نشوء ودفع مسائلة الناقل في نقل الركاب
(دراسة في قانون النقل العراقي رقم 80 عام 1983)

م.حسنين ضياء نوري الموسوي
كلية القانون – جامعة ميسان

المقدمة: لا يستغني الإنسان عن الانتقال من مكان الى اخر وبصورة مستمرة لقضاء حوائجه المختلفة فقد يسافر لأجل العلاج او لأجل السياحة او لأجل قضاء عمل او لإبرام صفقة تجارية او لأجل الدراسة وقد يتم ذلك الانتقال للإفراد بالطائرات او بالسفن او بالسيارات او بالقطارات أي براً او بحراً او جواً.

و مسئولية الناقل إزاء الراكب من الموضوعات المهمة جداً على صعيد الجانب العملي لأنه يحصل تتكرر و مراراً , ومن نوافل القول في ذلك الموضوع تأصيل طبيعة مسئولية الناقل هل هي تعاقدية ام تقصيرية ومتى تنشأ تلك المسئولية , وقد تترتب نتيجة عملية النقل أضرار للراكب او أمتعته المسجلة (المسلمة للناقل) او أمتعته الشخصية المرافقة له او قد يتأخر الناقل بإيصال الراكب وكل تلك الأمور تثير أسئلة عديدة تحتاج للإجابة فمتى تنشأ مسئولية الناقل عن تلك الأضرار اللاحقة بالراكب ومتى يستطيع الناقل ان يدفع تلك المسئولية وكيفية إثبات تلك المسئولية وما هي أسس دعوى المسئولية وما هي مدة تقادمها .

مما أوردناه نلاحظ ان مسئولية الناقل إزاء الراكب موضوع يثير مسائل عديدة ويتضمن أسئلة عديدة تحتاج للإجابة علاوة على انه موضوع واسع يحتاج إلى ان تتناوله دراسة شاملة وواسعة فارتأينا ان نتناول فقط موضوع أسباب نشوء ودفع مسئولية الناقل في نقل الركاب لأنه موضوع يتحمل ان يكون موضوع لبحث علاوة على انه أسباب نشوء ودفع المسئولية تعتبر العنصر العملي و الأساسي في مسئولية الناقل إزاء الراكب .

فنجد ان عدم تهيئة مكان ملائم للراكب يثير مسائلة الناقل , و التأخر في إيصال الراكب يثير مسائلة الناقل , والضرر الذي يلحق أمتعة الراكب يثير مسائلة الناقل وعلى صعيد ذلك الأمر نجد ان الحكم يختلف بالنسبة للأمتعة الشخصية والمسجلة , و الإخلال بالحفاظ على سلامة الراكب يثير مسائلة الناقل وهنا يثار التساؤل هل ان ذلك الالتزام بنتيجة ام بوسيلة وهل ان ذلك الالتزام يقوم فيما اذا لم يوجد عقد بين الناقل والراكب أي النقل المجاني و في ذلك النقل ما هو أساس مسئولية الناقل هل هو تعاقدي ام تقصيري.

وسنجد أيضا ان الناقل يستطيع استبعاد مسئوليته بتوافر القوة القاهرة دون الحادث الفجائي والملفت للنظر ان الحادث الفجائي برغم انه غير متوقع و لا يمكن تفاديه إلا انه لا يدفع مسئولية الناقل , وسنجد أيضا ان الناقل يستطيع استبعاد مسئوليته بتوافر خطاء الراكب , وسنجد أيضا ان الناقل لا يستطيع استبعاد مسئوليته بتوافر خطاء الغير برغم ان الناقل لا يمكنه توقعه او دفعه و الملفت للنظر ان القانون المدني يعتبر خطاء الغير سبب لدفع المسئولية التعاقدية .

وسنتناول كل تلك المسائل في ظل الأحكام العامة لنقل الركاب براً (السيارات , القطارات) وبحراً (السفن) وجواً (الطائرات) لأنها متحدة بالأحكام

عدا الأحكام الجزئية الخاصة بكل نوع من أنواع النقل والتي يختلف بها عن أنواع النقل الأخرى لان تناولها يحتاج إلى دراسة مطولة .

لذلك وبعد اطلاعنا على المصادر المتعلقة بموضوع البحث ارتأينا ان نتناول ذلك الموضوع بتمهيد و مبحثين.

التمهيد نحدد فيه ماهية مسئولية الناقل ونحدد فيه طبيعة مسئولية الناقل فيما اذا كانت تعاقدية أم تقصيرية من جهة ومن جهة أخرى متى تنشأ تلك المسئولية.

أما المبحث الأول نتناول فيه أسباب نشوء مسئولية الناقل وهي عدم تهيئة مكان مناسب للراكب و التأخر في إيصال الراكب إلى الجهة المقصودة و الحفاظ على أمتعة الراكب و ضمان سلامة الراكب.

أما المبحث والثاني نتناول فيه أسباب دفع المسئولية وهي القوة القاهرة وخطاء الراكب ونتطرق لخطاء الغير من حيث تأصيل إمكانية اعتباره سبباً لدفع المسئولية .

وكل ذلك في ظل أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

تمهيد:

ماهية مسؤولية الناقل في نقل الركاب

ان الناقل يلتزم بنقل الراكب في الميعاد المتفق عليه و إلا كان مسئولاً . كذلك يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب ومراعاة راحته و إلا كان مسئولاً عن الأضرار البدنية وغير البدنية التي تلحق به . والتزام الناقل بهذا الخصوص يعد التزاماً بتحقيق نتيجة ومسؤوليته بهذا الشأن مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل .ولا يجوز للناقل ان ينفي مسؤوليته عن التأخير او عن الأضرار البدنية او

غير البدنية التي تلحق الراكب إثناء تنفيذ عقد النقل الا بإثبات القوة القاهرة او خطأ الراكب بمعنى انه لا يكون للناقل ان ينفي مسؤوليته عن تأخير وصول الراكب او عما يلحقه من أضرار بدنية او غير بدنية الا بإثبات ان الضرر يرجع الى القوة القاهرة او خطأ الراكب والجدير بالإشارة في هذه الخصوص انه حتى يتمكن الناقل ان ينفي مسؤوليته فانه يجب عليه إثبات ان الضرر يرجع الى القوة القاهرة وحدها او الى خطأ المرسل وحده . وبالتالي فانه اذا ساهم خطأ الناقل مع أحد هذه الأمور في إحداث الضرر فان الناقل يتحمل جزءاً من المسؤولية بقدر الخطأ الذي وقع منه او من تابعيه . كذلك الأمر فان مسؤولية الناقل لا تنتفي اذا ثبت ان القوة القاهرة ما كنت ترتب الضرر لولا خطأ الناقل [1]

ومما تقدم يشترط تحقق المسؤولية :

1-ان يوجد عقد نقل بين الراكب والناقل و اذا لم يوجد عقد نقل فلا تقوم المسؤولية مثل حالة تسلل الراكب الى واسطة النقل دون ان يدفع أجرة النقل وحالة تجاوز الراكب المسافة المحددة في عقد النقل و حالة النقل المجاني وفي تلك الحالات يسأل الناقل عن الأضرار استنادا لأحكام المسؤولية التقصيرية عند توافر أركانها .

[1]) د.محمد فهمي الجواهري – القانون التجاري – العقود التجارية – دار ابو المجد للطباعة – (مصر ,2003)- ص 351- نفس المعنى د.فايز احمد عبدالرحمن – القانون التجاري الجديد – ج1 – ط1- دار النهضة العربية – مصر – 2007 – ص 343و344

2-ويشترط لتحقق مسؤولية الناقل ان يقع الحادث للراكب أثناء النقل اي من حين صعود الراكب لواسطة النقل الى حين نزوله منها او من حين وصوله الى الرصيف المعد للنقل وطبعا ذلك يشمل التأخر بالنقل وعدم تهيئة مكان ملائم او عدم تهيئة واسطة نقل ملائمة والحفاظ على سلامة الراكب والحفاظ على أمتعة الراكب من ثم تنقطع مسؤولية الناقل خلال فترة النقل فيما اذا خرج الراكب من واسطة النقل او خرج بعيدا عن رصيف المعد للصعود او النزول وتقدير تلك المسؤولية راجع لقاضي محكمة الموضوع .[1]

وتشمل مسؤولية الناقل أفعاله وأفعال تابعيه اي كل شخص يستخدمه الناقل لتنفيذ الالتزامات المتحققة بموجب عقد النقل [2]

ويكون الناقل مسئولا تجاه الراكب عن الأضرار التي تصيب هذا الأخير في إثناء النقل وهذه المسؤولية هي مسؤولية تعاقديه أساسها العقد* ، وهي

---

[1]) د.فايز احمد عبدالرحمن – مصدر سابق – ص 344و245

[2]) د.عبدالفضيل محمد احمد- الافلاس والعقود التجارية – دار النهظة العربية – (مصر , بدون سنة طبع) – ص 491

*) لخطأ العقدي هو عدم تنفيذ المدين لالتزامه الناشئ عن العقد . لانه المدين ملتزم استناداً للعقد بأرادته الحرة وتتحقق مسؤولية المدين (اي ينشأ الخطأ العقدي) وسواء اكان الاخلال بالالتزام عن عمد او عن اهمال او عن فعل المدين – د. عبدالرزاق السنهوري – الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- مصادر الالتزام – ج1- ط3- منشورات الحلبي الحقوقية – (لبنان , 2000)- ص 735و736 وراجع نفس المعنى - د.عبدالمجيد الحكيم – الموجز في شرح القانون المدني – ج1- مصادر الالتزام – ط2 – شركة الطبع والنشر الاهلية – (بغداد , 1963) – ص 348

