأشخاص من عقود الإذعان:

وإن كان عقد نقل الأشخاص عقدا رضائيا كما أشرنا سابقا، فإنه يعتبر أيضا من قبيل عقود الإذعان، خاصة في الحالة التي يضع فيها الناقل شروطا مسبقة في العقد، حيث يقتصر قبول الراكب فيه على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الناقل ولا يقبل المناقشة فيها، كالنقل الذي

(٦) انظر المادة (١٤١) من القانون التجاري اليمني.

(٧) انظر في هذا المعنى د/ جعفر محمد مقبل الشلالي، العقود والأوراق التجارية، سلسلة الكتاب الجامعي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، ٢٠٠٦، ص ٨٤، ٨٥.

(٨) د/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ١٥.

(٩) في هذا المعنى أنظر د/ علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية وفقا لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠١، ص ١٧٤، / محمود مختار أحمد بريري، قانون المعاملات التجارية (الالتزامات والعقود التجارية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢٨٦.

(١٠) د/ جعفر محمد مقبل الشلالي، مرجع سابق، ص ٨١، د/ بسام حمد الطراونة، د/ باسم محمد ملحم، شرح القانون التجاري، مبادئ القانون التجاري، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ٢٠١٠، ص ٢٥٢.

تقوم به المؤسسات العامة والشركات الخاصة، وذلك من خلال إصدار تذكرة نقل وتسليمها للراكب أو المسافر^(١١). بل إن الناقل ذاته قد يكون مذعنا في أحوال معينة، حيث تقوم السلطة العامة بتحديد شروط عقد النقل، كما في حالة النقل الذي تقوم به الشركات الحاصلة على امتياز حكومي^(١٢). أما في حالة النقل الفردي الذي يخضع للمساومة بين طرفي العقد فإن عقد النقل يخرج عن نطاق عقود الإذعان لكل منهما^(١٣).

وغالبا ما يكون الناقل في حالة إيجاب عام ودائم ولا يحتاج سوى قبول الراكب أو المسافر صراحة أو ضمنا، كوقوف الناقلات التابعة لمؤسسات النقل البري أو سيارات الأجرة في محطات النقل المخصصة^(١٤)، ويعتبر صعود الراكب أو المسافر إلى تلك الناقلات أو السيارات قبولا للعرض الصادر من الناقل ما لم يقدّم الدليل على غير ذلك^(١٥).

٣ - عقد النقل البري للأشخاص من عقود المعاوضة:

عقد النقل البري للأشخاص من العقود الملزمة لطرفيه، فهو ينشئ التزامات متقابلة على كل طرف منهما. وأهم تلك الالتزامات هي: التزام الناقل بإجراء النقل في الميعاد المحدد وضمان سلامة الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، وفي مقابل هذه المسؤولية يلتزم الراكب أو المسافر بدفع أجرة النقل ومراعاة نظام النقل وإتباع تعليمات الناقل المتعلقة بتنفيذ النقل^(١٦)، فإذا كان النقل بدون أجرة فلا يكون عقدا بالمفهوم التجاري ولا يخضع لأحكام القانون التجاري^(١٧).

(١١) د/ مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون التجاري (الأوراق التجارية - العقود التجارية - عمليات البنوك - الإفلاس)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٨، ص ٣٦٧، د/ محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٢٨٦، د/ جلال وفا مجدين، المبادئ العامة في العقود التجارية وعمليات البنوك، الدار الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٨، ص ٥٨، د/ مراد منير فهيم، القانون التجاري (العقود التجارية وعمليات البنوك)، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون تاريخ نشر، ص ١٥٠.

(١٢) في هذا المعنى أنظر د/ محمد حسن الجبر، مرجع سابق، ص ١٩٩، د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ١٦٧، ٢٢٩، د/ جعفر محمد مقبل الشلالى، مرجع سابق، ص ٨١، ٨٥.

(١٣) د/ عماد الشربيني، مرجع سابق، ص ٣٤٨.

(١٤) د/ جعفر محمد مقبل الشلالى، مرجع سابق، ص ٨٤.

(١٥) انظر المادة (٤٥/١) من القانون التجاري اليمني، والمادة (٣/٢١٠) من قانون التجارة المصري.

(١٦) انظر المواد (٤٦/١)، (٤٨/١)، (١٥٥/١)، (١٥٩) من القانون التجاري اليمني، والمواد (٢٥٥)، (٢٦٣/١)، (٢٦٤/١) من قانون التجارة المصري.

(١٧) د/ بسام حمد الطراونة، د/ باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص ٢٥٢.

المطلب الثاني: تجارية وإثبات عقد النقل البري للأشخاص.

يعتبر النقل برا من الأعمال التجارية وفقا لأحكام ونصوص القانون التجاري اليمني وقانون التجارة المصري، ومن ثم فإن إثبات عقد النقل البري للأشخاص في مواجهة الناقل يخضع لمبدأ حرية الإثبات وللالتزامات والعقود التجارية، وذلك استجابة لما تقتضيه طبيعة تلك الالتزامات والعقود من سرعة في إبرامها وتنفيذها، وهذا ما سنتطرق إليه في الفرعين التاليين:

الفرع الأول : تجارية عقد النقل البري للأشخاص.

أسخ المشرع اليمني الصفة التجارية على عقد النقل البري بغض النظر عن صفة القائم به أو نيته^(١٨)، أي سواء كان الناقل تاجرا أم غير تاجر، أو كان شخصا طبيعيا أم اعتباريا، وسواء قام بالنقل بصورة عرضية أم احتراف القيام به، حيث لا يشترط لاعتباره تجاريا مزاولته على وجه الاحتراف، ووقوعه على سبيل المفاوضة يعد تجاريا من باب أولى، بينما يشترط المشرع المصري لاعتبار النقل البري عملا تجاريا أن تتم مزاولته على وجه الاحتراف^(١٩).

وهذا يعني أن عقد النقل البري يعتبر دائما عقدا تجاريا بالنسبة للناقل، وبالتالي فإن الناقل يكتسب صفة التاجر ولو قام بهذا العمل بطريقة عرضية وغير منتظمة، ما لم يكن النقل مجانيا. والأصل أن يكون عقد النقل بالنسبة للراكب أو المسافر مدنيا ما لم يكن تاجرا أو كان سفره مرتبطا بتجارته، ففي هذه الحالة يكون العقد بالنسبة له تجاريا بالتبعية^(٢٠). وهذا الوصف تأتي أهميته في الإثبات على وجه الخصوص كما سيأتي.

وتعد هذه التفرقة في طبيعة عقد النقل بالنسبة لطرفيه، ذات أهمية عملية وفقا لأحكام القانون التجاري اليمني، إذ يترتب على ذلك - في حال نشب نزاع بين الناقل والراكب أو المسافر - أن يطبق القاضي أحكام القانون التجاري على النزاع سواء كان تجاريا بالنسبة لطرفيه أم كان مختلطا تطبيقا لنص المادة (١٧) منه والتي تقضي بأنه: " إذا كان العقد تجارياً بالنسبة إلى أحد المتعاقدين دون الآخر، سرت أحكام قانون التجارة على التزامات المتعاقدين الآخر الناشئة من هذا العقد ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك ". وهذا على خلاف الوضع في قانون التجارة المصري^(٢١)، حيث لا

(١٨) المادة (١٠) من القانون التجاري اليمني.

(١٩) المادة (٥) من قانون التجارة المصري.

ويقصد بالاحتراف: ممارسة الشخص النشاط التجاري بصفة مستمرة ومنتظمة بقصد الحصول على الربح.

(٢٠) د/ محمود مختار أحمد بريوي، مرجع سابق، ص ٢٨٨، د/ عماد الشربيني، مرجع سابق، ص ٣٤٨.

(٢١) نصت المادة الثالثة من قانون التجارة المصري (١٩٩٩) على أنه: " إذا كان العقد تجارياً بالنسبة لأحد طرفيه، فلا تسري أحكام هذا القانون إلا على التزامات هذا الطرف وحده، وتسري على التزامات الطرف الآخر أحكام القانون المدني ما لم ينص القانون على غير ذلك ".

تخضع العقود المختلطة لأحكامه، باعتباره من التشريعات التجارية التي لا تأخذ بالنظام القانوني الموحد على النزاع المختلط^(٢٢).

الفرع الثاني : إثبات عقد النقل البري للأشخاص.

طالما أن عقد النقل البري يعد عملاً تجارياً بطبيعته بالنسبة للناقل وفقاً لنص المادة العاشرة من القانون التجاري اليمني، فإن إثبات عقد النقل في مواجهة الناقل، سواء قام بالنقل بصورة عرضية أو لمرة واحدة أو احتراف القيام به، يخضع لمبدأ حرية الإثبات وللالتزامات والعقود التجارية، وبالتالي يكون إثبات العقد في مواجهته بكافة طرق الإثبات طبقاً للقاعدة العامة في المنازعات التجارية^(٢٣).

بينما يعد عقد النقل البري عملاً تجارياً إذا تم مزاولته النقل على وجه الاحتراف وفقاً لنص المادة الخامسة من قانون التجارة المصري، لذلك فإن إثبات عقد النقل في مواجهة الناقل يخضع لمبدأ حرية الإثبات في المعاملات التجارية، وبالتالي يكون إثبات العقد في مواجهته بكافة طرق الإثبات طبقاً لذلك المبدأ^(٢٤)، أما إذا قام بها عرضاً أو لمرة واحدة فلا يعد الناقل تاجراً^(٢٥)، وذلك لانعدام الإرادة لديه بممارسة أعمال النقل على سبيل الاحتراف بهدف اكتساب الصفة التجارية، وفي هذه الحالة يكون إثبات العقد في مواجهته وفقاً للطرق المقررة لإثبات العقود المدنية.

أما بالنسبة للراكب أو المسافر فلا يجوز الإثبات في مواجهته إلا بدليل كتابي وفقاً للقواعد العامة، ما لم يكن تاجراً وتعلق السفر بتجارته، فيكون عقد النقل في هذه الحالة تجارياً بالتبعية بالنسبة له، وبالتالي يخضع إثبات عقد النقل في مواجهته لمبدأ حرية الإثبات في المعاملات التجارية.

غير أن عقود النقل بكافة أنواعها تمتاز بخاصية في الإثبات، حيث أن لها كفاية ذاتية في الإثبات، وذلك لأن العقد يثبت في تذكرة السفر التي يسلمها الناقل إلى الراكب أو المسافر مقابل دفعه أجرة النقل، وتكون عادة لحاملها أو باسم الراكب أو المسافر وتحتوي على بيانات وشروط عقد النقل، فتكون هذه البيانات بمثابة دليل متكامل لنشأة الحق وحمائته دون حاجة إلى الرجوع إلى طرق

(٢٢) وهذا ما أكده القضاء المصري بقوله: " أن تجارية التصرف بالنسبة لأحد طرفيه و مدنيته بالنسبة للطرف الأخر يوجب على المحكمة الالتزام بقواعد الإثبات على كل طرف حسب وصف الالتزام بالنسبة له". الطعن رقم ٦٦١، لسنة ٧٣، جلسة ٨ مارس ٢٠١٠، ص ٢٢٨، حكم مشار إليه في الموقع الإلكتروني:

http://www.cc.gov.eg/Ahkam_Nakd_Madany_Togary.aspx

(٢٣) المادة (١٤١) من القانون التجاري اليمني.

(٢٤) المادة (٢١٠) من قانون التجارة المصري.

(٢٥) هذه الحالة اختلف فيها حكم إثبات عقد النقل في القانونين اليمني والمصري، ولا تعارض بينهما، لأن اختلافهما في اشتراط الاحتراف من عدمه أدى إلى اختلافهما في الحكم، وبالتالي اختلف الأثار القانونية المترتبة عليه.

الإثبات الأخرى التي أقرها القانون، لكنها ليست الدليل الوحيد، فللمحكمة الحق في أن تستخلص وتثبت وجود العقد من أي دليل تقتنع به^(٢٦).

المبحث الثاني: ماهية الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص.

سنتناول في هذا المبحث التعريف بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص وتحديد نطاق تطبيقه في مطلب أول، ثم نتناول بيان أساس الالتزام بضمان السلامة وطبيعته القانونية في مبحث ثان على النحو الآتي:

المطلب الأول: مفهوم الالتزام بضمان السلامة ونطاق تطبيقه.

سنعرض هذا المطلب في فرعين نخصص أولهما للتعرف على مفهوم الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، ونبين في الفرع الثاني نطاق تطبيق هذا الالتزام وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول : مفهوم الالتزام بضمان السلامة.

يعتبر الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص من أهم المواضيع التي أثارته نقاشات وخلافات واسعة على مستوى الفقه والقضاء، وإذا كانت التعاريف تفتقر عادة إلى التحديد فيجب أن نقف على مفهوم الالتزام بضمان السلامة كفكرة قانونية حديثة النشأة، فهو التزام ذو نشأة قضائية اعترف به لأول مرة، تحت تأثير أقوال الفقهاء، بمقتضى قرار محكمة النقض الفرنسية المشهور الصادر في ٢١ / ١١ / ١٩١١، الذي أقرت فيه بمسئولية الناقل العقدية عن الأضرار التي قد تصيب الراكب أثناء تنفيذ العقد، وبمقتضاه يلتزم الناقل بتحقيق غاية وهي إيصال الراكب أو المسافر سالماً إلى الجهة المقصودة^(٢٧). ورغم نشأة هذا الالتزام في النقل البحري إلا أنه تطور فيما بعد ليشمل كل أنواع وسائل النقل^(٢٨)، فهو التزام ضمني لصيق بالالتزام الأصلي في عقد النقل، كرسه القضاء عن طريق تفسير موسع لمضمون العقد عندما أقر القضاء بوجود هذا النوع من الالتزام، حتى دون النص عليه صراحة في العقد، فعقد النقل من العقود التي قد ينطوي تنفيذها على مخاطر تهدد الراكب أو المسافر في سلامة جسده أو في أمتعته^(٢٩)، فإذا كان الالتزام الأصلي في العقد المبرم بين الناقل والراكب أو المسافر يتمثل في توصيل الراكب أو المسافر إلى المكان المتفق عليه، فإن هناك التزاماً

(٢٦) د/ عادل علي عبد الله المقادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، بدون طبعة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٧، ص ٣١.

