

# المسؤولية العقدية للناقل غير البحري للأشخاص

اسم الباحث:

الأستاذ/ همدان محمد جارالله المري

محامي قضايا الدولة، بإدارة قضايا الدولة - وزارة العدل القطرية

وطالب ماجستير سنة ثانية، بكلية القانون - جامعة قطر

مسار قانون خاص

## الملخص

إن النقل البري والجوي هما من أكثر الوسائل استخداماً بين الأشخاص الطبيعيين وذلك عكس النقل البحري الذي يستخدم أكثر من قبل الأشخاص المعنويين وذلك لنقل البضائع، فعلى الناقل البري والجوي التزامات عديدة، ومنها الالتزامات هامة وهما وصول الراكب بسلام وخلال المدة المتفق عليها دون تأخير في ذلك إلا في الحالات القهرية، فالإشكالية عدم معرفة الركاب غير القانونيين لكامل حقوقهم القانونية اتجاه الناقل البري والجوي لتوضيح حقوقهم الناتجة من مخالفة الناقل لهذه الالتزامات وجد هذا البحث فكان الهدف هو معرفة أهم الالتزامات القانونية التي يجب على الناقل الالتزام بها والتي نص عليها الشارع، تم قصر نطاق البحث على الناقل البري والجوي دون البحري لأن التزامات الناقل البحري يجب أن تكون في بحث مستقل لكثرة التفاصيل في التزاماته، بناءً على طبيعة البحث تم الاعتماد على المنهج التحليلي المقارن وتم تقسيم البحث إلى بحثين لا ثالث لهما حيث خصص المبحث الأول في الالتزامات العقدية للناقل أما المبحث الثاني فقد ناقش آثار الإخلال بتلك الالتزامات ويتضمن كلاهما مطلبين تحتها تفاصيل مقسمة إلى فروع، وفي نهاية المطاف بهذا البحث توصلنا إلى العديد من النتائج ومن أهمها عدم اهتمام الباحثين بالكتابة في النقل البري على عكس النقل الجوي مما جعل هناك ندرة فقيه متخصصة بهذه الوسيلة الهامة والأكثر استخداماً وخطورةً في نفس الوقت لذلك أوصى الباحث على ضرورة اهتمام رجال القانون بالنقل البري وخاصةً مسؤولية الناقل اتجاه الراكب.

## **Abstract**

Land and air transport is one of the most commonly used transport means between natural persons, rather than road transport, which is more used by legal persons to transport goods. The land and air carrier have several obligations, including the important obligations of the passenger's arrival in peace and within the agreed period without delay except in compelling cases. The problem is that passengers without legal knowledge of their full do not their know legal rights towards the land and air carriers. To clarify and explain their rights arising from the carrier's breach of those obligations. The aim of this research was to find out the most important legal obligations to which the carrier must comply as provided by the legislator.

The scope of the search was limited to the land and air carriers without mention the maritime transport because the maritime carrier's obligations must be independently researched for many details in its obligations. Based on the nature of the research, the comparative analytical approach was adopted and the research was divided into only two researches not three. The first one was devoted to the contractual obligations of the carrier ,on the other hand , the second research discussed the effects of the breach of those obligations and included two requirements under which details were divided into branches, In the end of this research, we have come to many conclusions, the most important of which is the lack of interest among researchers in writing in land transport, unlike air transport, which has made there a scarcity of jurisprudence specializing in this important, most used and dangerous means of transport at the same time. Accordingly, the researcher recommended that legal officers and legislators

should pay attention to land transport, especially the carrier's liability towards the passenger.

## مقدمة

من حين إلى آخر تضج الوسائل الإخبارية ومنصات التواصل بأخبار فاجعة ومروعة عن وسائل النقل، خاصةً النقل الجوي والبري حيث تكون الأضرار التي أصابت سلامة الركاب كبيرة، مما يثور التساؤل عند العامة من الناس فضلاً عن رجال القانون في كيفية حماية الركاب من الأضرار التي تصيبهم أثناء النقل ومدى مسؤولية الناقل عن تلك الأضرار.

عندما نقارن مخاطر وسيلة النقل البرية بوسيلة النقل الجوية نجد بأن الأولى أكثر خطورة على الراكب من الوسيلة الثانية (فضل، ٢٠١٤، ص ٣)، وهذا ما أكدته الإحصائيات المنشورة على موقع منظمة الصحة العالمية <https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

لهذا لم يلقى عقد نقل الأشخاص البري اهتماماً واسعاً إلا بعد كثرة حوادث الطرق حول العالم، وانتشار الآلات الميكانيكية مما انعكس ذلك على تنوع وسائل المواصلات (سفيان، ٢٠١٨).

كان في السابق يحاسب الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب على أساس المسؤولية التصيرية، أما في وقتنا الحالي لقد عزف الفقه عن ذلك وجعل مسؤولية ناقل الأشخاص مسؤولية عقدية بلا منازع، وذلك استناداً على العقد المبرم بين كلاً من الناقل والراكب (فتاحي، ٢٠٠٢، ص ٢٧)، وهذا أهم ما جاءت به الاتفاقية الدولية المعنية بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي حيث نصت على أن المسؤولية بين الراكب والناقل عقدية أساسها الخطأ (بشار، ٢٠١٣، ص ١١-١٠).

بالرجوع لمنبع القانون الوضعي نجد أن القضاء الفرنسي في السابق يشترط على الراكب أن يثبت الخطأ الذي وقع من الناقل وسبب له ضرر حتى يحصل على التعويض من الناقل؛ ولكن انتقده الفقهاء وبالتالي تراجع عن ذلك فأوجب على الناقل نقل الراكب إلى مكان الوصول المتفق عليه بحيث يصل سالماً فإذا أصاب الراكب ضرراً أثناء عملية النقل تقوم المسؤولية العقدية بصرف النظر عن وجود خطأ من الناقل فجعل المسؤولية مفترضة (الفتلاوي، ٢٠٠٢، ص ١٧١)، فأصبح التزام الناقل بسلامة الركاب ووصولهم إلى وجهتهم دون تأخير محل اهتمام من قبل الفقه والقضاء.