تستند الى التزام الناقل بضمان سلامة الراكب في إثناء النقل ، وهذا الالتزام هو التزام نتيجة . ولذلك يكون الناقل مسئولاً بصرف النظر عن ارتكابه او عدم ارتكابه الخطأ ، اذ لا يحق له التنصل من المسؤولية بإثباته انه لم يرتكب خطأ ولكنه فضلاً عن المسؤولية التعاقدية يكون الناقل مسئولاً مسؤولية وضعية ، بوصفه حارساً لأداة النقل عن الضرر الذي تحدثه للراكب في إثناء النقل وفي الحالتين ، أي سواء في المسؤولية التعاقدية ، او في المسؤولية الوضعية ، لا يلتزم الراكب بإثبات خطأ الناقل ، بل يكون هذا الأخير مسئولاً بمجرد إثبات الراكب انه تضرر في إثناء عملية النقل ، ومن جرائه يقيم الراكب دعوى المسؤولية ، في الأصل على الناقل . ولكن اذا كان هناك وكيل بالعمولة للنقل ، فتترتب المسؤولية عليه تجاه الراكب ، وعندئذ يحق لهذا الأخير ان يقيم الدعوى مباشرة على الوكيل بالعمولة للنقل بالاستناد الى العقد الذي أجراه معه باسم هذا الوكيل . ولا يجوز للراكب إقامة الدعوى مباشرة على الناقل ، لان هذا الأخير ليس طرفاً في عقد النقل . ولكن لا شيء يمنع الراكب من إقامة الدعوى مباشرة على الناقل ، لا على أساس العقد بل على أساس المسؤولية التقصيرية عن فعله الشخصي او عن حراسة الجوامد في حال توفر شروط المسؤولية عن الفعل الشخصي او عن حراسة الجوامد [1]

و يساءل الناقل كافة الأضرار التي تصيب الراكب إثناء فترة تنفيذ العقد بالنسبة للأفعال الصادرة من الناقل المادة 10 من قانون النقل العراقي فقرة أولا (اولاً: يساءل الناقل عن الاضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل .....) ويساءل الناقل أيضا عن الأفعال الصادرة من إتباعه التي تسبب ضرر

[1]) د.الياس ناصيف – موسوعة الوسيط في قانون التجارة – ج8 – العقود التجارية – المؤسسة الحديثة للكتاب – (لبنان , 2008) – ص 418و419

للراكب بالنسبة للأفعال التي تدخل ضمن إطار عمل التابع ويعرف التابع بانه كل شخص يستخدمه الناقل لأجل تنفيذ عقد النقل بكافة الالتزامات المترتبة في ذمة الناقل من عقد النقل المادة 10 من قانون النقل العراقي فقرة سادساً(تشمل مسؤولية الناقل أفعال تابعية المتعلقة بعمليات النقل متى كان قيامهم بها في نطاق وظائفهم. ويعتبر تابعاً كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل)وذهبت لموقف مماثل المادة 213 فقرة 1و2 من قانون التجارة المصري ونشير الى ان فترة تنفيذ العقد تبدأ من حين شروع الراكب بالصعود بواسطة النقل من مكان انطلاق واسطة النقل الى حين النزول الفعلي للراكب من واسطة النقل في مكان الوصول المادة 10 من قانون النقل العراقي فقرة ثالثاً (يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود الى واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها فعلاً في مكان الوصول) وذهبت لموقف مماثل المادة 264 فقرة 2 من قانون التجارة المصري. و اذا وجدت مواقع معدة لوقوف واسطة النقل لا يسمح لغير الراكبين الدخول اليها ففترة تنفيذ العقد تشمل الفترة الواقعة بين دخول الراكب الى تلك المواقع في مكان الانطلاق الى خروج الراكب من تلك المواقع في مكان الوصول المادة 10 فقرة رابعاً من قانون النقل العراقي (إذا وجدت مواقع معدة لوقوف واسطة النقل لا يسمح الدخول فيها لغير المسافرين عادة فيشمل تنفيذ العقد الفترة الواقعة بين دخول الراكب الى تلك المواقع في مكان القيام وخروجه منها في مكان الوصول)وذهبت لموقف مماثل المادة 264 فقرة 2 من قانون التجارة المصري. و اذا غير الناقل واسطة النقل فلا تدخل ضمن فترة تنفيذ العقد الفترة الواقعة بين الانتقال من واسطة لأخرى فيما إذا انتقل الراكب بدون حراسة الناقل او تابعيه و لا تدخل ضمن قترة تنفيذ العقد فيما اذا تجول الراكب خارج نطاق المحل المعد لاستراحة

الركاب المادة 10 من قانون النقل العراقي فقرة خامساً(إذا اقتضى الأمر تغيير واسطة النقل في الطريق فلا تدخل ضمن مسؤولية الناقل فترة انتقال الراكب من واسطة نقل الى أخرى في غير حراسة الناقل او تابعة وكذلك تجواله خارج المحل المعد بالاستراحة الذي يعينه الناقل)وذهبت لموقف مماثل المادة 264 فقرة 2 من قانون التجارة المصري.

المبحث الأول

مبررات تحقيق مسؤولية الناقل

توجد فروض عديدة لنشوء مسئولية الناقل سنحاول أن نتناولها بالتفصيل من حيث تحديد أبعادها وموقف الفقه والقانون منها, وتلك الفروض هي عدم تهيئة مكان مناسب للراكب و التأخر في إيصال الراكب إلى الجهة المقصودة و الحفاظ على أمتعة الراكب و ضمان سلامة الراكب ونتناولها بأربع مطالب وكما يلي.

المطلب الأول

عدم تهيئة مكان مناسب للراكب

من الالتزامات الرئيسية على الناقل الناشئة عن عقد النقل أن يهيئ للراكب مكاناً مناسب وجيد وفي الدرجة المتفق عليها وكذلك إذا تعطلت واسطة النقل فعلى الناقل ان يوفر واسطة نقل أخرى لإتمام السفر و اذا لم يوفر الناقل ذلك فتتحقق مسئولية الناقل إزاء الراكب.

يلزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته من مكان الانطلاق الى مكان الوصول بواسطة نقل صالحة لإجراء عملية نقل الراكب وأمتعته وبما يتفق مع اتفاق الأطراف والقانون المادة 9 فقرة أولاً من قانون النقل العراقي (يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته بواسطة نقل صالحة لهذا الغرض من جميع الوجوه الى مكان

الوصول وذلك طبقاً للاتفاق وفي الموعد المعين لذلك) وذهبت لموقف مماثل المادة 263 فقرة 1 من قانون التجارة المصري و لا جل تحقيق تلك الغاية فيلزم الناقل بإحاطة الراكب بتعليمات النقل المادة 9 فقرة ثانياً من قانون النقل العراقي (يلتزم الناقل بإحاطة الراكب علما بتعليمات النقل) وذهبت لموقف مماثل المادة 255 فقرة 1 من قانون التجارة المصري.

وبينا سابقا ان من الالتزامات الرئيسية على الناقل ان يوفر مكان ملائم للراكب وحسب الاتفاق والقانون , فإذا لم يوفر الناقل ذلك للراكب جاز للراكب ان يعدل عن السفر وله ان يسترد الأجرة التي دفعها للناقل المادة 23 فقرة رابعاً من قانون النقل العراقي (يجوز للراكب ان يعدل عن النقل ويسترد الأجرة اذا لم يتوفر له المكان والمزايا المتفق عليها) وذهبت لموقف مماثل المادة 261 فقرة 2 من قانون التجارة المصري ومن أمثلة تلك المزايا التكييف , التلفزيون , وجبات طعام .... , وللراكب ان يطالب بفرق الأجرة فيما اذا وفر له الناقل مكان اقل درجة من المكان المتفق عليه وللراكب ان يطالب الناقل بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به جراء ذلك المادة 23 فقرة ثانيا من قانون النقل العراقي(يجوز للراكب اذا أجبر على استعمال مكان في درجة أدنى من الدرجة المبينة في تذكرة النقل مطالبة الناقل برد الفرق بين أجرتي الدرجتين ، وله المطالبة بالتعويض ان كان له مقتضى) وذهبت لموقف مماثل المادة 261 فقرة 1 من قانون التجارة المصري , و اذا وجد في الاتفاق بنود توفر مزايا خاصة للراكب والناقل اذا لم يوفر تلك المزايا للراكب فللأخير استرداد المبالغ الإضافية التي دفعها للحصول على تلك المزايا المادة 23 فقرة ثالثاً من قانون النقل العراقي (يجوز للراكب اذا دفع مبالغ اضافية مقابل مزايا خاصة المطالبة برد هذه الاجرة اذا لم يهيئ له الناقل المزايا التي تقابلها) , وأجاز قانون النقل العراقي للراكب ان يستبدل تذكرة

السفر للحصول على تذكرة سفر لدرجة أعلى لقاء أجرة إضافية تمثل الفارق بالأجرة بين الدرجتين بشرط توافر الإمكانية للناقل لتحقيق ذلك أي ان تتوافر مقاعد شاغرة في الدرجة التي يروم الراكب الحصول عليها المادة23 فقرة اولاً من قانون النقل العراقي(يجوز للراكب ان يطلب تبديل تذكرة سفره الى درجة أعلى لقاء اجرة إضافية خلال الرحلة على شرط ان تساعد طبيعة النقل وإمكانات الناقل على ذلك)وذهبت لموقف مماثل المادة 261 فقرة 1 من قانون التجارة المصري.

و اذا تعطلت وسيلة النقل في إثناء السفر بسبب راجع للناقل او احد تابعيه فيلتزم الناقل بتأمين وسيلة نقل أخرى لإتمام السفر ولأجل تهيئة مكان ملائم للراكب, و أجاز قانون النقل العراقي للراكب ان يختار الانتظار الى زوال ذلك العطل او السبب الذي أوقف وسيلة النقل . ولا يترتب عليه أي أجرة إضافية تدفع من قبله إلى الناقل كما نصت المادة (22) ثانياً في قانون النقل على انه (للراكب العدول عن النقل اذا تعطل بعد مباشرته بسبب يرجع الى الناقل او تابعيه او الوسائط التي يستعملها في النقل ، ويتحمل الناقل في هذه الحالة مصروفات إيصال الراكب الى المحل المتفق عليه وللراكب ان يختار الانتظار حتى تعود حركة النقل وفي هذه الحالة لا يجوز إلزامه بأداء أية أجرة إضافية) وذهبت لموقف مماثل المادة 259 من قانون التجارة المصري .

ونشير الى انه يبطل أي اتفاق بين الناقل والراكب بصدد إعفاء الناقل او تابعيه من المسئولية كليا او جزئيا عن الأضرار التي تصيب الراكب خلال فترة تنفيذ العقد ومنها عدم توفير مكان ملائم للراكب المادة 10 فقرة اولاً من قانون النقل العراقي (يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية) .

