

المسؤولية المدنية الناشئة عن النقل المجاني

م. م. علاء كريم يونس¹

¹ الجامعة الإسلامية في لبنان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص.

بريد الكتروني: alaakreem.iq@gmail.com

إشراف: أ. د. غالب فرحات

HNSJ, 2024, 5(7); <https://doi.org/10.53796/hnsj57/26>

تاريخ القبول: 2024/06/18م

تاريخ النشر: 2024/07/01م

المستخلص

"المسؤولية المدنية الناشئة عن النقل المجاني" تعتبر من المواضيع القانونية الهامة التي تحتاج إلى دراسة متأنية، حيث يتناول هذا الموضوع الأطر القانونية التي تحكم مسؤولية الناقل في حالات النقل المجاني، على الرغم من أن النقل المجاني قد يبدو خالياً من الالتزامات القانونية، إلا أن هناك العديد من الحالات التي قد تنشأ فيها مسؤولية مدنية، فمثلاً إذا تسبب الناقل في ضرر للركاب أو الممتلكات أثناء النقل المجاني، قد يتحمل المسؤولية القانونية، وتعتمد هذه المسؤولية على عدة عوامل، بما في ذلك درجة العناية الواجبة من قبل الناقل ووجود أي إهمال أو تقصير، بالإضافة إلى ذلك تلعب التشريعات المحلية دوراً رئيسياً في تحديد نطاق وقيود هذه المسؤولية، وفي الختام يتطلب النقل المجاني توازناً دقيقاً بين تقديم الخدمة وتحمل المسؤولية القانونية لضمان حماية حقوق الأفراد والمجتمع.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية – النقل المجاني – التزام الناقل – الحماية القانونية – التشريعات المحلية

RESEARCH TITLE

The Civil Liability Arising from free Transportation

Alaa Karim Younis¹

¹ The Islamic University of Lebanon, Faculty of Law and Political Science, Department of Private Law. Email: alaakreem.iq@gmail.com

Supervisor: Prof. Dr. Ghalib Farhat

HNSJ, 2024, 5(7); <https://doi.org/10.53796/hnsj57/26>

Published at 01/07/2024

Accepted at 18/06/2024

Abstract

"Civil liability arising from free transportation" is an important legal topic that requires careful study. This subject addresses the legal frameworks governing the liability of the transporter in cases of free transportation. Although free transportation may seem devoid of legal obligations, there are many instances where civil liability can arise. For example, if the transporter causes harm to passengers or property during free transportation, they may bear legal responsibility. This liability depends on several factors, including the degree of due care exercised by the transporter and the presence of any negligence or default. Additionally, local legislation plays a key role in determining the scope and limitations of this liability. In conclusion, free transportation requires a delicate balance between providing the service and bearing legal responsibility to ensure the protection of individuals' rights and the community.

Key Words: civil liability, free transportation, carrier's obligation, legal protection, local legislation.

المقدمة

أولاً: بيان موضوع البحث:

المسؤولية المدنية الناشئة عن النقل المجاني تتناول الأطر القانونية التي تحدد مسؤولية الناقل في حالات تقديم خدمات النقل بدون مقابل، وعلى الرغم من أن النقل المجاني قد يبدو معفياً من الالتزامات القانونية، إلا أن الناقل قد يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث أثناء النقل، إذ تعتمد هذه المسؤولية على مدى العناية التي يلتزم بها الناقل، وإذا كان هناك أي إهمال أو تقصير، بالإضافة إلى ذلك، تلعب التشريعات المحلية دوراً حاسماً في تحديد حدود ونطاق هذه المسؤولية، لذلك يجب أن يوازن الناقل بين توفير خدمات النقل المجاني وتحمل المسؤولية القانونية، وذلك لضمان حماية حقوق الأفراد والمجتمع بشكل عام.

