



دار المنظومة
DAR ALMANDUMAH
الرواد في قواعد المعلومات العربية

العنوان:	خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص
المصدر:	مجلة القضاء التجاري
الناشر:	زكرياء العماري
المؤلف الرئيسي:	المعزوز، البكاي
المجلد/العدد:	س3, ع6
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2015
الشهر:	خريف
الصفحات:	25 - 32
رقم MD:	806395
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	IslamicInfo, EcoLink
مواضيع:	القوانين والتشريعات، المسؤولية المدنية، نقل الركاب، القانون التجاري
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/806395

© 2020 دار المنظومة. جميع الحقوق محفوظة.
هذه المادة متاحة بناء على الإتفاق الموقع مع أصحاب حقوق النشر، علما أن جميع حقوق النشر محفوظة. يمكنك تحميل أو طباعة هذه المادة للاستخدام الشخصي فقط، ويمنع النسخ أو التحويل أو النشر عبر أي وسيلة (مثل مواقع الانترنت أو البريد الالكتروني) دون تصريح خطي من أصحاب حقوق النشر أو دار المنظومة.

خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص

المعزوز البكاي

أستاذ باحث

جامعة المولى إسماعيل بمكناس

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

والمشرع 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⁽¹⁾. أما موقف القضاء الفرنسي فكان يشترط على المسافر إثبات خطأ الناقل لكي يتسنى له الحصول على التعويض، غير أن انتقادات الفقه جعلته يتراجع عن توجهه السابق حيث فرض على الناقل إيصال المسافر سالما إلى مكانه المقصود، وإذا أصابه ضرر أثناء عملية النقل تثار مسؤوليته العقدية بغض النظر عن فكرة الخطأ⁽²⁾.

ويجمع الفقه حاليا على أن مسؤولية ناقل الأشخاص هي مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل الرابط بين الناقل والراكب، وهذا يعني أن الاتجاه الذي كان يؤسس هذه المسؤولية وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية أصبح مهجورا في الآونة الراهنة⁽³⁾.

وقد حظي موضوع الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص باهتمام فقهي وقضائي واسع ومثير

(1) في البداية ظهر الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري سنة 1911 وبعد ذلك طبق لأول مرة في مجال السكك الحديدية من خلال قرار 27/01/1913 الذي استعمل مصطلح الالتزام بنتيجة سلامة الراكب، ومنذ ذلك الوقت اتسع مجال تطبيق الالتزام بضمان السلامة ليشمل الحافلات (قرار 23 ماي 1955) والطاكرسيات (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^{ème} éditions Delta LGDJ 1998, p. 399 et s.

(2) علية معلمي: المسؤولية المدنية في حوادث السير، دراسة مقارنة بين القانون المغربي والقانون الفرنسي، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص جامعة الحسن الثاني الدار البيضاء 1990/1991، ص 78.

(3) إدريس فتاحي: المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص المترتبة على عقد النقل، مطبعة الأمانة، زنقة دمشق الرباط، ط 2002، ص 27.

لنقاشات عميقة وذلك 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.

تبعاً لما سبق وأمام اختلاف المواقف الفقهية والحلول القضائية المسجلة حول هذه النقاط سواء على مستوى القانون المغربي أو القانون الفرنسي، سنحاول مناقشة خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البري للأشخاص 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⁽⁴⁾. هل هو التزام ببذل عناية أي اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب الحوادث ومن ثم فإن إثارة مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزامه تفترض إقامة الدليل على تقصيره وإهماله، 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⁽⁵⁾، أن محل الالتزام بضمان السلامة هو مجرد بذل عناية أساسه اتخاذ جميع التدابير اللازمة لتفادي الحوادث التي تصيب المسافرين خلال النقل وبالتالي يقع على عاتق الراكب إثبات قصور الناقل أو خطأه إن أراد الحصول على التعويض⁽⁶⁾.