ونشير الى ان المشرع المصري اختط له طريق خاص على صعيد الإعفاء من المسئولية او تحديدها حيث أجاز إعفاء او تحديد مسئولية الناقل من الأضرار غير البدنية مثل الضرر الذي يلحق بالأمتعة المسجلة او الأمتعة الشخصية بسبب خطاء جسيم او غش راجع للناقل او احد تابعيه او الضرر الناجم عن عدم توفير مكان غير ملائم للراكب بشرط ان يكون ذك مكتوباً والا اعتبر الإعفاء او التحديد كان لم يكن ويشترط لتحقق الإعفاء او التحديد ان لا يحصل خطاء جسيم او غش من الناقل او احد تابعيه لأنه هنا تقوم مسئولية الناقل على اساس المسئولية التقصيرية لا التعاقدية الناشئة عن إخلال بالتزام يفرضه عقد النقل او اتفاق تحديدي لمسئولية الناقل المادة 268 من قانون التجارة المصري , علاوة على ان قانون التجارة المصري يحضر أي اتفاق يقضي بإعفاء الناقل جزئياً او كلياً من الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب المادة 267 من قانون التجارة المصري ومن ثم يحاسب الناقل عن الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب جراء الأضرار التي تلحق به من عدم توفير مكان غير ملائم للراكب .

المطلب الثاني

التأخر في إيصال الراكب إلى الجهة المقصودة

يجب على الناقل ايصال الراكب الى الجهة المقصودة في الميعاد المتفق عليه ، ويتحدد هذا الميعاد اما باتفاق الطرفين او من خلال نشرات دورية يعلنها الناقل للجمهور , و إذا لم يحقق الناقل ذلك فان ذلك يثير مسئولية الناقل .

و يلزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول في الموعد المحدد وبما يتفق مع اتفاق الأطراف والقانون وفي حالة عدم تحديد موعد للوصول فنلجاء الى تحديده استنادا الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي

في النقل في نفس الظروف وفي نفس وسائط النقل المادة 9 فقرة أولاً من قانون النقل العراقي (يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته بواسطة نقل صالحة لهذا الغرض من جميع الوجوه الى مكان الوصول وذلك طبقاً للاتفاق وفي الموعد المعين لذلك . واذا لم يعين موعد الوصول ففي الموعد الذي يستغرقه الناقل الاعتيادي اذا وجد في الظروف ذاتها) وذهبت لموقف مماثل المادة 265 فقرة 1 من قانون التجارة المصري و ذهبت لموقف مماثل المادة المادة 77 فقرة 2 من قانون التجارة الأردني .

و لا جل تحقيق تلك الغاية فيلزم الناقل بإحاطة الراكب بتعليمات النقل المادة 9 فقرة ثانياً من قانون النقل العراقي (يلتزم الناقل بإحاطة الراكب علما بتعليمات النقل) .

و اذا تعطلت وسيلة النقل في إثناء السفر بسبب راجع للناقل او احد تابعيه فيلتزم الناقل بتأمين وسيلة نقل أخرى لإتمام السفر ولأجل إيصال الراكب في الوقت الملائم , و أجاز قانون النقل العراقي للراكب ان يختار الانتظار الى زوال ذلك العطل او السبب الذي أوقف وسيلة النقل . ولا يترتب عليه أي أجرة إضافية تدفع من قبله إلى الناقل كما نصت المادة (22) ثانياً في قانون النقل على انه (للراكب العدول عن النقل اذا تعطل بعد مباشرته بسبب يرجع الى الناقل او تابعيه او الوسائط التي يستعملها في النقل ، ويتحمل الناقل في هذه الحالة مصروفات إيصال الراكب الى المحل المتفق عليه وللراكب ان يختار الانتظار حتى تعود حركة النقل وفي هذه الحالة لا يجوز إلزامه بأداء أية أجرة إضافية) ونشير الى انه يبطل أي اتفاق بين الناقل والراكب بصدد إعفاء الناقل او تابعيه من المسئولية كليا او جزئيا عن الأضرار التي تصيب الراكب خلال فترة تنفيذ العقد ومنها عدم إيصال الراكب الى الجهة المقصودة في الوقت

المحدد توفير مكان ملائم للراكب المادة 10 فقرة اولاً من قانون النقل العراقي (يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي باعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية) .

ونشير الى ان المشرع المصري اختط له طريق خاص على صعيد الإعفاء من المسئولية او تحديدها بالنسبة للأضرار غير البدنية حيث أجاز إعفاء او تحديد مسئولية الناقل من التأخير بشرط ان يكون ذلك مكتوباً والا اعتبر الإعفاء او التحديد كان لم يكن ويشترط لتحقق الإعفاء او التحديد ان لا يحصل خطاء جسيم او غش من الناقل او احد تابعيه لأنه هنا تقوم مسئولية الناقل على اساس المسئولية التقصيرية لا التعاقدية الناشئة عن إخلال بالتزام يفرضه عقد النقل او اتفاق تحديدي لمسئولية الناقل المادة 268 من قانون التجارة المصري , علاوة على ان قانون التجارة المصري يحضر أي اتفاق يقضي بإعفاء الناقل جزئياً او كلياً من الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب المادة 267 من قانون التجارة المصري ومن ثم يحاسب الناقل عن الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب جراء الأضرار التي تلحق به من التأخير كان يكون الراكب مريضا وطول فترة النقل أثرة على حالته الصحية .

و لا يسال الناقل عن التأخير في النقل او الانحراف عن الطريق العين للنقل فيما اذا اضطر الى تقديم المساعدة لشخص مريض او مصاب او واقع في خطر ويتحمل المسؤولية الناقل عن التاخير او الانحراف فيما اذا ثبت صدور غش او خطاء جسيم من الناقل او احد تابعيه أي فيما اذا افتعل الناقل مسالة اصابة الشخص او وقوع الشخص في خطر او انه واجه شخص مصاب ولكنه غير مضطر للبقاء معه فترة طويلة تأخره عن الوصول الى نقطة الوصول وعالجت ذلك المادة 17 فقرة اولاً من قانون النقل العراقي(لا يسأل

الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل او الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطرار الى تقديم المساعدة لأي شخص مريض او مصاب او في خطر ، الا اذا ثبت الغش او الخطأ الجسيم من جانب الناقل او من جانب تابعيه) وذهبت لموقف مماثل المادة 215 من قانون التجارة المصري .وأشارت المادة 17 ثانياً من قانون النقل لمفهوم الغش والخطأ الجسيم كما يلي:

أ- يقصد بالغش كل فعل او امتناع عن فعل يقع من الناقل او من تابعيه بقصد إحداث الضرر.

ب- يقصد بالخطاء الجسيم كل فعل او امتناع عن فعل يقع من الناقل او تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر.

وذهبت لموقف مماثل المادة 216من قانون التجارة المصري .

المطلب الثالث

الحفاظ على أمتعة الراكب

من الالتزامات المهمة التي تقع على عاتق الناقل هو الحفاظ على أمتعة الراكب من نقطة الانطلاق الى نقطة الوصول وبخلاف ذلك تنشأ مسئولية الناقل عن ذلك .

أما على صعيد نقل أمتعة الراكب فيجد نوعين من الأمتعة .

1-الأمتعة اليدوية : وهي الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب خلال الرحلة وهي اشياء ليست كبيرة يستطيع الراكب إبقائها معه وتلك الأمتعة لا تدخل ضمن عقد النقل واحيانا يحدد الناقل أنواع الأمتعة اليدوية (الحقائب اليدوية آلة التصوير , لوازم الاطفال ....) لكي لاتكون ضمنها مواد محظورة (كالأسلحة او المواد الممنوع نقلها كالمواد سريعة الاشتعال) وان لاتكون ضمن الأمتعة اليدوية ما يزعج السافرين (كالمواد المثيرة للرواح الكريهة او التي

تعيق حركة الراكبين) , والضرر الذي يلحق بتلك الأمتعة يقع على عاتق الراكب لا الناقل لان تلك الأمتعة لا تدخل ضمن العقد ومن ثم لا يتحمل مسؤولية ضررها الناقل ولكن تتحقق مسؤولية الناقل اذا كان الضرر الذي لحق بالأمتعة الشخصية ناتج عن خطاء الناقل او احد تابعيه .

2-الأمتعة المسجلة : وهي الأمتعة التي يسلمها الراكب للناقل ويقوم الناقل بحراستها خلال السفر ولا يدفع الناقل اجرة للناقل لقاء نقل تلك الأمتعة او العناية بها ومثال تلك الأمتعة (الأشياء المخصصة للاستعمال الشخصي للراكب ولإشباع حاجاته كالحقائب التي تحفظ ملابسه وحاجياته وآلاته الموسيقية والآلات والأدوات المهنية ومعدات الألعاب الرياضية [1]

ويلزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول في الموعد المحدد وبما يتفق مع اتفاق الأطراف والقانون المادة 9 فقرة أولاً من قانون النقل العراقي (يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته بواسطة نقل صالحة لهذا الغرض من جميع الوجوه الى مكان الوصول وذلك طبقاً للاتفاق و في الموعد المعين لذلك و إذا لم يعين موعد الوصول ففي الموعد الذي يستغرقه الناقل الاعتيادي إذا وجد في الظروف ذاتها) وذهبت لموقف مماثل المادة 263 فقرة 1 من قانون التجارة المصري , وذهبت لموقف مماثل المادة 78 من قانون

[1])-د.فوزي محمد سامي - شرح القانون التجاري - ج1 - ط1- الثقافة للنشر والتوزيع - الأردن - 2009 - ص 246 و ص 247 ونفس المعنى راجع د.اكرم ياملكي - القانون التجاري - الأعمال التجارية والتاجر والعقود التجارية - ط1 - دار الثقافة للنشر والتوزيع - (الأردن , 2010)- ص 243و244

التجارة الأردني , وذهبت لموقف مماثل المادة 689 من قانون الموجبات والعقود اللبناني.