لقد عرّف المشرع القطري عقد نقل الأشخاص في المادة (١٩٨) من قانون التجارة رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٦ (قانون التجارة القطري، الجريدة الرسمية، العدد ١٠، ١٣/١١/٢٠٠٦) على أنه "عقد نقل الأشخاص هو العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بنقل الراكب على وسيلة نقل معينة من مكان معين إلى مكان آخر سليماً وفي الميعاد، وذلك مقابل أجر"، يتبين لنا من هذا التعريف بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، وبالأخص ضمان وصوله دون تأخير وهو سالماً،

فلا يمكن للناقل أن يدفع المسؤولية عنه بحجة أنه لم يصدر عنه خطأ أو تقصير، إلا في حال القوة القاهرة وهذا ما تبناه المشرع القطري في نص المادة (٢٠١) من قانون التجارة (قانون التجارة القطري، المرجع السابق) عندما قال: "لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن الأضرار البدنية أو المادية أو أضرار التأخير التي تلحق بالراكب إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو حالته الصحية"، وكذلك تبنت ذلك معظم التشريعات العربية ومنها قانون التجارة المغربي رقم (١٥.٩٥) لسنة ١٩٩٦ وتحديداً في نص المادة (٤٨٥) (قانون التجارة المغربي، الجريدة الرسمية، العدد ٤٤١٨، ١٠/٠٣/١٩٩٦).

إن تزايد عدد سكان العالم يزيد يوماً تلو الآخر، وسينعكس بكل تأكيد على زيادة الإقبال على وسائل النقل لاسيما النقل الجوي، لذا من الأفضل مواكبة التطور التكنولوجي في وسائل النقل بالتشريعات الحديثة الملائمة التي تضمن حقوق الراكب على الناقل. على هذا المنوال قال الأستاذ دانيال لورو (Daniel Lureau): "إن الطيران هو مقر التنازع ما بين الحادثة والقدم، الحادثة في وسائله وشروطه والقدم في مبادئ القانونية" (نقلاً عن: الأسبوطي، ١٩٦٦، ص ٥٦-٥٥).

تتجلى مشكلة البحث في بيان أهم الالتزامات العقدية التي تقع على عاتق الناقل في وقتنا الحالي، فما هي تلك الالتزامات؟ وما هي الآثار المترتبة على مخالفة الناقل لهذه الالتزامات؟ وهل هناك حالات تعفيه من المسؤولية في حال المخالفة لتلك الالتزامات؟

تكمن أهمية البحث في معرفة الالتزامات المهمة التي يجب على الناقل الالتزام بها لحفظ حق الراكب وذلك مع تطور وسائل النقل وإقبال الناس عليها مع تزايد العدد السكاني للعالم، وبالتالي كثرة حالات الإصابات التي تصيب الركاب في أنفسهم وأموالهم؛ نتيجة مخالفة الناقل لالتزاماته العقدية.

الهدف هو معرفة أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل في وقتنا الحالي وبيانها بالتفصيل، بالإضافة إلى آثار الإخلال بهذه الالتزامات. بالنسبة للحدود الموضوعية ستكون مقصور على الناقل البري والجوي دون البحري وذلك لعدم تشعب البحث كثيراً بينهم.

لقد اتبعت المنهج التحليلي المقارن القائم على تحليل النصوص القانونية ومعرفة مدى ملاءمتها مع تطور وسائل النقل، بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن وخاصةً اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، ومقارنة النصوص القانونية القطرية المتعلقة بموضوعنا بالنصوص القانونية المغربية، بالإضافة إلى التطرق للفقه والقضاء المصري والفرنسي.

بناءً على ما تم أعلاه لقد قسمت البحث إلى مقدمة شارحة وموضحة للموضوع كما رأينا، وخاتمة تحتوي على أهم النتائج المتوصل إليها من خلال البحث وبعض التوصيات، وبين كلاً من المقدمة والخاتمة مبحثين وهما كالتالي:

المبحث الأول: الالتزامات العقدية للناقل

المبحث الثاني: آثار الإخلال بالالتزامات العقدية للناقل

## المبحث الأول

### الالتزامات العقدية للناقل

عقد النقل مثله مثل باقي العقود الملزمة لجانبين وفقاً للاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية، فالراكب هو المدين بدفع أجرة النقل للناقل، والناقل يقع على عاتقه عدّة التزامات ومن أهم هذه الالتزامات وصول الراكب إلى وجهته سالمًا لم يصبه أي ضرر بسبب النقل، بالإضافة إلى ذلك هناك التزام مهم يقع على عاتق الناقل أيضاً وهو وصول الراكب لمكان الوصول وفقاً للمدة المحددة سابقاً بينهما دون تأخير يقع من الناقل.

نرى بأن هذه الالتزامات مرتبطة ببعضها البعض ارتباطاً وثيقاً، وبالتالي لا يمكن للناقل تنفيذ إحداها عن الأخير بل يجب عليه أن يلتزم بهما باعتبارهما من أهم الالتزامات المتفق عليه من قبل التشريعات والفقه، فضلاً عن الالتزامات الأخرى الملتمزم بها حسب عقد النقل.

لقد نص المشرع القطري في قانون التجارة رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٦ على هذان الالتزامان وتحديداً في نصوص المواد (١٩٩، ٢٠٠)، أما المشرع المغربي فقد نص على تلك الالتزامات في قانون التجارة رقم (١٥.٩٥) لسنة ١٩٩٦ وتحديداً في النصين (٤٧٩، ٤٨٥).

هناك التزامات خاصة بطبيعتها لعقد النقل البري دون غيره، أرى بأنها تحرص على سلامة الراكب وتعزز الالتزامات الواردة في قانون التجارة القطري، وهي الالتزامات الواردة في الباب الخامس في الفصل الحادي عشر من قانون المرور القطري رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٧ (قانون المرور القطري، الجريدة الرسمية، العدد ٨، ٠٨/٠٢/٢٠٠٧)، وتحديداً في المواد (٨٣، ٨٤).