(٢٧) انظر سلامي ليندة، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة أمجد بوقرة بو مرداس، الجزائر، ٢٠١٧، ص ١٥.

(٢٨) انظر محمد الهامل جيرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢١٠٤، ص ١٣.

(٢٩) سلامي ليندة، المرجع السابق، ص ٥١.

ضمنيا يقع على عاتق الناقل يتمثل في توصيل الراكب أو المسافر سالما معافى إلى جهة الوصول، وبالتالي يعد التزاما أساسيا لا يمكن تصور أن يخلو عقد نقل الأشخاص منه^(٣٠).

ولما كان الالتزام بالنقل في عقد النقل هو التزام جوهرى، فإن الالتزام بالسلامة سيصبح هو الآخر التزاما جوهريا وإن لم ينص عليه في العقد، لأن الإخلال به سيعد إخلالا بالالتزام الأصلي ذاته وضياعا للهدف منه، ويدرئ على ذلك نتيجة مؤداها حظر شروط الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب الإنسان في جسده نتيجة الإخلال بالالتزام بضمان السلامة، وهي نتيجة لا تستقيم إلا مع التقرير بجوهريته^(٣١)، حيث لا يقتصر مضمون عقد النقل على الالتزامات التي اتفق عليها الطرفان صراحة، بل يشمل أيضا الالتزامات التي تعد من مستلزماته وفقا للعدالة^(٣٢). وطالما أن الالتزام بضمان السلامة ناشئ عن عقد النقل فهو يرتبط به وجودا وعدما، فينشأ هذا الالتزام من بداية تنفيذ العقد وينتهي بانتهائه^(٣٣).

وهذا ما أكدته محكمة النقض المصرية بقولها: " تحديد العقد مفاده عدم الاقتصار على إبرام التعاقد بما ورد فيه من التزامات، وإنما يضاف إليه ما يعتبر من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام". وذهبت في حكم آخر لها إلى القول بأن " الالتزام التعاقدى قد يتسع ليشمل ما لم يتفق عليه صراحة مما تقتضيه طبيعته.."^(٣٤).

وقد استقر القضاء في مصر على أن الناقل يلتزم بمقتضى عقد النقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر وإيصاله إلى المكان المتفق عليه سالما معافى^(٣٥). ويرى جانب من الفقه أن موقف القضاء هذا يتوافق وطبيعة نقل الأشخاص تأسيسا على وجود شرط ضمنى دون النص عليه صراحة في عقد النقل

(٣٠) د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٤٠، ٢٤٣.

(٣١) أنظر د/ صالح ناصر العتيبي، دور الشروط الجوهرية والثانونية في العلاقات العقدية (فكرة الجوهرية في العلاقة العقدية) دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة عين شمس، جمهورية مصر العربية، ٢٠٠١، ص ٢٦٢.

(٣٢) تنص الفقرة الثانية من المادة (٢١٢) من القانون المدني اليمني على أن: "لا يقتصر العقد على إلزام التعاقد بما ورد صريحا فيه فحسب بل يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للشرع والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام"، وتنص المادة (٢/١٤٨) من القانون المدني المصري على أن: " لا يقتصر العقد على إلزام التعاقد بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضا ما هو من مستلزماته، وفقا للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام".

(٣٣) د/ جلال وفا محدين، مرجع سابق، ص ٦٢.

(٣٤) الطعن رقم ١٩٩٠ لسنة ٥٤ ق، جلسة ٢٠ من ديسمبر سنة ١٩٨٨، أحكام النقض، المكتب الفني، ج ٢، السنة ٣٩، ق ٢٣٤، ص ١٣٧٥. والحكم الصادر بتاريخ ٢٢ يناير ١٩٨٠، مجموعة المكتب الفني، س ٣١ رقم ٥٣، ص ٢٥٥.

(٣٥) نقض مدني ٢٦ ابريل ١٩٦٢، مجموعة أحكام النقض، س ١٣، ص ٥٢٢، مشار إليه عند د/ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٧٢.

ودون اتجاه إرادة المتعاقدين إليه صراحة، إذ أنه ليس من المنطق أن يتم نقل الراكب أو المسافر مصاباً أو جثة هامدة إلى مكان الوصول^(٣٦).

ويبررون ذلك بأن السلامة في تقدير الراكب أو المسافر لا تقل أهمية عن النقل ذاته، وبدونها لا يكون لعقد النقل أي غاية، وأن التزام الناقل بضمان السلامة ضرورة تحتمها متطلبات العدالة، إذ لا يعقل أن يلتزم الناقل بتوفير قدر من الراحة للراكب بحسب درجة تذكرته، ولا يلتزم بالمحافظة على حياته وضمان سلامته^(٣٧)، بالإضافة إلى أن الناقل غالباً ما يكون محترفاً، الأمر الذي يفرض عليه التحري والدقة في اختيار وسيلة النقل وصلاحياتها وجاهزيتها، وكذا اختيار قائد للمركبة يتمتع بالخبرة والمهارة، لذلك كانت المسؤولية المهنية مسؤولية مشددة^(٣٨).

وتستند هذه المسؤولية إلى عقد النقل ذاته، وأنه لولا التزام الناقل بذلك لم أقدم الراكب أو المسافر على إبرام عقد النقل، فالناقل لا يلتزم فقط بنقل الشخص من مكان إلى مكان آخر، بل يلتزم بنقله سالماً معافى، أي أن الالتزام بالسلامة مفترض وجوده في عقد النقل^(٣٩).

وبعد أن استقر الرأي على الإقرار بالتزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، برز دور التشريعات الوطنية لتؤكد عليه بشكل واضح وصريح، فقد أقر المشرعان اليمني والمصري مبدأ التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، وبذلك يكون قد كرس كل منهما ما استقر عليه الفقه والقضاء، فالراكب والناقل ضمناً بالاتفاق شرطاً مؤداه التزام الناقل بنقل الراكب إلى مكان الوصول سالماً معافى، وهو التزام بتحقيق نتيجة لا يملك الناقل الفكك منه إلا بإثبات السبب الأجنبي أو خطأ الراكب وإن أثبت أنه قام باتخاذ التدابير الضرورية وفقاً لمعيار الناقل العادي^(٤٠).

ويظهر جلياً موقف المشرعين اليمني والمصري من نص المادة (١٤٨) من القانون التجاري اليمني ونص المادة (٢٦٤ / ١) من قانون التجارة المصري، فقد أوجبا صراحة التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر وإيصاله سالماً معافى إلى مكان الوصول المعين وفي المدة المتفق عليها، باعتباره أهم التزام

(٣٦) د/ علي البارودي، د/ محمد فريد العربي، القانون التجاري، العقود التجارية - عمليات البنوك وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ سنة ١٩٩٩، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، ٢٠٠٤، ص ٢٤٠، د/ محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٣٤٨، نقض مصري - ١٩٧٩/٣/٧ - الذهبية - ج ١٠ - ص ٦٦٣،

(٣٧) محمد الهامل جيرون، مرجع سابق، ص ٢٢ .

(٣٨) د/ وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب، شركة ناس للطباعة، مصر، ٢٠٠٤، ص ٢٠ وما بعدها.

(٣٩) د/ محمد حسن الجبر، مرجع سابق، ص ٢٠٢.

(٤٠) د/ محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٣٤٧.

يتقرر في حق الناقل. وقررا في الوقت نفسه اعتبار أي اتفاق يتضمن إعفاء الناقل منه باطلاً، فقد نصت المادة (١٥٣) من القانون التجاري اليمني على أنه: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من ضرر في النفس أو الصحة". وبنفس النص قضت المادة (١/٢٦٧) من قانون التجارة المصري.

الفرع الثاني: نطاق الالتزام بضمان السلامة.

وإذا كان الالتزام بضمان السلامة مفترض وجوده في عقد النقل باعتباره من الالتزامات الجوهرية التي تعد من مستلزماته وفقاً للعدالة كما سبق القول، فإن التساؤل يثور حول المدى الزمني لسريان هذا الالتزام، فمن غير المعقول أن يظل الناقل ملتزماً به في جميع الحالات.

للإجابة على هذا التساؤل نستطيع القول أن الوقوف على بدء سريان الالتزام بضمان السلامة في النقل يكتسب أهمية كبيرة بالنسبة لطرفي عقد النقل، فعلى ضوء ذلك تتحدد استفادة الراكب أو المسافر من هذا الالتزام في مواجهة الناقل، وفي ذات السياق ينبغي تحديد المدة الزمنية التي يبقى فيها الناقل ملتزماً بسلامة الراكب أو المسافر حتى لا يصبح هذا الالتزام مرهقاً له، وهذا يستلزم عرض موقف الفقه والقضاء، ثم الموقف التشريعي.

موقف الفقه:

يرى أغلب الفقه أن مسؤولية الناقل لا تبدأ من وقت إبرام العقد بتسليم الراكب أو المسافر تذكرة النقل لأنها قد تصرف مقدماً، وإنما تبدأ من وقت شروع الراكب أو المسافر في الصعود إلى وسيلة النقل، وتنتهي في الوقت الذي ينقطع فيه اتصال الراكب أو المسافر بها^(٤١).

ويرى جانب من الفقه إمكانية مساءلة الناقل عن ضمان السلامة طوال الفترة التي لا يكون فيها الراكب أو المسافر متمتعاً بحرية الحركة ويكون ملتزماً بالتواجد في مكان معين وفق تعليمات الناقل، ولا ينتهي الالتزام إلا باسترداد الراكب أو المسافر حريته^(٤٢). ويؤيد ذلك رأي آخر يذهب إلى أن الالتزام بضمان السلامة لا ينقطع ولكنه يغطي كل ما كان تابعا وضرورياً للنقل^(٤٣).

(٤١) د/ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٧٣، د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٤٣، د/ عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول (الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ٢٠٠٥، ص ٣٥٨.

(٤٢) د/ محمود مختار أحمد بربري، قانون المعاملات التجارية (الالتزامات والعقود التجارية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٣٤٩.

(٤٣) د/ مراد منير فهمي، مرجع سابق، هامش ص ١٦١.

ويمثل وجود الراكب أو المسافر داخل وسيلة النقل المجال الطبيعي للالتزام بضمان السلامة، فإذا اقتضت طبيعة النقل انقطاع الاتصال بين الراكب أو المسافر ووسيلة النقل مؤقتاً لأي سبب من الأسباب، كتغيير وسيلة النقل في الطريق أو إصلاحها أو لأسباب تعود طبيعتها للراكب أو المسافر، فهل يسأل الناقل عن الضرر الذي قد يصيب الراكب أو المسافر خلال فترة انقطاعه عن وسيلة النقل ولو بصفة مؤقتة؟

يرى البعض أن مسؤولية الناقل تنقطع خلالها متى انقطع اتصال الراكب أو المسافر بوسيلة النقل، إذ لا يجوز أن يسأل الناقل عن ضرر وقع للراكب بعد أن أصبح بعيداً عن وسيلة النقل ولو بصفة مؤقتة^(٤٤). والعبرة في هذا هي بانقطاع الاتصال الفعلي للراكب بوسيلة النقل مهما كانت مدته لا بمجرد توقف وسيلة النقل في الطريق ما دام الراكب أو المسافر لم يتركها في هذا الوقت، وتعود المسؤولية بعودة اتصال الراكب أو المسافر بوسيلة النقل بعد فترة الانقطاع^(٤٥).

ويرى البعض الآخر أن مسؤولية الناقل تشمل فترة الانقطاع التي يقضيها الراكب أو المسافر بعيداً عن وسيلة النقل على أساس أن هذه الفترة تدخل في تنفيذ العقد. بينما يذهب الاتجاه الراجح في الفقه إلى أن الناقل يكون مسئولاً عن الأضرار التي تصيب الراكب أو المسافر أثناء تغيير وسيلة النقل بشرط أن يكون في حراسة الناقل^(٤٦).

ويرى الباحث أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر يمتد من وقت الشروع في الصعود إلى وسيلة النقل وحتى النزول منها عند الوصول، بحيث لا يشمل الضمان الحالات التي ينقطع فيها اتصال الراكب أو المسافر بوسيلة النقل في غير حراسة الناقل.

موقف القضاء:

يذهب القضاء في مصر إلى أن الالتزام بضمان السلامة يبدأ في وسائل النقل التي لا يشترط فيها الحصول على التذكرة مقدماً، كالنقل بالسيارات والحافلات من الوقت الذي يهم فيه الراكب أو المسافر بصعود وسيلة النقل، ولا ينتهي هذا الالتزام بوصول الراكب إلى المكان المتفق عليه، بل ينتهي بمغادرة الراكب لوسيلة النقل^(٤٧).

(٤٤) د/ عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص ٣٥٨.

(٤٥) انظر د/ مراد منير فهم، مرجع سابق، ص ١٦١.

(٤٦) انظر سلامي ليندا، مرجع سابق، ص ٦٤.

(٤٧) قضت محكمة استئناف القاهرة بمسئولية الناقل عن وفاة الراكب الذي صعد في إحدى سيارات الناقل واضطر نتيجة ازدحام السيارة بالركاب إلى الوقوف على سلم السيارة ممسكاً بمقبضها المثبت بجانب السلم فانكسر المقبض وسقط الراكب على الأرض فأصيب بكسور أدت إلى وفاته، وقالت أن عقد النقل في هذه القضية قد أبرم

موقف التشريعين اليمني والمصري:

بالرجوع إلى القانون التجاري اليمني نجد انه حدد نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة، وتبنى الرأي الراجح في الفقه، وذلك في المادة (٢/١٤٨) منه التي تنص على أن: " يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول، ولا يمتد الضمان إلى فترات تجول الراكب في الخلاء أثناء التوقف للاستراحة ". وبنفس الحكم قضت المادة (٢/٢٦٤) من قانون التجارة المصري.

