

سريان مسؤولية الناقل البري للأشخاص
من حيث الزمان

الباحث
عبد الله محمد يحيى حسن العلفي

سريان مسؤولية الناقل البري للأشخاص من حيث الزمان

عبد الله محمد يحيى حسن العلفي

مقدمة:

إن مسؤولية الناقل البري التعاقدية تجاه الراكب لا تقوم بمجرد تكوين العقد بينهما، وإنما تكون مقيدة بمدة تنفيذ العقد وتبدأ هذه المدة منذ اللحظة الأولى لمباشرة التنفيذ وهي محطة الانطلاق حتى اللحظة التي ينتهي بها هذا التنفيذ وهي محطة الوصول وتختلف هذه الفترة باختلاف وسيلة النقل التي يتم بواسطتها تنفيذ العقد فيما إذا كانت قطار أم سيارة، كما أن سريان مسؤولية الناقل تجاه الراكب لا يعني نشوء هذه المسؤولية فلا تقوم المسؤولية إلا إذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ العقد، وكان ذلك ناتجاً عن إخلال الناقل بأحد التزاماته المفروضة عليه بموجب عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل.

وسنتكلم في هذا البحث عن المدة التي يبدأ فيها الناقل التزاماته المفروضة عليه بموجب عقد النقل وانتهاء هذه المدة وهو يختلف عن نشوء هذه المسؤولية والفرق واضح بين بدء المسؤولية وانتهائها ونشوئها، وسنقسم هذا البحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: سريان المسؤولية في النقل بالسيارات.

المطلب الثاني: سريان المسؤولية في النقل بالسكك الحديدية.

المطلب الأول

سريان المسؤولية في النقل بالسيارات

لا ينشأ التزام الناقل بضمان سلامة الراكب بمجرد انعقاد عقد النقل أو بمجرد تسليم المسافر تذكرة النقل، فقد ينعقد العقل قبل البدء في عملية النقل فعلياً بمدة تطول أو تقصر حسب الأحوال⁽¹⁾، وخلال هذه المدة لا يكون للمسافر أي صلة بالناقل ولا يبدأ الالتزام بضمان السلامة إلا مع التزامات الناقل الأخرى والتي تبدأ من الوقت الذي يتم

(¹) فقد تصرف التذكرة قبل السفر بأيام كما لو قام المسافر بحجز التذكرة مقدماً.

البدء فيه بتنفيذ عملية النقل فعلياً⁽²⁾، والسؤال هنا متى تكون بداية عملية النقل ومتى تنتهي؟

للإجابة عن هذا السؤال سوف نفترض افتراضين ونحاول الإجابة عنهما:

الافتراض الأول: شخص يقف على الطريق العام ليقبل سيارة وأثناء قدومه للسيارة وشروعه بالصعود فيها تعرض للضرر فهل يسأل الناقل عن هذا الضرر مسئولية تعاقدية، أم أن المسئولية العقدية هنا لا تتوفر لعدم ارتباطه مع الناقل بعقد نقل؟

الافتراض الثاني: لو افترضنا أن الحادث لم يقع عند الصعود وإنما وقع عند مكان الوصول كما لو نزل الراكب من السيارة ولكن نزوله لم يكن نهائياً. بل كانت إحدى قدميه على الأرض والأخرى مازالت في السيارة فوق وقع الضرر في هذه الحالة فما نوع المسئولية هنا، هل عقدية تخضع لعقد النقل أم لا تعد كذلك؟

وللإجابة على هذين الافتراضين وبيان الوقت الذي تسري فيه مسئولية الناقل تجاه الراكب في النقل بواسطة السيارات⁽³⁾.

يتوجب علينا استعراض موقف الفقه والقضاء أولاً ثم نرى موقف القانون التجاري:
الفرع الأول: موقف الفقه والقضاء

أولاً: موقف الفقه:

يرى كثير من فقهاء القانون التجاري⁽⁴⁾ أن مسئولية الناقل تجاه الراكب يسري من الوقت الذي يهيم فيه الراكب بالصعود إلى السيارة أو العربة المعدة للنقل وحصول اتصال

⁽²⁾ انظر في ذلك د/ عبد الحي حجازي: العقود التجارية، مطبعة نهضة مصر، 1954، ص263، 264. وكذلك د/ أكثم أمين الخولي: العقود التجارية، مطبعة نهضة مصر، 1957، ص326.

د/علي البارودي: العقود وعملية البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، 2001، ص234.

⁽³⁾ وما شابهها من أتوبيسات وميكروباص وغيرها من وسائل النقل البري المعروفة سواء كانت حديثة تستخدم فيها الوقود أو تجر بالأنعام أما النقل بالسكك الحديدية سوف نخصص لها الفرع الثاني من هذا المطلب.

⁽⁴⁾ د/ عبد الحي حجازي: مرجع سابق، ص263-266، د/ أكثم أمين الخولي: مرجع سابق، ص328، د/ محسن شفيق: الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة، 1969، ص139، د/سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، دار النهضة العربية، 2000، ص520، د/محمود مختار بربري: مرجع سابق، ص348، 349، د/ علي البارودي:

مباشر بين الراكب بواسطة النقل كأن يمسك الراكب بالسيارة ليفتحها أو عند سلم السيارة ويجب أن تكون نية الراكب قطعية الدلالة على أنه ينوي ركوب السيارة وإبرام عقد النقل وليس شيئاً آخر⁽⁵⁾.

وعليه إذا ما تعرض الراكب لضرر أثناء صعوده أداة النقل فإن الناقل يكون مسئولاً عن تعويض الراكب عن هذا الضرر، أما قبل ذلك فلا التزام بضمان السلامة على الناقل، وبالتالي فلا اعتبار للأماكن المعدة لوقوف الجمهور فيها انتظاراً للترام أو الأتوبيس وإذا أصيب الراكب في هذه الأثناء كان المرجع في تحديد مسؤولية الناقل هو المسؤولية التقصيرية وليس العقدية⁽⁶⁾، وهذه هي الإجابة على الافتراض الأول من هذا الفرع.

وبالنسبة للإجابة عن الافتراض الثاني وهو متى ينتهي تنفيذ عقد النقل، وبالتالي انتهاء الالتزام بضمان سلامة الراكب فإن الرأي منعقد على اعتبار الوقت الذي ينزل فيه الراكب من السيارة هو وقت انتهاء عقد النقل بشرط انقطاع الصلة بين الراكب ووسيلة النقل ووقوفه على الأرض سالمًا⁽⁷⁾، وإذا حصلت أي إصابة للراكب أثناء نزوله من

مرجع سابق، ص 243، د/ محمد فهمي الجوهري: القانون التجاري بدون، ص 346، د/ محمد وحيد محمد

علي: الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة، 2001، ص 12.

