

العنوان:	الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص
المصدر:	المجلة المغربية للأنظمة القانونية والسياسية
الناشر:	أحمد أجعون
المؤلف الرئيسي:	المعزوز، البكاي
المجلد/العدد:	ع7
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2006
الشهر:	يونيو
الصفحات:	7 - 17
رقم MD:	792448
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	IslamicInfo
مواضيع:	المغرب، القانون التجاري، القانون المقارن، فرنسا، المسؤولية المدنية
رابط:	<a href="http://search.mandumah.com/Record/792448">http://search.mandumah.com/Record/792448</a>



# الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص

د. البكاي العزوز

أستاذ باحث بكلية الحقوق مكناس

إن مقتضى الالتزام بضمان السلامة هو التزام الناقل بإيصال الراكب أو المسافر إلى مكانه المقصود سالماً معافى دون أن تلحقه أية إصابة أثناء النقل، و ذلك تحت طائلة إثارة مسؤوليته العقدية، و هي مسؤولية مفترضة لا يجوز له بأي حال من الأحوال دفعها بفعل كل ما هو ضروري لتجنب الضرر اللاحق بالراكب و أنه لم يصدر منه أي تقصير، بل عليه أن يثبت القوة القاهرة أو خطأ الضحية، و هذا هو الطرح الذي تبناه المشرع المغربي في الفصل 485 من القانون التجاري، طرح تبرره أبعاد اجتماعية أساسها الوقوف إلى جانب الطرف الضعيف و هو الراكب المصاب.

و المشرع الفرنسي نص بداية على مسؤولية الناقل العقدية بخصوص سلامة البضائع المنقولة في الفصل 103 من القانون التجاري الفرنسي دون أن يتحدث عن هذه المسؤولية في مجال نقل الأشخاص<sup>(1)</sup>. أما موقف القضاء الفرنسي فكان يشترط على المسافر إثبات خطأ الناقل لكي يتسنى له الحصول على

1- في البداية ظهر الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري سنة 1911 و بعد ذلك طبق لأول مرة في مجال السكك الحديدية من خلال قرار 1913/01/27 الذي استعمل مصطلح الالتزام بنتيجة سلامة الركاب، و منذ ذلك الوقت اتسع مجال تطبيق الالتزام بضمان السلامة ليشمل الحافلات (قرار 23 ماي 1955) و الطاكسيات (قرار 31 يوليوز 1922)

Barthélemy Mercadal: Droit des transports terrestres et aériens. Dalloz 1996 p 387

Voir aussi Geneviève Viney: traité de droit civil, les conditions de la responsabilité. 2 em édition Delta LGDJ 1998 P 399 ET s

التعويض، غير أن انتقادات الفقه جعلته يتراجع عن توجهه السابق حيث فرض على الناقل إيصال المسافر سالما إلى مكانه المقصود، و إذا أصابه ضرر أثناء عملية النقل تثار مسؤوليته العقدية بغض النظر عن فكرة الخطأ<sup>(1)</sup>.

و يجمع الفقه حاليا على أن مسؤولية ناقل الأشخاص هي مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل الرابط بين الناقل والراكب، و هذا يعني أن الاتجاه الذي كان يؤسس هذه المسؤولية وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية أصبح مهجورا في الآونة الراهنة<sup>(2)</sup>.

وقد حضي موضوع الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص باهتمام فقهي و قضائي واسع و مثير لنقاشات عميقة و ذلك بفعل الإشكاليات القانونية التي يثيرها مثل تحديد طبيعة الالتزام بضمان السلامة هل هو التزام بتحقيق نتيجة أم التزام ببذل عناية، ثم مسألة ضبط النطاق الزمني لهذا الالتزام. تبعا لما سبق و أمام اختلاف المواقف الفقهية و الحلول القضائية المسجلة حول هذه النقاط سواء على مستوى القانون المغربي أو القانون الفرنسي، سنحاول مناقشتها وفق التصميم الآتي:

### المطلب الأول: طبيعة الالتزام بضمان السلامة.

### المطلب الثاني: النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة.

### المطلب الأول : طبيعة الالتزام بضمان السلامة

إذا كان الالتزام الرئيسي للناقل هو الالتزام بضمان سلامة الركاب فيجب بعد ذلك تحديد محل هذا الالتزام أي تعيين طبيعته<sup>(3)</sup>. هل هو التزام ببذل عناية أي

1- علية معلمي المسؤولية المدنية في حوادث السير. دراسة مقارنة بين القانون المغربي و القانون الفرنسي. رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص جامعة الحسن الثاني الدار البيضاء 1991/1990 ص 78.