ثانياً: مشكلة البحث:

مشكلة البحث تتعلق بتحديد نطاق المسؤولية المدنية للناقل في حالات النقل المجاني، كما وتكمن المشكلة في معرفة مدى التزام الناقل بتعويض الأضرار التي قد تحدث للركاب أو ممتلكاتهم أثناء النقل المجاني، وكيف تؤثر التشريعات المحلية على هذه المسؤولية، فالهدف هو توضيح الالتزامات القانونية للناقل وضمان حماية حقوق الأفراد.

ثالثاً: هدف البحث:

يهدف البحث إلى توضيح وتحديد نطاق المسؤولية المدنية للناقل في حالات النقل المجاني، بما في ذلك مدى التزامه بتعويض الأضرار التي قد تلحق بالركاب أو ممتلكاتهم. يتناول البحث تحليل العوامل المؤثرة على هذه المسؤولية، مثل الإهمال والتقصير، ودور التشريعات المحلية في تنظيمها. يتم التركيز على مفهوم وصور النقل المجاني، بالإضافة إلى تحمل الناقل مسؤولية التقصير في حالات النقل المجاملة. الهدف النهائي هو الوصول إلى فهم متوازن يعزز حماية حقوق الأفراد ويضمن تقديم خدمات النقل المجاني بشكل آمن ومسؤول.

رابعاً: أهمية البحث:

تتمثل أهمية البحث في توضيح وتحديد المسؤوليات القانونية للناقل في حالات النقل المجاني، مما يساهم في حماية حقوق الركاب وضمان تعويض الأضرار، وتوجيه التشريعات المحلية لتعزيز دقتها وفعاليتها، كما وتكمن الأهمية في تعزيز الأمان في خدمات النقل المجاني من خلال فرض معايير أعلى للعناية والاهتمام، ودعم الناقلين بإرشادات قانونية واضحة تمكنهم من تقديم خدماتهم بمسؤولية واحترافية، وزيادة الوعي القانوني لدى المجتمع حول حقوقهم ومسؤوليات الناقلين.

خامساً: منهجية البحث:

تتبع منهجية البحث منهجاً تحليلياً يشمل جمع وتحليل الأدبيات القانونية المتعلقة بالمسؤولية المدنية والنقل المجاني، ودراسة النصوص القانونية والقضايا القضائية ذات الصلة، وتتضمن المنهجية أيضاً دراسة حالات واقعية من حوادث النقل المجاني، وأيضاً يتم تقديم توصيات عملية وقانونية مبنية على النتائج المستخلصة، بهدف تعزيز حماية حقوق الركاب وتحسين تنظيم المسؤولية المدنية في خدمات النقل المجاني.

سادساً: هيكلية البحث:

للإحاطة والتوسع بموضوع البحث ارتأينا تقسيم خطة البحث على مبحثين رئيسيين:

- المبحث الأول: مفهوم وصور النقل المجاني
- المبحث الثاني: تحمل الناقل مسؤولية التقصير في حالات النقل المجاملة

المبحث الأول

مفهوم وصور النقل المجاني

يعتبر النقل المجاني جزءاً مهماً من العلاقات القانونية التي تنظم حقوق والتزامات الأطراف في مختلف الظروف، حيث يتناول هذا الموضوع مفهوم النقل المجاني وصوره المختلفة، مسلطاً الضوء على الأطر القانونية التي تحكمهن، سيساعد فهم هذه الجوانب في تحديد المسؤوليات وتوضيح الفروق بين النقل المجاني والنقل المصلحي، وعليه سيتم تقسيم هذا المبحث على مطلبين وعلى النحو الآتي:

المطلب الأول: مفهوم النقل المجاني

لأجل إعطاء مفهوم واضح ومحدد للنقل المجاني لا بد من توضيح مصطلحي النقل والمجانبة وعليه سوف يتم تقسيم هذا المطلب على ثلاثة فرعين وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: التعريف بعقد النقل وتمييزه عما يشته به من أوضاع.