⁽⁵⁾ وتستشف نية الراكب من عدمه من وقائع الحال وللقاضي صلاحية في تقدير ذلك.

ففي الحالات التي يحصل فيها المسافر على تذكرة النقل داخل العربة كما هو الشأن في السيارات العامة والترم فإن وقوع الحادث للمسافر قبل أن يمر عليه العامل المكلف بتوزيع التذاكر لا ينفى عن المسؤولية صفتها التعاقدية متى اتضح من ظروف الحال أن نية المسافر عند الصعود إلى العربة كانت متجهة إلى إبرام عقد النقل وأداء الأجرة لا مجرد التسلسل إذ أن عقد النقل من العقود الرضائية ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب مع القبول وما تذكرة النقل إلا وسيلة لإثبات العقد، وهو ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية 20 أبريل سنة 1942، دالوز 1942، ص 127. أشار إليه د/ محسن شفيق: الوجيز في القانون التجاري، المرجع السابق، الفهرس، ص 146.

⁽⁶⁾ د/ عبد الحي حجازي: المرجع السابق، ص 66.

⁽⁷⁾ د/ أكثم أمين الخولي: المرجع السابق، ص 328؛ د/ عبد الحي حجازي: المرجع السابق، ص 267؛

د/ محسن شفيق: المرجع السابق، ص 139؛ د/ علي البارودي، ص 243؛ د/ علي جمال الدين عوض: الوجيز في القانون التجاري، الجزء الثاني، 1975، ص 233.

وسيلة النقل كما لو أصيب في رجله أو في يده وهو نازل بأن قفل باب العربة فحبست يده بين مفاصل الباب ففي هذه الحالة يكون الناقل مسئولاً⁽⁸⁾.

وبناء على ذلك فإنه يجب على الناقل أن يتأكد من إتمام نزول الراكب من السيارة قبل أن يتحرك بسيارته فإذا ما كان النزول غير تام فيعتبر الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يصيب الراكب، وهذه هي الإجابة عن الافتراض أو التساؤل الثاني من هذا الفرع. ثانياً: موقف القضاء:

وبالنسبة لموقف القضاء فيمكننا القول بصورة عامة بأن القضاء الفرنسي يعتبر الوقت الذي يهيم فيه الراكب بالصعود إلى واسطة النقل، هو الوقت الذي تسري فيه مسئولية الناقل تجاه الراكب بشرط أن يكون هناك اتصال مباشر بين الراكب وواسطة النقل⁽⁹⁾، وبصرف النظر عن كون الراكب لم يدفع الأجرة بعد كما لو جرت العادة على دفعها أثناء الرحلة بحسب ما هو معمول به في وسائل النقل بالسيارات والأوتوبيسات والميكروباص وغيرها من وسائل النقل المشابهة والتي لا تدفع الأجرة إلا والراكب على متن واسطة النقل وأثناء الرحلة أو عند محطة الوصول⁽¹⁰⁾.

وبناءً على ذلك فقد قضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية الناقل عن الضرر التي أصيبت به راكبة عندما فتحت باب السيارة وشرعت بركوبها⁽¹¹⁾.

كما قضت محكمة النقض الفرنسية بأن التزام الناقل بضمان السلامة يبدأ من اللحظة التي يبدأ فيها الراكب بالصعود إلى السيارة أو يهيم بهذا الصعود على أن يكون

(⁸) حكم محكمة السين بباريس في 17/11/1923، مجلة المحاماة، العدد 3، السنة الخامسة، 1924، ص294.

(⁹) Civ. 21 Juill 1970, no. 69-11.758, Bull. Civ. 1, n.246, D. 1970.

مشار إليه لدى:

Marrocchella, op. cit.

(¹⁰) أشار إليه د/ محسن شفيق: الوجيز في القانون التجاري، المرجع السابق، ص147.

(¹¹) قرار محكمة النقض الفرنسية في 2/12/1969 الدائرة المدنية، المجلة الفصلية للقانون التجاري، أشار إليه أ/ أنس عبد العزيز آل فريان: مرجع سابق، ص152.

ذلك الصعود قاطعاً في الدلالة على رغبته في الركوب⁽¹²⁾، ويمتد التزام الناقل البري تجاه الراكب منذ لحظة بدأ طلوع الراكب إلى المركبة حتى نزوله منها⁽¹³⁾.

كما قضت إحدى المحاكم بمسئولية شركة النقل عن إصابة إحدى السيدات لسقوطها من الباص أثناء محاولة صعوده ولم يكن قد بدأ تحركه قبل صعود السيدة قائلة بأن شركة النقل وضعت في الواقع مركباتها تحت تصرف الركاب وقبلت ضمناً أن تأخذهم على عاتقها وأن قرينة المسئولية تظل قائمة ضد شركة النقل لمصلحة السيدة التي سقطت من الباص نتيجة لتحركه أثناء محاولتها الصعود إليه⁽¹⁴⁾.

وكما قلنا آنفاً أن مسئولية الناقل تبدأ من وقت اتصال الراكب بوسيلة النقل فإن هذه المسئولية تنتهي منذ اللحظة التي ينتهي فيها أي اتصال بين جسم الراكب ووسيلة النقل ونزوله منها سالمًا دون ضرر ووقوفه على الأرض⁽¹⁵⁾.

لذلك فقد قضى بأن الناقل مسئولاً عما يحدث للراكب من ضرر بسبب انزلاقه على سلم الأوتوبيس وقبل أن يبارح السيارة تماماً⁽¹⁶⁾، أما بعد نزول الراكب من وسيلة النقل فإن عقد النقل ينهي المسئولية العقدية ولكن بالإمكان مسألة الناقل على أساس المسئولية

(12) محكمة النقض الفرنسية خلال حكمها الصادر في الأول من يوليو سنة 1969.

(D. 1969, P.641, Note. G. M. C.), Viney, G., Traite de droit civil, les obligations, la responsabilite, conditions, L.G.D.J., 1982, p.662.

(13) Civ. 1^{ere}, 7 Mars 1989, Bull. Civ. I, no.118.

مشار إليه لدى:

Huet, op. cit., p.95.

(14) Paris, 24 Juin 1959, D. 1959, 551, S. 1960.14.

أشار إليه د/ محمد سليمان فلاح الرشيدى: نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسئولية العقدية، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1998، بند 220، ص313.
(15) د/ محسن شفيق: الوجيز في القانون التجاري، مرجع سابق، ص148، 149. وكذلك د/ أكثم أمين الخولي: مرجع سابق، ص337-339. وكذلك انظر د/ سعد واصف: التأمين من المسئولية دراسة مقارنة في عقد النقل، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1958، ص66.