يتضح من هذين النصين أن ضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يهيم فيه الراكب أو المسافر بالصعود وحصول اتصال مادي بينه وبين وسيلة النقل، كمسك مقبض الباب لفتحه أو صعود السلم، وبالمثل وقت النزول في مكان الوصول، وتتشأ خلال ذلك المسؤولية العقدية للناقل، ولا يشمل الضمان الحالات التي ينقطع فيها اتصال الراكب بوسيلة النقل في غير حراسة الناقل أو تابعيه ولو بصفة مؤقتة، كتغيير وسيلة النقل مثلاً أو مغادرتها في إحدى محطات الوقوف لقضاء حاجة ما^(٤٨).

المطلب الثاني: أساس الالتزام بضمان السلامة وطبيعته القانونية.

رغم الإجماع على وجود الالتزام بالسلامة في عقد النقل البري للأشخاص، إلا أن الخلاف الفقهي لا يزال قائماً حول الأساس الذي يقوم عليه الالتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر في عقد النقل البري للأشخاص وطبيعته القانونية، وهذا ما سيتم توضيحه في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: أساس الالتزام بضمان السلامة.

انقسم الفقه في تبرير أساس الالتزام بضمان السلامة إلى اتجاهين: الأول ذو نزعة شخصية يقوم على تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين، والثاني ذو نزعة موضوعية يستند إلى أن الالتزام بالسلامة من مستلزمات عقد النقل وفقاً للقانون والعرف والعدالة وبحسب ما تقتضيه طبيعة العقد^(٤٩)، فعقد النقل من العقود التي ينطوي تنفيذها على مخاطر قد تهدد المتعاقد في النفس أو الصحة، لذلك فالناقل لا يلتزم بتوصيل الراكب أو المسافر إلى المكان المتفق عليه على أية حال، وإنما يلتزم بتوصيله سالماً معافى كما سبق القول.

هذا الأمر كان في ظل غياب نص قانوني صريح يقرر الالتزام بضمان السلامة، لكن بعد تبني التشريعات الوطنية له أصبح الالتزام بضمان السلامة يجد أساسه القانوني في النصوص المنظمة له

بمجرد ركوب السيارة في أي موضع منها. استئناف القاهرة ١٦ مارس ١٩٥٨، المجموعة الرسمية، ص ٥٧، ص ٢٦٣. مشار إليه عند د/ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٧٣

(٤٨) المادة (١/١٥١) من القانون التجاري اليمني، والمادة (٢٦٦) من قانون التجارة المصري.

(٤٩) انظر في تفصيل ذلك سلامي ليندا، مرجع سابق، ص ٤٨ وما بعدها.

كالمادة (١/١٤٨) من القانون التجاري اليمني، والمادة (٢٦٤) من قانون التجارة المصري المشار إليهما سابقاً.

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة.

إن تحديد الطبيعة القانونية لأي مفهوم قانوني ليس بالأمر السهل، وخاصة الالتزام بضمان السلامة، وذلك بالنظر إلى الآثار القانونية التي تنبني عليها، والمتمثلة بالحقوق والالتزامات لكل طرف عند أي نزاع يمكن أن يطرأ حولها، لذلك اهتم الفقه والقضاء بتحديد الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة، فمنهم من اعتبره التزاماً ببذل عناية، ومنهم من اعتبره التزاماً بتحقيق نتيجة^(٥٠)، ولكل جانب حجته ومبرراته في ذلك^(٥١).

(٥٠) الالتزام بتحقيق نتيجة لا يكون إلا بتحقيق غاية معينة هي محل الالتزام، كالاتزام بنقل حق عيني – أياً كان محل الحق – والالتزام بعمل معين (تسليم عين أو إقامة مبنى أو نحو ذلك)، والالتزام بالامتناع عن عمل معين، كل هذه الالتزامات يقصد بها تحقيق غاية معينة، هي نقل الحق أو القيام بالعمل أو الامتناع عن العمل، فتنفيذها لا يكون إلا بتحقيق هذه الغاية، فإذا لم تتحقق الغاية – أياً كان السبب في ذلك – بقى الالتزام غير منفذ.

أما الالتزام ببذل عناية، هو التزام ببذل الجهد للوصول إلى غرض معين، قد يتحقق الغرض وقد لا يتحقق. فهو إذن التزام بعمل، ولكنه عمل لا يضمن نتيجته. والمهم فيه أن يبذل المدين لتفديده مقداراً معيناً من العناية. والأصل أن يكون هذا المقدار هو العناية التي يبذلها الشخص العادي، ويزيد هذا المقدار و ينقص تبعاً لما ينص عليه القانون أو يقضي به الاتفاق. ومتى بذل المدين العناية المطلوبة منه يكون قد نفذ التزامه، حتى لو لم يتحقق الغرض المقصود. انظر د/ عبد الرازق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام (العقد - العمل غير المشروع - الأثر بلا سبب - القانون)، دار النشر للجامعات المصرية، ١٩٥٢، ص ٥٥٢.

(٥١) انظر في تفاصيل ذلك زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بلبايد – وهران – الجزائر، ٢٠١٣، ص ١٩ وما بعدها، سلامي ليندة، مرجع سابق، ص ٤٤ – ٤٦، محمد الهامل جبرون، مرجع سابق، ص ٢٤ – ٢٦.

ففي الالتزام ببذل عناية يعد الناقل مخطئاً إذا لم يبذل العناية اللازمة، ويترتب على اعتبار الالتزام بالسلامة التزاماً ببذل عناية النتائج الآتية:

- أنه يقع على الناقل التزام ببذل جميع الوسائل الكفيلة التي تضمن سلامة الراكب أو المسافر.
- أنه في حالة وقوع حادث ما ولحق بالراكب أو المسافر بسببه الضرر، فإن عبء إثبات خطأ الناقل يقع على الراكب أو المسافر، فلا يكفي مجرد تحقق الضرر وإنما يلزم إثبات خطأ الناقل وعلاقة السببية بينهما.
- أن المسؤولية التي تنقرر في حق الناقل ليست مسؤولية مطلقة، إذ يمكنه دفعها عن طريق إثبات قيامه بكل ما يلزم لتقاضي الحادث، اعتماداً على معيار الرجل العادي.

وفي الالتزام بتحقيق نتيجة يعد الناقل مخطئاً إذا لم تتحقق النتيجة التي التزم بتحقيقها، ويترتب على اعتبار الالتزام بالسلامة التزاماً بتحقيق نتيجة النتائج الآتية:

- أنه يقع على الناقل التزام بإيصال الراكب أو المسافر إلى مكان الوصول سالماً معافى.
- أن عبء إثبات خطأ الناقل لا يقع على الراكب أو المسافر المتضرر، وإنما يكفي إثبات أن إصابته كانت أثناء عملية النقل.
- لا يمكن للناقل التخلص من مسؤوليته إلا بإثبات أن الحادث كان نتيجة سبب أجنبي.

وقد استقر الرأي الغالب فقها وقضاء على اعتبار التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة، وهي وصول الراكب أو المسافر سالما معافى إلى المكان المتفق عليه^(٥٢)، وهذا يعني أن إثبات عدم تحقق هذه النتيجة كاف لانقضاء مسؤولية الناقل، ولا يعفيه منها إثبات قيامه ببذل العناية واتخاذ كافة التدابير التي يقوم بها الناقل العادي. فالقاعدة العامة أن في الالتزام بنتيجة لا يعفى الملتزم من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي^(٥٣).

موقف المشرعين اليمني والمصري.

يحدد المشرعان اليمني والمصري بشكل دقيق طبيعة الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص بأنه التزام بتحقيق نتيجة، تتمثل بإيصال الراكب أو المسافر سالما معافى إلى المكان المتفق عليه في عقد النقل، وفقا لأحكام المادة (١٤٨) من القانون التجاري اليمني والمادة (٢٦٤) من قانون التجارة المصري، فإذا ثبت وقوع الحادث أثناء تنفيذ عملية النقل وأدى إلى إصابة الراكب أو المسافر بأضرار أو وفاته، فإن الناقل يكون مخلا بالتزامه التعاقدية، وبالتالي تقوم مسؤوليته العقدية التي لا يمكنه التحلل منها إلا بإثبات السبب الأجنبي.

وتجدر الإشارة إلى أن السبب الأجنبي هو مصطلح شامل يعبر في ذات الوقت عن القوة القاهرة أو خطأ الراكب، ويلحق بالقوة القاهرة خطأ الغير إذا توافرت فيه شروطها^(٥٤).

المبحث الثالث: أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن الإخلال بضمان السلامة.

تتحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص بمجرد إصابة الراكب أو المسافر بأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل، وبالتالي يتحمل الناقل مسؤولية تلك الأضرار دون حاجة لإثبات خطأ الناقل، ولكن هذا لا يعني أن يظل الناقل مسؤولا عن كل حادث يلحق ضررا بالراكب أو المسافر في جميع الأحوال،

(٥٢) انظر د/ محمد حسن الجبر، مرجع سابق، ص ٢٠٢، د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٣٧.

ومن المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بتحقيق غاية هي وصول الراكب أو المسافر سالما، وأن ثبوت إصابة الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ العقد كفايته لقيام مسؤولية الناقل، الطعن رقم ٨٨٨ لسنة ٦٠ ق، جلسة ١٩ من يونيو سنة ١٩٩٤، أحكام النقض، مجموعة المكتب الفني، ج ٢، السنة ٤٥، ق ١٩٩، ص ١٠٤٥.

(٥٣) من المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية أن عدم تنفيذ المدين لالتزامه التعاقدية خطأ يستوجب المسؤولية له درؤها بإثبات قيام السبب الأجنبي. الطعن رقم ١٥٢٩ لسنة ٤٩ ق، جلسة ٢٥ من مايو سنة ١٩٨٣، أحكام النقض، المكتب الفني، ج ٢، السنة ٣٤، ص ١٣١١، حكم منشور على الموقع الإلكتروني (بوابة مصر للقانون والقضاء) - laweg.net

(٥٤) انظر د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٣٨، ويشترط لاعتبار خطأ الغير من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية ما يشترط في القوة القاهرة بأن يكون مما لا يمكن دفعه ولا توقعه، وأن لا يكون لإهمال الناقل دخل في حدوثه.

فهناك حالات تتحقق فيها مسؤولية الناقل وحالات يعفى فيها من المسؤولية، وهذا ما سنتناوله في مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول : حالات قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة.

ينتج عن عقد النقل البري للأشخاص التزام الناقل بضمان سلامة المسافر إلى جانب التزامه الأصلي بنقله إلى المكان المتفق عليه، وبالتالي تتقرر مسؤوليته التعاقدية عن إخلاله بهذا الالتزام في حال أصيب الراكب أو المسافر بضرر أثناء تنفيذ عملية النقل، وهنا يثار التساؤل عن الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية وعن الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية الناقل، وهذا ما سنتناوله في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: أساس قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة.

تعتبر المسؤولية العقدية جزءاً لا يتجزأ من المسؤولية المدنية عموماً، فهي تهدف إلى تعويض الطرف المضرور عن الأضرار والخسائر التي لحقت به، سواء كان ذلك ناتجاً عن الإخلال بالتزامات العقد أو التأخر في تنفيذها، وهو ما يسمى بالمسؤولية العقدية، أو كان ناتجاً عن الإخلال بالتزامات قانونية وهو ما يسمى بالمسؤولية التقصيرية^(٥٥).

ورغم الإجماع على قيام المسؤولية العقدية للناقل البري للأشخاص عن الأضرار التي قد تصيب الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل، إلا أن الخلاف لا يزال قائماً حول الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل وحول طبيعتها القانونية.

ولمعرفة الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل ينبغي أولاً استعراض موقف القضاء والفقهاء من ذلك، فقد ظل القضاء في مصر لفترة طويلة يطبق قواعد المسؤولية التقصيرية على الحوادث التي تصيب الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل، وظل يلزم مدعي التعويض بإثبات خطأ الناقل^(٥٦)، لكن صعوبة إثبات خطأ الناقل واستحالته أحياناً سيفضي حتماً إلى حرمان المتضرر أو ذوي حقوقه من الاستفادة من التعويض. الأمر الذي دفع بالفقهاء والقضاء إلى البحث عن بدائل قانونية توفر الحماية لحقوق المتضررين من خلال التأسيس لمسؤولية الناقل، ومن ذلك تحول القضاء المصري عن موقفه السابق والاتجاه نحو الإقرار بمسؤولية الناقل العقدية على أساس اشتغال عقد النقل على التزام ضمني

(٥٥) د/عبد القادر العرعاري، مصادر الالتزامات، الكتاب الثاني، المسؤولية المدنية، الطبعة الثالثة، توزيع مكتبة دار الأمان، الرباط، ٢٠١١، ص ٣٠.

(٥٦) د/مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٧١.

بضمان سلامة الراكب أو المسافر^(٥٧)، حيث أقرت محكمة النقض المصرية في حكم لها أن " عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب، بمعنى أنه يكون ملتزما بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سالما معافى ..."^(٥٨).

إلا أن جانباً من الفقه انتقد قرار محكمة النقض المصرية بالتزام الناقل بضمان السلامة لانتفاء فائدة هذا الالتزام بعد إقرار قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء في القانون المدني بشكل يضمن للراكب المضروب حماية أكبر وأوسع نطاقاً، وذلك لقيامها على افتراض الخطأ في الحراسة طبقاً للمادة (١٧٨) مدني مصري، وإمكان التعويض عن الضرر المتوقع وغير المتوقع^(٥٩).

فيما ذهب جانب آخر إلى أنه لا محل لاعتبار الناقل مسئولاً على أساس المسؤولية عن الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة وفقاً لأحكام المادة (١٧٨) مدني، لأنها مسؤولية تقوم على افتراض خطأ الحارس ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، ومن ثم فإن المسؤولية الناشئة عن عقد النقل تجبُّ المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأشياء، بمعنى أنه لا يصح للراكب أن يرفع غير دعوى المسؤولية العقدية ويمتنع عليه أن يرفع دعوى المسؤولية التقصيرية، إذ لا خيار بين المسؤوليتين في التزام لا مصدر له غير العقد، حيث لا ضرر في ذلك على الراكب، فهو يتمتع بحماية كافية في الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد النقل^(٦٠).