سوف نخصص المطلب الأول للحديث عن ضمان وصول الراكب بسلام، أما المطلب الثاني سوف يكون بعنوان وصول الراكب خلال المدة المتفق عليها.

## المطلب الأول

### ضمان وصول الراكب بسلام

إن أكثر ما يشغل هاجس الناقل ويثير اهتمامه هو وصول الراكب الذي ينقله إلى مكان الوصول بسلام، وذلك حتى لا تترتب عليه مسؤوليه وبالتالي يقوم بدفع التعويض. بيّنت الفقرة الأولى من نص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم....." (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وقد حُررت في مدينة مونتريال بكندا بتاريخ ٢٨/٠٥/١٩٩٩م، علماً أنه بعد البحث لم أجد مرسوم تصديق دولة قطر عليها).

كما نص القانون المغربي على ذات الالتزام المنصوص عليه في نص الاتفاقية سالف البيان، وذلك في الباب الثالث (نقل الأشخاص) من قانون التجارة المغربي، وتحديداً نص المادة (٤٨٥) حيث نصت على أنه "يسأل الناقل عن الأضرار اللاحقة بشخص المسافر خلال النقل. ولا يمكن إعفاؤه من هذه المسؤولية إلا بإثبات حالة القوة القاهرة أو خطأ المتضرر".

أما المشرع القطري قد نص على ذلك في المادة (٢٠٠) من قانون التجارة، حيث بيّن في هذا النص بأن الناقل يلتزم بسلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، وبالنسبة للنطاق الزمني لهذا الالتزام فإنه يبدأ من الوقت الذي يشرع فيه الراكب بدخول وسيلة النقل وينتهي في اللحظة التي ينفصل فيها الراكب عنها، على أنه يلتزم بالالتزام عام هو سلامة الركاب أثناء تواجدهم في المكان المعد والمخصص لاستقبالهم، وذلك تمهيداً لتنفيذ الالتزام من قبل الناقل وهو النقل، فيتضح لنا من نص المادة بأن المسؤولية تنقسم إلى قسمين مسؤولية تقصيرية وعقدية في هذا النص، المسؤولية العقدية تبدأ منذ ركوب الناقل لوسيلة النقل، بينما التقصيرية عندما يصاب الراكب بضرر في المكان المعد لاستقبال الراكب وذلك كما بيّنت نهاية المادة.

من الالتزامات الخاصة بوسيلة النقل البرية - السيارات والباصات - والمنصوص عليها في قانون المرور القطري، وتحديداً في نص المادة نصوص المواد (٨٣،٨٤) فإن الناقل البري يلتزم بتوفير مقاعد لكل راكب ولا يجوز له بأن ينقل الراكب في وسيلة نقل عفش فالنقل يكون على وسائل

مخصصة لنقل الأشخاص دون غيرهم، كما يلتزم بعدم الحديث الجانبي مع أي من الركاب، وذلك لتوخي الحذر أثناء القيادة حتى يتم وصول الراكب بسلام.

سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين الفرع الأول سيخصص لطبيعة التزام الناقل بضمان السلامة للركاب . سوف نبين في هذا الفرع طبيعة الالتزام ما إذا كانت التزام بتحقيق نتيجة أم بذل عناية ، أما الفرع الثاني سوف نوضح فيه شروط مسؤولية الناقل عن الأضرار التي قد تصيب الركاب.

## الفرع الأول

### طبيعة التزام الناقل بضمان سلامة الراكب

للتزام عدة مضامين فهو مختلف من وضع إلى آخر فقد تكون طبيعة الالتزام بتحقيق نتيجة أو كما يقول بعض الفقهاء التزام محدد وهو بهذه الحالة عدم تضرر الراكب، أيضاً قد يكون التزام الناقل أقل من ذلك هو التزام ببذل عناية لعدم وقوع الضرر على الراكب كما سماه الفقه التزام باليقظة أو التزام بوسيلة فهو مقصور على اتخاذ الناقل الحيطة والحذر دون ضمان عدم وقوع الضرر على الراكب (أبو الليل، ١٩٨٠، ص ٣٤٠-٣٣٥).

كما بيّنا سابقاً في هذا البحث بأن الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل هو وصول الراكب دون ضرر يصيبه في نفسه أو ماله، لذا سوف نستعرض في هذا الفرع آراء الفقه في طبيعة هذا الالتزام.

يرى بعض الفقهاء بأن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية حيث أن أساس ذلك الالتزام هو اتخاذ كافة التدابير اللازمة التي تساعد على حماية الراكب لحين وصوله لوجهته وبالتالي عدم تضرره أثناء النقل، وأن حصل ذلك الضرر على الراكب إثبات الخطأ الذي حصل من الناقل حتى يسأل الأخير (زكي، ١٩٨٧، ص ٢٣٩).

ألا أن بعض الفقه يرى أن محل التزام الناقل في هذه الحالة هو التزام بتحقيق نتيجة ففي حال تضرر الراكب فإن مسؤولية الناقل تقوم مباشرة، وبالتالي يكون ملزم بتعويض الراكب المتضرر خلال فترة النقل ولا يحق للناقل دفع المسؤولية عنه إلا في حال إثبات القوة القاهرة (زكي، المرجع السابق، ص ٢٤٠).



وهذا ما استقر عليه قضاء محكمة النقض المصرية حيث بيّنت في إحدى أحكامها بأن سائق حافلة المدرسة . الناقل . يلتزم بإيصال طلاب المدرسة سالمين من بيوتهم إلى مدرستهم، وكذلك العكس (حكم محكمة النقض المصرية، لا يوجد رقم الطعن، نقلاً عن: فوده، ١٩٩٥، ص ١٧٤).