(16) محكمة ريو Riom في 15 مارس 1938. أشار إليه د/ حسن عامر: المسئولية المدنية التقصيرية والعقدية، الطبعة الأولى، مطبعة مصر، 1956، بند 127، ص156.

التقصيرية⁽¹⁷⁾. وذهب القضاء المصري إلى ما ذهب إليه القضاء الفرنسي بهذا الخصوص، حيث قضى بمسئولية الناقل عن وفاة الراكب الذي صعد في إحدى سيارات النقل واضطر نتيجة ازدحام السيارة بالركاب إلى الوقوف على سلمها ممسكاً بمقبضها المثبت بجانب السلم فانكسر المقبض وسقط الراكب على الأرض فأصيب بكسور أدت إلى وفاته، وقد قالت المحكمة في حكمها أن عقد النقل في هذه القضية قد أبرم بمجرد ركوب السيارة⁽¹⁸⁾.

الفرع الثاني: موقف القانون التجاري

لقد نظم القانون التجاري اليمني في المادة (2/148) المدة التي يبدأ وينتهي فيها التزام الناقل بضمان سلامة الراكب⁽¹⁹⁾، حيث شمل ضمان السلامة منذ لحظة شروع الراكب في الصعود إلى واسطة النقل في مكان القيام وتنتهي بنزوله منها في مكان الوصول، ولا يمتد ضمان السلامة إلى الفترات التي قد يتجول فيها الراكب في الخلاء عند توقف وسيلة النقل أثناء السفر للاستراحة ونحن نختلف مع القانون اليمني في هذه النقطة ونرى أن يمتد ضمان السلامة خلال توقف وسيلة النقل أثناء السفر للاستراحة حيث وأن الراكب مازال في حراسة الناقل ففي الغالب ما يحدد الناقل محطات معينة للتوقف لقضاء الاستراحة فيه وعدم الخروج منه ولا تتقضي مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الراكب قد خالف تعليمات الناقل وخرج عن النطاق المسموح له به والمحدد من الناقل

(17) Civ. 1^{re}, 1^{er} Mars 1989, no. 87-11.493.

مشار إليه لدى:

Marrocchella, op. cit.

(18) قرار محكمة استئناف القاهرة في 1958/3/16، أشار إليه كناوي أمينة: مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص، المرجع السابق، ص 81.

(19) حيث تنص المادة (148) من القانون التجاري اليمني رقم 6 لسنة 1998 على "1- يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل. 2- يشمل تنفيذ عقد النقل الواقعة بين شروع الراكب صعود واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول ولا يمتد الضمان إلى فترات تجول الراكب في الخلاء أثناء التوقف للاستراحة". وقد جاء نص المادة 25 من القانون رقم 33 لسنة 2003 بشأن النقل البري في الجمهورية اليمنية تكررًا حرفيًا لنص المادة 148 بفقرتها الأولى والثانية من القانون التجاري ولم يضيف أي جديد".

للجلوس والاستراحة فيه. كما نص قانون التجاري المصري في المادة 2/264⁽²⁰⁾ على نفس المبدأ الذي نص عليه القانون اليمني حيث جعل الالتزام بضمان سلامة الراكب يشمل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول.

وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل، فإن الفترة تشمل في تنفيذ عقد النقل المدة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول، وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فلا يشمل الضمان فترة انتقال الراكب من وسيلة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه. وبذلك فقد توسع المشرع التجاري المصري في نطاق مسئولية الناقل من حيث المكان في ضمان سلامة وصول الراكب، فالالتزام بالضمان لا يشمل فقط لحظة صعود الراكب على سلم وسيلة النقل أو الارتباط بها جسدياً أو مجرد النزول منها بل تشمل المسئولية مرحلة الشروع في الركوب، كما لو حدث تجمع بين الركاب عند الشروع في الركوب وقبل الوصول مادياً إلى وسيلة النقل وأصاب أحد الركاب مكروه خلال هذه الفترة، وذلك لأن الناقل ملزم بتنظيم عملية الصعود إلى وسيلة النقل والنزول منها⁽²¹⁾.

كما توسع المشرع المصري في نطاق فترة المسئولية في حالة وجود أرصفة للانتظار فيها للصعود إلى وسيلة النقل كالمواقف المعدة للأتوبيسات، أو خروجه عند الوصول والمرور خلالها⁽²²⁾، وهو ما أغفله المشرع اليمني ولم يتكلم عنه.

وتمتد مسئولية الناقل لضمان السلامة في قانون التجارة المصري إلى مرحلة تغيير وسيلة النقل لأي سبب سواء كان هذا متفق عليه أو بسبب اضطراري، حيث يشمل الضمان المسافة للوصول إلى وسيلة النقل الثانية أيًا كانت مسافتها طالما تم الانتقال تحت حراسة وإشراف الناقل أو تابعيه، وإذا لم يكن هذا الانتقال تحت حراسة الناقل فإن

⁽²⁰⁾ انظر نص المادة 2/264 من قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999م.

⁽²¹⁾ انظر أستاذتنا الدكتورة/ سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، العقود التجارية وعملية البنوك، مرجع سابق، ص520.

⁽²²⁾ المرجع السابق، نفس الموضوع.

مسئوليته تنتفي في هذه الحالة⁽²³⁾، ولا يمكن الرجوع على الناقل في هذه الفترة إلا على أساس المسؤولية التقصيرية التي تقتضي إلزام الراكب بإثبات خطأ الناقل وهو إثبات لم يعد عسيراً بعد تكريس مسؤولية حارس الآلات الميكانيكية التي افترض المشرع فيها خطأ الحارس⁽²⁴⁾. كما أن المشرع اليمني لم يتطرق لمسئولية الناقل خلال فترة تغيير وسيلة النقل كما فعل نظيره المصري ويعد ذلك قصوراً يجب عليه تلافيه عند تعديل أحكامه.

المطلب الثاني

سريان المسؤولية في النقل بالسكك الحديدية

لقد ذكرنا سابقاً أن عقد النقل يتكون ويبرم منذ لحظة تسليم الراكب تذكرة النقل حيث اعتادت شركات السكك الحديدية إعطاء الراكب تذكرة السفر قبل السفر أو في نفس يوم السفر أو قبلها بيوم أو أكثر وهذا لا يعني أن مسؤولية الناقل تجاه الراكب تبدأ منذ إبرام العقد وتسليم التذكرة، وذلك لأن مسؤولية الناقل لا تبدأ إلا عند تنفيذ عقد النقل، فمتى يبدأ تنفيذ عقد النقل بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية والذي تبدأ معه المسؤولية؟ وللإجابة على هذا التساؤل يتوجب علينا أولاً البحث في الفقه والقضاء ومن ثم في قانون التجارة:

الفرع الأول: موقف الفقه والقضاء

أولاً: الفقه

لقد تكلم الفقهاء عن اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد النقل بالسكك الحديدية إلا أنهم اختلفوا بشأن تحديد بدأ تنفيذ هذا العقد وبداية مسؤولية الناقل وانقسموا إلى رأيين:

الرأي الأول: يرى أصحاب هذا الرأي تضيق الوقت الذي تسري فيه مسؤولية الناقل ويرون أن المسؤولية في النقل بالسكك الحديد لا تختلف عن النقل بالسيارات من حيث الوقت

⁽²³⁾ المرجع السابق، نفس الموضوع.