إلا أن بعض الفقه الفرنسي انتقد هذا الموقف مؤكداً أن عقد نقل الأشخاص يفرض على الناقل التزاما بإيصال المسافر سالماً معافى إلى وجهته المقصودة أي أن محل التزام الناقل هنا هو التزام بتحقيق نتيجة ومن ثم متى أصيب الراكب بضرر أثناء السفر يكون الناقل قد أحل بالتزامه العقدي ويلتزم بالتعويض ولا يمكنه دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه. وهو نفس الموقف الذي سلكه القضاء الفرنسي مؤكداً أن عقد نقل الأشخاص يفرض على عاتق الناقل التزاما بإيصال المسافر إلى وجهته المقصودة سالماً معافى وذلك بالنظر إلى ظروف النقل حالياً حيث يعجز المسافرون في الغالب إثبات خطأ الناقل بل حتى صعوبة معرفه ظروف الحادث والأسباب التي أدت إليه، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية: «بأن على عاتق

(4) ليس للالتزام مضمون واحد بحيث يختلف من حالة لأخرى قد يصل أحياناً إلى ضمان عدم الإضرار ويسمى التزاماً محدداً أو التزاماً بنتيجة، وقد يقتصر أحياناً على مجرد مراعاة الحيلة والتبصر دون ضمان عدم الإضرار ويسمى التزاماً باليقظة أو التزاماً بوسيلة. راجع في هذا الصدد: إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المسؤولية المدنية بين التقيد والإطلاق دراسة تحليلية للأنظمة القانونية المعاصرة اللاتينية والإسلامية الأنجلوساكسونية. الناشر دار النهضة العربية. بدون سنة. ص 335 وما بعدها.

وجرى في إطار التمييز بين الالتزامين السابقين استعمال مصطلحي الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية، إلا أن الملاحظ أن الإخوان مازو استعمالوا تسمية الالتزام المحدد (obligation déterminée) والالتزام باليقظة والتبصر (obligation de prudence et diligence)

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

(5) انظر محمود جمال الدين زكي: مشكلات المسؤولية المدنية ومسألة الخيرة، مطبعة جامعة القاهرة، 1978، ص 239.

(6) سافاتيه «المسؤولية»، ج 1، بند 135 مشار إليه في محمود جمال الدين زكي: نفسه 239 وما بعدها.

الناقل التزام بإيصال المسافر سالماً معافى إلى جهته المقصودة وهو التزام بتحقيق نتيجة⁽⁷⁾.

وجاء 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 والحيلة حتى يسهل دخول التلاميذ إلى الناقل، وتبعاً لذلك اعتبر الناقل مسؤولاً عن الإصابة التي لحقت بأحد التلاميذ بفعل وقوعه تحت عجلات الناقل إثر انزلاق قدمه نتيجة اندفاع مع زملائه قبل وقوفها، ولا يحق للناقل دفع المسؤولية عنه بخطاءاً المضرور إذ كان عليه اتخاذ التدابير اللازمة التي تسمح له بتفاديه⁽⁸⁾.

ومن خلال ما سبق يبدو أن القضاء الفرنسي كان أكثر تشدداً وصرامة 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 وليس 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⁽⁹⁾ 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 عاماً 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 سالماً» بمعنى إلزام الناقل بنقل الراكب أو المسافر إلى مكانه المقصود سالماً دون أية إصابة وهو ما يفسر أن التزام الناقل هنا ليس التزام ببذل عناية إنما هو التزام بتحقيق

(7) 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 transport terrestres aériens et maritimes internes et internationaux 2ème édition 1989 Mémentos Dalloz, p 98.

(8) Cass. Civ. 7 Mars 1989. Cité par Berthémely Mercadal. Droit des transporteurs terrestres et aériens. Dalloz 1996, p 388.