2- إدريس فتاحي المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص المترتبة على عقد النقل. مطبعة الأمنية. زنقة دمشق الرباط ط. 2002. ص 27  
3- ليس للالتزام مضمون واحد بحيث يختلف من حالة لأخرى قد يصل أحيانا إلى ضمان عدم الإضرار و يسمى التزاما محمدا أو التزاما بنتيجة، و قد يقتصر أحيانا على مجرد مراعاة الحيطة و التبصر دون ضمان عدم الإضرار و يسمى التزاما باليقظة أو التزاما بوسيلة.

راجع في هذا الصدد: إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المسؤولية المدنية بين التقييد و الإطلاق دراسة تحليلية للأنظمة القانونية المعاصرة اللاتينية و الإسلامية و الأنجلوساكسونية. الناشر دار النهضة العربية. بدون سنة. ص 335 و ما بعدها.  
و جرى في إطار التمييز بين الالتزامين السابقين استعمال مصطلحي الالتزام بتحقيق نتيجة و الالتزام ببذل عناية، إلا أن الملاحظ أن الإخوان مازو استعمالوا تسمية الالتزام المحدد (obligation déterminée) و الالتزام باليقظة و التبصر (obligation de prudence et diligence)

Voir Jean Luc Aubert: droit civil. Les obligations. 1 l'acte juridique 5 em édition 1991 p 31

اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب الحوادث و من تم فإن إثارة مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزامه تفترض إقامة الدليل على تقصيره و إهماله، أم التزام بتحقيق نتيجة بحيث لا يستطيع الناقل التملص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه .

في هذا الصدد يرى بعض الفقه (1). أن محل الالتزام بضمان السلامة هو مجرد بذل عناية أساسه اتخاذ جميع التدابير اللازمة لتفادي الحوادث التي تصيب المسافرين خلال النقل و بالتالي يقع على عاتق الراكب إثبات قصور الناقل أو خطأه إن أراد الحصول على التعويض (2).

إلا أن بعض الفقه الفرنسي انتقد هذا الموقف مؤكدا أن عقد نقل الأشخاص يفرض على الناقل التزاما بإيصال المسافر سالما معافى إلى وجهته المقصودة أي أن محل التزام الناقل هنا هو التزام بتحقيق نتيجة و من ثم متى أصيب الراكب بضرر أثناء السفر يكون الناقل قد أخل بالتزامه العقدي و يلتزم بالتعويض و لا يمكنه دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه .

و هو نفس الموقف الذي سلكه القضاء الفرنسي مؤكدا أن عقد نقل الأشخاص يفرض على عاتق الناقل التزاما بإيصال المسافر إلى وجهته المقصودة سالما معافى و ذلك بالنظر إلى ظروف النقل حاليا حيث يعجز المسافرون في الغالب إثبات خطأ الناقل بل حتى صعوبة معرفة ظروف الحادث و الأسباب التي أدت إليه، و تطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية: " بأن على عاتق الناقل التزام بإيصال المسافر سالما معافى إلى وجهته المقصودة و هو التزام بتحقيق نتيجة" (3).

و جاء في حكم آخر بأن عقد نقل تلاميذ المدرسة، يفرض على الناقل إيصال التلاميذ سالمين معافين إلى جهتهم المقصودة أي مكان الوصول، أكثر من ذلك فالناقل ملزم باتخاذ اليقظة و الحيطة حتى يسهل دخول التلاميذ إلى الناقل، و تبعا لذلك اعتبر الناقل مسؤولا عن الإصابة التي لحقت أحد التلاميذ بفعل وقوعه تحت عجلات الناقل إثر انزلاق قدمه نتيجة اندفاع مع زملائه قبل

1- انظر محمود جمال الدين زكي: مشكلات المسؤولية المدنية ج 1 في ازدواج أو وحدة المسؤولية المدنية و مسألة الخيرة.