⁽²⁴⁾ فقد نصت المادة (317) من القانون المدني اليمني أن "حائز الشيء الذي يتطلب عناية خاصة أو حراسة كالألات الميكانيكية يكون مسئولاً عما يحدثه هذا الشيء من ضرر على الغير ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه مع مراعاة ما يرد في ذلك من أحكام خاصة في القوانين والقرارات واللوائح النافذة"، ويقابلها نص المادة (1785) من القانون المدني المصري.

الذي تبدأ فيه⁽²⁵⁾، فتكون في جميع الأحوال ومهما كانت الوسيلة المستخدمة في النقل سيارة أم قطار أو غيرها منذ اللحظة التي يتم فيها اتصال المسافر بواسطة النقل⁽²⁶⁾.

وبناء على هذا الرأي، فإن أي ضرر يحصل للراكب أثناء دخوله وتواجده في رصيف المحطة المعد لانتظار القطار لا يخضع لمسئولية الناقل التعاقدية لأن تنفيذ العقد لم يبدأ ولم تبدأ معه مسؤولية الناقل لعدم اتصال الراكب بواسطة النقل. وبالتالي ليس للراكب الذي أصابه ضرر أثناء تواجده في رصيف المحطة الرجوع على الناقل بالمسئولية العقدية وإنما بالمسئولية التقصيرية.

وتنتهي مسؤولية الناقل عند أصحاب هذا الرأي منذ اللحظة التي يفقد فيها الراكب اتصاله بالقطار كما هو الشأن في النقل بالسيارات⁽²⁷⁾، حتى ولو مازال متواجداً في محطة الوصول ولم يخرج منها وإذا ما حدث أي ضرر للراكب أثناء تواجده في محطة الوصول فإن الناقل لا يسأل عن هذا الضرر تعاقدياً وإنما مسؤولية تقصيرية⁽²⁸⁾.

⁽²⁵⁾ انظر ما سبق في الفرع الأول.

⁽²⁶⁾ د/ أكثم أمين الخولي: العقود التجارية، مرجع سابق، ص337، 338، وكذلك انظر د/ محسن شفيق: الوجيز في القانون التجاري، المرجع السابق، ص149.

حيث يؤيد هذا الرأي ويدافع عنه فقال أن المسؤولية التعاقدية تبدأ في جميع الأحوال ومهما كانت الوسيلة المستخدمة في النقل منذ الوقت الذي يوجد فيه الاتصال بين المسافر والآلة المستخدمة في النقل وتظل المسؤولية قائمة طالما أن هذا الاتصال موجود وتنتهي بانتهائه.

كما يؤيد هذا الرأي أيضاً د/ عبد الحي حجازي: العقود التجارية، مرجع سابق، ص264، 265، حيث يرى أن الالتزام بضمان السلامة لا يبدأ إلا من وقت صعود المسافر في القطار المعد لسفره فيه. أو بالأحرى من وقت لمسه ذلك القطار سواء بوضعه قدمه على سلم القطار أو بوضعه يده على مقبض الباب.

كذلك انظر د/ عادل عامر: مقال في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، منتدى دار

العلوم القانونية والإسلامية والإنسانية، تاريخ دخول الموقع 2016/12/29.

<http://www.adelamer.com/vb/archive/index.php?t=6716.html>.

⁽²⁷⁾ د. عادل عامر: الموقع السابق.

⁽²⁸⁾ د/ عبد الحي حجازي: المرجع السابق، ص267.

وبناء على هذا الرأي يكون الناقل في النقل عبر السكك الحديدية مسؤولاً عن سلامة الراكب منذ صعوده القطار واستقلاله أحد العربات وتنتهي عنه المسؤولية بنزوله ولا يعتبر مسؤولاً تعاقدياً عند وجود المسافر في محطة القطار، لأن عقد النقل لم يبدأ تنفيذه بعد، كما لا يعتبر مسؤولاً عن سلامة الراكب أثناء تواجده في المحطة قبل أو بعد فقدان الاتصال المادي بينه وبين عربة القطار.

الرأي الثاني: لقد توسع أصحاب هذا الرأي في الفترة التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل تجاه الراكب ويرون أن تنفيذ عقد النقل يبدأ منذ دخول الراكب الرصيف المعد لوقوف القطار أو مترو الأنفاق⁽²⁹⁾ في محطة القيام، وبالتالي بدء مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب من هذه اللحظة وقبل اتصال المسافر بواسطة النقل بشرط أن يكون حاملاً لتذكرة النقل استعداداً للركوب في القطار⁽³⁰⁾.

والمقصود برصيف محطة القيام هنا، المكان المخصص لوقوف القطارات أو مترو الأنفاق وغالباً ما توضع حواجز حديدية وسياج أمني لا يدخل من خلالها إلا من كان لديه تذكرة ركوب لهذه القطارات، كما تسأل هيئة السكك الحديدية و مترو الأنفاق عن التجهيزات الخاضعة لرقابتها كالسلام الكهربية الموجودة في محطات المترو ومحطات السكك الحديدية فإذا توقف المصعد بشدة وترتب عليه إصابة الراكب فإن هيئة السكك الحديدية تكون مسؤولة عن الضرر الذي وقع للراكب⁽³¹⁾.

⁽²⁹⁾ ففي محطات المترو لا تبدأ مسؤولية الناقل تجاه الراكب إلا بعد أن يقوم الراكب بإدخال تذكرة الركوب في الماكينة المعدة لذلك ودخوله من هذه المكنة بواسطة هذه التذكرة، فمن هذه اللحظة تبدأ مسؤولية هيئة مترو الأنفاق عن الأضرار التي تصيب الراكب وتسأل مسؤولية عقدية عند أصحاب هذا الرأي.

⁽³⁰⁾ انظر في هذا الشأن د/ أكثم أمين الخولي: المرجع السابق، ص337، 338. وكذلك د/ سعد واصف: المرجع السابق، ص65، علي البارودي: مرجع سابق، ص243، د/ محمود مختار بريري: مرجع سابق، ص348، د/ عادل عامر: المرجع السابق.

⁽³¹⁾ Destrallet, H., SNCF, RATP, Les responsabilités Transporteurs, Accueil, no.959, 2002.