يتبين لنا بأن الفقه والقضاء المصري مشدد في مسؤولية الناقل ففي منظورها لا يمكن للناقل التخلص من المسؤولية إلا عن طريق إثبات القوة القاهرة، فما على الراكب إلا أن يثبت الضرر الذي وقع عليه حتى تقوم مسؤولية الناقل العقدية.

بالنسبة للمشرع المغربي نص في المادة (٤٨٥) من قانون التجارة سالفه البيان أنه لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إلا في حال توافر القوة القاهرة وقام هو بإثباتها، حيث جعلت المشرع المغربي الخطأ مفترض، وذلك كله في حال إثبات الراكب للضرر .

أما عن المشرع القطري فقد جعل التزام الناقل التزام بتحقيق نتيجة كذلك وفقاً لنص المادة (٢٠١) من قانون التجارة، حيث بدأت المادة بجملة "لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن الأضرار...".

وفقاً لما سبق يتضح لنا بأن التزام الناقل بسلامة الراكب هو التزام بتحقيق نتيجة وذلك وفقاً لعقد النقل المبرم بينهما ونصوص القانون الأمرة، وبالتالي لا يمكن أن يتخلص الناقل من هذه المسؤولية إلا بإثبات وقوع القوة القاهرة وأنها من سببت الضرر للراكب ولم يكن بوسع الأول دفع تلك القوة.

## الفرع الثاني

### شروط قيام مسؤولية الناقل اتجاه الراكب

بالرجوع لما ذكر أعلاه، يتضح بأن هناك عدة شروط أن توافرت قامت مسؤولية الناقل والزم بتعويض الراكب المتضرر، وهذه الشروط ما استقر عليها، وهي الآتي:

أولاً: أن يكون الضرر أثناء النقل أو بسببه

ثانياً: أن يُصاب الراكب بضرر

الشرط الأول أن يكون الضرر أثناء النقل أو بسببه

المدين بالالتزام لا يلتزم بدفع التعويض إلا عندما يقوم بإخلال التزاماته التعاقدية، يقاس على ذلك؛ أن التزام الناقل بضمان السلامة للركاب تبدأ منذ وقت التنفيذ للالتزامات العقدية للناقل، فإذا أحل قامت مسؤوليته عن ذلك، السؤال الذي يطرح نفسه في هذا الفرع، متى يبدأ التزام الناقل بسلامة الراكب؟

نصت الفقرة الأولى والثانية من نص المادة (٢٠٠) من قانون التجارة القطري، على أنه "..... ويبدأ التزام الناقل بسلامة الراكب من الوقت الذي يشرع فيه الراكب بدخول وسيلة النقل وينتهي في اللحظة التي يفصل فيها الراكب عنها. ومع ذلك يلتزم الناقل بالتزام عام بسلامة الراكب أثناء تواجده في المكان المعد لاستقبال الراكب تمهيداً لتنفيذ النقل"، يتضح لنا بأن الالتزام بسلامة الراكب ليس مقصور على فترة النقل. أثناء النقل. بل ممتدة لأكثر من ذلك وفقاً للفقرة الأخيرة من نص المادة، حيث يلتزم الناقل بسلامة الراكب قبل صعوده لوسيلة النقل سيارة كانت أم طائرة وذلك أثناء تواجده في قاعة الاستقبال.

أما المشرع المغربي لم يبين في قانون التجاري النطاق الزمني لالتزام الناقل بضمان سلامة الراكب؛ ولكن الأكد بأن الناقل مسؤول مسؤولية تامة عن ضمان السلامة أثناء وقت النقل، ولكن كان عليه بأن ينص على مسؤولية الناقل صراحةً أثناء تواجده الراكب في قاعة الاستقبال تميداً لصعود وسيلة النقل، وذلك كما فعل المشرع القطري.

### الشرط الثاني أن يُصاب الراكب بضرر

لا يعتبر الناقل بشكل عام مخالفاً بالتزاماته التي يفرضه عليه العقد المبرم بينه وبين الراكب، إلا إذا سبب ذلك الإخلال ضرراً بالراكب (ربضي، ٢٠١١، ص ٩٩)، فالضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في جسده أو ماله (ربضي، المرجع السابق، ص ١٠٠). لم تعرف الاتفاقيات الدولية ما هو الضرر الذي يصيب الراكب، فالمقصود بالضرر هنا وفاة الراكب أو إصابته بكسر بالعظم أو جرح باللحم، لأبد من الرجوع للقانون واجب التطبيق لمعرفة الضرر ونوعه (القليوبي، ١٩٨٩، ص ١٩٥).

لهذا يكون لركن الضرر شروط يجب توافرها حتى نقول بأن هناك ضرر وقع على الطرف الآخر، والشروط هي كالتالي:

الشرط الأول أن يكون الضرر محقق:

يقصد بذلك بأن يكون الضرر محقق الوقوع سواء وقع الضرر في الحال أو في المستقبل نتيجة هذا الخطأ، وبالنسبة للضرر المحتمل لا تعويض عليه ما لم يقع في المستقبل والتأكد بأنه نتيجة الخطأ، لقد استقر الفقه والقضاء كذلك على أن تفويت الفرصة لا يعتبر ضرر محتمل وإنما ضرر محقق لأن حرمان المتضرر من فرصة يعتبر ضرر مؤكد (البكري، ١٩٧١، ص ١٠٦).