مطبعة جامعة القاهرة 1978 ص 239

2- سافاتييه " المسؤولية " ج 1 بند 135 مشار إليه في محمود جمال الدين زكي: نفسه 239 و ما بعدها .

3 - Le transporteur à l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, l'obligation étant de résultat 21 Novembre 1911. Voir: Michel Alter. Droit des transports terrestres aériens et maritimes internes et internationaux 2 ème édition 1989 Mémentos Dalloz P: 98.

وقوفها، و لا يحق للناقل دفع المسؤولية عنه بخطأ المضرور إذ كان عليه اتخاذ التدابير اللازمة التي تسمح له بتفاديه (1).

و من خلال ما سبق يبدو أن القضاء الفرنسي كان أكثر تشددا و صرامة على الناقل حيث لم يسمح له بدفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه هذا من جهة. ومن جهة أخرى أكد أن طبيعة الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة و ليس التزام ببذل عناية وما على المسافر إلا إثبات أن الضرر الذي أصابه كان أثناء عملية النقل الشيء الذي يحرك مسؤولية الناقل العقدية.

وفي المغرب يلاحظ أن المادة 485 (2). من القانون التجاري الجديد لم تفصح بشكل دقيق عن طبيعة التزام الناقل هل هو التزام بتحقيق نتيجة أم التزام ببذل عناية، الشيء الذي يجعلنا نقول بأن النص المغربي جاء عاما مقارنة مع ما ذهب إليه المشرع التونسي في المادة 653 من القانون التجاري التي تقول : " يجب على ناقل الأشخاص أن يوصل المسافر إلى وجهته المقصودة سالما " بمعنى إلزام الناقل بنقل الراكب أو المسافر إلى مكانه المقصود سالما دون أية إصابة و هو ما يفسر أن التزام الناقل هنا ليس التزام ببذل عناية إنما هو التزام بتحقيق نتيجة و المتمثلة في وصول الراكب إلى الوجهة المتفق عليها تحت طائلة إثارة مسؤولية

1 - Cass. Civ. 7 Mars 1989. Cité par Berthémely Mercadal. Droit des transporteurs terrestres et aériens. Dalloz 1996.P: 388

و استقرت بعض المحاكم الفرنسية على تكيف التزام الناقل بضمان سلامة المسافر كونه التزام بتحقيق نتيجة وصوله سالما معافى إلى جهته المقصودة.

Civ. 1er. 21 octobre 1997; bull, civ. I N° 288 Rev Trim Dr , com. 1998 p 410 Cité par Jacques Mestre: Droit commercial . 24ème Edition 1999 L.G.D.J .P 600.

كذلك استقر رأي القضاء المصري على اعتبار مسؤولية الناقل في نقله للراكب تعاقدية، محلها التزام بتحقيق نتيجة، فيكفي أن يثبت الراكب الإصابة أثناء تنفيذ العقد دون الحاجة إلى إثبات خطأ الناقل.

نقض مصري بتاريخ 1962/04/26 مشار إليه في عبد الحكم فودة، شركة الأموال و العقود التجارية في ضوء قضاء النقض. دار الفكر الجامعي بالإسكندرية 1995 ص 174

انظر كذلك في نفس المعنى نقض مدني مصري 1981/04/29 نفس المرجع ص 174.

2- للإشارة فإن المادة 485 من القانون التجاري الجديد، تبدو أكثر وضوحا في التعبير و المعنى مقارنة مع الفصل 106 من القانون التجاري القديم.

و هذه الملاحظة لا تطبق على هذه المادة فقط بل على نصوص المدونة برمتها حيث يقول الأستاذ عبد الواحد شعير "... و أول ما يلتفت النظر في المدونة الجديدة هو طابعها اللغوي الذي اتسم بالفصاحة و البساطة و البعد عن التعريب و الالتباس و الغموض، و هذا من أهم المآخذ الأساسية التي كانت تأخذ على القانون التجاري السابق الذي امتاز بالركاكة في بعض فصوله و الغموض و الخلل في تراكيبه اللغوية و صيغته التعبيرية ... قراءة في مدونة التجارة ظهور شريف 86-83-1 القانون رقم 95.15 فاتح غشت 1996 ص3.