وبناء على هذا الرأي إذا تعرض الركاب لضرر أثناء فترة انتظار القطار على رصيف المحطة كما لو انزلق بسبب تبلل رصيف المحطة ووقع إلى تحت عجلات قطار قادم فإن الناقل في هذه الحالة يكون مسئولاً عن هذا الحادث مسئولية تعاقدية. ويختلف الأمر هنا بالنسبة للشخص الذي يصل متأخرًا إلى محطة القيام ويستقل القطار من دون تذكرة نقل لعدم تمكنه من قطعها قبل ذلك الوقت ولكن لديه النية في الحصول على التذكرة أثناء الرحلة، فمثل هذا الشخص يمكن اعتباره مسافرًا متعاقدًا منذ اللحظة التي يدخل فيها القطار⁽³²⁾، أي أن مسئولية الناقل تجاه هذا الركاب تبدأ منذ اتصاله المادي بواسطة النقل كما هو الشأن في النقل بالسيارات، وتنتهي مسئولية الناقل عن الركاب عند أصحاب هذا الرأي بوصول المسافر سالمًا إلى محطة الوصول ومغادرته رصيف المحطة وخروجه من البوابة المعدة لتسليم التذاكر.

وبناء على هذا الرأي فلو أصاب الركاب ضرر لم يكن بسبب النقل كسقوطه على رصيف المحطة بعد وصوله سليمًا مثل هذه الحالة تترتب مسئولية الناقل التعاقدية، ذلك لأن المسافر بمقتضى هذا الرأي لم يخرج نهائيًا من رصيف محطة الوصول ولأن الضرر حصل لهذا الركاب أثناء تواجده في الرصيف المعد للانتظار، ويختلف الحال إذا ظل المسافر في مكانه إلى ما بعد محطة الوصول أو تخلف عن النزول لنومه ثم أصيب أثناء إدخال العربة إلى حظيرتها، بعد نزول جميع الركاب أو ظل على رصيف المحطة أكثر من الفترة المعتادة واللازمة للخروج منها كأن ينشغل بأمر ليست من متطلبات عملية النقل كمكوثه للتحدث بالهاتف الجوال أو الحديث مع صديق أو الانتظار لشخص آخر، ففي هذه الأحوال لا يكون هناك تنفيذًا معتادًا لعقد النقل فإن انقضاء العقد لا يتراخى لحين خروجه من الرصيف فعلاً، بل يقتصر ذلك على الوقت المناسب الذي يلزم لذلك، ففي جميع هذه الصور لا يتمتع الركاب بضمان السلامة لأن تنفيذ عملية النقل وما تقتضيه من توابع ضرورية يكون قد انتهى فلا يبقى محل لإبقاء الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل⁽³³⁾.

(32) انظر د/ سعد واصف: المرجع السابق، ص 65.

(33) د/ أكثم أمين الخولي: المرجع السابق، ص 338، 339.

ونحن من جانبنا نؤيد هذا الرأي ونسانده لأن عقد النقل قد انقضى في هذه الحالة فتنفيذ عقد النقل لا يترأخى لحين خروج الراكب من رصيف المحطة فعلاً بل يقتصر ذلك على الوقت المناسب الذي يلزم لذلك. ونخلص إلى أن أصحاب هذا الرأي يوسعون في الفترة التي تتبدئ فيها مسؤولية الناقل تجاه الراكب فيعتبر الناقل مسؤولاً عن سلامة الراكب بمجرد وقوف المسافر في محطة القطار أو المترو بقصد الركوب وتستمر عند استقلاله إحدى عربات القطار حتى وصوله محطة الوصول ونزوله من عربة القطار حتى مغادرته لمحطة القطار تماماً.

ثانياً: موقف القضاء:

لقد كان القضاء الفرنسي سابقاً يقضي بأن الالتزام بضمان سلامة الراكب لا يبدأ إلا عند بدء عملية النقل أي من الوقت الذي يقوم فيه الناقل أو عماله بغلق أبواب العربات على المسافرين⁽³⁴⁾، ويستشف من هذا القضاء أن مسؤولية الناقل التعاقدية تجاه الراكب لا تبدأ إلا منذ لحظة تواجد الراكب في داخل عربة القطار أما قبل ذلك فلا يوجد مسؤولية تعاقدية فإذا أصاب الراكب ضرر أثناء تواجده في رصيف المحطة وقبل دخول القطار فلا مسؤولية تعاقدية وإنما تقصيرية. ولكن هذا القضاء لم يدم طويلاً⁽³⁵⁾ فقد توسع القضاء الفرنسي في تحديد نطاق عقد النقل من حيث الزمان والمكان فأصبح يقضي بأن التزام الناقل يبدأ ليس من وقت صعود المسافر في القطار فقط بل يبدأ قبل ذلك من وقت دخول الراكب محطة القيام ببناء على تذكرة الركوب التي تخول له حق الدخول إلى المحطة⁽³⁶⁾.

⁽³⁴⁾ د/ عبد الحي حجازي: العقود التجارية، مرجع سابق، ص264، كما قضت محكمة النقض البلجيكية بأن مسؤولية الناقل لا تبدأ في جميع الفروض إلا منذ الوقت الذي يهيم فيه المسافر أو الراكب بالصعود إلى العربة، أي أنها لم تفرق في ذلك بين النقل بالسيارات والنقل بالسكك الحديدية. نقض بلجيكي 26 يناير سنة 1908 هيئة السكك الحديد 22-2-117.

⁽³⁵⁾ محكمة ليون Lyon 12 مارس لسنة 1921. أشار إليه د/ محمد سليمان فلاح الرشيدى: رسالة دكتوراه عين شمس، مرجع سابق، بند 219، ص314.

⁽³⁶⁾ محكمة السين 12 أكتوبر 1939، ومحكمة روان أول ديسمبر 1951، أشار إلى هذه الأحكام د/سعد واصف: مرجع سابق، ص65، هامش 4.

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن المسؤولية تتقرر على الناقل في النقل بالسكك الحديدية ليس في عربات النقل فحسب بل في دائرة خط السكك الحديدية أي في أي نقطة من نقط السير المفروض أن المسافر يسير فيها⁽³⁷⁾، وقد قضى أيضًا بأنه إذا كان لدى المسافر تذكرة نقل صحيحة وسارية فإن مسؤولية الناقل تبدأ منذ لحظة دخول المسافر أو الراكب سياج محطة القطار⁽³⁸⁾.

كما جاء في قرار لمحكمة استئناف باريس بأن عقد النقل في مجال السكك الحديدية يبدأ من الوقت الذي يكون فيه المسافر أو الراكب حائزًا لتذكرة السفر ودخوله بموجب هذه التذكرة إلى المكان المخصص للانتظار وينتهي بتسلمه هذه التذكرة إلى عون الشركة عند الوصول⁽³⁹⁾.