### الشرط الثاني أن يكون الضرر مباشر:

قد يرتب الخطأ الذي حصل من الناقل عدة أضرار البعض منها يكون مباشراً نتيجة الخطأ والبعض الآخر غير مباشر، فماذا يسأل الناقل؟ بكل تأكيد سوف يسأل الناقل عن الضرر المباشر لخطائه وذلك بناءً على المعيار الطبيعي للنتيجة وهذا ما استقر عليه كلاً من الفقه والقضاء، ولقد فسر المشرع المصري النتيجة الطبيعية وقال بأنها كل ما لا يكون في قدرة المدين تجنبه ببذل جهد معقول (البكري، المرجع السابق، ص ١٠٦). بالنسبة للضرر غير المباشر فإن المسؤولية العقدية وكذلك التقصيرية لا تعوض عليه، ويكون المدين مسؤولاً عن الضرر المباشرة نتيجة خطائه أو فعله الضار في المسؤولية التقصيرية؛ ولكن كل من المسؤوليتين فرقة بين الضرر المباشر سواء كان متوقع أم غير متوقع ففي المسؤولية التقصيرية يسأل المدين عن الضرر سواء كانت متوقع أو غير متوقع، بينما المسؤولية العقدية يسأل فقط عن الضرر المباشر المتوقع (سوادي، ٢٠١٠، ص ٩٧). بما أنه تم الطرق للضرر المتوقع وغير المتوقع وجب علينا بيان تعريفهما:

**الضرر المتوقع** هو الضرر الذي يمكن التنبؤ بوقوعه بمجرد وقوع الخطأ، بينما **الضرر غير المتوقع** هو غير المتوقع حدوثه بعد، بسبب وقوع الركن الأول وهو الخطأ مهما كان حجم هذا الخطأ (الذنون، ١٩٩١).

بالرجوع لقانون التجارة القطري نجد بأن المشرع بيّن صور الأذى الذي يصيب الراكب على سبيل المثال وليس الحصر، وذلك في نص المادة (٢١٩) عندما قال: "..... وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي أذى جسماني آخر .....".

أما المشرع المغربي لم يبين ما هو الأذى أو الضرر الذي يصيب الراكب، وإنما ترك ذلك للقواعد العامة وذلك عندما نص في المادة (٤٨٥) من قانون التجارة المغربي سائلة البيان على أنه "يسأل الناقل عن الأضرار اللاحقة بشخص المسافر خلال النقل .....".

### المطلب الثاني

## وصول الراكب خلال المدة المتفق عليها

كما نعلم بأن عامل الزمن مهم بالنسبة للراكب سواء كانت وسيلة النقل سيارة أم طائرة، على أننا نرى عندما تكون وسيلة النقل طائرة يكون عامل الزمن للراكب أهم بكثير وذلك لأن الطائرة توفر الراحة والسرعة للراكب وهذا كله ما يبرر اختيار الراكب لهذه الوسيلة، وعندما يحصل التأخير من قبل الناقل سيؤثر ذلك بشكل كبير جداً على تلك السبل التي توفر الرفاهية للراكب.

فمن الالتزامات المهمة التي تقع على عاتق الناقل فضلاً عن الالتزام بضمان وصول الراكب بسلام، وهو الالتزام بتوصيل الراكب لمكان الوصول وفقاً للمدة المنصوص عليها في عقد النقل ودون تأخير يقع بسبب الناقل وإلا ستتحرك مسؤوليته هنا.

أوضحت المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع أو البضائع.....".

ونص المشرع المغربي في قانون التجارة وتحديداً في الفقرة الأولى والثانية من نص المادة (٤٧٩) على "إذا تأخر السفر للمسافر الحق في التعويض عن الضرر إذا كان التأخير غير عادي أو إذا لم يبق للمسافر بسبب هذا التأخير فائدة في القيام بالسفر، حق له زيادة عن تعويض الضرر أن يفسخ العقد أو أن يسترجع ثمن النقل الذي دفعه.....".

يتبين لنا من هذه المادة بأن المشرع المغربي شدد على الناقل وذلك إذا كان التأخير غير عادي أي ليس تأخير بسيط بسبب إجراءات المطار أو المنفذ البري حسب الحال، بالإضافة إلى ذلك عندما يسبب التأخير للراكب أو المسافر عدم الجدوى من السفر مثال كأن يذهب الشخص لدولة أخرى لحضور اجتماع عمل ويسبب التأخير فوات ذلك الاجتماع عليه. التعويض ليس الجزاء الأوحد على الناقل وإنما يحق للراكب المتضرر طلب فسخ العقد أو أن يسترجع الأجرة التي دفعها للناقل. كذلك أعطى المشرع المغربي نفس حكم التأخير في حال توقف الناقل أثناء النقل بإرادته المنفردة دون سبب مُجدي مما يسبب ذلك تأخير على الراكب، وذلك وفقاً لنص المادة (٤٨٠) من ذات القانون ما لم يتفق على خلاف ذلك، حيث أن نص هذه المادة من القواعد المكملة.

أما المشرع القطري فكان موقفه اتجاه تأخير الناقل مثله مثل باقي الاتفاقيات الدولية والتشريعات العربية، حيث جعل الناقل مسؤولاً عن تأخير الراكب عن الوقت المتفق عليه في العقد المبرم بينهما إذا لم يكن هذه التأخير بسبب حادث مفاجئ أو قوة قاهرة لا يمكن دفعها.

## المبحث الثاني

### آثر الإخلال بالالتزامات العقدية للناقل

كما شرحنا في بداية البحث حيث بينا أن التزام الناقل بنوعيه الجوي والبري هو التزام عقدي وليس تقصيري، وفقاً لما ورد أعلاه فإن المسؤولية المدنية العقدية لا تقوم إلا إذا كان هناك عقد صحيح وأن يكون هناك طرف أخل بهذا العقد، فهناك شرطين لقيام المسؤولية العقدية وهما:

#### الشرط الأول أن يكون هناك عقد صحيح بين كل من الطرفين الناقل والراكب المتضرر:

حتى تترتب المسؤولية على الناقل يجب بأن يكون هناك عقد صحيح تم إبرامه بين الناقل والراكب ولا يكون العقد كذلك إلا بتوافر أركانه الثلاثة وهي (الرضا، المحل والسبب) كما تطلبه القانون المدني القطري والقوانين المقارنة، فإذا تخلف العقد عن أحد أركانه فإنه يكون عقداً باطلاً بطلاناً مطلقاً فلا يرتب أي أثر قانوني وبالتالي لا تتوافر المسؤولية العقدية عند إخلال الناقل بواجباته المهنية، فعلى خلاف هذه الحالة على المتضرر أن يبحث في المسؤولية التقصيرية.