## الناقل العقدي (1).

و رغم ذلك يمكن تحديد طبيعة التزام الناقل من خلال المادة 485 من القانون التجاري نفسها و القول بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة لأن المادة المذكورة لم تفرض على الراكب عبء إثبات خطأ الناقل إذ أن مسؤولية هذا الأخير مفترضة و لا يمكنه التخلص منها إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المضرور، و تبعا لذلك يلزم الناقل بإيصال المسافر إلى مكانه المقصود سالما دون أية إصابة. و هذا ما أكد عليه المجلس الأعلى في إحدى قراراته حيث قضى (2): " أن المحكمة و هي تطبق مقتضيات الفصل 106 من القانون التجاري لم تكن ملزمة بأن تذكر الأخطاء المرتكبة من طرف الناقل ذلك أن مسؤولية هذا الأخير مفترضة حسب الفصل المذكور ، و من جهة أخرى حيث إن المحكمة عندما حملت الضحية جزءا من المسؤولية بعلّة أنها لم تتخذ الاحتياطات اللازمة دون أن توضح المحكمة ما هي الاحتياطات اللازمة تكون بصنيعها قد أضرت بمصالح الضحية لا بمصالح الطاعن".

و في نفس الإطار قضت محكمة الاستئناف: " أن الناقل ملزم باتخاذ كل الاحتياطات الضرورية لضمان سلامة ركابه و لا يمكن أن يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت وجود حدث فجائي أو قوة القاهرة (3).

و على أساس ما سبق نستطيع أن نؤكد بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة لأن علاقة الناقل بالراكب هي علاقة تعاقدية سندها عقد النقل، و التزامه في هذا الإطار يفرض عليه إيصال المسافرين إلى وجهتهم المقصودة سالمين معافين دون أية إصابة، و لا شك أن هذا الطرح ينسجم مع فلسفة التأمين الإجباري على السيارات التي تهدف إلى ضمان تعويض المسافرين عن الأضرار التي تلحقهم أثناء رحلة النقل.

1- يوسف عبيد: " ضمان المؤمن في حوادث السير " رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص نوقشت بالدار البيضاء 1991 ص 89

2- قرار المجلس الأعلى بتاريخ 1985/02/28 منشور بمجلة رابطة القضاء عدد 16-17 سنة 22 مارس 1986 مشار إليه في يوسف عبيد مرجع سابق ص 93

3- قرار بتاريخ 1984/10/23 منشور بالمجلة المغربية للقانون المقارن عدد 4 سنة 1986 ص 227



## المطلب الثاني : النطاق الزمني للالتزام بضمان بالسلامة:

هناك أكثر من عامل يشترك في تحديد النطاق الزمني للالتزام بضمان سلامة الركاب، فهو يتحدد بمدة سريان عقد النقل و بعملية الصعود و الهبوط من و إلى وسيلة النقل، كما يتحدد من حيث الزمان بفترة تواجد الركاب داخل وسيلة النقل و من حيث المكان بحالات تواجده داخل محطة النقل.

و رغم أهمية كل هذه العوامل في تشكيل وضبط النطاق الزمني للالتزام المذكور، فإننا نعتقد أن فترة تواجد الركاب داخل وسيلة النقل ثم تواجده بمحطة النقل هي أهم هذه العوامل بفعل ما تثيره من إشكالات قانونية جديرة بالاهتمام و النقاش.

لكل ذلك سنقف عند هذين العاملين الأخيرين تباعا كآآتي:

### أولا: وجود الركاب داخل الناقل:

يعد وجود الركاب داخل الناقل التطبيق العملي و الحقيقي للالتزام بضمان السلامة، لأن وجوده بها يجعله أكثر عرضة للحوادث، و لذلك فإن التزام الناقل بضمان سلامة الركاب داخل الحافلة أصبح أمرا غير قابل للنقاش و التشكيك في صحته فقها و قضاء (1).