وهناك من ذهب إلى القول بأن الخطأ الواقع من جانب الناقل يستند إلى مسؤوليته التعاقدية التي تفرض عليه التزاماً بتحقيق نتيجة، وعدم تحققها يعني وجود خطأ من جانبه لا يقبل إثبات العكس، إذ أن الخطأ ثابت في جانبه بمجرد عدم تنفيذ التزامه، ولكنه - مع ذلك - يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أن الضرر كان نتيجة القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو المسافر^(٦١).

ويؤيد ذلك من يقول بأن الناقل يعتبر مخطئاً بمجرد عدم تنفيذ التزامه، لذلك لا يصح القول أن الخطأ هنا مفترض، بل هو خطأ حقيقي يتمثل في عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدية المتمثل بإيصال الراكب أو المسافر إلى مكان الوصول سالماً معافى في الموعد المحدد^(٦٢).

(٥٧) المرجع السابق، نفس الصفحة.

(٥٨) نقض مدني ٢٦ ابريل ١٩٦٢، مجموعة أحكام النقض، س ١٣، ص ٥٢٢.

(٥٩) انظر د/ مراد منير فهم، مرجع سابق، ص ١٥٨.

(٦٠) د/ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٧٢.

(٦١) د/ عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص ٣٣٤.

(٦٢) انظر في هذا المعنى د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢١٠.

وبالنظر إلى صعوبة إثبات خطأ الناقل واستحالاته أحيانا - كما سبق القول - فقد اندفع القضاء المصري نحو الإقرار بمسئولية الناقل العقدية على أساس اشتغال عقد النقل على التزام ضمني بضمان سلامة الراكب أو المسافر. لذلك اتجهت المحاكم المصرية إلى تطبيق أحكام المسئولية العقدية على حوادث نقل المسافرين، ومن ذلك الحكم الصادر عن محكمة استئناف الإسكندرية في ٥ فبراير ١٩٥٠ الخاص بقضية تتلخص وقائعها في أن طفله في السادسة من عمرها ركبت إحدى سيارات شركة الأومنيبوس المعدة للسفر بين طنطا ودسوق، وبينما كانت السيارة في الموقف شبت النار فيها وأحرقت الطفلة ونتج عن ذلك وفاتها، فاستنتجت المحكمة وجود عقد النقل من تواجد الطفلة في السيارة ضمن الركاب الآخرين، وأن ولي الطفلة قد تولى عنها قبول الإيجاب الصادر من الناقل، ومن ثم قررت أن مسئولية الناقل تعاقدية استنادا إلى أن " من بين الالتزامات التي يشتمل عليها العقد التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر أثناء النقل إلى الجهة المتعهد بنقله إليها، لأن مثل هذا الالتزام هو أول ميزة لهذا النوع من التعاقد، ويترتب على عدم الوفاء به ضمان الناقل للضرر الناشئ عن عدم الوفاء طبقا للقواعد العامة"^(٦٣).

وبدورها أكدت محكمة النقض ذلك بقولها : "إذا كانت العلاقة التي تربط طرفي النزاع علاقة تعاقدية، وكان الضرر الذي لحق بأحد المتعاقدين نتيجة إخلال الطرف الآخر بالتزامه التعاقدية، فإن أحكام العقد والمسئولية العقدية تكون هي الواجبة التطبيق ما لم يرجع الضرر إلى استعمال الآخر للطرق الاحتمالية أو اقترافه فعلا يجرمه القانون أو ارتكابه خطأ جسيما معادلا للغش، فإنه يتعين إعمال أحكام المسئولية التقصيرية"^(٦٤).

وبصدور القانون التجاري اليمني المغي رقم (٣٩) لسنة ١٩٧٦^(٦٥) ومن بعده القانون التجاري رقم ٣٢ لسنة ١٩٩١، وقانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، يكون المشرعان اليمني والمصري قد أقر صراحة وبصفة نهائية المسئولية العقدية للناقل عن إخلاله بالتزامه التعاقدية المتمثل بضمان السلامة تجاه الراكب أو المسافر عما يصيبه من أضرار أثناء تنفيذ عملية النقل^(٦٦).

(٦٣) د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٤١.

(٦٤) الطعن رقم ١٢٧٦ لسنة ٥٤ ق، جلسة ٧ من مايو سنة ١٩٩٠، أحكام النقض، المكتب الفني، ج ٢، السنة ٤١، ق ١٨٢، ص ٦٥.

(٦٥) فقد كانت المادة (١٩١) منه تنص على أن: "يضمن الناقل سلامة الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسئولاً عما يلحق الراكب أو المسافر من أضرار ببنية أو مادية وعن التأخير في الوصول، ولا يجوز للناقل أن ينفي مسئوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو المسافر".

(٦٦) انظر المادتين (١٤٨، ١٥٠) من القانون التجاري اليمني، والمادتين (١٦٤، ٢٦٥) من قانون التجارة المصري.

وبهذا أصبح من المؤكد فقها وقضاء وتشريعا أن مسؤولية الناقل تجاه الراكب أو المسافر لم تعد مسؤولية تقصيرية، بل هي مسؤولية عقدية أساسها هو الإخلال بالتزام عقدي يقع على كاهل الناقل، وفي إطارها يتحقق الالتزام بضمان سلامة الراكب، وهو التزام بتحقيق نتيجة، تتمثل في ضمان وصول الراكب أو المسافر سالما معافى إلى جهة الوصول في الموعد المحدد.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة نتيجة الحوادث المفاجئة وما في حكمها.

تنص الفقرة الأولى من المادة (١٥١) من القانون التجاري اليمني على أنه: " لا يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته عن ضمان سلامة الراكب أو عن التأخير إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة أو خطأ الراكب ويظل الناقل مسؤولاً عن الحادث المفاجئ".

من هذا النص يتضح أن الناقل يظل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالراكب أو المسافر في حالات وقوع حادث مفاجئ كأنفجار وسائل النقل واحتراقها أو انقلابها، وغير ذلك من الحوادث الراجعة إلى الأدوات والمعدات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ولو ثبت أنه بذل عناية الناقل الحريص لضمان صلاحيتها للعمل ومنع ما قد تحدثه من ضرر^(٦٧).

كما يأخذ حكم الحادث المفاجئ الذي يسأل عنه الناقل، وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل، ولو ثبت أن الناقل بذل عناية الناقل الحريص لضمان لياقتهم البدنية والعقلية^(٦٨).

وحتى تتضح مسؤولية الناقل البري للأشخاص عن الأضرار التي تصيب الراكب أو المسافر نتيجة الحوادث المفاجئة، يجب تحديد مفهوم الحوادث المفاجئة وتمييزها عن غيرها أولاً، ومن ثم بيان مدى مسؤولية الناقل عن إصابة أو وفاة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: مفهوم الحوادث المفاجئة وتمييزها عن غيرها.

أ- تعريف الحوادث المفاجئة.

تعرف الحوادث المفاجئة بأنها: " الحوادث المتصلة بنشاط الناقل والتي يكون مسؤولاً عنها ولا تدخل في مفهوم القوة القاهرة"^(٦٩).

(٦٧) المادة (١/١٥٢) من القانون التجاري اليمني.

(٦٨) المادة (٢/١٥٢) من القانون التجاري اليمني.

(٦٩) د/محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٢٩٠.

ب- تمييز الحوادث المفاجئة عن غيرها.

١- الحادث المفاجئ والقوة القاهرة :

اختلفت آراء الفقه حول وجود فرق جوهري بين الحادث الفجائي والقوة القاهرة، ففي حين يذهب جانب من الفقه إلى المساواة بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ خصوصاً في الجانب المتعلق بالآثار القانونية المترتبة عنهما باعتبارهما من أهم حالات السبب الأجنبي المؤدية إلى انقطاع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر^(٧٠)، يذهب جانب آخر من الفقه إلى القول باختلاف القوة القاهرة عن الحادث المفاجئ، باعتبار أن القوة القاهرة ذات مصدر خارجي عن الشيء الذي تتحقق به المسؤولية ولا تتصل بنشاط الناقل، كالعواصف والزلازل والفيضانات والحروب، أما الحادث المفاجئ فهو ذو مصدر داخلي ينجم عن الشيء ذاته ويكون متصلًا بنشاط الناقل، كانهيار وسائل النقل أو احتراقها أو انقلابها وغير ذلك من الحوادث الراجعة إلى الأدوات والمعدات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ويترتب على هذه التفرقة أن القوة القاهرة هي سبب أجنبي لإعفاء الناقل من المسؤولية نظراً لارتباطها بما هو خارجي عن دائرة نشاطه، بينما يظل الناقل مسؤولاً عن الحوادث المفاجئة التي تحدث أثناء النقل باعتبارها من المخاطر الناجمة عن وسيلة النقل^(٧١).

وقد أخذ المشرع اليمني بهذه التفرقة من ناحيتين^(٧٢): الأولى من حيث الآثار القانونية المترتبة عنهما، فنص في الفقرة الأولى من المادة (١٥١) من القانون التجاري على أن: "لا يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته عن ضمان سلامة الراكب أو عن التأخير إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى قوة القاهرة أو خطأ الراكب، ويظل الناقل مسؤولاً عن الحادث المفاجئ"، والثانية من حيث مفهوم كل منهما، فقد حرص المشرع على تحديد مفهوم القوة القاهرة من خلال تحديد عناصرها وبيان ما يعتبر منها في الفقرة الثانية من نفس المادة بقوله: "تعتبر قوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية على الأخص عوامل الطبيعة غير الممكن توقعها ولا تلاي آثارها وغير ذلك من العوامل الخارجية غير النابعة من دائرة نشاط الناقل"، وفي

(٧٠) د/عبد القادر العرعاري، مرجع سابق، ص ١٢٠.

(٧١) د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢١٣.

(٧٢) نلاحظ أن موقف المشرع اليمني والمصري في مجال المسؤولية التصديرية وفقاً لأحكام القانون المدني - كما في حال الارتباط بعلاقة غير عقدية - لا يأخذان بالتفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي خاصة فيما يتعلق بآثارهما القانونية، حيث استعمل كل منهما مصطلح السبب الأجنبي الذي لا يد فيه للشخص لدفع المسؤولية عن كاهله، وهو مصطلح شامل يعبر في ذات الوقت عن القوة القاهرة والحادث الفجائي وخطأ المضرور وخطأ الغير. فقد نصت المادة (٣٠٦) من القانون المدني اليمني على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يمله فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ من المضرور، أو خطأ من الغير فإنه يكون غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص أو اتفاق يقضي بغير ذلك"، وهو نفس ما نصت عليه المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري. أما في مجال المسؤولية العقدية فتعتبر القوة القاهرة دون الحادث الفجائي من الأسباب المؤدية إلى الإعفاء من المسؤولية كما في عقود النقل، وفقاً لأحكام المادة (١٥١) من القانون التجاري اليمني، والمادتان (٢١٤)، (٢٦٦) من قانون التجارة المصري.

المقابل أورد مفهوم الحادث المفاجئ من خلال تحديد عناصره وبيان ما يعتبر منه في المادة رقم (١٥٢) بقوله: "١ - يعتبر حادثاً مفاجئاً يسأل عنه الناقل انفجار وسائل النقل واحتراقها أو انقلابها وغير ذلك من الحوادث الراجعة إلى الأدوات والمعدات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ولو ثبت أنه بذل عناية الناقل الحريص لضمان صلاحيتها للعمل ومنع ما قد تحدثه من ضرر. ٢ - ويأخذ حكم الحادث المفاجئ الذي يسأل عنه الناقل، وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل، ولو ثبت أن الناقل بذل عناية الناقل الحريص لضمان لياقتهم البدنية والعقلية".

وبالمثل أخذ المشرع المصري بالترقية بين القوة القاهرة والحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل أو الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل في المادة (٢١٤) من قانون التجارة، وذلك من خلال استبعاد تلك الحوادث من مفهوم القوة القاهرة بقوله: "١ - لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل...٢ - كذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل...". وهي نفس الحوادث التي أطلق عليها المشرع اليمني مصطلح الحوادث المفاجئة.

٢- الحوادث المفاجئ وحالة الضرورة:

تعرف حالة الضرورة بأنها: " الحالة التي تضع الشخص في مواجهة خطرين لا يستطيع تفادي أحدهما إلا بتحقيق الآخر"، ومثال ذلك: مواجهة سائق المركبة لخطرين أحدهما الارتطام بأحد المارة، أو دهس حيوان في الطريق، فيقوم بدهس الحيوان لتفادي الارتطام بأحد المارة^(٧٣). ولقيام حالة الضرورة يجب توافر الشروط الآتية:^(٧٤)

- ١ - أن يكون الشخص الذي سبب الضرر أو شخصاً آخر مهدداً بخطر حال في النفس أو المال.
- ٢ - أن يكون هذا الخطر الحال مصدره أجنبي، لا يد فيه لمن سبب الضرر ولا لمن وقع عليه الضرر.
- ٣ - أن يكون الخطر المراد تفاديته أشد بكثير من الضرر الذي وقع.

(٧٣) أ/ مهند خليفة عبد السلام الترهوني، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية دراسة مقارنة بين القانون الليبي والمصري)، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ٢٠١٣، ص ٩.

(٧٤) د/ عبد الرازق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص ٦٥٩.

ويذهب الرأي الغالب في الفقه والقضاء المعاصرين^(٧٥) إلى اعتبار حالة الضرورة - وإن كانت تتفق مع الحادث المفاجئ في كونها من العوامل الداخلية التابعة من دائرة نشاط الناقل - سببا من أسباب انتفاء ركن الخطأ ولو بصورة نسبية. وقد كان لهذا الرأي دوره الفعال في الدفع ببعض التشريعات المدنية المعاصرة إلى تبني فكرته. فحالة الضرورة وإن كانت ليست سببا للإعفاء من المسؤولية إلا أنها تعتبر على الأقل سببا للتخفيف من حجمها مع بقاء الحق في التعويض^(٧٦)، وهنا يكمن الاختلاف بينها وبين الحادث المفاجئ الذي يشكل حالة لا تعفي الناقل من المسؤولية ولو ثبت أنه بذل عناية الناقل الحريص^(٧٧).

ثانيا: مسؤولية الناقل عن إصابة أو وفاة الراكب أو المسافر.