و لا جل تحقيق تلك الغاية فيلزم الناقل بإحاطة الراكب بتعليمات النقل المادة 9 فقرة ثانياً من قانون النقل العراقي (يلتزم الناقل بإحاطة الراكب علما بتعليمات النقل) , ونشير الى مسالة مهمة وهي ان نقل الأمتعة المسجلة تخضع الى الأحكام الخاصة بنقل الشيء المنصوص عليها في قانون النقل العراقي المادة 9 فقرة ثالثاً من قانون النقل العراقي (يخضع نقل الأمتعة التي تسلم للناقل للأحكام الخاصة بنقل الشيء) وذهبت لموقف مماثل المادة 269 فقرة 3 من قانون التجارة المصري .

لان الأمتعة المسجلة يسلمها الراكب للناقل لقاء إيصال يبن فيه بيانات تلك الأمتعة لأننا هنا نكون بصدد عقد تبعي الى جوار عقد النقل الأصلي ويلتزم الناقل بان يوصل البضاعة سالمة وتكون مسئوليته تعاقدية فيما اذا حصل ضرر لتلك الأمتعة. [1]

يلزم الراكب بان يتولى عملية حراسة الأمتعة اليدوية او الشخصية و الحيوانات التي يسمح للراكب ان يحتفظ بها خلال عملية النقل المادة 19 فقرة اولاً من قانون النقل العراقي(يلتزم الراكب بحراسة الأمتعة التي يحتفظ بها معه اثناء النقل والحيوانات المرخص له بنقلها)وذهبت لموقف مماثل المادة 269 فقرة 1 من قانون التجارة المصري وذهبت لموقف مماثل المادة 689 من قانون الموجبات والعقود اللبناني و ذهبت لموقف مماثل المادة 78 من قانون التجارة الاردني, علاوة على ان حراسة الأمتعة اليدوية او الشخصية و الحيوانات المرافقة تقع على عاتق الراكب لا الناقل أي ان الناقل غير مسئول عن ضياع

[1])د.عبد الفضيل محمد احمد – مصدر سابق – ص 482

تلك الأمتعة او تلفها او هلاكها و لا عن الأضرار التي تصيب الحيوانات المرافقة للراكب ما لم يثبت صدور خطاء جسيم او غش من الناقل او تابعيه فهنا يتحمل الناقل المسئولية عن تلك الأضرار, المادة 19 فقرة ثانياً من قانون النقل العراقي (لا يكون الناقل مسئولا عن ضياع الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب او هلاكها او تلفها ولا عما يلحق بالحيوانات المصاحبة له من اضرار ، الا اذا أثبت الراكب خطأ الناقل او خطأ تابعيه) وذهبت لموقف مماثل المادة 269 فقرة 1 من قانون التجارة المصري وذهبت لموقف مماثل المادة 78 من قانون التجارة الاردني وذهبت لموقف مماثل المادة 689 من قانون الموجبات والعقود اللبناني.

والمسئولية هنا تكون مسئولية تقصيرية لا تعاقدية لان أساسها الخطاء الجسيم او الغش لا التزام تعاقدي لان الناقل لم يتسلمها ليتولى عملية الحفاظ عليها[1]

وفيما اذا لحق الناقل او تابعيه او احد الركاب ضرر من الحيوانات المرافقة يكون الراكب مسئول عن ذلك ويجوز للراكب ان يطالب الناقل بالتعويض عن الأضرار التي تلحق به وللناقل الرجوع على الراكب المتسبب حيوانه بالضرر المادة 19 فقرة ثالثاً من قانون النقل العراقي (يسأل الراكب عما يلحق الناقل او الغير من ضرر بسبب الامتعة او الحيوانات المصاحبة للراكب، ولا يمنع هذا من قيام الغير بمطالبة الناقل بالتعويض عما اصابة من ضرر، ولهذا الاخير حق الرجوع على الراكب بما دفعه من تعويض)وذهبت لموقف مماثل المادة 269 فقرة 2 من قانون التجارة المصري.

[1])د. عبد الفضيل محمد احمد – مصدر سابق – ص 482

وتفاديا للإشكالات التي قد تنجم عن الأمتعة الشخصية والحيوانات المرافقة فيبرر للناقل قبل واثناء عملية النقل ان يتفحص أمتعة الراكب للتأكد من سلامة نقلها من قبل الراكب و بأنها لا تلحق ضرر بالناقل او تابعيه او الركاب و للتاكد من كونها أمتعة غير مسجلة لان الأمتعة المسجلة يجب ان يحتفظ بها الناقل لا الراكب وتتم تلك العملية بوجود الراكب المادة 16 من قانون النقل العراقي(للناقل قبل مباشرة النقل او إثناءه ان يفحص أمتعته الراكب بحضوره للتحقق من مطابقتها لشروط النقل)وذهبت لموقف مماثل المادة 263 فقرة 2 من قانون التجارة المصري .

ونشير الى انه يبطل أي اتفاق بين الناقل والراكب بصدد إعفاء الناقل او تابعيه من المسئولية كليا او جزئيا عن الأضرار التي تصيب الراكب خلال فترة تنفيذ العقد ومنها نقل أمتعة الراكب والحفاظ عليها المادة 10 فقرة أولا من قانون النقل العراقي (يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية) .

ونشير الى ان المشرع المصري اختط له طريق خاص على صعيد الإعفاء من المسئولية او تحديدها حيث أجاز إعفاء او تحديد مسئولية الناقل من الأضرار غير البدنية مثل الضرر الذي يلحق بالأمتعة المسجلة او الأمتعة الشخصية بسبب خطاء جسيم او غش راجع للناقل او احد تابعيه بشرط ان يكون ذلك مكتوباً و الا اعتبر الإعفاء او التحديد كأن لم يكن ويشترط لتحقق الإعفاء او التحديد ان لا يحصل خطاء جسيم او غش من الناقل او احد تابعيه لأنه هنا تقوم مسئولية الناقل على اساس المسئولية التقصيرية لا التعاقدية الناشئة عن إخلال بالتزام يفرضه عقد النقل او اتفاق تحديدي لمسئولية الناقل المادة 268 من قانون التجارة المصري , علاوة على ان قانون التجارة المصري

يحضر أي اتفاق يقضي بإعفاء الناقل جزئياً او كلياً من الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب المادة 267 من قانون التجارة المصري ومن ثم يحاسب الناقل عن الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب جراء الأضرار التي تلحق به من عدم العناية بالأمتعة الشخصية .

المطلب الرابع

ضمان سلامة الراكب

يلتزم الناقل بإيصال الراكب سالما من أي ضرر يلحق به من عملية النقل ونقصد بالضرر هنا الضرر البدني وقد يتجاوز الضرر البدني إلى وفاة الراكب وبتحقق ذلك تنشأ مسئولية الناقل .

ويجب ان يلاحظ بان التزام الناقل هذا لا يقتصر على بذل العناية اللازمة من أجل سلامة الراكب فلا يجدي الناقل نفعاً ان يثبت بأنه قام بجميع الاحتياطات من أجل نقل الراكب سالماً الى الجهة المقصودة ، ذلك ان التزم الناقل بتوصيل الراكب سالماً هو التزام بنتيجة وليس التزام بوسيلة* ، بمعني ان

*) لالتزام بنتيجة : وهو الالتزام بتحقيق غاية معينة وهي محل مثل الالتزام بنقل حق عيني او الالتزام بعمل معين (تسليم حق عيني او اقامة مبنى) او الالتزام بالامتناع عن عمل فلا يتحقق الالتزام الا بتحقق تلك الغاية ويبقى ذلك الالتزام في ذمة المدين وان عرقل تنفيذه اي سبب كان – د.عبدالرزاق السنهوري– مصدر سابق – ص 736 و نفس المعنى – د.عبدالمجيد الحكيم –مصدر سابق– ص 348و347

الالتزام ببذل عناية :الالتزام ببذل جهد معين للوصول الى تحقيق غرض معين قد يتحقق او لا يتحقق اي ان المدين يبذل مقدار معين من الجهد او العناية لتحقيق التزامه ويسمى ذلك المقدار من العناية (عناية الشخص المعتاد) وتلك العناية تزيد او تنقص بحسب نوع الالتزام فالمستأجر يبذل عناية الشخص المعتاد للحفاظ على المأجور والمحامي يبذل عناية

الناقل يلتزم بتحقيق غاية معينة وهي الوصول بالراكب سالماً الى الجهة المقصودة وليس الالتزام بتحقيق عناية و عليه إذا أصاب الراكب ضرراً فأن الناقل يكون قد أخل بتنفيذ التزامه لأنه لم يحقق النتيجة المطلوبة ، ويمتد التزام المحافظة على سلامة الراكب من وقت الشروع في الصعود بواسطة النقل ولغاية النزول منها عند الوصول. [1]

لم يرد بالتشريع الفرنسي أي نص خاص يعالج مسؤولية الناقل في نقل الركاب ، ولذلك ذهب القضاء الفرنسي قديماً الى انه لا يجوز للراكب الذي يصاب بحادث إثناء النقل ان يرجع على الناقل الا على أساس المسؤولية التقصيرية فيجب عليه إثبات خطأ الناقل ولكن مذهب القضاء هذا انتقد من معظم الفقهاء ، فسواء تعلق الأمر بنقل البضائع او نقل الراكب فان العقد لم تتغير طبيعته , وكما ان الناقل يلتزم بنقل البضاعة سليمة ويكون مسئولا مسؤولية عقدية اذا أصابها هلاك او تلف ، كذلك يلتزم الناقل بإيصال الراكب سليماً الى الجهة المقصودة ويكون مسئولا مسؤولية عقدية اذا اصيب الراكب بحادث اثناء السفر ولا ترتفع هذه المسؤولية الا بإثبات قوة قاهرة او خطأ الراكب , ونتيجة انتشار وسائل النقل وزيادة حوادث النقل وصعوبة إثبات خطأ الناقل وتحت تأثير انتقادات الفقهاء، تحول القضاء الفرنسي في عام 1911عن مذهبه السابق واستقر على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على حوادث نقل الركاب على أساس أن عقد النقل يتضمن التزاماً على عاتق الناقل بضمان

الشخص المعتاد في استحصال حق موكله .– د.عبد الرزاق السنهوري – مصدر سابق – ص 738 نفس المعنى– عبد المجيد الحكيم –مصدر سابق – ص 348و 347