و متى كان المبدأ هو التزام الناقل بضمان سلامة الركاب أثناء تواجده بالناقل، فإن هذا الالتزام قد يتوقف بنزول الركاب من الناقل حتى و لو كان نزولا مؤقتا لقضاء بعض أغراضه الشخصية ك شراء بعض المشروبات أو شراء جريدة مثلا، ثم العودة من جديد إلى مكانه بالناقل، أما إذا كان نزول الركاب من الناقل بناء

1- ولا يعد التزام الناقل بنتيجة وصول الركاب سالما معافى إلى وجهته المقصودة " أي ضمان سلامته " خيار تشريعي بقدر ما هو اجتهاد قضائي أتت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 21 / 11 / 1911

طلبية ومية خطاب: " المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان " دراسة قضائية مقارنة دار الفكر العربي بدون سنة ص 96  
Voir aussi François collait Dutilleul et Philippe delebecque: contrats civils et commerciaux 4ème édition 1998 p 620.

و في الإطّار ذاته قضت محكمة التعقيب التونسية ما يلي: "... إن الدعوى مؤسسة على علاقة تعاقدية سندها عقد النقل، و أن الناقل هو المسؤول عن سلامة المسافرين طبقا لأحكام الفصل 655 من المجلة التجارية لأن التزامه يوجب عليه إيصال المسافرين سالمين إلى الوجهة المقصودة طبق الفصل 653 من المجلة التجارية و هو التزام بنتيجة لا يبدل عناية فقط" 13.

قرار تعقيبي مدني العدد 10624 مؤرخ في 17/01/1985 مشار إليه في يوسف عبيد م ص 93  
و هو ما أكده القضاء الفرنسي كذلك في العديد من أحكامه من ذلك مثلا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بأن: " الالتزام بضمان السلامة المتعلق بعقد النقل ينتهي بانتهاء هذا العقد، و ذلك منذ اللحظة التي ينزل فيها المسافرون من الناقل و يسترجعون استقلالهم.

على صدور تعليمات من الناقل و عماله كوجود خلل في الناقله مثلا، فإن الالتزام بضمان سلامة الراكب يظل قائما (1).

و هذا ينسجم مع المادة 485 من القانون التجاري التي استعملت كلمة "خلال النقل" التي تعني ضرورة تواجد الراكب داخل الناقله و عدم مغادرته لها إلا عند انتهاء عملية النقل و بناء على أمر الناقل، أما إذا انفصل الراكب عن الناقله كليا لسبب من الأسباب فهذا يدل أن علاقته مع الناقله قد انقطعت و توقف تبعاً لذلك التزام الناقل بضمان السلامة.

فلو فرضنا أن رحلة سفر تمت بواسطة حافلة انطلقت من مدينة وجدة اتجاه مدينة الرباط، و عند الوصول إلى مدينة تازة توقفت الحافلة قرب إحدى المطاعم بأمر من الناقل لكي يستريح الجميع أو لأجل تناول وجبة العشاء، إلا أن احد الركاب بدل البقاء مع الركاب قرب الحافلة أو داخلها و أمام أعين الناقل غادرها ببعض الكيلومترات لغرض ما و حينها وقعت له حادثة خلفت له أضرارا بليغة.

في هذه الحالة نتساءل عن مدى التزام الناقل بضمان سلامة الراكب رغم عدم تواجده داخل الناقله (أو بجوارها بمعية باقي الركاب) أو مغادرته لها بغير أمر الناقل؟ بمعنى هل يظل التزام الناقل قائما طالما أن عملية النقل أو رحلة السفر اتجاه مدينة الرباط لم تنتهي بعد ؟؟.

من الواضح أن الراكب المضروب - في الفرض السابق - قد انفصل عن الناقله و عن الإطار المكاني الذي توجد به و ذلك بإرادته المنفردة و دون أن يستأذن الناقل، و هذا يعني أنه قام بدور إيجابي في تحقيق الضرر الذي ألم به و هو خارج الناقله بمعنى أن الحادث الذي وقع لهذا الراكب يرجع إلى نشاطه الشخصي و تصرفه الإرادي و ليس إلى خطأ في تنفيذ الناقل لعملية النقل.