وقد كان لكلاً من LambartFaive-Simon رأي؛ إذ رأوا بأن مجرد حصول الراكب على تذكرة يعد سببًا للمسؤولية العقدية للناقل. لكن من الضروري أن يقع الضرر للمجني عليه خلال الرحلة التي دفع مقابل التذكرة لها⁽⁴⁰⁾.

كما قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي تعرض له المسافر عند سقوطه بين الرصيف والقطار الذي كان قد تحرك، ولم تؤيد محكمة الموضوع التي حملت المتضرر جزء من المسؤولية باعتبار أن عقد النقل لم يكن قد بدأ في تنفيذه عندما وقعت الحادثة⁽⁴¹⁾.

⁽³⁷⁾ حكم محكمة النقض الفرنسية 25 يناير 1939، مشار إليه في د/ سعد واصف: المرجع السابق، ص66.

⁽³⁸⁾ حكم محكمة باريس في 2 مارس لسنة 1950. أشار إليه د/ حسين عامر: المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، مرجع سابق، ص105.

⁽³⁹⁾ قرار محكمة باريس لعام 1934، أشار إليه كناوي أمينة: مرجع سابق، ص83.

⁽⁴⁰⁾ Bee Receveur, L'effet Par tiellement exonera de la faute du la victime d l'egard du Transporteur ferroviaire est encore d'actualt'e...vous êtes ici, Gaz, Pal. Du 26 Avril 2016, no.16, p.3.

⁽⁴¹⁾ محكمة النقض الفرنسية، الدائرة المدنية، الحكم الصادر في 1976/6/1، مجلة العدالة، العدد الخامس عشر، السنة الرابعة، شهر يوليو 1977، أبو ظبي، ص76. كما أشار إليه د/ عادل عامر: في مقاله عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، متاح على الرابط التالي:

<http://www.adelamer.com/vb/archive/index.php?l=6716.html>.

أما عن رأي القضاء في لحظة نهاية عقد النقل وانتهاء الالتزام بضمان السلامة، فقد اعتبر القضاء الفرنسي هذا العقد منتهيًا، وبالتالي تنتهي معه مسئولية الناقل عند وصول المسافر إلى جهة الوصول، فقد فسرت محكمة النقض الفرنسية جهة الوصول تفسيرًا واسعًا، فحكمت بأن المقصود بجهة الوصول هو وصول المسافر إلى محطة الوصول ونزوله من العربة وقيامه بتسليم التذكرة⁽⁴²⁾، أو مغادرته للمحطة نهائيًا فلو بقي فيها لإيداع أمتعته أو سحبها من الأمانات فإن العقد لا يكون قد انتهى بعد⁽⁴³⁾، وقد حكمت المحكمة باستحقاق الراكب للتعويض عن إصابته بجروح بساق معدنية بارزة من عربة القطار خلال سيرها⁽⁴⁴⁾.

وقد اضطرت أحكام محكمة النقض في هذا الصدد واستقرت على ذلك حيث أصدرت حكماً أكدت فيه أن عقد النقل لا ينتهي بتسليم التذكرة عند النزول من القطار بل إنه يمتد ويمتد معه التزام السلامة إلى حين مبارحة مبنى المحطة فإذا وقع الراكب عند باب الخروج امتدت إليها الحماية، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية الناقل عن سلامة الراكب عندما سقط أحد المسافرين بعد أن سلم تذكرة النقل في سلم المحطة الموجود عند باب الخروج⁽⁴⁵⁾. كما قضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية شركة السكك الحديدية عقدياً عن إصابة الراكب في أماكن تخزين الحقائق⁽⁴⁶⁾.

تاريخ زيارة الموقع: 2016/12/29.

⁽⁴²⁾ محكمة السين التجارية 12 أكتوبر 1939، أشار إليه: د/ محمد سليمان فلاح الرشيدي: مرجع سابق، ص 315.

⁽⁴³⁾ حكم محكمة النقض الفرنسية 7 أكتوبر 1945. أشار إليه د/ سعد واصف: مرجع سابق، ص 66. Cass. Civ. 2em ch. du 25 Juin 1998, no.96-19.752. ⁽⁴⁴⁾

⁽⁴⁵⁾ حكم لمحكمة النقض الفرنسية في 28 نوفمبر لسنة 1955. وأشار إليه د/ سعد واصف: المرجع السابق، وانظر أيضًا د/ عادل عامر: المرجع السابق.

⁽⁴⁶⁾ حكم لمحكمة باريس 27 أبريل سنة 1942، وكذلك محكمة السين المدنية 19 يونيو 1942. وأشار إليه د/ محمد سليمان الرشيدي: مرجع سابق، ص 315 هامش 2. وعلى العكس من هذا القضاء فقد أخرجت محكمة النقض الفرنسية الحوادث التي تقع للراكب في أماكن تخزين الحقائق

إلا أن القضاء الفرنسي لم يرتب المسؤولية على الناقل عند تخلف الراكب عن النزول لنومه ثم أصيب أثناء إدخال العربة إلى حظيرتها بعد نزول جميع الركاب، وذلك لانتهاء الفترة التي يفترض فيها خروجه من رصيف المحطة⁽⁴⁷⁾. كما استبعدت أحكام محكمة النقض الفرنسية مسؤولية ناقل الأشخاص في حالة وصول الراكب آمناً سالمًا إلى جهة الوصول ثم صعد مرة ثانية إلى القطار لسبب غير مبرر فلا تقوم هنا مسؤولية الناقل⁽⁴⁸⁾.

كما لا يختلف الوضع عندما يدخل الراكب وسيلة نقل لم يكن متعاقدًا فيها مع الناقل فإنه لا وجود للمسئولية العقدية وإنما يسأل الناقل مسؤولية تقصيرية وذلك لعدم وجود عقد نقل وقد يحدث ذلك عندما يصعد أحد الأفراد إلى القطار لمساعدة الراكب ثم يتعرض للضرر⁽⁴⁹⁾، كذلك عندما يكون الراكب في مركز غير قانوني⁽⁵⁰⁾، أو عندما لا تكون التذكرة مطابقة للجهة التي يهدف الراكب الوصول إليها، وعلى هذا الأساس الأخير فقد أقامت المحكمة حكمها الصادر بتاريخ 13 ديسمبر 2011، ففي هذه الحالة أخطأ الراكب في ركوب القطار الذي حجز تذكرة به، وتعرض لحادث أصابه بضرر بدني خلال محاولة نزوله من القطار، وقد تمسكت محكمة الاستئناف بالمسئولية العقدية

خارج المحطة من النطاق المكاني لالتزام الناقل بضمان سلامة الراكب. راجع نقض فرنسي 12 فبراير 1964، مشار إليه في نفس المرجع ونفس الصفحة.