1) د. باسم محمد صالح – القانون التجاري – دار الحكمة – (بغداد,1987) – ص 207–208

سلامة الراكب أي بإيصاله سالماً إلى المكان المقصود , وهو التزاماً بنتيجة يتحقق الإخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة وثبوت وقوع الحادث. ولا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده و توخى الحيطة في تنفيذ ما التزم به ، لأن ذلك يكون بالنسبة إلى الالتزام بوسيلة حيث يكفي أن يقيم المدين الدليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود. ويترتب على اعتبار مسؤولية الناقل عقدية أن الراكب الذي يطالب بتعويض عن إصابته في حادث النقل لا يلزم إلا بإثبات قيام عقد النقل والضرر الذي لحقه، فإذا قام بهذا الإثبات قامت مسؤولية الناقل، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة او خطأ الراكب أو خطأ الغير.[1]

وأيد ذلك الفقهاء الفرنسيين (ريبير, رينيه روديير , هنري , ليون , جان مازو)[2]

أما في مصر فقد أخذ القضاء المختلط فترة ليست بقصيرة بمبدأ مسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تصيب الراكب إثناء السفر ، و ألزم مدعي التعويض إثبات خطأ الناقل ثم تحول القضاء المصري أخيراً الى المذهب الذي يسير عليه القضاء الفرنسي وقرر مسؤولية الناقل العقدية على أساس اشتمال عقد النقل على التزام ضمني بضمان سلامة الراكب ، وقد أقرت محكمة النقض المصري هذا القضاء في حكم لها أصدرته في 26 أبريل 1962 وجاء فيه (ان عقد نقل الأشخاص يلقى على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب انه

[1]) د.مصطفى كمال طه,د.علي البارودي – القانون التجاري – ط1 – منشورات الحلبي الحقوقية – (لبنان , 2001)– ص 585 ونفس المعنى د.عبدالفضيل محمد – مصدر سابق – ص 483و نفس المعنى د.اكرم ياملكي –مصدر سابق – ص 244

[2]) د.اكرم ياملكي –مصدر سابق – هامش 1و2 من ص 244

يكون ملتزماً بتوصيله الى الجهة المتفق عليها سليماً وهو التزام بتحقيق غاية بحيث اذا أصيب الراكب فانه يكفي ان يثبت انه أصيب إثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه اثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة الى اثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع مسؤولية الناقل عن سلامة الركاب الا اذا ثبت هو (أي الناقل) ان الضرر الحاصل للراكب قد نشأ عن قوة قاهرة او عن خطأ من المضرور او عن خطأ من الغير.[1]

وبالنسبة للفقه المصري فذهب لذلك (د.عبد الحي حجازي [2] و د. مصطفى كمال طه و د.علي البارودي[3] و د. عبدالفضيل محمد احمد [4] و د.محمد فهمي الجواهري[5] و د.فايز احمد عبدالرحمن [6] و د.صفوت بهنساوي [7])

وبالنسبة للفقه العراقي فيذهب إلى اعتبار الالتزام بالحفاظ على سلامة الراكب التزام بنتيجة لا بوسيلة وذهب لذلك (د.اكرم ياملكي[8] و د. فوزي محمد سامي[1] سامي[1] و د.باسم محمد صالح 2 ود.مجيد العنبكي [3])

---

[1]) د.مصطفى كمال طه ، د.علي البارودي - مصدر السابق - ص 586 نفس المعنى د.عبدالفضيل محمد – مصدر سابق – ص 483

[2])د.باسم محمد صالح – مصدر سابق – هامش 93 ص 207

[3]) د. مصطفى كمال طه و د.علي البارودي –مصدر سابق – ص 586

[4]) د.عبدالفضيل محمد – مصدر سابق – ص 484

[5]) د.محمد فهمي الجواهري –مصدر سابق – ص 350

[6]) د.فايز احمد عبدالرحمن – مصدر سابق – ص 342

[7]) د. صفوت بهنسي – العقود التجارية والإفلاس – دار النهضة العربية – (مصر , 2008)–ص215

[8]) د.اكرم ياملكي–مصدر سابق –ص 244

وأشارت الى ذلك صراحة المادة 10 فقرة اولاً من قانون النقل العراقي (يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ....) ومن ثم يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب من نقطة الانطلاق الى نقطة الوصول ومثال تلك الأضرار الجروح او الكدمات او الوفاة الناجم من حادث تصادم مع واسطة نقل أخرى او من خلال انحراف واسطة النقل عن الطريق المعبد الى الرصيف الترابي .....) , وذهبت لموقف مماثل المادة 264 فقرة 1 من قانون التجارة المصري , وذهبت لموقف مماثل المادة 688 من قانون الموجبات والعقود اللبناني وذهبت لموقف مماثل المادة 77 فقرة 2 من قانون التجارة الأردني .

ونشير الى انه يبطل أي اتفاق بين الناقل والراكب بصدد إعفاء الناقل او تابعيه من المسئولية كليا او جزئيا عن الأضرار التي تصيب الراكب خلال فترة تنفيذ العقد ومنها التزامه بالمحافظة على سلامة الناقل المادة 10 فقرة أولا من قانون النقل العراقي (يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب إثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية) .

نتطرق الآن للمسئولية الناجمة عن النقل بالمجان ويقصد بالنقل بالمجان هو النقل الذي يتم بدون ان يحصل الناقل على أجرة من الراكب , ونضرب أمثلة قضائية لحالات قسم منها اعتبر نقل بالمجان والأخر لم يعتبر نقل بالمجان لنوضح فكرة النقل بالمجان .

---

[1]) د.فوزي محمد سامي –مصدر سابق –ص248و249

[2])د. باسم محمد صالح – مصدر سابق –ص 217

[3]) د.باسم محمد صالح – مصدر سابق – هامش 96 ص 208

واعتبر القضاء الفرنسي نقلاً بالمجان بالنسبة إلى الراكب ، إذا كان مرافقاً للبضاعة المنقولة لحسابه ، ولم يدفع أجراً عن نقله الشخصي، ولم يثبت حصول أية فائدة للناقل من وجود المسافر في العربة, ولم يعتبر القضاء الفرنسي نقلاً بالمجان فيما إذا تم النقل مقابل خدمات أداها او يؤديها المسافر إلى الناقل، فلا يعتبر – حينئذ – مجانياً، ولو لم يقبض الناقل أجراً من المسافر, ولم يعتبر القضاء اللبناني نقلاً بالمجان نقل الناخبين من قبل المرشح إلى الانتخابات النيابية، لأن للمرشح مصلحة في هذا النقل، وهي الحصول على أصوات الناخبين , ولم يعتبر القضاء الفرنسي نقلاً بالمجان نقل صاحب العمل عماله إلى مكان العمل.[1]

ويشترط لنشوء هذا الالتزام ، وجود عقد نقل بين الناقل والراكب ، فإذا لم يوجد عقد ، او تعذر على الراكب إثباته امتنع عليه التذرع بالتزام السلامة ضد الناقل . ولذلك لا محل لهذا الالتزام التعاقدي في النقل المجاني(أي لا تنشأ مسئولية تعاقدية)، الذي لا يستند إلى تعاقد بين الناقل والمسافر، لأن من صفات عقد النقل، أنه عقد معاوضة، يشترط فيه تعيين أجرة النقل، ودفع هذه الأجرة من المسافر، لقاء الخدمة التي يؤديها إليه الناقل , ولكن إذا كان لا يجوز اعتبار الناقل في النقل المجاني مسئولا في حال إصابة الراكب على أساس المسؤولية التعاقدية فهو يساءل على أساس المسؤولية التقصيرية .[2]

ولا ينشاء الالتزام بالحفاظ على السلامة في النقل بالمجان في حالة تسلل الراكب بقصد السفر الى واسطة النقل بدون علم الناقل وبدون دفع اجر (لسوء

[1])د.الياس ناصيف – مصدر سابق – ص 417

[2]) د.الياس ناصيف – مصدر سابق– ص 415, نفس المعنى راجع د.مصطفى كمال طه , د.علي البارودي – مصدر سابق – ص 587

نية الراكب ولتحايله) ولكن يجوز التمسك به بالنسبة للراكب الذي تعاقد مع الناقل لكنه لم يدفع اجرة النقل لانه عدم تنفيذ احد الطرفين لالتزامه لا يعفي الطرف الاخر من تنفيذ الالتزام بقوة القانون [1]

ويقيم معظم الفقه والاجتهاد مسئولية الناقل بالمجان على اساس المسؤولية الناجمة عن الفعل الشخصي لا على اساس المسئولية الناجمة عن فعل الجوامد ويعللون رأيهم بأن المسؤولية الناتجة عن حراسة الجوامد مبنية على فكرة الضمان، وهي مسؤولية محققة ، تتفق في الأثر مع المسؤولية التعاقدية الناتجة عن تنفيذ عقد النقل.[2]

وذهب القضاء اللبناني لذلك في حكم فحواه (ولا يسوغ افتراض أن الناقل عندما قبل نقل المسافر بصورة مجانية شاء أن يتحمل المسؤولية ذاتها التي يتحملها في حال نقل المسافر لقاء اجر فمل هذا الافتراض يتنافى مع فكرة العدالة التي يجب أن يستند إليها تقدير المسؤولية في هذه الحالة) .[3]

ونشير الى ان المشرع العراقي حمل الناقل المسئولية أيضاً فيما إذا كان النقل بالمجان فيما اذا لحق الراكب ضرر مثلاً (التأخر في النقل , استخدام وسائل غير ملائمة للنقل , عدم الحفاظ على أمتعة الراكب , إخلاله بالتزامه بالحفاظ على سلامة الناقل) من جراء الناقل او احد تابعيه فان مسئولية الناقل

---

[1]) د.مصطفى كمال طه , د.علي البارودي – مصدر سابق – ص 587 , نفس المعنى د.عبدالفضيل محمد – مصدر سابق – ص486, ونفس المعنى راجع د.صفوت بهنساوي – ص 215

[2]) د.الياس ناصيف – مصدر سابق– ص 415, نفس المعنى راجع د.مصطفى كمال طه , د.علي البارودي – مصدر سابق – ص 587

[3]) د.الياس ناصيف – مصدر سابق– ص 416,

تشأ وذهبت لذلك المادة 10 فقرة ثانياً من قانون النقل العراقي(يسري حكم الفقرة أولا من هذه المادة على النقل بالمجان متى كان الناقل محترفاً للنقل ولم تكن له فيه مصلحة مادية) واشترطت أيضا المادة 10 فقرة ثانياً لتطبيقها على النقل بالمجان ان يكون الناقل محترفا للنقل أي معتاد لنقل الركاب وبصورة مطردة ومستمرة ولفترة ليست بقصيرة وتشترط المادة 10 فقرة ثانياً لتطبيقها على النقل بالمجان ان لا تكون للناقل مصلحة مادية لأنه بتوافر المصلحة المادية لا نكون بصدد نقل مجاني بل بصدد نقل عادي غير مجاني ويخضع للأحكام العامة لنقل الأشخاص.