تتحقق المسؤولية القانونية للناقل في الحوادث المفاجئة، سواء كان السبب راجعا إلى وسيلة النقل بسبب عيب فيها أو إلى فعل الناقل ولو لم يرتكب الناقل أي خطأ، حيث لا يقتصر نطاق العوامل الداخلة في دائرة نشاط الناقل فقط على وسيلة النقل، وإنما يمتد أيضا إلى الناقل وتابعيه، فإذا كان مرد الحادث إلى ما طرأ فجأة على تابعي الناقل من وفاة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء تنفيذ عملية النقل فعجزوا عن متابعة توجيه وسيلة النقل أو السيطرة عليها، فادى هذا الوضع إلى إصابة الراكب أو المسافر بضرر، فلا يمكن للناقل أن يتذرع بهذا الوضع على أنه من الأسباب الأجنبية التي تعفيه من المسؤولية ولو ثبت أنه بذل عناية الناقل الحريص لضمان لياقتهم البدنية والعقلية^(٧٨).

ويعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل. وقد جعل المشرعان اليمني والمصري مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه مسؤولية متعلقة بالنظام العام، حيث نص كل منهما على بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعيه^(٧٩).

وتبنى جانب من الفقه الدعوى إلى توسيع نطاق العوامل الداخلة في دائرة نشاط الناقل ليشمل الطريق التي تسير عليها وسيلة النقل، فيرى أن مخاطر الطريق، كحالة الطريق السيئة وما بها من عوائق

(٧٥) انظر د/عبد القادر العرعاري، مرجع سابق، ص ٩٥.

(٧٦) تنص المادة (٣٠٩) من القانون المدني اليمني، والمادة (١٦٨) من القانون المدني المصري على أن: "من سبب ضرراً للغير ليقادى به ضرراً أكبر محققاً به أو بغيره، لا يكون ملزماً إلا بالتعويض الذي يراه القاضي مناسباً شرعاً".

(٧٧) المادتان (١/١٥١)، (١/١٥٢) من القانون التجاري اليمني، والمادة (٢٦٦) من قانون التجارة المصري.

(٧٨) المادة (٢/١٥٢) من القانون التجاري اليمني، والمادة (٢/٢١٤) من قانون التجارة المصري.

(٧٩) انظر المادة (١٨٣) من القانون التجاري اليمني، والمادة (٢١٣) من قانون التجارة المصري.

ومنعطفات خطرة وغيرها، إذا تسببت في إحداث الضرر فلا يمكن اعتبارها سببا أجنبيا يعفي الناقل من المسؤولية وذلك لعدم توافر شرط الخارجية فيها^(٨٠).

والمسئولية بصفة عامة هي: "جزاء الإخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي"^(٨١). وفي عقد نقل الأشخاص يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر وإيصاله إلى المكان المتفق عليه في الموعد المحدد، فإذا أخل الناقل بذلك قامت مسؤوليته التعاقدية، فيسأل عن الأضرار التي تصيب الراكب أو المسافر، سواء تمثلت في وفاته أو إصابته بأذى، كما أنه يسأل عن الأضرار الناتجة عن التأخير في النقل كما سبق القول.

وهذا ما نصت عليه المادة (١٥٠) من القانون التجاري اليمني بقولها: ^(٨٢)

- ١ - يسأل الناقل عما يلحق بالراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من ضرر في النفس أو الصحة أو أي ضرر مادي أو أدبي آخر ناجم عن النقل.
- ٢ - يسأل الناقل أيضاً عن التأخير في تنفيذ النقل إذا فوت الميعاد المعلن عنه أو المتفق عليه أو الميعاد المعقول طبقاً للمادة السابقة.

يتضح من هذا النص أن مسؤولية الناقل تتحقق في حالتين هما: حالة إصابة الراكب أو المسافر بأضرار مادية أو أدبية ناجمة عن النقل أو وفاته، وحالة التأخير في تنفيذ النقل.

ويقصد بالتأخير: عدم إيصال الراكب أو المسافر في الميعاد المعلن عنه في جدول المواعيد أو المعين في الاتفاق، وعند عدم التعيين يجب تنفيذ النقل في ميعاد معقول بالنظر إلى ظروف النقل ووعورة الطريق. ويرى جانب كبير من الفقه ^(٨٣) أنه ليس هناك أي مبرر لاستلزام إثبات حصول ضرر بسبب التأخير، لأنه من النادر - في الواقع - أن يرفع الراكب أو المسافر دعوى على الناقل بسبب التأخير عن الموعد المحدد. والسبب في ذلك يرجع أحيانا إلى جهل الركاب بحقوقهم وأحيانا إلى نفورهم من إجراءات التقاضي، إضافة إلى أن الضرر الذي يصيبهم في مثل هذه الحالات يكون في العادة طفيفا لا يشجع على التقدم بطلب التعويض.

(٨٠) انظر في هذا المعنى د/ كیحل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة أبوبكر بلقايد - تمان - الجزائر، ٢٠٠٧، ص ١٦١.

(٨١) د/ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص ٧٥.

(٨٢) تقابلها بنفس المعنى المادة (٢٦٥) من قانون التجارة المصري.

(٨٣) انظر د/ محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٣٢٦، د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٠٤.

فالعالب واقعيًا هو أن تقام الدعوى على الناقل بسبب إخلاله بالتزامه بضمان السلامة، لذلك سنكتفي بإلقاء الضوء على المسؤولية في حالة إصابة الراكب أو المسافر أو وفاته نتيجة وقوع حادث فجائي أثناء تنفيذ عقد النقل، وذلك على النحو الآتي:

أ- حالة إصابة الراكب أو المسافر.

بناءً على ما سبق فقد أصبح من المؤكد فقهاً وقضاءً وتشريعاً أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب أو المسافر، وهو التزام بتحقيق غاية، بحيث إذا أصيب هذا الأخير فإنه يكفي أن يثبت أن الإصابة كانت أثناء تنفيذ عقد النقل. ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه، ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه^(٨٤).

وينصرف مفهوم الضرر إلى الأضرار البدنية من جروح وإصابات وما يترتب عليها من نفقات العلاج، وإلى الضرر المادي المتمثل بالربح الفاتت والأضرار الأدبية التي تصيب الراكب^(٨٥).

ويتحدد نطاق المسؤولية العقدية بالعلاقات القانونية الناشئة عن عقد صحيح بين طرفي العقد، ومن ثم لا محل للرجوع على الناقل بالمسؤولية العقدية إذا لم يوجد مثل هذا العقد، كما إذا تسلسل الراكب أو المسافر إلى المركبة بغير علم الناقل أو كان النقل مجاناً، وفي الحالة التي يتجاوز الراكب أو المسافر المسافة المحددة في تذكرة السفر^(٨٦). إلا أن انتفاء المسؤولية التعاقدية في هذه الحالات لا يحول دون الرجوع على الناقل بالمسؤولية التقصيرية متى تمكن الراكب أو المسافر من إثبات خطأ الناقل وعلاقته السببية بالضرر^(٨٧).

وبالتالي لا يستطيع الناقل أن يشترط في العقد إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالراكب أو المسافر، حيث يقع باطلاً كل شرط يقضي بذلك لمخالفته أحكام القانون^(٨٨). أما من الناحية العملية، فهناك من يرى أن الناقل لن يستفيد من استبعاد المسؤولية العقدية عن نفسه،

(٨٤) طعن رقم ٣٦٣ لسنة ٢٦ ق جلسة ١٩٦٢/٤/٢٦. مشار إليه عند د/ محمود ربيع خاطر، قانون التجارة معلقاً عليه بأحدث أحكام محكمة النقض، دار محمود، ٢٠١٨، ص ١١٧.

(٨٥) د/ باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول (النظرية العامة - التاجر - العقود التجارية - العمليات المصرفية - القطاع التجاري الاشتراكي)، منشورات دار الحكمة، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٨٧، ص ٢٢٣.

(٨٦) د/ عماد الشربيني، مرجع سابق، ص ٣٥٨. ويرى المؤلف أنه لا ضمان على الناقل في حال تجاوز الراكب أو المسافر المسافة المحددة في تذكرة السفر، ونحن نخالفه الرأي لأن في هذا مخالفة للقاعدة التي تقضي بأن عدم تنفيذ أحد المتعاقدين لا يفي المتعاقد الآخر من تنفيذ التزامه.

(٨٧) د/ جعفر محمد مقبل الشلالى، مرجع سابق، ص ٩٤، د/ محمد حسن الجبر، مرجع سابق، ص ٢٠٥.

(٨٨) المادة (١٥٣) من القانون التجاري اليمني، والمادة (١/٢٦٧) من قانون التجارة المصري.

لأنه سيقع في نطاق المسؤولية التقصيرية باعتباره حارسا لآلة النقل التي سببت الضرر التي تمنح المتضرر مزايا مماثلة للالتزام بضمان السلامة، لأن المسؤولية عن حراسة الأشياء مفترضة تعفي الراكب أو المسافر من عبء الإثبات وتلقيه على عاتق الناقل، فتساوت بذلك في النتائج مع المسؤولية العقدية، فأصبح الأمر سواء بالنسبة للراكب فله أن يرجع على الناقل باعتباره ملتزما بمقتضى العقد بضمان سلامته، أو باعتباره حارسا لوسيلة النقل التي سببت له الضرر. وفي الحالتين سيقع على الناقل عبء نفي المسؤولية عنه بإثبات السبب الأجنبي^(٨٩). وبالإجمال يمكن القول أن المسؤولية التقصيرية تعد بمثابة الشريعة العامة التي يعتد بها في حال عدم توافر شروط قيام المسؤولية العقدية.

ب- حالة وفاة الراكب أو المسافر.

لا شك أن المسؤولية العقدية تنقضي بوفاة الراكب أو المسافر، فإذا أدى الحادث إلى وفاة الراكب أو المسافر فلا يحق للورثة الرجوع على الناقل بسبب الأضرار المادية أو الأدبية التي لحقتهم شخصيا إلا بقتضى المسؤولية التقصيرية، إذ لا يربطهم بالناقل عقد ما^(٩٠)، باعتبار الناقل حارسا لآلة النقل التي سببت الضرر وفقا لأحكام المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري^(٩١)، وهي مسؤولية تقوم على افتراض خطأ الحارس تعفي ورثة الراكب أو المسافر من عبء إثبات خطأ الناقل وتلقيه على عاتقه^(٩٢).

أما بخصوص مطالبتهم بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم، ففي هذه الحالة تستند دعواهم إلى المسؤولية العقدية وفقا لأحكام المادة (٢٧١) من قانون التجارة المصري التي قضت بانتقالها إلى الورثة بقولها: "يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذًا لالتزام 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"^(٩٣).

(٨٩) د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٣٩، ٢٤٤.

(٩٠) د/ علي البارودي، المرجع السابق، ص ٢٤٤، د/ مراد منير فهم، مرجع سابق، ص ١٦١.

(٩١) تقابلها بنفس المعنى المادة (٣١٧) من القانون المدني اليمني.

(٩٢) د/ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٧٥.

(٩٣) خلى القانون التجاري اليمني من أي نص ينظم أحكام رجوع ورثة الراكب أو المسافر الذي أصابه ضرر أدى إلى وفاته بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل للمطالبة بحقه من الناقل، وهذا يعد نقصا تشريعا لا ينبغي تجاهله.

ويرى البعض أن لورثة المتوفى دعويين: دعوى عن الأضرار التي أصابتهم شخصيا ، وهي دعوى تستند إلى المسؤولية التقصيرية ، ودعوى عن الأضرار التي لحقت مورثهم وهي دعوى تستند إلى المسؤولية العقدية^(٩٤).

وتجدر الإشارة إلى أن مطالبة الورثة بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم ، إلى جانب مطالبتهم بالتعويض عما لحقهم من ضرر مادي أو أدبي جراء وفاة مورثهم لا يعتبر جمعا بين المسئوليتين العقدية والتقصيرية عن ضرر واحد ، وذلك لاختلاف موضوع كل من الطرفين والدائن فيهما^(٩٥).

كما يقع على الناقل في حالة وفاة الراكب أو أصيب بمرض - ولو لم يكن ذلك ناتج عن إخلاله بالتزاماته - أثناء تنفيذ عقد النقل التزام آخر هو أن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعه إلى أن تسلم إلى ذوي الشأن^(٩٦).

دعوى المسؤولية في عقد النقل البري للأشخاص.

بما أن عقد النقل يبرم بين الناقل والراكب أو المسافر ، فالمدعي بناء على ذلك هو الراكب أو المسافر المتضرر ، فمتى ما أصيب هذا الأخير بأي ضرر بدني ، فله أن يقيم دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل للمطالبة بالتعويض ، وعندما يصاب الراكب أو المسافر بحادث وينتج عنه وفاته فهنا ينشأ لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم حق الإدعاء لمطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم ، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه^(٩٧).

ويجوز أيضا لمن تضرر من ورثة الراكب أو من الأشخاص الذين كان يعولهم في حياته من غير ورثته مطالبة الناقل بالتعويض عن الأضرار المادية والأدبية التي أصابتهم شخصيا بسبب موت مورثهم ، وذلك على أساس من قواعد المسؤولية التقصيرية وليس على سند من المسؤولية العقدية^(٩٨).

(٩٤) د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٤٥.

(٩٥) الطعن رقم ٨٨٨ لسنة ٦٠ القضائية، جلسة ١٩ من يونيو سنة ١٩٩٤، راجع أحكام النقض مدني، الكتب الفني، ج ٢، ص ٤٥، ص ١٠٤٥.

(٩٦) المادة (١٦٣) من القانون التجاري اليمني، والمادة (١/٢٧٠) من قانون التجارة المصري.

(٩٧) تضمن قانون التجارة المصري نصا صريحا يبين حق ورثة الراكب أو من يعولهم في إقامة الدعوى ضد الناقل عند وفاته للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم، وذلك في المادة (٢٧١) منه، بينما لم يتضمن القانون التجاري اليمني أي نص قانوني ينظم أحكام هذا الموضوع، وترك ذلك للقواعد العامة.