واستقرت بعض المحاكم الفرنسية على تكييف التزام الناقل بضمان سلامة المسافر كونه التزام بتحقيق نتيجة وصوله سالماً معافى إلى جهته المقصودة.

- Civ. 1^{er}. 21 Octobre 1997; bull, civ. I N° 288 rev Trim Dr, com. 1998 p 410 Cité par Jacques Mestre: Droit commercial. 24ème édition 1999 I.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 26/04/1962، مشار إليه في عبد الحكم فودة، شركة الأموال والعقود التجارية في ضوء قضاء النقص، دار الفكر الجامعي بالإسكندرية 1995، ص 174.

أنظر ذلك في نفس المعنى نقض مدني مصري 29/04/1981 نفس المرجع ص 174.

(9) للإشارة فإن المادة 485 ص القانون التجاري الجديد، تبدو أكثر وضوحاً في التعبير والمعنى مقارنة مع الفصل 106 من القانون التجاري القديم.

وهذه الملاحظة لا تنطبق على هذه المادة فقط بل على نصوص المدونة برمتها حيث يقول الأستاذ عبد الواحد شعير «... وأول ما يلفت النظر في المدونة الجديدة هو طابعها اللغوي الذي اتم بالفصاحة والبساطة والبعد عن التقريب والالتباس والغموض، وهذا من أهم المآخذ الأساسية التي كانت تأخذ على القانون التجاري السابق الذي امتاز بالركاكة في بعض فصوله والغموض والحلل في تراكيبه اللغوية وصيغته التعبيرية...» قراءة في مدونة التجارة ظهر شريف 86-83-1 (القانون رقم 15، 95 الصادر بتاريخ فاتح غشت 1996، ص 3).

نتيجة والمتمثلة في وصول الراكب إلى الوجهة المتفق عليها تحت طائلة إثارة مسؤولية الناقل العقدية⁽¹⁰⁾.

ورغم ذلك يمكن تحديد طبيعة التزام الناقل من خلال المادة 485 من القانون التجاري نفسها والقول بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة لأن المادة المذكورة لم تفرض على الراكب عبء إثبات خطأ الناقل إذ أن مسؤولية هذا الأخير مفترضة ولا يمكنه التخلص منها إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المضرور، وتبعاً لذلك يلزم الناقل بإيصال المسافر إلى مكانه المقصود سالماً دون أية إصابة. وهذا ما أكد عليه المجلس الأعلى في إحدى قراراته حيث قضى⁽¹¹⁾: «بأن المحكمة وهي 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، ومن جهة أخرى حيث إن المحكمة عندما حملت الضحية جزءاً 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».

وفي نفس الإطار قضت محكمة الاستئناف: «أن الناقل ملزم باتخاذ كل الاحتياطات الضرورية لضمان سلامة ركابه ولا يمكن أن يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت وجود حدث فجائي أو قوة القاهرة⁽¹²⁾.

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

المطلب الثاني: النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة:

هناك أكثر من عامل يشترك في تحديد النطاق الزمني للالتزام بضمان سلامة الراكب، فهو يتحدد بمدة سريان عقد النقل وبعملية الصعود والهبوط من وإلى وسيلة النقل، كما يتحدد من حيث الزمان بفترة تواجد الراكب داخل وسيلة النقل ومن حيث المكان بحالات تواجده داخل محطة النقل.

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

لكل ذلك سنقف عند هذين العاملين الأخيرين تباعاً كالآتي:

أولاً: وجود الراكب داخل الناقل:

يعد وجود الراكب داخل الناقل التطبيق العملي والحقيقي للالتزام بضمان السلامة، لأن وجوده بها يجعله

(10) يوسف عبيد: «ضمان المؤمن في حوادث السير». رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص نوقشت بالدار البيضاء 1991 ص 89.

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

(12) قرار بتاريخ 23/10/1984 منشور بالمجلة المغربية للقانون المقارن عدد 4 سنة 1986 ص 227.