يقصد بالنقل تغيير محل (مكان) الأشياء أو الأشخاص⁽¹⁾، حيث لا يمكن وصف كل تغيير لمكان الشخص بأنه عقد نقل، وسنقوم بتعريف عقد النقل وتمييزه عن الأوضاع القانونية المشابهة.

الفقرة الأولى: تعريف عقد النقل.

النقل لغة⁽²⁾ تحويل الشيء من موضع إلى موضع فيقال ينقله نقلاً يعني حوله ونقل الشيء تحويله. ولا يختلف هذا المعنى عن مفهوم النقل في اصطلاح رجال القانون فهو تغيير محل (مكان) الأشياء أو الأشخاص⁽³⁾، فجوهر النقل هو تغيير المكان، حتى لو كانت نقطة الانطلاق هي نفسها نقطة الوصول. مثال ذلك، اصطحاب شخص لصديقه في نزهة بالسيارة ثم العودة إلى نفس المكان⁽⁴⁾ جوهر النقل هو تغيير المكان حتى لو عاد الراكب إلى نفس نقطة الانطلاق، مثل استئجار سيارة لقضاء حاجة والعودة. عقد النقل هو اتفاق يلتزم فيه الناقل بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر، كما عرفته المادة (68) من قانون التجارة الأردني⁽³⁾.

الفقرة الثانية: تمييز عقد النقل عما يشته به من أوضاع قانونية.

لا تُعتبر كل حالات تغيير مكان الشخص عقد نقل، مثل ألعاب الملاهي وعمليات القطار وتعليم قيادة السيارات، لأن عقد النقل يتطلب أن يكون تغيير المكان هو الالتزام الأساسي وليس التبعية⁽⁴⁾ وهذه الحالات هي:

أولاً: ألعاب الملاهي

إذا قام شخص بزيارة إحدى مدن الألعاب أو الملاهي وطلب من المسؤول عن هذه الألعاب السماح له بعدد من

(1) د. أكرم ياملي - العقود التجارية وفقاً لأحكام قانون التجارة الجديد رقم 149 لسنة 1970 - عقد النقل - بغداد 1972 - ص3.

(2) أنظر في المعنى اللغوي للنقل: محمد مرتضى الزبيدي - تاج العروس - ج8 - ص143 (مادة نقل) وأبن منظور - لسان العرب المحيط - المجلد الثالث - ص6،7.

(3) د. أكرم ياملي - المصدر السابق - ص3.

(4) زهير سعيد طه البشير، مسؤولية الناقل المجاني في النقل بالسيارات للأشخاص، بحث منشور في مجلة القانون المقارن العراقية، العدد العاشر، السنة السابعة، 1979 - ص210

(5) د. عزيز العكلي - الوجيز في شرح القانون التجاري - الأردن - 2000 - ص106. وهذا التعريف يطابق تعريف المادة (242) من قانون التجارة العراقي الملغي رقم 149 لسنة 1970.

الدورات كما في لعبة ترويض الخيل أو في عربة من عربات قطار الملاهي أو امتطاء ظهر الحصان الخشبي أو ركوب الطبق الطائر أو الركوب في الجبل الروسي، فلا نكون أمام عقد نقل وذلك لأن الغرض ليس الانتقال من مكان إلى آخر بل مجرد اللهو والتسلية⁽⁵⁾.

يعتبر القضاء في فرنسا ومصر وجود علاقة عقدية بين مستغل الألعاب والزبون، ويكون المستغل مسؤولاً عن سلامة الزبون تعاقدياً ولا يمكنه التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي. هذا العقد يوفر التسلية وليس الانتقال، مما يجعله مختلفاً عن عقد النقل⁽¹⁾.

وتذهب محكمة تمييز العراق إلى إقامة مسؤولية مستغل الملاهي عن الأضرار التي تلحق بالزبون على أساس المسؤولية عن الآلات الميكانيكية⁽²⁾.