(٩٨) الطعن رقم ١١٨٠ لسنة ٤٧ ق جلسة ٤/٢٦/١٩٨١، مشار إليه عند المستشار/ محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه والقضاء في شرح قانون التجارة الجديد، المجلد الأول (الأعمال التجارية - التاجر - الدفاتر التجارية - المتجر - سوق الأوراق المالية)، دار محمود للبشر والتوزيع. القاهرة، ٢٠١٨، ص ٦٩٩.

ولكن في حالة الحوادث المفاجئة التي يتوفى فيها الناقل مع الراكب أو المسافر، هل يسقط حق هذا الأخير في إقامة دعوى المسؤولية؟ وما هو الحل بالنسبة لورثة الراكب أو المسافر في هذه الحالة؟

هذه الحالة لم يرد فيه نص صريح في القانون التجاري اليمني ولا في قانون التجارة المصري، ولذلك يجب الرجوع إلى القواعد العامة التي تقضي بأن أموال المدين هي الضمان العام للدائنين^(٩٩)، وعليه يمكن للراكب أو المسافر المصاب أو لورثته حق إقامة الدعوى على تركة الناقل المتوفى للمطالبة بالتعويض. ولكن إذا كانت التركة قليلة لا تكفي لذلك فما هو الحل؟ هذا ما جعل المشرع اليمني يلزم كل ناقل بأن يؤمن على الراكب من كل ضرر يلحقه في النفس أو الصحة على أن يحسب قسط التأمين ضمن تذكرة السفر وفقا للقوانين واللوائح بشأن التأمين الإلزامي^(١٠٠).

أما المشرع المصري فقد عالج هذا الموضوع في المادة الأولى من القانون رقم (٧٢) لسنة ٢٠٠٧ بشأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية^(١٠١).

تقادم دعوى المسؤولية في عقد النقل البري للأشخاص.

عندما تؤدي الحوادث المفاجئة إلى إصابة أو وفاة الراكب فإنه يجب تقديم دعوى المسؤولية ضد الناقل خلال مدة محددة، فإذا مضت تلك المدة دون تقديم تلك الدعوى، فإن الناقل يستطيع أن يدفع بسقوط الدعوى لانقضاء المدة المحددة لها قانونا، وهذه المدة يطلق عليها مدة التقادم.

ومدة التقادم بالنسبة لدعوى المسؤولية في عقد النقل بشكل عام حددتها المادة (١٤٤) من القانون التجاري اليمني التي تنص على أن: "تتقادم بسنة كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد الوكالة بالعمولة للنقل...".

ويسري حكم هذه المادة على الدعوى الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص وفقا لنص المادة (١/١٤٢) من القانون المذكور والتي تنص على أن: "تسري أحكام هذا الباب على جميع أنواع النقل

(٩٩) انظر المادة (٣٥٩) من القانون المدني اليمني، و المادة (٢٣٥) من القانون المدني المصري.

(١٠٠) انظر المادة (١٥٤) من القانون التجاري اليمني.

(١٠١) حيث تنص المادة الأولى من القانون المذكور على أن: "يجب التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع المرخص في تسييرها طبقا لأحكام قانون المرور. ويشمل التأمين حالات الوفاة والإصابة البدنية وكذا الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير عدا تلفيات المركبات، وذلك وفقا لأحكام وثيقة التأمين الصادرة تنفيذا لهذا القانون".

البري أياً كانت صفة الناقل أو الراكب والمرسل". ولا يجوز أن يتمسك بالتقادم من صدر منهم خطأ عمدياً أو خطأً جسيماً ويقع باطلاً كل اتفاق يخالف ذلك^(١٠٢).

أما المشرع المصري فقد فرق فيما يتعلق بالتقادم بين دعوى المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية، ودعوى المسؤولية عن التأخير^(١٠٣). ففي الحالة الأولى، تتقادم الدعوى بمضي سنتين من تاريخ وقوع الوفاة أو من تاريخ الحادث في حالة الإصابة بأضرار بدنية. أما الحالة الثانية، فتكون مدة تقادم الدعوى سنة تسري من الميعاد المحدد للوصول أو من الميعاد الذي كان يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها في حالة عدم التعيين. ولا يجوز أن يتمسك بهذا التقادم القصير من صدر منه أو من تابعيه غشاً أو خطأً جسيماً^(١٠٤).

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية عن ضمان السلامة.

يعتبر التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر في عقد النقل البري التزام بتحقيق نتيجة، كما سبق القول، لذلك لا يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالراكب أو المسافر بإثبات أنه قام ببذل العناية اللازمة لمنع وقوعه، وبالتالي ليس أمامه إلا قطع العلاقة السببية بين خطئه والضرر الواقع، وذلك بإثبات السبب الأجنبي، وهذا ما نص عليه المشرع اليمني في المادة (١٥١) من القانون التجاري، والمشرع المصري في المادة (٢٦٦) من قانون التجارة^(١٠٥).

وهنا يثار التساؤل حول صحة شروط إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الراكب أو المسافر في عقد النقل. وللإجابة على هذا التساؤل ينبغي الإشارة أولاً إلى أنه ووفقاً للقواعد العامة يجوز الاتفاق على أن يعفى من عليه الحق من أية مسؤولية فلا يكون مسؤولاً إلا عما يحدث منه من

(١٠٢) المادة (١٤٤) من القانون التجاري اليمني.

(١٠٣) انظر المادة (٢٧٢) من قانون التجارة المصري.

(١٠٤) يقصد بالغش في مواد النقل كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر، ويقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنها من ضرر. المادة (٢١٦) من قانون التجارة المصري.

(١٠٥) تنص المادة (١/١٥١) من القانون التجاري اليمني على أنه: " لا يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته عن ضمان سلامة الراكب أو عن التأخير إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى قوة القاهرة أو خطأ الراكب وبطل الناقل مسؤولاً عن الحادث المفاجئ"، وتنص المادة (٢٦٦) من قانون التجارة المصري على أن: " لا يجوز للناقل أن ينفى مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ النقل، إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب".

غش أو خطأ جسيم، ومع ذلك يجوز لمن عليه الحق أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش والخطأ الجسيم الذي يحدث من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه^(١٠٦).

غير أن الإعفاء من المسؤولية استثناء، والاستثناء لا يتقرر إلا بموجب نص في القانون، كما هو الأمر بالنسبة لنص المادة (٣/١٤٩) قانون تجاري يمني التي تجيز إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير بشروط معينة بقولها: " لا مسؤولية عند الناقل إذا تأخر في الطريق بسبب أداء واجب المعونة وإنقاذ الآخرين". أما بالنسبة لإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب أو المسافر من ضرر في النفس أو الصحة ناجم عن النقل، فقد أبطل المشرعان اليمني والمصري كل شرط يقضي بذلك^(١٠٧).

وبمفهوم المخالفة لنص المادة (١٥٣) من القانون التجاري اليمني - وهذا لم يرد بشأنه نص في هذا القانون - يمكننا القول بجواز أن يشترط الناقل إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب أو المسافر، أي أن اشتراط الإعفاء من المسؤولية ينحصر في الأضرار المادية أو الأدبية الناجمة عن النقل، كالتأخير في تنفيذ النقل أو تلف الأمتعة أو ضياعها، وليس في الأضرار التي تصيب شخص الراكب أو المسافر، إذ أن حياة الإنسان وسلامته الشخصية فوق كل اتفاق.

وهذا ما أقره المشرع المصري صراحة في المادة (١/٢٦٨) من قانون التجارة التي تنص على أن: " يجوز للناقل أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب"، ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو من تابعيه فلا يجوز له أن يتمسك بشرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها^(١٠٨).

ولكن يلاحظ أنه حتى في حال الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية العقدية، فإن ذلك لا يحول دون الرجوع عليه بالمسؤولية التقصيرية إذا توافرت شروطها^(١٠٩). إلا أنه قد يتعذر على الناقل أن ينفذ هذا

(١٠٦) المادة (٣٤٩) من القانون المدني اليمني، والمادة (٢١٧) من قانون المدني المصري.

(١٠٧) تنص المادة (١٥٣) من القانون التجاري اليمني على أن: " يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من ضرر في النفس أو الصحة"، وهو ذات الحكم الذي نصت عليه المادة (١/٢٦٧) من قانون التجارة المصري.

(١٠٨) المادة (٢،٣/٢٦٨) من قانون التجارة المصري. وقد أقر المشرع اليمني هذه الأحكام في المادة (١٨٤) في الفرع الثاني من الفصل الثاني الخاص بأحكام نقل البضائع.

(١٠٩) تنص المادة (٣٠٤) من القانون المدني اليمني على أن: " كل فعل أو ترك غير مشروع سواء كان ناشئاً عن عمد أو شبه عمد أو خطأ إذا سبب للغير ضرراً، يلزم من ارتكبه بتعويض الغير عن الضرر الذي أصابه ولا يخل ذلك

الالتزام لأسباب لا يد له فيها، كالقوة القاهرة وخطأ الراكب، مما يجعله في حل من تحمل مسؤولية الأضرار التي أصيب بها الراكب بسبب الحادث، وبالتالي لا يستطيع أن يدفع مسؤوليته بأن يثبت انعدام الخطأ من جانبه أو أنه قام ببذل العناية المطلوبة أثناء تنفيذ العقد، بل عليه إن أراد دفعها أن يثبت أن الحادث نشأ عن قوة القاهرة أو عن خطأ الراكب^(١١٠)، وسوف نعرض لهذين السببين، بالإضافة إلى خطأ الغير باعتباره سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية في الفقه والقضاء^(١١١)، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول: القوة القاهرة.

تعتبر القوة القاهرة من الأسباب القانونية التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ التزامه بضمان سلامة الراكب، وهذا يتطلب منا تعريفها وبيان شروطها على النحو التالي:

أولاً: تعريف القوة القاهرة.

التعريف التشريعي:

لم يعرف المشرع اليمني القوة القاهرة، وإنما اكتفى بتحديدتها من خلال عناصرها وبيان ما يعتبر منها في المادة (٢/١٥١) من القانون التجاري إذ جاء فيها: "يعتبر قوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية على الأخص عوامل الطبيعة غير الممكن توقعها ولا تلافي آثارها وغير ذلك من العوامل الخارجية غير النابعة من دائرة نشاط الناقل".

من هذا النص يتضح أن المشرع اليمني يعتبر القوة القاهرة أحداث تقع نتيجة العوامل الخارجية غير النابعة من دائرة نشاط الناقل، كالزلازل والفيضانات والسيول والعواصف وغيرها من الكوارث الطبيعية التي لا يمكن توقعها ولا تلافي آثارها.

بالعقوبات المقررة للجرائم طبقاً للقوانين النافذة"، وتنص المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري على أن: "كل خطأ سبب ضرر للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"، وتنص المادة (١٦٣) من القانون المدني المصري على أن: "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض".

(١١٠) د/ عماد الشربيني، مرجع سابق، ص ٣٦٠.

(١١١) الطعن رقم ٧٨٤ لسنة ٤٥ ق، جلسة ٧ من مارس سنة ١٩٧٩، أحكام النقض، المكتب الفني، ج ١، السنة ٣٠، ص ٧٤٢.

ويطلق تعبير السبب الأجنبي على كل فعل أو واقعة تسببت في حدوث الضرر ولا تسند إلى الناقل، فقد تحدث هذه الواقعة بسبب الحوادث الطبيعية ويطلق عليها اصطلاح القوة القاهرة، وقد تكون من فعل الإنسان غير الناقل، والتي لا تخرج عن كونها من فعل المدعي في دعوى المسؤولية ذاتها، وهو ما يطلق عليه بخطأ الراكب أو المسافر، وقد تكون من فعل غير المضرور ويسمى بفعل الغير. انظر د/ كيجل كمال، مرجع سابق، ص ٧.

كذلك لم يعرف المشرع المصري القوة القاهرة وإنما اكتفى ببيان ما لا يعتبر من القوة القاهرة في المادة (٢١٤) من قانون التجارة، فاستبعد منها الحوادث المتصلة بنشاط الناقل كانفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسيير عليها أو تصادمها أو أي حوادث متصلة بما يستخدمه الناقل من أدوات أو آلات، أو الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعيه فجأة أو أصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل.

التعريف الفقهي:

عرفها جانب من الفقه بأنها: "أحداث أجنبية عن المدين لا يمكن توقعها وغير ممكن دفعها كالحوادث الطبيعية مثل الزلازل والفيضانات والسيول والعواصف أو فعل الغير كأعمال الإرهاب أو القرصنة" (١١٢).

وعرفها جانب آخر بأنها: "الحدث الذي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل في حدوثه، وبالتالي لا مسؤولية على الناقل عندما يحول هذا الحادث بينه وبين إيصال الراكب سالماً معافى إلى المكان المتفق عليه في الموعد المحدد" (١١٣).

وعرفها آخرون بأنها: "كل حادث خارجي لا يكون بوسع الرجل الحريص العادي التكهن به أو التغلب عليه" (١١٤).

كما عرفها آخرون بأنها: "كل فعل أجنبي لا يد للإنسان فيه كالحوادث الطبيعية والحروب إلى غير ذلك من الوقائع غير المتوقعة" (١١٥).

التعريف القضائي:

لم يعرفها القضاء، وإنما بين شروطها، حيث جاء في أحد أحكام محكمة النقض المصرية أنه: "يشترط في القوة القاهرة التي يترتب عليها عدم المسؤولية عن تعويض الضرر الناتج عن عدم تنفيذ العقد أن يكون من شأنها - على ما جرى به قضاء محكمة النقض - جعل الوفاء بالالتزام مستحيلًا وأن تكون غير متوقعة الحصول وقت التعاقد ويستحيل دفعها" (١١٦).

(١١٢) د/ محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٢٩٠.

(١١٣) د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢١٢.

(١١٤) د/ باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص ٢١٩.

(١١٥) د/ عبد القادر العرعاري، مرجع سابق، ص ١٢٠.

(١١٦) الطعن رقم 393 لسنة ٣٢ ق، جلسة ١٣ من ديسمبر سنة ١٩٦٦، أحكام النقض، المكتب الفني، العدد الرابع، السنة ١٧، ص ١٨٨٩، حكم منشور على الموقع الإلكتروني (بوابة مصر للقانون والقضاء) - laweg.net

ثانياً : شروط تحقق القوة القاهرة.