ونشير الى ان المشرع العراقي أقام مسئولية الناقل بالمجان على أساس المسئولية التقصيرية بدلالة المادة المادة 10 فقرة ثانياً التي أخضعت مسئولية الناقل بالمجان لإحكام قانون النقل المادة 10 فقرة أولا ومن ثم مخالفة أحكام قانون النقل العراقي تثير مسئولية الناقل بالمجان و من ثم مسئولية الناقل بالمجان مسئولية تقصيرية لان المسئولية التقصيرية تنشأ من مخالفة أحكام القانون .

المبحث الثاني

مبررات دفع مسؤولية الناقل

توجد أسباب عديدة لدفع مسئولية الناقل سنحاول أن نتناولها بالتفصيل من حيث تحديد أبعادها وموقف الفقه والقانون منها, وتلك الأسباب هي القوة القاهرة و خطأ الراكب و خطأ الغير و نتناولها بثلاث مطالب وكما يلي.

المطلب الأول

القوة القاهرة*

تعرف القوة القاهرة بانها حادث لا يمكن دفعه irresistible ولا يمكن توقعه imprevisibleوليس للناقل دخل في حدوثه ، فلا تتحقق مسؤولية الناقل عندما يوجد هذا الحادث. (1)

ولقد ذهب بعض الفقهاء ومنهم جوسران إلى التفريق بين القوة القاهرة والحادث الجبري بخصوص عقد النقل فبصدد القوة القاهرة يجب أن تكون حادث خارجي لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلازل والصواعق والعواصف والفيضانات والتي تؤدي الى قطع طرق المواصلات وإتلافها او تؤدي الى البرودة او الانجماد او الحرارة الشديدة التي تتلف البضاعة . أما الحادث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط الناقل دون أن يكون للناقل دخل

---

*) لا يفرق البعض من الفقهاء بين القوة القاهرة والحادث الفجائي بينما البعض الاخر يعرف القوة القاهرة بأنها الحادث الذي يستحيل دفعه اما الحادث الفجائي فهو الحادث الذي لا يمكن توقعه والاستاذ السنهوري يذهب الى انه لا يمكن الاخذ بهذه التفرقة لان القوة القاهرة حادث لا مستحيل الدفع فقط بل لا يمكن توقعه ايضاً والحادث الفجائي ليس حادث لايمكن توقعه فقط بل لا يمكن دفعه ايظا – د.عبدالرزاق السنهوري– مصدر سابق – ص 994 اذن فالقوة القاهرة والحادث الفجائي يدلان على معنى واحد .

واستخدم المشرع العراقي في القانون المدني العراقي مصطلح الافة السماوية ولقوة القاهرة والحادث الفجائي والظاهر انه اقتبس مصطلح الافة السماوية من الفقه الاسلامي وكل الألفاظ تفضي الى معنى واحد – د. عبدالمجيد الحكيم –مصدر سابق– ص465

1) د. المعتصم بالله الغرياني – القانون التجاري – المعاملات التجارية – دارالجامعة الجديدة – (مصر , 2007) – ص160.

في حدوثه كانفجار أطار السيارة او تصادمها مع سيارة اخرى او مرض الربان او سائق المركبة او اضراب العمال الذين يعملون مع الناقل أو انفجار مرجل القطار أو خروجه عن القضبان وكل تلك الحوادث تحصل دون خطأ من الناقل وتابعيه والفقيه جوسران يرى ان الحادث الجبري حادث داخلي والقوة القاهرة حادث خارجي ومن ثم تنتفي المسؤولية في القوة القاهرة وتبقى المسؤولية في الحادث الجبري باعتبارها من المخاطر التي خلقها المشروع [1]

ويعتبر الأمر الإداري الواجب التنفيذ fait de drince من قبيل الحادث الجبري [2]

ومن أمثلة القوة القاهرة حوادث الحرب واستيلاء السلطة العامة على ادارة النقل وقيود الحجر الصحي الاستثنائية والفتن والثورات و لا تعتبر السرقات او الحرائق من القوة القاهرة الا اذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن وانتفى خطاء الناقل وتابعيه و الإضراب عن العمل لا يعتبر قوة قاهرة الا اذا كان فجائيا غير متوقع من الناقل و لا دخل لا رادته في وقوعه ويجب ان يكون عاماً بحيث يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا فلا يعفى الناقل اذا أمكنه استخدام عمال آخرين [3]

---

1) د. مصطفى كمال طه و د. علي البارودي –مصدر سابق– ص567.ونفس المعنى د.الياس ناصيف –مصدر سابق – ص 384

[2]) د. المعتصم بالله الغرياني – مصدر سابق – ص 160

[3]) د. مصطفى كمال طه و د. علي البارودي –مصدر سابق– ص567 ونفس المعنى راجع د. عبد الحميد الشورابي – الالتزامات والعقود التجارية ج2 – مشاءة المعارف– (مصر , 2001)–ص 316

وقد رتب الفقهاء على هذا التمييز أن القوة القاهرة وحدها هي سبب إعفاء الناقل بينما يظل مسئولا عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر التي مصدرها مشروع النقل والتفرقة تتضمن صحة للحد من حالات القوة القاهرة وتوسيع مسؤولية الناقل و هذه التفرقة من العوامل التي أدت إلى دفع المسؤولية التقصيرية من نطاق الخطأ إلى المسؤولية التي تترتب بلا خطأ على أساس تحمل تبعة المخاطر (أي الأضرار) أي إن المسئولية هنا تتحقق ولو لم يصدر خطاء من الناقل بل تتحقق مسئوليته بمجرد تحقق الضرر . [1]

مع العلم ان جانب الفقه (د.علي يونس و د. علي البارودي و د. اكثم الخولي) يذهب الى عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي لان كلاهما غير متوقع الحدوث و لا يمكن دفعه ومن ثم فالحادث الفجائي يكون سبب لدفع المسئولية عن الناقل 2

لقد أخذ المشرع المصري في قانون التجارة الجديد بهذه التفرقة حيث نص في المادة (214) على أنه.

1-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 تقييد النقل ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر.

2-وكذلك لا تعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل أتخذ الحيطة لضمان لياقتهم العقلية والبدنية.

---

[1]) د. الحميد الشورابي – مصدر سابق – ص 317

[2]) د. الياس ناصيف - المصدر السابق – ص 385

واعتبر القضاء الفرنسي قوة قاهرة في أحكام فحواها (القوة القاهرة التي تنفي معها مسؤولية الناقل انهيار جسر تحت القطار بسبب فيضان مفاجئ للنهر المار تحته والناجم بدوره عن تداعي ثلاثة جسور واحد السدود الكائنة على النهر) و (نزيف الدم الدماغي عن السائق الذي أدى الى صرعه فجأة) ولم يعتبر القضاء المصري قوة قاهرة في حكم فحواه (وجود حيوانات تسير على الخط الحديد مما ادى الى خروج القطار الذي داهمها عن خطه واصطدامه بقطار للبضاعة) . [1]

واعتبر المشرع العراقي القوة القاهرة سبباً لدفع مسئولية الناقل المادة 11 من قانون النقل العراقي (لا يجوز للناقل ان يدفع مسؤوليته عن تعويض الضرر الذي يصيب الراكب الا اذا اثبت ان ذلك الضرر يرجع الى خطأ الراكب او الى قوة قاهرة نتجت عن عوامل خارجية لم تنبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن في الإمكان توقعها او تلافي أثرها) , ومن خلال ذلك النص نلاحظ ان المشرع العراقي قصر دفع المسئولية على القوة القاهرة دون الحادث الفجائي لأنه أورد عبارة (..... قوة قاهرة نتجت عن عوامل خارجية لم تنبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن في الإمكان توقعها او تلافي أثرها) لأنه قصر دفع المسئولية على الحادث الغير متوقع والذي لا يمكن تلافيه والخارج عن نشاط الناقل أي مصدره خارج عن إرادة الإنسان وتلك الشروط تتوافر بالقوة القاهرة دون الحادث الفجائي الذي قد يكون نابع من نشاط الناقل وان كان لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه , ودليلنا في حصر إمكانية دفع الناقل لمسئوليته بتوافر القوة القاهرة دون الحادث الفجائي في ذلك انه استناداً لإحكام القانون المدني

[1]) د. الياس ناصيف - المصدر السابق – ص 422

العراقي تدفع المسئولية التعاقدية بتوافر السبب الأجنبي (القوة القاهرة و الحادث الفجائي وفعل الشخص الثالث) المادة 168 من القانون المدني العراقي (اذا استحال على الملتزم بالعقد ان ينفذ الالتزام عيناً حكم عليه بالتعويض لعدم الوفاء بالتزامه مالم يثبت استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب أجنبي لا يد له فيه وكذلك يكون الحكم اذا تأخر الملتزم في تنفيذ التزامه) بينما نص المادة 46 من قانون النقل العراقي قصر استبعاد المسئولية على القوة القاهرة دون الحادث الفجائي , وذلك موقف يحتاج لإعادة نظر لأن الحادث الفجائي كما بيناه أنفاً لا دخل لخطاء الناقل فيه وهو غير متوقع و لا يمكن دفعه فيه فمبرر دفع المسئولية في القوة القاهرة هو نفسه في الحادث الفجائي فليس من العدل تحميل الناقل مسئوليته برغم توافر الحادث الفجائي.