ثانياً: عمليات القطر أو السح:

القطر هو اتفاق يتعهد فيه صاحب المركبة القاطرة بقطر مركبة أخرى إلى جهة معينة مقابل أجر، ويتم ذلك عادة عند تعطل السيارة. أصبحت هذه العملية هامة ومعروفة، مع وجود شركات متخصصة في هذا المجال⁽³⁾.

تتضمن عملية القطر انتقالاً من مكان إلى آخر، مما يدفع البعض لاعتبارها عقد نقل يجب أن يشمل التأمين. ومع ذلك، يميز البعض⁽¹⁾ بين القطر وعمليات المساعدة والإنقاذ، التي تعتبر عمليات نجدة ولا تتضمن نية التزام أو ارتباط.

ويذهب البعض الآخر⁽²⁾ إلى القول أن القطر ليس نقلاً وذلك لأن القطر قد يكون بمقابل، وهو هنا عقد غير مسمى، وقد يكون عن طريق المساعدة المجانية وفي هذه الحالة تكون المساهمة في استعمال وسيلة النقل مساهمة ظاهرية. فصاحب السيارة المقطورة لم يستعمل السيارة القاطرة وفي هذا الصدد يقول الأستاذة (هنري وليون مازو وتك): يكون استعمال السيارة عن طريق الأنتقال بواسطتها لا عن طريق سحبها بوساطة سيارة أخرى⁽³⁾.

ثالثاً: عقد تعليم السياقة:

قد يطلب شخص من آخر تعليمه قيادة السيارة أو يلجأ إلى أحد المكاتب المتخصصة لتعلمها، فطالب التعليم في هذه الحالة لا يرتبط مع المعلم بعقد نقل، لأن الغرض من العقد المبرم بينهما هو تعلم فن القيادة وليس الانتقال من مكان

(6) د. حسن علي ذنون - المبسوط في المسؤولية المدنية - الضرر - بغداد - 1991 - ص 76.

(7) وتذهب بعض المحاكم الفرنسية وأغلب المحاكم المصرية إلى تطبيق قواعد المسؤولية من الأشياء على الحوادث التي تقع في هذه الألعاب. أنظر تفصيل ذلك: حسين عامر، المصدر السابق، ص 117، 116.

(8) المادة (231) مدني عراقي وأنظر: قرار محكمة التمييز 278/موسعة أولى/1987، 86 في 13/11/1987 جاء فيه... (أن الجهاز الذي سبب الحادث المعروف بعربة الموت هو من الأجهزة التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها... وبذا تكون الدعوى مشمولة بأحكام المادة 231 من القانون المدني)... وأنظر قرار 531/مدنية أولى/1988 في 5/10/1988 المتعلق بغرق صبي بسبب انقلاب زورق بخاري في جزيرة بغداد السياحية وقرار 737/مدنية أولى/1989 في 23/5/1990 هذه القرارات نقلاً عن إبراهيم المشاهدي - المختار من قضاء محكمة التمييز، قسم القانون المدني والقوانين الخاصة، ج 6، بغداد - 2001، ص 101 وما بعدها.

(9) أنظر: د. سعد واصف - التأمين من المسؤولية دراسة في عقد النقل البري - رسالة دكتوراه - القاهرة - 1958 - ص 308، 307.

(10) د. سعد واصف - المصدر السابق - ص 308.

(11) د. حسين علي ذنون - المصدر السابق، ص 76 وقريب من ذلك د. محمد لبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - مصر، 1957 - ص 126.

(12) هنري وليون مازو وتك. نقلاً عن حسن علي ذنون - المصدر السابق - ص 76.

إلى آخر (4)، كما ويرتب عقد التعليم على المعلم التزاماً ببذل العناية، ومسؤوليته تقتصر على إثبات خطأ المتعلم. ومع ذلك، إذا احتفظ المعلم بالقيادة التامة للسيارة، فإنه يتحمل مسؤولية ضمان سلامة المتعلم ويكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق به (5).