#### الشرط الثاني أن يكون هناك إخلال من قبل الناقل بهذا العقد:

بالإضافة إلى شرط العقد الصحيح بينهما - الناقل والراكب - يجب أن يكون هناك إخلال بهذا العقد من قبل الناقل حتى يُسأل مدنياً عن خطئه الذي ارتكبه فإذا لم يتوفر هذا الإخلال فلا تترتب مسؤولية عليه. يتمثل هذا الإخلال فيما ذكر في المبحث الأول . السابق ..

تكمن أهمية هذا المبحث في تحديد الجزاء المترتبة في حال قيام مسؤولية الناقل، بالإضافة إلى التطرق لصور إعفاء الناقل من المسؤولية على الرغم من تحقق الضرر للراكب، لذا تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين الأول للتعويض المادي نتيجة إخلال الناقل بالتزاماته العقدية مع الراكب، أما الثاني خصصناه لصور إعفاء الناقل من المسؤولية على الرغم من توافر الضرر للراكب.

## المطلب الأول

### التعويض المادي نتيجة إخلال الناقل بالتزاماته العقدية

لقد حصد عقد النقل الجوي اهتماماً كبيراً من قبل فقهاء القانون والقضاء وكذلك الشارع الدولي والمحلي في مختلف دول العالم بمختلف أنظمتها القانونية، وذلك عكس عقد النقل البري حيث تم وضع

قواعد خاصة تحكم العقد الأول إلى درجة تحديد مقدار التعويض في حال قيام مسؤولية الناقل الجوي، وهذا الاهتمام بالعقد الجوي له مبررات كثيرة لعل من أولها اقبال العالم على هذه الوسيلة . الطائرة . لأنها الوسيلة الوحيدة على الإطلاق التي تربط بين مغارب العالم ومشاركه بسرعه وسهولة، وبالتالي أصبحت الوسيلة الأكثر ملائمة وإقبالاً للبشرية، فالاهتمام هذا لم يحظى به عقد النقل البري حتى بثلثه من قبل رجال القانون بمختلف مسمياتهم الوظيفية.

لخصوصية قواعد وسيلة النقل الجوية، وجب علينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين حيث خصصنا الفرع الأول إلى التعويض عن الضرر الذي يصيب الراكب في النقل الجوي، أما الفرع الثاني فجعلناه للتعويض عن الضرر الذي يصيب الراكب في النقل البري.

### الفرع الأول

#### التعويض عن الضرر الذي يصيب الراكب في النقل الجوي

كمبدأ عام وضع المشرع القطري حد أقصى للتعويض، وبالتالي يجب الالتزام بهذا الحد عندما يتضرر الراكب في الناقل الجوي، حيث تبلغ قيمة هذا الحد مائة وخمسون ألف ريال لكل راكب، أرى بأن وضع حد معين للتعويضات أمر مهم جداً حيث أن شركات النقل الجوية تنقل على المقطورة الواحدة مئات البشر ويطير في اليوم الواحد عدد هائل من الطائرات، لذا المشرع القطري عندما حدد مبلغ معين للتعويض كحد أقصى هدفه المحافظة على عمل هذه الشركات الخاصة بالنقل الجوي وعدم تعرضها للإفلاس وبالنهاية إغلاق تلك الشركات (نص المادة ٢٢٤ من قانون التجارة القطري، مرجع سابق).

إلا أن المشرع القطري ظهر على هذا المبدأ، فلم يكن للناقل الحق بأن يتمسك بهذا الحد عن ضرر الراكب، وذلك إذا كان الضرر قد نشأ للراكب عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك بقصد إحداث ضرر لهذا الراكب (نص المادة ٢٢٥ من قانون التجارة القطري، المرجع السابق).

### الفرع الثاني

#### التعويض عن الضرر الذي يصيب الراكب في النقل البري

بعد أن تم بيان آثار مخالفة الناقل الجوي لمسؤوليته والجزاء المترتبة عليها نعرض في هذا الفرع آثار مخالفة الناقل البري لالتزاماته، وحيث لا يوجد قواعد خاصة تحكم مسؤولية الناقل البري وذلك عكس الناقل الجوي فأن القواعد المنطبقة على الأول - الناقل البري - هي القواعد العامة وحيث أن

القواعد العامة في المسؤولية متشابهة نوعاً ما في الأنظمة القانونية العربية سوف نقصر هذا الفرع على قواعد القانون القطري.

عندما يتحقق الركن الثاني وهو الضرر يثبت هنا حق الراكب في مطالبة الناقل البري بالتعويض نتيجة خطائه الذي ترتب عليه ضرر للراكب، أوضح المشرع القطري في نص المادة (١٩٩) من القانون المدني رقم (٢٢) لسنة ٢٠٠٤ (القانون المدني القطري، الجريدة الرسمية، العدد ١١، ٢٠٠٤/٠٨/٠٨) على أنه "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض". بما إن المشرع القطري لم ينص على قواعد خاصة تحكم مسؤولية المدنية للناقل البري فإنه إذا أخل بمسؤوليته المدنية أي تسبب بضرر للراكب فإنه يكون ملزم بدفع التعويض للراكب الذي لحقه الضرر بسبب خطئه، فهذه المادة من القواعد العامة التي يتم الرجوع إليها نظراً لعدم وجود قواعد خاصة تحكم مسؤولية الناقل البري فإن القاضي سيرجع لهذه المادة إذا ارتكب الناقل خطأ مما نتج عن ذلك الخطأ ضرر للراكب، فيلتزم الناقل في هذه الحالة بدفع التعويض المناسب الذي يقدره القاضي للموكل الذي تضرر من ذلك الخطأ.