وذهبت لموقف مماثل المادة 266 من قانون التجارة المصري ونلاحظ إن المشرع المصري حيد حالات القوة القاهرة وذلك بالمادة 214 من قانون التجارة المصري ,وذهب لموقف مماثل قانون الموجبات والعقود اللبناني في الفقرة الثانية من المادة (688). وذهبت لموقف مماثل المادة 77 فقرة 2 من قانون التجارة الأردني .

وعلى صعيد القانون العراقي نرى إذا توافر سبب اخر (مثل خطاء الراكب) مع القوة القاهرة فان ذلك يكون سبباً لتخفيف المسئولية على الناقل بمقدار الضرر الذي لحق بالراكب جراء ذلك السبب أي تخفف من مسئولية الناقل بمقدار يتناسب مع الضرر الذي حدث للراكب جراء ذلك السبب وذلك يتفق مع القواعد العامة للقانون , لأنه بتوافر القوة القاهرة (التي يثبتها الراكب) لكي يستطيع ان يحمل الناقل المسئولية فان الناقل يستطيع ان يخفف المسئولية عنه

فيما اذا اثبت اشتراك سبب اخر مع القوة القاهرة في إلحاق الضرر بالراكب لان الناقل يريد ان يخفف المسئولية المترتبة عليه.

مع الإشارة الى انه لذلك الاتجاه ذهب الفقه الفرنسي الحديث حيث اصل كون القوة القاهرة سبباً للدفع الجزئي للمسئولية عن الناقل فيما اذا اشترك سبب اخر مع القوة القاهرة في عدم تنفيذ الناقل لالتزامه. [1]

المطلب الثاني

خطأ الراكب

يؤدي خطأ الراكب المتضرر الى إعفاء الناقل من المسؤولية شريط ان يكون ثابتاً وان يكون هو السبب الوحيد لوقوع الضرر الذي لحق الراكب و لا دخل لفعل الناقل .

وذلك لان الراكب شخص طبيعي له ارادة فلا بد له ان يشترك مع الناقل في مسؤولية حماية نفسه من الاخطار اثناء النقل ، فيحذر الحذر الكافي ويتبع التعليمات التي تضمن سلامته , ولا يكون فعل الراكب معفياً للناقل من المسئولية الا اذا كان خطأ او إهمالاً او عدم مراعاة للوائح والتعليمات ، ولا يكون معفياً الا اذا كان هذا الخطأ هو وحده السبب في كل الضرر، فإذا اشترك خطأ الراكب وخطأ الناقل في حدوث الضرر ، فان الناقل يلتزم بالتعويض بنسبة الخطأ او الضرر الذي اشترك فيه , وقد أصلت ذلك بعض الأحكام الفرنسية فعل الراكب بأنه التزام خاص يقع على عاتقه ويقابل التزام الناقل بضمان بضمان السلامة و إن الراكب ملزم بان يحافظ على سلامته

[1]) د. الياس ناصيف - مصدر سابق – ص 386

الشخصية وذلك ان هذين الالتزامين المتقابلين على عاتق الراكب وعلى عاتق الناقل يتكاملان لتحقيق نتيجة واحدة هي وصول الراكب سليماً . [1]

ونفى القضاء الفرنسي مسئولية الناقل لحصول خطاء من المتضرر فحواه (حالة سقوط الراكب داخل قطار كان يمسك فيه بيد واحدة عند مروره في منحنى بسرعة خفيفة مع إحداث بعض الارتجاجات المألوفة) ونفى القضاء المصري مسئولية الناقل لحصول خطاء من المتضرر فحواه (حالة نزول الراكب من القطار من الجانب الأيسر فداهمه قطار أخر) . [2]

وحمل القضاء الفرنسي المسئولية للناقل لحصول خطاء منه مع انتفاء خطاء الراكب في أحكام فحواها (وضع الراكب يده على مدخل القطار للصعود اليه فغلق الباب الناقل مما أدى الى جرح الراكب) و(سماح الناقل للراكب بالصعود على سطح العربة مما أدى الى جرح الراكب) و (مسير القطار لدى نزول الراكب وكانت أبواب القطار لا تزال مفتوحة حتى لو كانت أشارة الانطلاق قد أطلقت) و اذا اجتمع خطاء الناقل والراكب في التسبب بضرر للراكب كانت المسئولية مشتركة وذهب لذلك القضاء الفرنسي في حكم فحواه (وقوف الراكب على درجة الترام ولم يعترض عليه مستخدم الناقل بل تقاضى منه ثمن التذكرة) وذهب لذلك القضاء المصري حكم فحواه (وقوف القطار بعيداً عن الرصيف

[1])د. المعتصم بالله الغرباني - المصدر السابق - ص- 193 - 194

[2]) د. الياس ناصيف - المصدر السابق – ص 422و423

ولم ينبه العمال الركاب الى وجوب الانتظار ريثما يتراجع القطار الى الرصيف فشرع احد الركاب بالنزول فزلت قدمه وجرح).[1]

وذهب المشرع العراقي الى اعتبار خطاء الراكب سببا لدفع مسئولية الناقل في المادة 11 من قانون النقل العراقي (لا يجوز للناقل ان يدفع مسؤوليته عن تعويض الضرر الذي يصيب الراكب الا اذا اثبت ان ذلك الضرر يرجع الى خطأ الراكب او الى قوة قاهرة نتجت عن عوامل خارجية لم تنبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن في الإمكان توقعها او تلافي أثرها) وذهبت لموقف مماثل المادة 266 من قانون التجارة المصري وذهبت لموقف مماثل المادة 77 فقرة 2 من قانون التجارة الأردني وذهبت لموقف مماثل المادة 688 فقرة 2من قانون الموجبات والعقود اللبناني ..

وعلى صعيد القانون العراقي نرى إذا توافر خطاء الراكب مع خطاء الناقل فان كل منهما يتحمل مقدار من المسئولية تتناسب مع الضرر الذي حدث للراكب وذلك يتفق مع القواعد العامة للقانون , لأنه بتوافر خطاء الراكب(الذي يثبته الناقل) يستطيع الناقل ان يدفع المسئولية عنه ويستطيع الراكب ان يحمل الناقل جزء من المسئولية فيما اذا اثبت الراكب اشتراك خطاء الناقل مع خطئه في إلحاق الضرر به لان الراكب يريد ان يخفف المسئولية المترتبة عليه.

المطلب الثالث

خطأ الغير

[1]) د. الياس ناصيف - المصدر السابق – ص423

ولا يؤدي فعل الغير الى اعفاء الناقل من المسؤولية الا اذا توفرت فيه شروط القوة القاهرة أي اذا كان لا يمكن توقعه ولا دفعه ولا يمكن تلافيه [1]

ونفى القضاء الفرنسي مسئولية الناقل لصدور خطاء من الغير (ان الناقل غير مسؤول عن اصابة الراكبين بسبب خروج القطار عن الخط الحديدي بعد ما قام بتخريب هذا الخط رجال المقاومة اثناء الاحتلال) , و اذا ارتكب الناقل خطأ يكون مسئولاً عن فعل الغير ولا سيما اذا كان باستطاعته ان يتفادى هذا الخطأ ولم يفعل ولذلك ذهب القضاء الفرنسي في حكم فحواه فحواه (ان الناقل مسئولاً عن نتائج الحادث في حالة اصطدام الناقل بشاحنة سبق ان تصادف مع ترام آخر على مرآة من السائق وبدلاً من ان يخفض هذا الاخير من سيره او يتوقف سيره بسرعة أدت الى الاصطدام) ولذلك ذهب أيضا القضاء الفرنسي في حكم فحواه (حالة انفجار كمية من البارود كان يحوزها احد الراكبين مما أدى الى إصابة هؤلاء الراكبين ، اذ كان على الناقل منع ادخال هذه المادة الى مكان وجودهم)[2]

وعلى صعيد توزيع المسئولية بين الناقل والغير ذهب القضاء الفرنسي في حكم فحواه (اذا ثبت وجود خطا من قبل الناقل ومن قبل الغير في الوقت نفسه ، فيجوز للمحكمة ان تأخذ بالخطأين معاً للتخفيف من مسؤولية الناقل وجعلها متلائمة مع نسبة الخطأ الصادر عنه وعلى قدر مساهمته في احداث الضرر

[1]) د.مصطفى كمال طه , د.علي البارودي – مصدر سابق – ص588

[2]) د. الياس ناصيف - المصدر السابق – ص 423 و424, د.مصطفى كمال طه , د.علي البارودي – مصدر سابق – ص 588

ويتم ذلك حتى ولو ظل الغير الذي ساهم بخطأه في احداث الضرر مجهولاً)[1].

والظاهر من المادة 11 من قانون النقل العراقي (لا يجوز للناقل ان يدفع مسؤوليته عن تعويض الضرر الذي يصيب الراكب الا اذا اثبت ان ذلك الضرر يرجع الى خطأ الراكب او الى قوة قاهرة نتجت عن عوامل خارجية لم تتبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن في الإمكان توقعها او تلافي أثرها) ان المشرع العراقي لم يجعل فعل الغير سبباً لدفع المسئولية لأنه لم ينص عليه صراحة ولا اجتهاد في مورد النص ودليلنا في ذلك انه استناداً لإحكام القانون المدني العراقي تدفع المسئولية التعاقدية بتوافر السبب الأجنبي (القوة القاهرة و الحادث الفجائي وفعل الشخص الثالث) المادة 168 من القانون المدني العراقي (اذا استحال على الملتزم بالعقد ان ينفذ الالتزام عيناً حكم عليه بالتعويض لعدم الوفاء بالتزامه مالم يثبت استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب أجنبي لا يد له فيه وكذلك يكون الحكم اذا تأخر الملتزم في تنفيذ التزامه) بينما نص المادة 11 من قانون النقل العراقي قصر استبعاد المسئولية على خطاء الراكب فقط دون الخطاء الصادر من شخص غير الناقل , وذهب لموقف مماثل قانون الموجبات والعقود اللبناني في الفقرة الثانية من المادة (688) و وذهبت لموقف مماثل المادة 266 من قانون التجارة المصري وذهبت لموقف مماثل المادة 77 من قانون التجارة الأردني .