لا يكفي أن تحدث واقعة للقول بأنها تشكل قوة القاهرة، بل لابد من توافر مجموعة من الشروط لتحقق القوة القاهرة حددها المشرع اليمني في المادة (٢/١٥١) من القانون التجاري التي تنص على أن: "تعتبر قوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية على الأخص عوامل الطبيعة غير الممكن توقعها ولا تلافي آثارها وغير ذلك من العوامل الخارجية غير النابعة من دائرة نشاط الناقل". وبناء على ذلك، فإنه يشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة أن تتوافر فيه ثلاثة شروط نعرضها على النحو التالي:

١ - أن يكون غير متوقع:

يشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة أن يكون غير متوقع، فإذا أمكن توقع الحادث لم يكن قوة القاهرة حتى لو استحاله دفعه. ويجب أن يكون الحادث غير ممكن التوقع لا من جانب المدعى عليه فحسب، بل من جانب أشد الناس يقظة وبصراً بالأمر، فالمعيار هنا موضوعي لا ذاتي، ويتطلب أن يكون عدم الإمكان مطلقاً لا نسبياً^(١١٧).

ولا يكون الحادث ممكن التوقع لمجرد أنه سبق وقوعه فيما مضى، فقد يقع حادث في الماضي ويبقى مع ذلك غير متوقع في المستقبل، كما لو كان نادر الحدوث بحيث لا يوجد سبب خاص لتوقع حدوثه. ويختلف الوقت الذي يجب أن يتوافر فيه عدم إمكانية التوقع تبعاً لنوع المسؤولية، ففي المسؤولية العقدية يجب أن يكون الحادث غير ممكن التوقع لحظة انعقاد العقد. أما في المسؤولية التقصيرية فيجب توافر عدم إمكان التوقع لحظة وقوع الحادث ذاته^(١١٨).

وتطبيقاً لذلك، فإن ما يقع في حدود المألوف من تغيير في الأحوال الجوية بسبب هطول الأمطار أو تساقط الثلوج في فصل معين، لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة الموجبة للإعفاء من المسؤولية حتى ولو تسببت في حدوث ما يمكن توقعه من انزلاقات أو انهيارات أو فيضانات محدودة الفعالية^(١١٩).

وفي حكم آخر اشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة - على ما جرى به قضاء محكمة النقض المصرية - عدم إمكان توقعه مطلقاً لا نسبياً واستحاله دفعه، فإذا تخلف أحد هذين الشرطين انتفت عن الحادث صفة القوة القاهرة. الطعن رقم ٧٧ لسنة ٧٢ ق، جلسة ٢٨ من نوفمبر سنة ٢٠٠٢، أحكام النقض، المكتب الفني، ج ٢، السنة ٥٣، ق ٢١٧، ص ١١٢٩.

(١١٧) د/ عبد الرازق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص ٧٢٩.

(١١٨) المرجع السابق، نفس الصفحة.

(١١٩) د/ عبد القادر العرعاري، مرجع سابق، ص ١٢٣.

جاء في أحد قرارات القضاء المصري: إذا كان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه برفض دعوى الطاعنة على أن الضرر قد نشأ عن قوة القاهرة أو عن خطأ قائد سيارة النقل، في حين أنه يشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة عدم إمكان توقعه واستحاله دفعه أو التحرر منه، ولما كان سقوط الأمطار وآثارها على الطريق الترابي في الظروف

٢ - استحالة الدفع .

لا يكفي لتحقيق القوة القاهرة أن يكون الحادث غير متوقع، وإنما يجب أيضاً أن يكون مما يستحيل على الشخص دفعه، فإن أمكن دفع الحادث حتى لو استحال وقوعه لم يكن قوة القاهرة، ويجب كذلك أن تكون الاستحالة مطلقة، فلا تكون استحالة بالنسبة إلى المدعى عليه وحده، بل استحالة بالنسبة إلى أي شخص يكون في موقفه، سواء كانت مادية أو معنوية^(١٢٠).

وهذا الشرط هو تطبيق للقاعدة القائلة: " لا التزام بمُحال ". وقد استقر القضاء على أن تقدير توافر القوة القاهرة تقدير موضوعي يملكه قاضي الموضوع في حدود سلطته التقديرية^(١٢١).

٣ - خروج السبب عن دائرة نشاط الناقل.

أي ألا تكون هناك أي علاقة للناقل أو للأدوات والمعدات والآلات التي يستعملها في تنفيذ النقل بوقوع الحادث، بحيث لا يرجع إلى تكوين السيارة أو إلى عيب فيها، ولا ينسب إلى الناقل أو تابعيه في منشئة أو تتابع وقائعه أو تواقم الضرر المتولد عنه. بل أن بعض الفقهاء نادوا بخروج السبب عن جميع عناصر تسيير السيارة والمتمثلة في السائق والسيارة والطريق، وأنه يجب أن يكون سبب الضرر خارجاً عن هذه العناصر الثلاثة لتحقيق شرط الخارجية، ورأوا أن العيب في الطريق إذا سبب الحادث، فإنه لا يعتبر سبباً أجنبياً معفياً من المسؤولية، لأن الطريق تعتبر عاملاً هاماً وضرورياً بالنسبة لاستخدام السيارة وتسييرها^(١٢٢).

وهذه الشروط هي المرتكز الأساس في التفرقة بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ، وهي تفرقة تتضمن قدراً من التحكم، لأن الحادث إذا توافر فيه عدم إمكانية التوقع وعدم إمكانية الدفع وكان سببه خارجاً عن دائرة نشاط الناقل فإنه يعد سبباً مقبولاً لدفع المسؤولية عن الناقل^(١٢٣).

والملايسات الذي أدى إلى وقوع الحادث في الدعوى الماثلة، من الأمور المألوفة التي يمكن توقعها ولا يستحيل على قائد السيارة المتبصر التحرز منها، وكان الخطأ المنسوب لفائدة سيارة النقل قد انتفى بحكم جنائي قضى ببراءته، فإن الحكم المطعون فيه إذ قضى برفض دعوى الطاعنة - المضرور - بقوله أن الحادث وقع بسبب أجنبي لا يد لفائد الأتوبيس، يكون قد أخطأ في تطبيق القانون. نقض مصري ١٩٨٠/٠٥/٢٨ طعن أ ٣٣ س ٤٦ ف، مشار إليه عند د/ أنور طلبة، انحلال العقود، المكتب الجامعي الحديث، الأزاريطة، الاسكندرية، ٢٠٠٤، ص ١٦٦.

(١٢٠) د/ عبد الرازق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص ٧٢٩.

(١٢١) الطعن رقم ٢٥٨ لسنة ٣١ ق، جلسة ٢٢ من فبراير سنة ١٩٦٦، أحكام النقض، المكتب الفني، العدد الأول، السنة ١٧، ص ٣٦٧، حكم منشور على الموقع الإلكتروني (بوابة مصر للقانون والقضاء) - laweg.net

(١٢٢) د/ كيجل كمال، مرجع سابق، ص ٩، ١٦٨.

(١٢٣) انظر في هذا المعنى د/ محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٢٩١.

وقد استقر الفقه والقضاء في مصر على ضرورة توفر عنصر الخارجية حتى تتحقق القوة القاهرة، وهذا الحكم يستفاد من خلال المقتضيات التشريعية التي تقضي بأن الإغفاء من المسؤولية المدنية، عموماً، يجب أن يكون بسبب أجنبي لا يد للمدين فيه^(١٢٤).

ولكن يبقى أن نتساءل عن مدى تأثير خطأ الغير على مسؤولية الناقل، وهل يمكن أن يكون خطأ الغير سبباً لإغفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر اللاحق بالراكب أو المسافر؟ خاصة في ظل سكوت المشرعين اليمني والمصري عن ذكر خطأ الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته تجاه الراكب أو المسافر المضرور. هذا ما سيتم توضيحه في الفقرة التالية.

خطأ الغير:

يقصد بالغير بشكل عام هو: "كل من لم يكن طرفاً في العقد أو ممثلاً فيه، ولم يكن خلفاً عاماً أو خاصاً في الحدود التي تسري فيها آثار العقد في مواجهتها"^(١٢٥).

ويقصد بالغير هنا: الشخص الأجنبي عن عقد النقل الذي لا يكون الناقل مسؤولاً عنه، وبالتالي يستبعد من هذا التعريف مستخدمي وتابعي الناقل، حيث لا يكون للخطأ الصادر من أحدهم أثر في التخفيف من مسؤوليته نحو الراكب المضرور، إذ يعد هذا الخطأ كأنه صادر عن الناقل شخصياً، لأن أفعال هؤلاء يتحملها الناقل في إطار مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع.

ويعرف خطأ الغير بأنه: ذلك الفعل الذي يصدر عن شخص أجنبي متدخل في الحادث وأدى إلى الإضرار بالراكب أو المسافر، والذي من الممكن أن يدفع المسؤولية عن الناقل إذا كان فعله هو السبب الوحيد في وقوع الضرر^(١٢٦).

ويلقى عبء إثبات خطأ الغير على الناقل، وبالتالي تبقى مسؤوليته قائمة عند إخلاله بالالتزام بسلامة الراكب أو المسافر، إذا كان خطأ الغير مما يمكن توقعه أو دفعه أو اقترب به خطؤه، مع إمكانية رجوعه على الغير بجزء من التعويض الذي دفعه إذا وصف فعله بالخطأ^(١٢٧).

(١٢٤) د/ محمد الكشور، نظام التعاقد ونظريتنا القوة القاهرة والظروف الطارئة (دراسة مقارنة من وحي حرب الخليج)، ط١، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء - المغرب، ١٩٩٣، ص ٤٤.

(١٢٥) د/ حليمي ربيعة، الغير في العقد (دراسة في القانون المدني وبعض القوانين الخاصة)، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠١٧، ص ٢٦٨.

(١٢٦) انظر في هذا العنى زرهوني نبيلة، مرجع سابق، ص ٨٨.

(١٢٧) المرجع السابق، ص ٨٨.

وخلافا لبعض التشريعات التجارية المعاصرة^(١٢٨) التي نصت صراحة على خطأ الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته تجاه الراكب أو المسافر المضرور، فإن المشرعين اليمني والمصري لم ينصا صراحة على ذلك، واكتفت المادة (١٥١) من القانون التجاري اليمني، والمادة (٢٦٦) من قانون التجارة المصري على ذكر القوة القاهرة وخطأ الراكب.

أما في القواعد العامة فإن المادة (٣٠٦) من القانون المدني اليمني والمادة (١٦٥) من القانون المدني المصري نصتا على خطأ الغير كسبب لإعفاء الشخص من المسؤولية عن تعويض الضرر الناشئ عن خطأ الغير.

غير أن سكوت المشرع المصري عن ذكر خطأ الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته تجاه الراكب المضرور لم يمنع المحاكم المصرية من اعتبار هذا الخطأ موجبا للإعفاء من المسؤولية، فقد قضت محكمة النقض المصرية على أن: "عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غاية، فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ من قوة القاهرة أو خطأ من الراكب المضرور أو خطأ من الغير، على أنه يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحدة هو الذي سبب الضرر للراكب"^(١٢٩).

وهذا ما دفع بالبعض إلى إدخال خطأ الغير في نطاق القوة القاهرة لخضوعه لنفس الشروط^(١٣٠)، حيث يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو دفعه، وأن يكون هذا الخطأ وحده هو سبب الضرر^(١٣١)، كإصابة الراكب أو المسافر نتيجة تصادم وقع بخطأ من مركبة أخرى، أو انفجار مواد متفجرة يحملها راكب آخر. أما إذا كان

(١٢٨) المادة (٣٣٥) من قانون المعاملات التجارية لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣م التي تنص على أن: "١- يكون الناقل مسئولاً عن التأخير في الوصول، و عما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية. ٢- ولا ترتفع المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة السابقة إلا إذا أثبت الناقل ان التأخير أو الضرر راجع إلى قوة القاهرة أو خطأ الراكب أو خطأ الغير".

(١٢٩) الطعن ٢٢٧١ لسنة ٥٩ ق جلسة ٢٨ / ١١ / ١٩٩٥، مكتب فني، ج ٢، السنة ٤٦، ق ٢٤٤، ص ١٢٥٢

(١٣٠) د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢١٢، زرهوني نبيلة، مرجع سابق، ص ٩١.

(١٣١) الطعن رقم ٧٨٤ لسنة ٤٥ ق، جلسة ٧ من مارس سنة ١٩٧٩، أحكام النقض، المكتب الفني، ج ١، السنة ٣٠، ص ٧٤٢، جلسة ١٩٧٩/٢/٧، قضاء النقض التجاري، رقم ٦٠٣، ص ٣٨٤ - ٣٨٥ مشار إليه عند د/ محمد عبد القادر الحاج، شرح القانون التجاري (الأعمال التجارية - التاجر - السجل التجاري)، صنعاء، دار الكتب اليمنية، ومكتبة خالد بن الوليد للطباعة والنشر والتوزيع، ٢٠١٤، هامش رقم (١) ص ١٢٤.

خطأ الغير مما يمكن توقعه أو دفعه فإن الناقل لا يعفى من المسؤولية، لأنه يكون عندئذ قد أخطأ بسبب عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوعه^(١٣٢).

وتطبيقاً لذلك حكم بأنه إذا تزام الركاب وتدابروا للصعود إلى العربة أو النزول منها فترتب على ذلك إصابة بعضهم بجروح، كان الناقل مسئولاً إذ كان في إمكانه توقع هذا التزامم والعمل على تلافيه، كما حكم أيضاً بمسئولية الناقل عن جرح أحد الركاب بسبب انفجار كمية من البارود كان يحملها راكب آخر، لأن الناقل قد أخطأ إذ لم يمنع إدخال مثل هذه المواد إلى أماكن الركاب^(١٣٣).

الفرع الثاني: خطأ الراكب أو المسافر.