كما نصت المادة رقم (٢١٦) من ذات القانون على: "١- يحدد القاضي التعويض بالقدر الذي يراه جابراً للضرر وفق ما تقرره المادتان (٢٠١)، (٢٠٢)، وذلك مع مراعاة الظروف الملائمة. ٢- وإن لم يتيسر للقاضي وقت الحكم تحديد مقدار التعويض بصفة نهائية، جاز له أن يحتفظ للمضروب بالحق في أن يطلب خلال مدة معينة إعادة النظر في التقدير." هذه المادة كذلك من القواعد العامة التي يستند إليه القاضي في حالة استحقاق التعويض للراكب المتضرر وذلك وفقاً للمادة (٢٠١) من ذات القانون مع مراعاة الظروف الملائمة للقضية والتي تعني الظروف الملائمة للمضروب، ويقصد بها الظروف الشخصية، ويتم تقدير تلك الظروف لا على أساس موضوعي وإنما على أساس شخصي، لأن التعويض هدفه هو جبر الضرر الذي أصاب المضروب بشخصه، فيتم تحديد التعويض بناءً على الظروف الشخصية أي حالة المضروب المادية والمعنوية، وإذا كان القاضي لم يمكنه تحديد مقدار التعويض بصورة نهائية فيمكنه له أن يحتفظ للراكب بحقه إلى حين أن يقوم خلال مدة زمنية معينة بطلب إعادة النظر في تقدير التعويض.

التعويض لا يقتصر على الأضرار المادية دون الأدبية بل يجب أن يشملها كلها، ولو لم ينص عليها المشرع القطري صراحةً في نص المادة (١٩٩) من القانون المدني أعلاه. وذلك لأن ما كان مطلق فيكون على إطلاقه دون قيدٍ يحده، لذا استقر قضاء محكمة التمييز القطرية على جبر الضرر المعنوي فضلاً عن الضرر المادي الذي يصيب المضروب حيث وضحت بأن "الأصل في المساءلة المدنية وجوب تعويض كل من أصيب بضرر، يستوي في ذلك الضرر المادي والضرر الادبي" (حكم

## المطلب الثاني

### إعفاء الناقل من المسؤولية

لم ينص المشرع المغربي على صور إعفاء الناقل . البري والجوي . من المسؤولية، بينما نص المشرع القطري على ذلك وبشكل مفصل في المادة (٢٠٣) من قانون التجارة.

هناك إعفاءات اتفاقية تكون وفقاً لاتفاق سابق بين كلاً من الناقل والراكب، أما إذا ورد الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية بعد وقوع الضرر فذلك لا يسمى إعفاء وإنما صلح وتسوية بين الطرفين - الناقل والراكب -، وهناك إعفاءات قانونية أي بقوة القانون عندما يخل الناقل بالالتزامات العقدية يعفى على الرغم من ذلك. تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين وهم على الشكل التالي:

## الفرع الأول

### الإعفاءات الاتفاقية لمسؤولية الناقل

نصت المادة (٢٠٣) من قانون التجارة القطري على أنه يمكن إعفاء الناقل عن مسؤوليته في حال أخل بالالتزامات التعاقدية مع الراكب؛ ولكن جعلت المادة لهذا الإعفاء ضوابط وهي:

- 1 - أن يشترط الناقل إعفاه كلياً أو جزئياً من قبل الراكب.
- 2 - يجب أن يكون شرط الإعفاء مكتوب في العقد، بالإضافة إلى علم الراكب بهذا الشرط. أرى بأن هذه الشروط وافية وعادلة وذلك عندما اشترط بأن يكون الراكب على دراية تامة لشرط الإعفاء، وذلك حتى لا يتصل الناقل عن مسؤوليته اتجاه الراكب ويتحايل عليه في عقد النقل.

وجب التنويه بأن الأضرار البدنية لا يجوز إعفاء الناقل منها، فالإعفاء الذي من الممكن أن يطلبه الناقل من الراكب هو الإعفاء المتعلق بالتأخير أو الأضرار المادية دون البدنية.

كما بينت ذات المادة بأنه لا يجوز للناقل بأن يطلب من الراكب إعفاء بشكل غير المباشرة كأن يشترط الأخير على الراكب دفع مبلغ معين الهدف منه تغطية الأضرار أو نفقات التأمين ضد مسؤوليته.



كما لمسؤولية الناقل الجوي من خصوصية وقواعد خاصة تحكمها كما بيّنا سالفاً، فإن المشرع القطري قد منع كل شرط يقلل من قيمة التعويض المنصوص عليها في نص المادة (٢٢٤) من قانون التجارة.

## الفرع الثاني

### الإعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل

الإعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل من التزاماته مثلها مثل باقي الإعفاء من الالتزامات العقدية الأخرى، فهي محصورة بين الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، وذلك كما نص المشرع المغربي، والمشرع القطري في نص المادة (٢٠١) من قانون التجارة القطري.

من الأمثلة على القوة القاهرة والحادث المفاجئ الحروب كما حصل في تاريخ ٢٠٢٣/٠٤/١٥ على الطائرة السعودية المتواجدة في مطار الخرطوم والمتوجه إلى العاصمة الرياض عندما تضررت الطائرة بوقوع قذائف حربية عليها بسبب الأحوال التي تمر بها جمهورية السودان (قناة العربية الإخبارية). ٢٠٢٣. الخطوط الجوية السعودية تعلن تعرض إحدى طائراتها لـ"حادث" في مطار <https://arabic.cnn.com/middle-east/article/2023/04/15/saudi-arabian-airliner-involved-in-accident-at-khartoum-airport-flights-suspended> ،

فهذا الحادث يعفي الناقل من مسؤوليته اتجاه الركاب.

يشترط حتى يكون الناقل معفي من التزاماته العقدية اتجاه الركاب، عدم توقعه لهذا الحادث أو القوة القاهرة وكذلك لا يمكن دفعها، فإذا أصيب الركاب من جرأ هذا القوة القاهرة يعفى الناقل من التزامه العقدي كضمان وصول الركاب بالسلامة، أو تأخير وصول الركاب.