⁽⁴⁷⁾ حكم محكمة النقض الفرنسية 25 يونيو 1918. أشار إليه د/ أكثم أمين الخولي: مرجع سابق، ص338، 339.

⁽⁴⁸⁾ Cass. 1re Civ. 1re d'ec. 2011, no. 10-19090.

مشار إليه لدى:

Bee Receveur, op. cit., p.4.

⁽⁴⁹⁾ Bull. Civ. 1, n. 118, p.77; D. 199, note Muscala, RTD Civ. 1989. 549, note P. Jourdain, Gaz. 1989.2.632.

⁽⁵⁰⁾ Civ. 2em., 27 Féur. 2003 D. 2003. 09 Obs. Chabas.

مشار إليه لدى:

Manocchella, op. cit.

للسكك الحديدية، وخلال نظر محكمة النقض لحكم محكمة الاستئناف، فقد قال قضاة المحكمة العليا بأن لا وجود لعقد النقل يمثل هذه الحالة⁽⁵¹⁾، كما قضت في نزاع كانت فيه التذكرة التي حجزها الراكب غير مطابقة لجهة الوصول، ورفضت تطبيق المسؤولية العقدية للناقل عن الضرر الذي أصاب الراكب خلال محاولته النزول من القطار في محطة بعيدة جداً عن تلك التي حجز تذكرته عنها⁽⁵²⁾.

ويبدو هذا الحل منطقيًا - وفي الحقيقة ومن أجل إسناد المسؤولية العقدية إلى ناقل الأشخاص يجب أن يكون هناك عقد صحيح بين الطرفين، وإلا فإن مسؤولية الناقل هنا تكون مسؤولية تقصيرية، أي يكون من حق الراكب الحصول على التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية عن الضرر الذي أصابه عند إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهم، ولا يكون هناك عقد نقل عندما يكون الراكب خارج المنطقة الواقعة تحت سيطرة الناقل أو إذا نسي الراكب النزول من القطار في جهة الوصول وخلال مسيرته في القطار يحدث له الضرر؛ إذ يكون عقد النقل بين الناقل والراكب قد انتهى بوصول القطار إلى جهة الوصول⁽⁵³⁾.

ولا يختلف الوضع بالنسبة للقضاء المصري عن ما هو عليه في القضاء الفرنسي حيث اعتبر أن مسؤولية الناقل في السكك الحديدية تبدأ منذ لحظة دخول الراكب رصيف المحطة بشرط أن يكون حاملاً لتذكرة نقل صحيحة ولا تنتهي هذه المسؤولية في القضاء المصري إلا منذ اللحظة التي يخرج فيها المسافر من رصيف المحطة بعد تسليمه لتذكرة السفر⁽⁵⁴⁾.

(51) Civ. 2em., 4 Mai 1955 D. 1955.

مشار إليه لدى:

Marrocchella, op. cit.

(52) Civ. 1re, 12 Déc. 1978, Bull. Civ.1, no.386, D. 1979.174.

(53) Marrocchella, op. cit.

(54) د/ عادل عامر: المرجع السابق.

وفي هذا الشأن فقد قضت المحكمة العليا الجزائرية في حكم لها بتاريخ رقم 2 بتاريخ 1983/3/30 في قضية رفعتها سيدة إثر موت زوجها في محطة القطار، حيث اعتبرت المحكمة

أما إذا بقي في رصيف المحطة لغرض آخر لا يتعلق بتنفيذ عقد النقل فتنتهي مسؤولية الناقل في هذه الحالة ولا تتراخى لحين خروجه من رصيف المحطة فإذا ظل الراكب على رصيف محطة الوصول مدة تتجاوز ما يكفي لخروج جميع الركاب فإنه لا يتمتع بضمان السلامة لانتهاء فترة عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل⁽⁵⁵⁾.

مسئولية ناقل الأشخاص عن ضمان سلامة المسافرين موجب قانوناً حسب نص المادتين 62، 63 من القانون التجاري حيث نص القرار على أنه "إذا كان من السائد فقهاً وقضاً أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقاً في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافرين وحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الالتزام وفي هذا السياق اعتبر كل شرط يرمي إلى الإغفاء من تلك المسؤولية مخالفاً للنظام العام غير أنه أجاز التخلص منها جزئياً أو كلياً عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة. وقد جاء في مذكرة النقض بأن الناقل بالسكك الحديدية ملزم بسلامة المنقولين حتى خروجهم من المحطة وأن رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد الخروج منها لأمر معتاد ويمكنه تقاديه عن طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار مما يجعل الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يحدث للراكب في المحطة باعتبار أن المسؤولية تنرب منذ وجود المسافر في المحطة إلى غاية خروجه منها ومبارحته لها تماماً، فالقضاء الجزائري اعتبر الناقل عبر السكك الحديدية مسؤولاً عن المسافر منذ دخوله وليس فقط بمجرد صعوده إلى القطار.

⁽⁵⁵⁾ انظر د/ أكنم أمين الخولي: مرجع سابق، ص 338.

وقد انتقد الدكتور عبد الحي حجازي هذا الاتجاه للقضاء ووصفه بالمبالغ فيه (حيث يقول أن دخول المسافر المحطة وإن كان تمهيداً لتنفيذ عقد النقل إلا أنه ليس تنفيذاً لهذا العقد بالمعنى الصحيح ثم ما العمل إذا كانت المحطة مفتوحة أي ليس لها فناء يقف عليه أحد عمال أمين النقل لإدخال المسافرين؟ ثم ما حكم الحوادث التي تحصل لمن معه تذكرة رصيف إذا جاء لتوديع شخص مسافر؟ قد يقال في تبرير ذلك القضاء أن دخول المسافر في محطة القيام يدل على أمرين: الأول: أنه يدل على نية المسافر في تحقيق تنفيذ عقد النقل. الثاني: أنه يبدأ من هذا الوقت في العمل على مقتضى الإجراءات التي وضعها أمين النقل صوتاً لسلامة المسافرين.

أما بالنسبة لليمن فلا يوجد أحكام في هذا الشأن لعدم وجود سكة حديد في اليمن إلى وقت كتابة أحرف هذه الرسالة.
ثالثاً: موقف القانون التجاري:

لقد نظم القانون التجاري اليمني في المادة 2/148 وكما ذكرنا سابقاً⁽⁵⁶⁾ بداية ونهاية التزام الناقل بضمان السلامة، حيث حدد هذه المدة بشروع الراكب في الصعود إلى واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول، ولم يتكلم عن فترة تواجد الراكب في رصيف المحطة قبل صعود واسطة النقل وكذلك عند نزوله من واسطة النقل وقبل خروجه ومغادرته لرصيف المحطة⁽⁵⁷⁾، بخلاف قانون التجارة المصري الذي كان أكثر دقة وتفصيلاً من المشرع اليمني فقد نص في المادة 2/246⁽⁵⁸⁾ والتي أشرنا

ولكن هاتين الحجتين لا قيمة لهما ذلك أن المسافر يدل على نيته في تنفيذ عقد النقل من وقت طلبه تذكرة السفر ودفعه ثمنها ولم يقل أحد مع ذلك أن الالتزام بضمان السلامة يبدأ من هذا الوقت هذا الرد على الحجة الأولى.