فالناقل لا ذنب له في ما حصل للراكب المضروب لأنه و إن كان يحق له أن يضبط السير الحسن و النظام داخل الناقله، فإنه لا يستطيع أن يراقب كل راكب على حدة و يأمره بعدم الابتعاد عن الناقله، و من ثم فلا يمكن الحديث عن التزام الناقل بضمان سلامة هذا الراكب، أكثر من هذا فإن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب يقابله التزام آخر يقع على عاتق الراكب نفسه و هو " التزام

1- إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق ص 158



الراكب بالسهر على سلامته الشخصية " و مضمونه أن الراكب مطالب بتجنب الحوادث و الأخطار التي تهدده و أن لا يصدر عنه أي إهمال من شأنه أن يثدد مخاطر النقل.

و بناء على ما سبق فالتزام الناقل بضمان السلامة لا يغطي إهمال و عدم تبصر الراكب الذي لم يتخذ بنفسه إجراءات و احتياطات الأمن التي تتطلبها السلامة الشخصية، و لا شك أن الراكب في مثالنا السابق قد قصر و أهمل لما ابتعد عن الناقل و الإطار المكاني الذي توجد به بغير إذن الناقل، مما يقتضي اعتباره خارج تنفيذ عقد النقل و إطاره.

لكل ذلك فإن التزام الراكب بالسهر على سلامته الشخصية يعد المقابل الحقيقي و المكمل الأساسي لتنفيذ الناقل التزامه بضمان سلامة الركاب بحيث يجب على كل راكب أن يحترم تعليمات و إرشادات الناقل و تنفيذها بحسن نية ثم مراعاة اليقظة و التبصر حتى تتم عملية النقل بأمان و سلام.

**ثانيا: تواجد الراكب داخل محطة النقل:**

يمكن الحديث هنا عن حالات النقل بالحافلات أو القطارات حيث إن تنفيذ عملية النقل من قبل الناقل تقتضي من الراكب التواجد بمحطة النقل مسبقا لإنهاء بعض الإجراءات الضرورية كأخذ تذكرة السفر و انتظار قدوم الحافلة أو القطار، ففي هذا الإطار نتساءل عن مدى امتداد التزام الناقل بضمان السلامة ليشمل الإصابات التي تلحق بالمسافرين أثناء تواجدهم بمحطة النقل؟

إذا قلنا أن الالتزام بضمان السلامة يرتبط بالتنفيذ المادي لعملية النقل فهذا يعني أن هذا الالتزام يشمل فقط فترة تواجد الراكب داخل وسيلة النقل و عملية الصعود و الهبوط، أما إذا اعتبرنا أن التزام الناقل بضمان السلامة يرتبط بمخاطر النقل التي يتعين على الناقل ضمانها فإن نطاقه يجب أن يتحدد بالمجال الذي تتحقق فيه هذه المخاطر.

و في ظل غياب حل تشريعي، سواء في المغرب أو في فرنسا ، يتحدث عن الإصابات التي يتعرض لها المسافر داخل محطة النقل، لا نملك إلا الرجوع إلى الاجتهادات القضائية في الموضوع.

ففي فرنسا كانت أغلب التطبيقات القضائية تتعلق بالحوادث التي تقع أثناء تواجد الراكب داخل محطة القطار، ففي البداية أعطى القضاء الفرنسي مفهوما

واسعا للالتزام بضمان السلامة بحيث لا يشمل لحظة ركوب المسافر القطار و نزوله منه إثر انتهاء السفر فقط، إنما يمتد ليشمل كذلك ضمان سلامته منذ دخوله المحطة و إلى غاية خروجه منها، و تطبيقا لذلك قضي بمسؤولية الناقل نتيجة انزلاق الراكب على رصيف محطة المترو (1). كما تمت مساءلة الناقل عن انزلاق الراكب بفعل هبوط عاصفة ثلجية نتج عنها بلل في طرقات محطات المترو (2).