وهناك رأي يذهب (1) إلى أن معلم القيادة هو الحارس للسيارة. أما المتعلم فلا يكون كذلك، أما من يقوم بأمتحان من تعلم القيادة لا يكون حارساً، بل تكون الحراسة في هذه الحال لمن تعلم القيادة.

الفرع الثاني: مفهوم المجانية.

تعني المجانية الحصول على الشيء بلا بدل (2)، أي أن نقل الراكب بدون مقابل يعبر عن المجانية، وإذا وُجد مقابل نقدي أو مصلحة، فهو عقد نقل. تختلف المجانية إلى ظاهرية (عندما يتم النقل بمقابل مستتر) وحقيقية (بدون أي مقابل). دور رضا الناقل أساسي في إضفاء صفة المجانية على النقل.

الفقرة الأولى: صور المجانية.

ذكرنا أن هناك تقسيمات للمجانبة منها المجانية الواسعة والضيقة والمجانبة الظاهرية والحقيقية، وسنتناولها فيما يأتي:-

أولاً: المجانية الواسعة والمجانبة الضيقة (3).

القضاء الفرنسي يميز بين النقل المصلحي، حيث يحصل الناقل على مصلحة غير نقدية، والنقل على سبيل المجاملة الذي يتم بدون أي مقابل نقدي أو مصلحة (1)، وفي هذه الصورة تكون المجانية بمعناها الضيق.

ثانياً: المجانية الظاهرية والمجانبة الحقيقية.

المجانبة الظاهرية تكون عندما يبدو النقل مجاناً لكنه يتم بمقابل مستتر، أما المجانبة الحقيقية فهي بدون أي مقابل فعلي:

1. قيام شخص آخر غير الراكب بدفع الأجرة.

إذا دفع شخص آخر أجرة النقل بدلاً من المسافر، يُعتبر ذلك عقد نقل وليس نقلاً مجاناً، لأن الناقل حصل على

(13) زكريا مصيلحي عبد اللطيف - مسؤولية الناقل في النقل مجاملة والنقل المجاني - بحث منشور في مجلة إدارة قضايا الحكومة - العدد 3 - السنة 18 - 1974 - ص 724، 725.

(14) caby - عقد النقل البري - دروس لطلبة الدكتوراه - جامعة القاهرة - 1967، 66، ص 59، 58 أشار إليه زكريا مصيلحي - المصدر السابق - ص 714، 715.

(15) د. عبد المنعم فرج الصدة - مصادر الالتزام - القاهرة - 1969 - ص 578، 579.

(16) محمد بن أبي بكر الرازي - مختار الصحاح - دار الكتاب العربي - 1983 - ص 616 حيث يقول (قولهم: أخذه (مجاناً) أي بلا بدل وهو فعّال لأنه منصرف).

(17) عز الدين الدناصورى وعبد الحميد الشواربي - المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء - القاهرة - 1988 - ص 1454، 1456.

(18) يعتبر نظام (Auto stop) النموذج الحقيقي للنقل المجاني في نقل الأشخاص، وقد أصبح السفر على وفق هذا النظام مألوفاً جداً في كل دول العالم، ويمارسه الموظفون والشباب في أوروبا كل يوم.... أشار إليهما د. طلبه وهبه خطاب - المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان - دراسة قضائية مقارنة - دار الكتاب العربي - بدون سنة طبع - ص 6، 7 ويعرف هذا النظام في USA بنظام Hitch - Hike والترجمة الحرفية لها (يسافر متطفلاً بأن يوقف السيارة ويركب مجاناً).