أكثر عرضة للحوادث، ولذلك فإن التزام الناقل بضمان سلامة الركاب داخل الحافلة أصبح أمراً غير قابل للنقاش والتشكيك في صحته فقها وقضاء⁽¹³⁾.

ومتى كان المبدأ هو التزام الناقل بضمان سلامة الركاب أثناء تواجده بالناقلة، فإن هذا الالتزام قد يتوقف بنزول الركاب من الناقلة حتى ولو كان نزولاً مؤقتاً لقضاء بعض أغراضه الشخصية كشراب بعض المشروبات أو شراء جريدة مثلاً، ثم العودة من جديد إلى مكانه بالناقلة، أما إذا كان نزول الركاب من الناقلة بناءً على صدور تعليمات من الناقل وعماله كوجود خلل في الناقلة مثلاً، فإن الالتزام بضمان سلامة الركاب يظل قائماً⁽¹⁴⁾.

وهذا ينسجم مع المادة 485 من القانون التجاري التي استعملت كلمة «خلال النقل» التي تعني ضرورة تواجد الركاب داخل الناقلة وعدم مغادرتها لها إلا عند انتهاء عملية النقل وبناءً على أمر الناقل، أما إذا انفصل الركاب عن الناقلة كلياً لسبب من الأسباب فهذا يدل أن علاقته مع الناقلة قد انقطعت وتوقف تبعاً لذلك التزام الناقل بضمان السلامة.

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

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

من الواضح أن الركاب المضروب - في الفرض السابق - قد انفصل عن الناقلة وعن الإطار المكاني الذي توجد به وذلك بإرادته المنفردة ودون أن يستأذن الناقل، وهذا يعني أنه قام بدور إيجابي في تحقيق الضرر الذي ألم به وهو خارج الناقلة بمعنى أن الحادث الذي وقعت لهذا الركاب يرجع إلى نشاطه الشخصي وتصرفه الإرادي

(13) ولا يعد التزام الناقل بنتيجة وصول الركاب سالماً معافى إلى وجهته المقصودة «أي ضمان سلامته» خياراً تشريعياً بقدر ما هو اجتهاد قضائي أتت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 21/11/1911.

طلبة وهبة خطاب: المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان "دراسة قضائية مقارنة دار الفكر العربية بدو سنة ص 96 - Voir aussi François collait Dutilleul et Philippe delebecque: contrats civils et commerciaux 4^{ème} édition 1998, p. 620.

وفي الإطار ذاته قضت محكمة التعقب التونسية ما يلي: "... إن الدعوى مؤسسة على علاقة تعاقدية سندها عقد النقل، أن الناقل هو المسؤول عن سلامة المسافرين طبقاً لأحكام الفصل 655 من المجلة التجارية لأن التزامه يوجب عليه إيصال المسافرين سالمين إلى الوجهة المقصورة طبق الفصل 653 من المجلة التجارية وهو التزام بنتيجة لا ببدل عناية فقط ص 13.

قرار تعقيبي مدني العدد 10624 مؤرخ في 17/01/1985 مشار إليه في يوسف عبيد م. يس ص 93. وهو ما أكده القضاء الفرنسي كذلك في العديد من أحكامه من ذلك مثلاً ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بأن: «الالتزام بضمان السلامة المتعلق بعقد النقل ينتهي بانتهاء هذا العقد، وذلك منذ اللحظة التي ينزل فيها المسافرين من الناقلة ويسترجعون استقلالهم».

- Cass. Civ. 10 mai 1991 cité par Barthélemy Mercadel. Op. cit., p. 388.

(14) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص 158.

وليس إلى خط في تنفيذ الناقل لعملية النقل. فالناقل لا ذنب له في ما حصل للراكب المضرور لأنه وإن كان يحق له أن يضبط السير الحسن والنظام داخل الناقل، فإنه لا يستطيع أن يراقب كل راكب على حدة ويأمره بعدم الابتعاد عن الناقل، ومن تم 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 وهو «التزام الراكب بالسهر على سلامته الشخصية» ومضمونه أن الراكب مطالب بتجنب الحوادث والأخطار التي تهدده وأن لا يصدر عنه أي إهمال من شأنه أن يشدد مخاطر النقل.