إن التزام الناقل بسلامة الراكب أو المسافر يقابله التزام آخر يقع على عاتق هذا الأخير، وذلك بأن يقوم من جانبه بكل ما يضمن سلامته ويتجنب ما يمكن أن يعرض حياته للخطر، لأن ضمان سلامة الراكب ليس مطلقاً كونه لا يكون تحت سيطرة الناقل أثناء الطريق، ومن حق الناقل دفع مسئوليته بإثبات خطأ الراكب. وهذا يفرض على الراكب الالتزام بمراعاة نظام النقل واتباع تعليمات الناقل المتعلقة بتنفيذ النقل، وعدم القيام بتصرفات تعرضه للخطر، كالوقوف على سلم الحافلة أو محاولة النزول قبل توقفها مثلاً، لأن التزامات الراكب المتعلقة بتعليمات الناقل تعد التزامات تعاقدية يفرضها عليه عقد النقل^(١٣٤).

لذلك فإن إخلال الراكب أو المسافر بتلك التعليمات يترتب مسئوليته التعاقدية عن الضرر الذي قد يلحق بالناقل، أما مسئوليته عن الأضرار التي قد تلحق بالركاب أو المسافرين الآخرين فهي مسئوليته تصيرية^(١٣٥)، وعليه فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الضرر الذي أصاب الراكب أو المسافر إذا كان بوسع هذا الأخير أن يتفاداه بقليل من اليقظة والمحافظة على النفس^(١٣٦).

(١٣٢) د/ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٧٤، د/ مراد منير فهمي، مرجع سابق، هامش صفحة ١٦٣.

(١٣٣) د/ محمد حسن الجبر، مرجع سابق، ص ٢٠٤.

(١٣٤) تنص المادة (١٥٩) من القانون التجاري اليمني على أنه: "يتعين على الراكب أو المسافر مراعاة نظام النقل واتباع تعليمات الناقل المتعلقة بتنفيذ النقل". تقابلها المادة (٢/٢٥٥) من قانون التجارة المصري التي تقضي بأنه: "على الراكب اتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل".

(١٣٥) د/ عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص ٣٣٥.

(١٣٦) انظر د/ مراد منير فهمي، مرجع سابق، ص ١٦٤. ومما قضى به تطبيقاً لذلك أنه لا مسئولية على الناقل عن إصابة راكب الاتوبيس أثناء الانحراف العادي في منحى في الطريق أدى إلى سقوطه من فوق مقعده وتسبب في وفاته، نقض فرنسي في ٢٢ نوفمبر ١٩٦٥، أشار إليه في هامش الصفحة المذكورة.

ويعني الناقل من المسؤولية إذا كان خطأ الراكب أو المسافر هو وحده الذي سبب الضرر، كأن يلقي الراكب أو المسافر بنفسه من المركبة أثناء سيرها فيموت أو يصاب بجروح، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعه، كأن ينزل من وسيلة النقل أو يصعد إليها من غير المكان المخصص لذلك^(١٣٧)، على أن كل ذلك لا يغير من الوضع العام في مسؤولية الناقل العقدية، فعليه دائماً يقع عبء إثبات فعل الراكب أو المسافر وأنه هو السبب في الضرر الذي حدث^(١٣٨)، حيث لا يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته عن ضمان سلامة الراكب أو عن التأخير إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى قوة القاهرة أو خطأ الراكب^(١٣٩).

عبء إثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو المسافر.

الأصل أن الإثبات على المدعي، وهو هنا الراكب أو المسافر، ولكن لأن الالتزام التعاقدية على عاتق الناقل التزام بتحقيق نتيجة، فإن عبء الإثبات على المدعي سيكون سهلاً، إذ يكفي أن يثبت أن الضرر الذي أصابه كان أثناء تنفيذ العقد، عند ذلك ينتقل عبء الإثبات إلى الناقل الذي يدعي حالة من حالات الإعفاء، كالقوة القاهرة أو خطأ الراكب أو المسافر، ينفي بها رابطة السببية بين خطئه بعدم تنفيذ التزامه وبين الضرر الي أصاب الراكب أو المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل، فإذا أثبت الناقل إحدى تلك الحالتين جاز للمدعي نقض هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببها^(١٤٠).

وقد جعل المشرعان اليمني والمصري عبء إثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو المسافر على عاتق الناقل، فلا يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته عن ضمان سلامة الراكب أو المسافر أو عن التأخير إلا بإثبات أن الضرر كان نتيجة لأحد هذين السببين كما سبق القول. غير أن إثبات أن سبب الإصابة يعود إلى سبب أجنبي لا يعني غياب العلاقة التامة بين السبب الأجنبي وحدوث الضرر، حيث يتعين على الناقل في حالة وجود السبب الأجنبي أن يكون مستقلاً عنه تماماً ولا يسند إليه، أي أن يكون تصرفه تجاه السبب الأجنبي خالياً من أي خطأ أو تقصير^(١٤١).

تم بحمد الله وتوفيقه

(١٣٧) محمد حسن الجبر، مرجع سابق، ص ٢٠٥، د/ جعفر الشلالي، مرجع سابق، ص ٩٤، د/ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٧٤.

(١٣٨) د/ علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٤٧، د/ جلال وفا محمدين، مرجع سابق، ص ٦٤. د/ مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص ١٦٤.

(١٣٩) المادة (١٥١/ ١) من القانون التجاري اليمني، والمادة (١٦٦) من قانون التجارة المصري.

(١٤٠) انظر في هذا المعنى د/ علي البارودي، ص ٢١١.

(١٤١) د/ كيجل كمال، مرجع سابق، ص ٨.

الخاتمة:

وفي ختام هذا البحث سنقوم بسرد ما تم التوصل إليه من نتائج، وما انتهى إليه من توصيات على النحو الآتي:

أولاً: النتائج: تبين من البحث ما يلي:

- ١- أن عقد النقل البري للأشخاص يلقي على عاتق الناقل إلزاماً بضمان سلامة الراكب أو المسافر، وهو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل بإيصاله إلى المكان المتفق عليه سالماً معافى، فإذا تضرر الراكب أو المسافر فيكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل لتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، باعتبار مسؤولية الناقل من قبيل المسؤولية العقدية وليس التقصيرية، فالمسؤولية هنا ليست قائمة على توافر الخطأ، وإنما على أساس الإخلال بالالتزام عقدي، ومن ثم لا يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته عن الإخلال بهذا الالتزام بأن يثبت انعدام الخطأ من جانبه أو أنه قام ببذل العناية المطلوبة أثناء تنفيذ العقد، بل عليه إذا أراد دفعها أن يثبت أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ الراكب أو المسافر.
- ٢- أن الالتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر يرتبط بعقد النقل وجوداً وعدماً، ومن ثم لا مجال لمساءلة الناقل على هذا الالتزام إذا لم يوجد عقد نقل أصلاً، كما في حالة النقل المجاني أو في حالة التسلل إلى وسيلة النقل بغير دفع الأجرة.
- ٣- أن خطأ الراكب أو المسافر قد يعفي الناقل من المسؤولية إذا كان هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، وقد يخفف من تلك المسؤولية إذا ساهم في وقوعه. أما خطأ الغير فيشترط فيه لإعفاء الناقل من المسؤولية ما يشترط في القوة القاهرة بأن لا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تقاديه وأن يكون هذا الخطأ هو وحده سبب الضرر.
- ٤- أن نطاق التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر يتحدد بالفترة المحددة لتنفيذ عقد النقل، وهي الفترة الواقعة بين شروع الراكب أو المسافر في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول، ولا يمتد الضمان إلى فترات تجول الراكب أو المسافر في غير حراسة الناقل أو تابعيه ولو بصفة مؤقتة.
- ٥- أنه يجوز إثبات عقد النقل البري للأشخاص في مواجهة الناقل بالبينة والقرائن مهما كانت قيمته، لأن الكتابة ليست شرطاً لأنعقاده ولا لإثباته ولا تعتبر ركناً من أركانه.
- ٦- أن المشرع اليمني لم ينظم أحكام رجوع ورثة الراكب أو المسافر المتوفى للمطالبة بحقه من الناقل نتيجة حوادث النقل بنصوص قانونية صريحة.

٧- أن المشرع اليمني عالج عقد نقل الأشخاص في القانون التجاري رقم (٣٢) لسنة ١٩٩١ وقانون النقل البري رقم (٣٣) لسنة ٢٠٠٣ بنصوص وأحكام مصاغة بذات اللفظ والمعنى، بينما عالج المشرع المصري عقد نقل الأشخاص بمواد ضمنها نصوص قانون التجارة دون أن يفرد له قانون خاص.

ثانياً: التوصيات:

- ١- نوصي المشرع اليمني بتعديل نص المادة (١/١٥١) من القانون التجاري اليمني وذلك بإضافة خطأ الغير كسبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.
- ٢- نوصي المشرع اليمني بإضافة نص قانوني ينظم أحكام رجوع ورثة الراكب أو المسافر المتوفى للمطالبة بحقه من الناقل نتيجة حوادث النقل، بطريقة تحفظ حقوقهم وبما يسهل على القاضي معالجة أي إشكال ينشأ عن ذلك.
- ٣- نوصي المشرع اليمني بإضافة نص قانوني يجيز للناقل أن يشترط إعفاء كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب أو المسافر، كما هو الأمر بالنسبة لنص المادة (١/١٦٨) من قانون التجارة المصري التي تجيز إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار غير البدنية أو التأخير بشروط معينة.
- ٤- نوصي المشرع اليمني تضمين النصوص التي تناولت أحكام عقد نقل الأشخاص في قانون واحد بدلاً من قانونين، لأن في هذا تكرار لا ينبغي للمشرع أن يقع فيه، وكان يكفي أن تتم الإحالة من أحدهما إلى الآخر.
- ٥- نحث الجهات المختصة القيام بواجبها التوعوي بين الركاب والمسافرين فيما يتصل بحقوقهم في التعويض عن الأضرار التي قد يتعرضون لها أثناء تنفيذ عملية النقل وبيان ما لهم وما عليهم من حقوق وواجبات تجاه الناقل، وإلزام شركات النقل ببيان مسؤولياتها التعاقدية بدقة في مكاتبتها ومقراتها.
- ٦- نوصي الراكب أو المسافر بتحري إثبات العلاقة التعاقدية بينه وبين الناقل عند استخدام وسائل النقل، وذلك عن طريق الاحتفاظ بتذكرة السفر حتى انتهاء العلاقة بينه وبين الناقل، وخاصة في التنقلات طويلة المسافة والتي عادة ما تكون بين المدن في نطاق الدولة الواحدة أو فيما بين الدول.

قائمة المراجع:

أولا : الكتب العامة:

- د/ باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول (النظرية العامة - التاجر - العقود التجارية - العمليات المصرفية - القطاع التجاري الاشتراكي)، منشورات دار الحكمة، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٨٧.
- د/ بسام حمد الطراونة، د/ باسم محمد ملحم، شرح القانون التجاري، مبادئ القانون التجاري، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ٢٠١٠.
- د/ جعفر محمد مقبل الشلالى، العقود والأوراق التجارية، سلسلة الكتاب الجامعي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، ٢٠٠٦، ص ٨١.
- د/ جلال وفا محمدين، المبادئ العامة في العقود التجارية وعمليات البنوك، الدار الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٨، ص ٦٢.
- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، المجلد الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت - لبنان، ١٩٥٢.
- د/ عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول (الأعمال التجارية، التجار، المتجر، العقود التجارية)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ٢٠٠٥.
- د/ علي البارودي، د/ محمد فريد العريني، القانون التجاري، العقود التجارية - عمليات البنوك وفقا لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ سنة ١٩٩٩، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، ٢٠٠٤.
- د/ علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية وفقا لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠١.
- د/ عماد الشرييني، القانون التجاري الجديد لسنة ١٩٩٩، ج ١، الالتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، ٢٠٠٢.
- د/ محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، الطبعة الثانية، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٩٧.
- د/ محمد عبد القادر الحاج، شرح القانون التجاري (الأعمال التجارية - التاجر - السجل التجاري)، صنعاء، دار الكتب اليمنية، ومكتبة خالد بن الوليد للطباعة والنشر والتوزيع، ٢٠١٤.
- المستشار/ محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه والقضاء في شرح قانون التجارة الجديد، المجلد الأول (الأعمال التجارية - التاجر - الدفاتر التجارية - المتجر - سوق الأوراق المالية)، دار محمود للبشر والتوزيع. القاهرة، ٢٠١٨.
- د/ محمود مختار أحمد بريري، قانون المعاملات التجارية (الالتزامات والعقود التجارية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.

د/ مراد منير فهيم، القانون التجاري (العقود التجارية وعمليات البنوك)، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون تاريخ نشر، هامش ص ١٥٨.
د مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون التجاري (الأوراق التجارية - العقود التجارية - عمليات البنوك - الإفلاس)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٨.
أ/ محمود ربيع خاطر، قانون التجارة معلقا عليه بأحدث أحكام محكمة النقض، دار محمود، ٢٠١٨.

ثانيا: الكتب الخاصة:

د/ عادل علي عبد الله المقداي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، بدون طبعة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عان، الأردن، ١٩٩٧.
د/ عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٦.
د/ محمد الكشور، نظام التعاقد ونظريتا القوة القاهرة والظروف الطارئة (دراسة مقارنة من وحي حرب الخليج)، ط١، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء - المغرب، ١٩٩٣.
د/ وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب، شركة ناس للطباعة، مصر، ٢٠٠٤.

ثالثا: الرسائل العلمية:

أ- رسائل الدكتوراه:

د/ حليمي ربيعة، الغير في العقد (دراسة في القانون المدني وبعض القوانين الخاصة)، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠١٧.
د/ صالح ناصر العتيبي، دور الشروط الجوهرية والثانونية في العلاقات العقدية (فكرة الجوهرية في العلاقة العقدية) دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة عين شمس، جمهورية مصر العربية، ٢٠٠١.
د/ كيجل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة أبوبكر بلقايد - تمسان - الجزائر، ٢٠٠٧.

ب- رسائل الماجستير:

زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بلقايد - وهران - الجزائر، ٢٠١٣.

سلامي ليندة، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة بو مرداس، الجزائر، ٢٠١٧.

د/ محمد الهامل جيرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠١٤.

أ/مهند خليفة عبد السلام الترهوني، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية دراسة مقارنة بين القانون (الليبي والمصري)، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ٢٠١٣.