أما عن الحجة الثانية: وهي خضوع المسافر في هذا الوقت للإجراءات الوقائية التي اتخذها أمين النقل فلا تتفق مع الحقيقة لاسيما أن المسافرين مكلفون باتخاذ الاحتياطات اللازمة لسلامة أنفسهم... الخ" انظر د/ عبد الحي حجازي: العقود التجارية، مرجع سابق، ص 264، 265.

⁽⁵⁶⁾ انظر سابقاً الالتزام بضمان السلامة في النقل بالسيارات.
⁽⁵⁷⁾ ونعتقد أن سبب قصور المادة 2/148 وعدم تنظيمها لحكم التواجد في رصيف المحطة لأنه في اليمن إلى وقتنا لا يوجد الحالي نقل بواسطة السكك الحديدية سواء قطار أو مترو وهو الأمر الذي يجعل تنظيمه غير ذي جدوى أو زيادة ليس لها مبرر.

⁽⁵⁸⁾ لقد جاء نص المادة (264) من قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، بفقرتها الأولى والثانية قاطعاً في تحديد مسئولية الناقل تجاه الراكب ومتى يبدأ هذا الالتزام ومتى ينتهي فقد نص في الفقرة "1- يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الاتفاق. 2- يشتمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول. وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل يشتمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فلا يشتمل فترة انتقال من وسيلة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه". ويقابل هذه المادة في القانون التجاري اليمني رقم 6 لسنة 1998م، نص المادة (148).

إليها سابقاً على أن الناقل يضمن سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل وبالنسبة للنقل بالسكك الحديدية يشمل تنفيذ العقد الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول، وبهذا النص فقد جاء القانون التجاري المصري موافقاً لما ذهب إليه أصحاب الرأي الثاني من الفقهاء وكذلك الأحكام القضائية في القضاء المصري والفرنسي.

ونحن نرى أن تحديد الفترة التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية عن الأضرار التي قد يتعرض لها المسافر من باب رصيف محطة الصعود حاملاً تذكرة ركوب ومستعداً للسفر واعتبار هذه الفترة منتهية عند رصيف المحطة وتسليمه التذكرة وخروجه من الباب، وتخرج من هذه المسؤولية بقاء الراكب مدة أطول من المدة المعتادة في رصيف المحطة كالانتظار أو الانشغال بالحديث لشخص آخر أو في التليفون لأن المسؤولية تنتهي بالانتهاء الاعتيادي واللازم لبقاء الشخص فيها، وامتداد هذه المسؤولية إلى الرصيف في رأينا له ما يبرره فوجود الراكب برصيف المحطة قد يعرضه للخطر، لذلك وجب على الناقل تحمل المسؤولية كما أن الراكب من هذه اللحظة يكون تحت تصرف الناقل.

الخاتمة

اتفق المشرع في كل من مصر واليمن على إقرار الالتزام بمسؤولية الناقل تجاه الراكب من محطة القيام حتى محطة الوصول وعدم استطاعته التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي والمتمثل في القوة القاهرة وخطأ الراكب المضرور أو خطأ الغير. وتبين لنا مما سبق حرص المشرع في كل من مصر واليمن على توفير جانب من الحماية بالنسبة لجمهور المسافرين والركاب المضرورين من حوادث النقل بفرضها الالتزام بضمان السلامة وجعله التزام بتحقيق نتيجة ولم يشترط على الراكب المضرور إثبات خطأ الناقل واكتفى بقيام كل من تضرر أثناء عملية النقل بإثبات أن الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عملية النقل والقي عبء الإثبات على عاتق الناقل الذي لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي وهو ما يعتبر انتصاراً للراكب المضرور ويساهم في توفير الحماية اللازمة له ويسهل عليه الحصول على التعويض.

وانتهينا إلى أن الفترة التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية أو المترو عن الأضرار التي قد يتعرض لها المسافر من باب رصيف محطة الصعود حاملاً تذكرة ركوب ومستعداً للسفر واعتبار هذه الفترة منتهية عند رصيف محطة الوصول وتسليمه التذكرة وخروجه من الباب، وتخرج من هذه المسؤولية بقاء الراكب مدة أطول من المدة المعتادة في رصيف المحطة كالانتظار أو الانشغال بالحديث لشخص آخر أو في التليفون لأن المسؤولية تنتهي بالانتهاء الاعتيادي واللازم لبقاء الشخص فيها، وامتداد المسؤولية إلى الرصيف في رأينا له ما يبرره فوجود الراكب برصيف المحطة قد يعرضه للخطر لذلك وجب على الناقل تحمل المسؤولية كما أن الراكب من هذه اللحظة يكون تحت تصرف الناقل.

فهرس المراجع

- 1-أكثم أمين الخولي: العقود التجارية، مطبعة نهضة مصر، 1957.
- 2-أنيس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان: مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، رسالة ماجستير، جامعة محمد بن سعود الإسلامية، العام الجامعي 1433/1434هـ.
- 3-حسين عامر: المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الطبعة الأولى، مطبعة مصر، 1956.
- 4-سعد واصف: التأمين من المسؤولية "دراسة في عقد النقل البري"، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة 1958.
- 5-سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999م العقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، 2000.
- 6-عبد الحي حجازي: العقود التجارية، مطبعة نهضة مصر، 1954.
- 7-علي البارودي: العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، 2001.
- 8-علي جمال الدين عوض: الوجيز في القانون التجاري، الجزء الثاني، 1975، مكتبة نهضة مصر.
- 9-كناوي أمينة: مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص، رسالة ماجستير، جامعة أكلي محند أو لحاج، البويرة، الجزائر، 2012/2013.

- 10- محسن شفيق: الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة العربية، 1969.
- 11- محمد سليمان فلاح الرشيدى: نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1998.
- 12- محمد فهمي الجوهري: القانون التجاري "العقود التجارية"، دار النهضة العربية، 2003.
- 13- محمد وحيد محمد علي: الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة العربية، 2001.
- 14- محمود مختار أحمد بربري: قانون المعاملات التجارية والالتزامات والعقود التجارية وفقاً للقانون التجاري رقم 17 لسنة 1999م، 2007-2008.