## الخاتمة

لقد تم التطرق في المبحث الأول لأهم الالتزامات العقدية التي تقع على عاتق الناقل غير البحري، وبيان تشديد القانون الوطني والقوانين المقارنة على التزام الناقل بهم وهما التزامان سلامة الراكب ووصوله إلى المكان الموصل إليه خلال المدة المتفق عليها دون تأخير من الناقل، ثم بعد ذلك تم التطرق في المبحث الثاني إلى أثر إخلال الناقل بالتزاماته العقدية، وفي نهاية هذا البحث بيّنا صور إعفاء الناقل من مسؤوليته على الرغم من تحقق الضرر للراكب. نختتم هذا البحث بأهم النتائج والتوصيات الأتية:

### أهم النتائج:

- أثبتت الإحصاءات في موقع منظمة الصحة العالمية بأن خطورة التنقل عبر السيارة أكبر من خطورة التنقل بالطائرة.
- مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية بلا منازع، فالخطأ مفترض من الناقل ما على الراكب إلا أن يثبت الضرر الذي أصابه عند النقل.
- أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، الالتزام بسلامة الراكب ووصوله دون تأخير لوجهته.
- لقد كانت النصوص القانونية القطرية المتعلقة بالنقل أكثر تفصيلاً ووضوحاً من النصوص القانونية المغربية.
- التزام الناقل بنقل الراكب بسلام هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية.
- لم يحصل النقل البري على اهتمام من قبل الباحثين كما حصل على ذلك النقل الجوي.
- إعفاءات الناقل القانونية من المسؤولية محصورة ما بين الحادث المفاجئ والقوة القاهرة.

### التوصيات:

- نوصي المشرع القطري بوضع نصوص قانونية خاصة بالنقل تبيّن كيفية حصول الراكب على التعويض عند تأخيره على نقطة الوصول.
- كما نوصي اهتمام الفقهاء والباحثين بالنقل البري والكتابة في مسؤولية الناقل البري، وذلك لعدم كثرة المراجع في هذه الوسيلة من النقل.

## قائمة المصادر والمراجع

### الكتب العلمية:

- أبو الليل، إبراهيم. (١٩٨٠). المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق - دراسة تحليلية للأنظمة القانونية المعاصرة اللاتينية والإسلامية والأنجلوسكسونية. ب ط. دار النهضة العربية للنشر والتوزيع. مصر.
- الأسيوطي، ثروت. (١٩٦٦). مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن. ب ط. دار النهضة العربية للنشر والتوزيع. مصر.
- البكري، عبد الباقي. (١٩٧١). شرح القانون المدني - تنفيذ الالتزام. (ص ١٠٦). ط ١. مطبعة الزهراء. العراق.
- الذنون، حسن. (١٩٩١). الوسيط في المسؤولية المدنية. ط ١. التايمس للطبع والنشر. العراق.
- الفتلاوي، سمير. (٢٠٠٢). العقود التجارية الجزائرية. ط ١. ديوان المطبوعات الجامعية للنشر والتوزيع. الجزائر.
- القليوبي، سميحة. (١٩٨٩). القانون الجوي. ط ١. دار النهضة العربية للنشر والتوزيع. مصر.
- بشار، ياسمين. (٢٠١٣). مسؤولية الناقل الجوي للركاب. ط ١. دار الكتب الجامعية للنشر والتوزيع. لبنان.
- ربضي، عيسى. (٢٠١١). مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة. ط ٢. دار الثقافة للنشر والتوزيع. الأردن.
- زكي، محمود. (١٩٧٨). مشكلات المسؤولية المدنية ومسألة الخبرة. ط ١. مطبعة جامعة القاهرة للنشر والتوزيع. مصر.
- سوادى، عبد الباقي. (٢٠١٠). مسؤولية المحامي المدنية عن أخطائه المهنية. ط ٢. دار الثقافة للنشر والتوزيع. الأردن.
- فتاحي، إدريس. (٢٠٠٢). المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص المترتبة على عقد النقل. ب ط. الأمنية للنشر والتوزيع. المغرب.
- فضل، عائشة. (٢٠١٤). مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع. ط ١. ب ن. المغرب.

- فوده، عبد الحكيم. (١٩٩٥). شركة الأموال والعقود التجارية في ضوء قضاء النقض. ط ١. دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع. مصر.

#### المقالات والبحوث:

- البكاي، المعزوز. (٢٠١٥). "خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص". مجلة القضاء التجاري: (٦).
- سفيان، زرقط. (٢٠١٨). "المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص البري". مجلة الفكر القانوني والسياسي: (٤).

#### القوانين والتشريعات:

- القانون المدني القطري، الجريدة الرسمية، العدد (١١)، ٠٨/٠٨/٢٠٠٤.
- قانون التجارة القطري، الجريدة الرسمية، العدد (١٠)، ١٣/١١/٢٠٠٦.
- قانون المرور القطري، الجريدة الرسمية، العدد (٨)، ٠٨/٠٢/٢٠٠٧.
- قانون التجارة المغربي، الجريدة الرسمية، العدد (٤٤١٨)، ٠٣/١٠/١٩٩٦.
- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وقد حُررت بتاريخ ٢٨/٠٥/١٩٩٩.

#### الأحكام القضائية:

- محكمة التمييز القطرية. تمييز مدني. (٢٠١٠). الطعن رقم ١٩٠. جلسة ٢٨/١٢/٢٠١٠. <https://www.almeezan.qa/RulingPage.aspx?id=485&language=ar>

#### المواقع الإلكترونية:

- قناة العربية الإخبارية. (٢٠٢٣). "الخطوط الجوية السعودية تعلن تعرض إحدى طائراتها لـ"حادث" في مطار الخرطوم".

<https://arabic.cnn.com/middle-east/article/2023/04/15/saudi-arabian- airliner-involved-in-accident-at-khartoum-airport-flights-suspended>

- موقع منظمة الصحة العالمية. (٢٠٢٢) "الإصابات الناجمة عن حوادث المرور". <https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>