و هذا المعنى الواسع الذي أعطاه القضاء الفرنسي لمفهوم الالتزام بالسلامة، يسير في اتجاه حماية مصالح المضرورين حتى قبل اتصالهم المادي بالناقلة (القطار)، إلا أن القضاء الفرنسي سجل تراجعا واضحا، جسده حكم محكمة النقض الفرنسية بتاريخ فاتح يوليوز 1969 (3). وذلك إثر بثها في قضية تتلخص وقائعها في إصابة رجل كبير السن و هو يصعد درجات سلم محطة سكة حديد تولوز (التي كانت مبللة بالمطر) في اتجاه رصيف المحطة لكي ينتظر قدوم القطار و يسافر إلى جهته المقصودة، في هذا الاجتهاد حسمت محكمة النقض في الأمر و ذلك بنفيها التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لأنه لم يستقل القطار بعد، و لأن التزام الناقل بضمان السلامة لا يقع على عاتقه إلا وقت تنفيذ عقد النقل.

فنطاق التزام الناقل بضمان سلامة الركاب إذن يتحدد في الحوادث التي تقع أثناء تواجد الراكب في الناقلة و أثناء عمليات الصعود و الهبوط، أما تلك التي تقع داخل محطات النقل تستبعد من هذا النطاق، مما يعني أن معيار قيام الالتزام المذكور هو اتصال الراكب ماديا بالناقلة و أما الحوادث التي تقع له خارج الناقلة فتخضع للمسؤولية التقصيرية (المادة 1184-1)

أما موقف القضاء المغربي من الإصابات التي تلحق المسافرين أثناء تواجده بالمحطة، فنمثل له بقرارين: الأول نفي فيه مسؤولية الناقل أثناء تواجد الراكب بالمحطة حيث جاء فيه: " أن مسؤولية الناقل تظل قائمة ما دام الراكب متصلا بالناقلة فإذا انقطع عنها بسبب من الأسباب فإن مسؤولية الناقل العقدية تنقطع

1 - Paris. 7 Mai 1943. Gazette du palais 31 octobre 1943.

2 - Civ. Français. 4 Mars 1954. Gazette du palais 18 Mai 1954

3 - Civ. Français. 1 juillet 1969. Cité par Geneviève Viney op. Cit. p 484.

Voir dans le même sens Cass. Civ. le 7 Mars 1989.

Cass. Civ. 10 Mai 1991. Cité par Berthémely Mercadal op. Cit. p 388.

Civ. 1. 21 / 10 / 1997. Cité par Philippe le tourneau louis Cadet Droit de la responsabilité Dalloz 1998 . p 582.



لتبدأ مسؤولية الناقل التقصيرية" (1).

أما القرار الثاني فقد أكد فيه المجلس الأعلى أن التزام الناقل بضمان السلامة يبتدأ من وقت دخول الراكب المحطة و أثناء تواجده بها حيث ورد فيه: "مسؤولية الناقل في إطار الفصل 106 من القانون التجاري تبتدأ من وقت دخول المسافر المحطة" (2).

ومن جهتنا فإننا لا نوافق المجلس الأعلى على قراره الثاني، حينما جعل مسؤولية الناقل في ضمان سلامة المسافر تبتدئ زمن دخول هذا الأخير إلى المحطة - و إن كان للقرار المذكور مصلحة كبرى لفائدة المسافر المضرور لأنه يوسع من نطاق الالتزام بالسلامة - و سندنا في ذلك أن المادة 485 من القانون التجاري استعملت عبارة " خلال النقل " التي تفيد أن الالتزام بضمان السلامة يتحدد في الإصابات التي تصيب المسافر خلال و أثناء تنفيذ النقل مما يعني إقصاء للإصابات الواقعة له أثناء تواجده بالمحطة أو أثناء دخوله أو خروجه منها بحيث لا يحق للراكب إثارة مسؤولية الناقل العقدية عن الأضرار اللاحقة به (3). و بمعنى أدق فإن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا يبدأ إلا من الوقت الذي يبدأ فيه الراكب بالصعود إلى الناقل و يستمر إلى حين هبوطه منها و مغادرته لها نهائيا .