وبناء على ما سبق فالتزام الناقل بضمان السلامة لا يغطي إهمال وعدم تبصر الراكب الذي لم يتخذ بنفسه إجراءات واحتياطات الأمن التي تتطلبها السلامة الشخصية، ولا شك أن الراكب في مثلنا السابق قد قصر وأهمل لما ابتعد عن الناقل والإطار المكاني الذي توجد به بغير إذن الناقل، مما يقتضي اعتباره خارج تنفيذ عقد النقل وإطاره.

لكل ذلك فإن التزام الراكب بالسهر على سلامته الشخصية يعد المقابل الحقيقي والمكمل الأساسي لتنفيذ الناقل التزامه بضمان سلامة الركاب بحيث يجب على كل راكب أن يحترم تعليمات وإرشادات الناقل وتنفيذها بحسن نية ثم مراعاة اليقظة والتبصر حتى تتم عملية النقل بأمان وسلام.

ثانيا: تواجد الراكب داخل محطة الثقل:

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 وانتظار 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 المذكور يشمل فقط فترة تواجد الراكب داخل وسيلة النقل وعملية الصعود والهبوط، 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.

وفي 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 ونزوله منه إثر انتهاء السفر فقط، إنما يمتد ليشمل كذلك ضمان سلامته منذ دخوله المحطة وإلى غاية خروجه منها، وتطبيقا لذلك قضى بمسؤولية الناقل نتيجة انزلاق الراكب على رصيف محطة المترو⁽¹⁵⁾. كما تمت مساءلة الناقل عن انزلاق الراكب بفعل هبوط عاصفة ثلجية نتج عنها بلل في طرقات محطات المترو⁽¹⁶⁾.

(15) Paris, 7 Mai 1943, Gazette du palais 31 Octobre 1943.

(16) Civ. Français, 4 Mars 1954. Gazette du palais 18 Mai 1954.

وهذا المعنى الواسع الذي أعطاه القضاء الفرنسي لمفهوم الالتزام بالسلامة، يسير في اتجاه حماية مصالح المضرورين حتى قبل اتصالمهم المادي بالناقلة (القطار)، إلا أن القضاء الفرنسي سجل تراجعاً واضحاً، جسده حكم محكمة النقض الفرنسية بتاريخ فاتح يوليوز 1969⁽¹⁷⁾. وذلك إثر بثها في قضية تتلخص وقائعها في إصابة رجل كبير السن وهو يصعد درجات سلم محطة سكة حديد تولوز (التي كانت مبللة بالأمطار) في اتجاه رصيف المحطة لكي ينتظر قدوم القطار ويسافر إلى جهته المقصودة، في هذا الاجتهاد حسمت محكمة النقض في الأمر وذلك بنفيها التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لأنه لم يستقل القطار بعد، ولأن التزام الناقل بضمان السلامة لا يقع على عاتقه إلا وقت تنفيذ عقد النقل.

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

أما موقف القضاء المغربي من الإصابات التي تلحق المسافرين أثناء تواجده بالمحطة، فتمثل له بقرارين: الأول نفى فيه مسؤولية الناقل أثناء تواجد الراكب بالمحطة حيث جاء فيه: «أن مسؤولية الناقل تظل قائمة مادام الراكب متصلاً بالناقلة فإذا انقطع عنها بسبب من الأسباب فإن مسؤولية الناقل العقدية تنقطع لتبدأ مسؤولية الناقل التقصيرية»⁽¹⁸⁾.