وذلك موقف يحتاج لإعادة نظر لأن خطأ الغير لا دخل لخطاء الناقل فيه وهو غير متوقع و لا يمكن دفعه فيه فمبرر دفع المسئولية في القوة القاهرة هو نفسه في خطأ الغير فليس من العدل تحميل الناقل مسئوليته برغم توافر خطأ

[1]) د. الياس ناصيف – مصدر سابق– ص 423–424

الغير , علاوة على انه مبرر دفع مسئولية الناقل بتوافر خطأ الراكب نفس مبرر دفع المسئولية بتوافر خطأ الغير لان ليس من العدل تحميل الناقل أضرار سببها غيره سواء أكان الراكب او شخص أخر غيره.

الخاتمة: بعد أن بحثنا في موضوع نشوء ودفع مسائلة الناقل في نقل الركاب من خلال المصادر التي تناولت ذلك الموضوع خرجنا باستنتاجات ومقترحات وهي كما يلي :

الاستنتاجات

1- يقيم معظم الفقه والاجتهاد مسئولية الناقل بالمجان على أساس المسؤولية الناجمة عن الفعل الشخصي لا على أساس المسئولية الناجمة عن فعل الجوامد ويعللون رأيهم بأن المسؤولية الناتجة عن حراسة الجوامد مبنية على فكرة الضمان، وهي مسؤولية محققة ، تتفق في الأثر مع المسؤولية التعاقدية الناتجة عن تنفيذ عقد النقل.

2- ونشير الى ان المشرع العراقي أقام مسئولية الناقل بالمجان على أساس المسئولية التقصيرية بدلالة المادة المادة 10 فقرة ثانياً التي أخضعت مسئولية الناقل بالمجان لإحكام قانون النقل المادة 10 فقرة أولا ومن ثم مخالفة أحكام قانون النقل العراقي تثير مسئولية الناقل بالمجان و من ثم مسئولية الناقل بالمجان مسئولية تقصيرية لان المسئولية التقصيرية تنشأ من مخالفة أحكام القانون .

3-واعتبر المشرع العراقي القوة القاهرة سبباً لدفع مسئولية الناقل المادة 11 من قانون النقل العراقي دون الحادث الفجائي لأنه أورد عبارة (..... قوة قاهرة نتجت عن عوامل خارجية لم تنبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن في الإمكان

توقعها او تلافي أثرها) لأنه قصر دفع المسئولية على الحادث الغير متوقع والذي لا يمكن تلافيه والخارج عن نشاط الناقل أي مصدره خارج عن إرادة الإنسان وتلك الشروط تتوافر بالقوة القاهرة دون الحادث الفجائي الذي قد يكون نابع من نشاط الناقل وان كان لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه , ودليلنا في حصر إمكانية دفع الناقل لمسئوليته بتوافر القوة القاهرة دون الحادث الفجائي في ذلك انه استناداً لإحكام القانون المدني العراقي تدفع المسئولية التعاقدية بتوافر السبب الأجنبي (القوة القاهرة و الحادث الفجائي وفعل الشخص الثالث) المادة 168 من القانون المدني العراقي بينما نص المادة 46 من قانون النقل العراقي قصر استبعاد المسئولية على القوة القاهرة دون الحادث الفجائي , وذلك موقف يحتاج لإعادة نظر لأن الحادث الفجائي كما بيناه أنفاً لا دخل لخطاء الناقل فيه وهو غير متوقع و لا يمكن دفعه فيه فمبرر دفع المسئولية في القوة القاهرة هو نفسه في الحادث الفجائي فليس من العدل تحميل الناقل مسئوليته برغم توافر الحادث الفجائي.

4- وعلى صعيد القانون العراقي نرى إذا توافر سبب اخر (مثل خطاء الراكب) مع القوة القاهرة فان ذلك يكون سبباً لتخفيف المسئولية على الناقل بمقدار الضرر الذي لحق بالراكب جراء ذلك السبب أي تخفف من مسئولية الناقل بمقدار يتناسب مع الضرر الذي حدث للراكب جراء ذلك السبب وذلك يتفق مع القواعد العامة للقانون , لأنه بتوافر القوة القاهرة (التي يثبتها الراكب) لكي يستطيع ان يحمل الناقل المسئولية فان الناقل يستطيع ان يخفف المسئولية عنه فيما اذا اثبت اشتراك سبب اخر مع القوة القاهرة في إلحاق الضرر بالراكب لان الناقل يريد ان يخفف المسئولية المترتبة عليه.

5–وعلى صعيد القانون العراقي نرى إذا توافر خطاء الراكب مع خطاء الناقل فان كل منهما يتحمل مقدار من المسئولية تتناسب مع الضرر الذي حدث للراكب وذلك يتفق مع القواعد العامة للقانون , لأنه بتوافر خطاء الراكب(الذي يثبته الناقل) يستطيع الناقل ان يدفع المسئولية عنه ويستطيع الراكب ان يحمل الناقل جزء من المسئولية فيما اذا اثبت الراكب اشتراك خطاء الناقل مع خطئه في إلحاق الضرر به لان الراكب يريد ان يخفف المسئولية المترتبة عليه.

6–لم يجعل المشرع العراقي فعل الغير سبب لدفع مسائلة الناقل بدلالة المادة 11 من قانون النقل العراقي ان المشرع العراقي لم يجعل فعل الغير سبباً لدفع المسئولية لأنه لم ينص عليه صراحة ولا اجتهاد في مورد النص ودليلنا في ذلك انه استناداً لإحكام القانون المدني العراقي تدفع المسئولية التعاقدية بتوافر السبب الأجنبي (القوة القاهرة و الحادث الفجائي وفعل الشخص الثالث) المادة 168 من القانون المدني العراقي بينما نص المادة 11 من قانون النقل العراقي قصر استبعاد المسئولية على خطاء الراكب فقط دون الخطاء الصادر من شخص غير الناقل , وذلك موقف يحتاج لإعادة نظر لأن خطأ الغير لا دخل لخطاء الناقل فيه وهو غير متوقع و لا يمكن دفعه فيه فمبرر دفع المسئولية في القوة القاهرة هو نفسه في خطأ الغير فليس من العدل تحميل الناقل مسئوليته برغم توافر خطأ الغير , علاوة على انه مبرر دفع مسئولية الناقل بتوافر خطأ الراكب نفس مبرر دفع المسئولية بتوافر خطأ الغير لان ليس من العدل تحميل الناقل أضرار سببها غيره سواء أكان الراكب او شخص أخر غيره.

المقترحات:

1- بعد أن بينا أنفًا ان موقف المشرع العراقي في قانون النقل العراقي من عدم اعتبار الحادث الفجائي سبباً لدفع مسائلة الناقل يتعارض مع مبادئ القانون والعدالة نرى ان يعتبره المشرع العراقي سبباً لدفع مسئولية الناقل وان يضمن في المادة 11 من قانون النقل العراقي بشرط عدم صدور خطاء جسيم او غش من الناقل لأنه هنا يتحمل الناقل المسئولية لسوء نيته وذلك يتفق مع مبادئ القانون والعدالة.

2- بعد أن بينا أنفًا ان موقف المشرع العراقي في قانون النقل العراقي من عدم اعتبار فعل الغير سبباً لدفع مسائلة الناقل يتعارض مع مبادئ القانون والعدالة نرى ان يعتبره المشرع العراقي سبباً لدفع مسئولية الناقل وان يضمن في المادة 11 من قانون النقل العراقي بشرط عدم صدور خطاء جسيم او غش من الناقل لأنه هنا يتحمل الناقل المسئولية لسوء نيته وذلك يتفق مع مبادئ القانون والعدالة .

3- نرى ان يتضمن قانون النقل العراقي مادة تعالج فرض اشتراك القوة القاهرة مع خطاء الناقل أو خطاء الراكب مع خطاء الناقل في إحداث الضرر بالراكب, من حيث مقدار المسئولية التي يتحملها كل من الراكب والناقل (وان عالج ذلك الفرض فقهاً كما بينا ذلك أنفا) بحيث يتحمل كل متسبب بضرر مقدار من المسئولية يتناسب مع الضرر الذي لحق بالراكب .

مصادر البحث

الكتب:

1–د.اكرم ياملكي – القانون التجاري – الأعمال التجارية والتاجر والعقود التجارية – ط1 – دار الثقافة للنشر والتوزيع – (الأردن , 2010)

2–د. المعتصم بالله الغرياني – القانون التجاري – المعاملات التجارية – دار الجامعة الجديدة – (مصر , 2007)

3–د. الياس ناصيف – موسوعة الوسيط في قانون التجارة – ج8 – العقود التجارية – المؤسسة الحديثة للكتاب – (لبنان , 2008)

4–د. باسم محمد صالح – القانون التجاري – دار الحكمة – (بغداد,1987)

5–د. صفوت بهنسي – العقود التجارية والإفلاس – دار النهضة العربية – (مصر , 2008)

6–د. عبد الحميد الشورابي – الالتزامات والعقود التجارية ج2 – مشاءة المعارف– (مصر , 2001)

7–د.عبدالمجيد الحكيم – الموجز في شرح القانون المدني – ج1– مصادر الالتزام – ط2 – شركة الطبع والنشر الأهلية – (بغداد , 1963)

8–د. عبدالرزاق السنهوري – الوسيط في شرح القانون المدني الجديد– مصادر الالتزام – ج1– ط3– منشورات الحلبي الحقوقية – (لبنان , 2000)

9–د.عبد الفضيل محمد احمد– الإفلاس والعقود التجارية – دار النهضة العربية – (مصر , بدون سنة طبع)

10–د.فايز احمد عبد الرحمن – القانون التجاري الجديد –ج1 – ط1– دار النهضة العربية – (مصر, 2007)

11–د.فوزي محمد سامي – شرح القانون التجاري – ج1 – ط1– الثقافة للنشر والتوزيع – (الأردن , 2009)
12–د.مصطفى كمال طه,د.علي البارودي – القانون التجاري – ط1 – منشورات الحلبي الحقوقية – (لبنان , 2001)
13–د.محمد فهمي الجواهري – القانون التجاري – العقود التجارية – دار أبو المجد للطباعة – (مصر ,2003)

التشريعات :

1–قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
2–قانون التجارة المصري رقم 17لسنة 1999.
3–قانون التجارة الأردني رقم 12لسنة 1966.
4–قانون الموجبات والعقود اللبناني .