فالناقل يتحمل المسؤولية في المدة الزمنية التي تبتدأ من ركوب المسافر الناقله و ذلك بوضع أي جزء من جسده ( كوضع قدمه على عتبة الناقله أو الإمساك بيده أحد أجزاء الناقله ) إلى آخر لحظة ينفصل فيها جسده عن الناقله عند الهبوط، أما ما قد يقع قبل أو بعد ذلك من حوادث فمجاله المسؤولية التقصيرية سواء مسؤولية الناقل نفسه ( مثل الحالة التي يسبب فيها أحد تابعي الناقل بضرر للمسافر أثناء حمله للأمتعة ) أو مسؤولية مالك المحطة ( مثل تهاونه في إصلاح أرضية المحطة التي تسبب في تعثر أحد المسافرين و سقوطه على

1- قرار بتاريخ 18/01/1978 منشور في مجلة القضاء و القانون العدد 29 السنة 18 يوليوز 1979 ص 63

2- قرار بتاريخ 28/02/1985 منشور بمجلة رابطة القضاة السنة 22 العددان 16-17 مارس 1986 ص 74

3- و على سبيل المقارنة نجد المشرع التونسي في المادة 655 من المجلة التجارية أكثر وضوحا من نظيره المغربي، حيث جاء فيها: " يصبح الناقل مسؤولا من وقت تعهده بالمسافر بما يصيبه من الأضرار البدنية أو المادية الطارئة عليه مدة النقل .

غير أن ما يؤخذ على المشرع التونسي في هذه المادة هو عدم تحديده حدود مدة التعهد و لا مكان التعهد بمعنى آخر: هل

يبدأ سريان العقد من وقت دفع ثمن التذكرة و استلامها ؟ أم من وقت ركوب الناقله بعد فتح أبوابها استعدادا للسفر؟

انظر يوسف عبيد . مرجع سابق ص 90



الأرض و تعرضه للكسر). أو مسؤولية الغير ( مثل تعرض أحد المسافرين لدفع قوي من الغير تسبب في إصابته).

لكل ذلك، فإن المعيار الذي وضعه القضاء السابق معيار غير دقيق و غير صحيح إذ سيدخلنا في متاهات من الأسئلة عن المدة الزمنية التي يمكن القول بأن الناقل سيسأل عن الأضرار التي يتعرض لها الراكب من وقت دخوله المحطة إلى حين خروجه منها: فهل هذه المدة تحتسب لدقائق أو لساعات؟

فهل يمكن إثارة مسؤولية الناقل العقدية عن حالة الراكب الذي دخل محطة ما في وقت الصباح الباكر و بقي هناك لأسباب خاصة به ( كعدم توفره على النقود للاستراحة في مقهى أو في فندق ) فوقع له الحادث في منتصف الليل تسبب فيه أرضية المحطة أو تسبب فيه الغير، أعتقد أن هذه الحالات و غيرها لا يجب مساءلة الناقل عنها.

و خلاصة القول، إذا كان الإنسان ( المسافر أو الراكب ) أعلى قيمة في الوجود فإن جسده يمثل جزءا هاما من هذه القيمة، لذلك فإن وصوله إلى وجهته المقصودة سالما معافى هو كل ما يريده، إلا أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب و إن كان التزاما بتحقيق نتيجة - كما مر بنا - فهو التزام لا يمكن أن يكون دائما مطلقا نظرا لما للراكب من حرية الحركة و التنقل داخل الناقل بل وحتى أثناء صعوده أو نزوله منها، هذه الحرية قد يكون لها دور كبير في وقوع الحادث و الناقل لا يستطيع دائما أن يقيد من هذه الحرية كما لا يمكنه أن يراقب كل راكب على حدة و يلزمه باحترام تعليماته و إرشاداته لأن لا مبالاة بعض الركاب و إهمالهم تجعل وقوع الضرر غير ممكن دفعه أو توقعه من طرف الناقل، من هنا إذن، تكمن أهمية التزام الراكب بالسهر على سلامته الشخصية، هذا الالتزام و إن كان يؤدي إلى التضيق من التزام الناقل بكفالة سلامة المسافرين، فإننا نعتقد بأن تنفيذ الالتزامين معا بدقة و انضباط و حسن نية من شأنه أن ينهي عملية النقل بأمن و سلام و بالتالي إنصاف الناقل و حماية الراكب.