أما القرار الثاني فقد أكد فيه المجلس الأعلى أن التزام الناقل بضمان السلامة يبتدأ من وقت دخول الراكب المحطة وأثناء تواجده بها حيث ورد فيه: «مسؤولية الناقل في إطار الفصل 106 من القانون التجاري تبتدأ من وقت دخول المسافر المحطة»⁽¹⁹⁾.

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 - وإن كان للقرار المذكور مصلحة كبرى لفائدة المسافر المضرور لأنه يوسع من نطاق الالتزام بالسلامة - وسندنا 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 وأثناء 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⁽²⁰⁾. وبمعنى أدق فإن التزام الناقل بضمان

(17) 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 Cabiet : Droit de la responsabilité, Dalloz, 1998, p. 582.

(18) قرار بتاريخ 18/01/1978 منشور في مجلة القضاء والقانون العدد 29 السنة 1979 ص 63.

(19) قرار بتاريخ 28/02/1985 منشور في مجلة رابطة القضاء السنة 22 العددان 16-17 مارس 1986 ص 74.

(20) وعلى سبيل المقارنة نجد المشرع التونسي في المادة 655 من المجلة التجارية أكثر وضوحاً من نظيره المغربي. حيث جاء فيها: «يصح الناقل مسؤولاً من وقت تعهده بالمسافر بما يصيبه من الأضرار البدنية أو المادية الطارئة عليه مدد مدة النقل:

غير أن ما يؤخذ على المشرع التونسي في هذه المادة هو عدم تحديده حدود مدة التعهد بمعنى آخر: هل يبدأ سريان العقد من وقت دفع ثمن التذكرة واستلامها؟ أم من وقت ركوب الناقلة بعد فتح أبوابها للسفر؟ انظر يوسف عبيد. مرجع سابق، ص 90.

سلامة الراكب لا يبدأ إلا من الوقت الذي يبدأ فيه الراكب بالصعود إلى الناقله ويستمر إلى حين هبوطه منها ومغادرته لها نهائياً.

فالناقل يتحمل المسؤولية في المدة الزمنية التي تبدأ من ركوب المسافر الناقله وذلك بوضع أي جزء من جسده (كوضع قدمه على عتبة الناقله أو الإمساك بيده أحد أجزاء الناقله) إلى آخر لحظة يفصل 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 وسقوطه على الأرض وتعرضه 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 وغير صحيح إذ سيدخلنا في متاهات من الأسئلة عن المدة الزمنية التي يمكن القول بأن الناقل سبباً 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 وبقي 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 وغيرها لا يجب مساءلة الناقل عنها.

وخلاصة القول، إذا كان الإنسان (المسافر أو الراكب) أعلى قيمة في الوجود فإن جسده يمثل جزءاً هاماً من هذه القيمة، لذلك فإن وصوله إلى وجهته المقصودة سالماً معافى هو كل ما يريده، إلا أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب وإن كان التزاماً بتحقيق نتيجة - كما مر بنا - فهو التزام لا يمكن أن يكون دائماً مطلقاً نظراً لما للراكب من حرية الحركة والتنقل داخل الناقله بل وحتى أثناء صعوده أو نزوله منها، هذه الحرية قد يكون لها دور كبير في وقوع الحادث والناقل لا يستطيع دائماً أن يقيد من هذه الحرية كما لا يمكنه أن يراقب كل راكب على حدة ويلزمه باحترام تعليماته وإرشاداته لأن لا مبالاة بعض الركاب وإهمالهم تجعل وقوع الضرر غير ممكن دفعه أو توقعه من طرف الناقل، من هنا إذن، تكمن أهمية التزام الراكب بالسهرة على سلامته الشخصية، هذا الالتزام وإن كان يؤدي إلى التضييق من التزام الناقل بكفالة سلامة المسافرين، فإننا نعتقد بأن تنفيذ الالتزامين معا بدقة وانضباط وحسن نية من شأنه أن ينهي عملية النقل بأمن وسلام وبالتالي إنصاف الناقل وحماية الراكب.