الأجرة بغض النظر عن دفعها، كما في حالة نقل الأطفال مع ذويهم بدون دفع أجرة مباشرة⁽¹⁾، فعلى الرغم من أن الطفل لم يدفع أجره إلا أن أجرته تعد مدفوعة ضمناً مع أجرة ذويه، وهذا ما أكدته محكمة السين التجارية⁽²⁾ في فرنسا، يُعتبر نقل الأطفال بدون أجر جزءاً من عقد نقل واحد يشمل الشخص المرافق لهم، حيث يُطبق العقد ذاته على الشخصين معاً ويدفع الأجر عن كليهما. وقد اتفق القضاء الإنجليزي مع هذا التفسير⁽³⁾ في قضية Austin V. Great Western Railway، قضت المحكمة بتعويض أم لطفل أصيب بأذى رغم عدم قطعها بطاقة للطفل البالغ ثلاث سنوات وشهرين، معتبرة أن الطفل لم يكن مخالفاً للقانون وأن مسؤولية شركة القطار عقديّة⁽⁴⁾.

2. كون النقل يمثل جزء من عقد معاوضة.

نقل نزلاء الفندق باستخدام سيارة الفندق ليس مجانياً، لأن تكلفة النقل مدمجة في أجرة الإقامة بالفندق⁽⁴⁾، وعند نقل ربّ العمل للعمال تنفيذاً لالتزام قانوني، يتحمل مسؤولية تعاقدية عن أي ضرر يلحق بالعمال بسبب هذا النقل، لارتباطه بعقد العمل⁽⁵⁾، وكذلك قد نكون أمام عقد نقل أشياء يتم بمناسبة نقل أشخاص، فنقل هؤلاء الأشخاص مرتبط بنقل هذه الأشياء. ولما كانت الأشياء نقلت بموجب عقد يتضمن مقابلاً نقدياً فإن نقل الأشخاص يكون أيضاً نقلاً بمقابل، إذ تتسحب عليه طبيعة العقد الذي يتفرع عنه⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: أثر رضا الناقل في أضفاء صفة المجانية.

النقل المجاني قد يكون بناءً على عرض الناقل أو طلب الراكب، ويتطلب رضا الناقل لإضفاء صفة المجانية، أما في حالة التسلل إلى واسطة النقل دون علم الناقل، فلا يوجد توافق بين الإرادتين، وبالتالي لا يُعد نقلاً مجانياً أو عقداً بينهما⁽²⁾، بأنه عمل إرادي غير مشروع يتم من جانب واحد. وثمة تساؤل يثار هو ما الحكم لو أن الراكب المتسلل أو المتخفي لحقه ضرر، فهل يستطيع المطالبه بالتعويض وعلى أي أساس؟

مما لا شك فيه هو استحالة الرجوع على الناقل على وفق قواعد المسؤولية العقدية وذلك لاستحالة القول بوجود عقد بين الراكب المتسلل والناقل، وذلك لانقضاء مقومات وأركان العقد الجوهرية⁽³⁾.

(19) المادة (8) من الفصل الثاني من تعريفه نقل المسافرين في سكك حديد الجمهورية العراقية حيث اعطت الحق بالسفر مجاناً للأطفال الذين تقل أعمارهم عن اربع سنوات وما بين 4،10 سنوات بنصف التذكرة. نقلا عن د. عادل علي عبد الله المقدادي. مسؤولية الناقل البري في نقل الاشخاص، الأردن، 1997، ص26.

(20) Trib. Com. Seine. 23.4.1940. G.P. 1940. 2. 100. Leservoisier (Yves): la Responsabilite Civile Resultants du transport gratuit de personnes en droit francais en droit Anglas, paris, 1966. P. 19.

(21) أشار إليه: p. 26. Leservoisier: Op.cit.

وأنظر: شاكور ناصر حيدر - المسؤولية المدنية الناشئة عن النقل المجاني للأشخاص في القانون العراقي والمقارن - بحث منشور في مجلة القانون المقارن العراقية - العدد 16 - 1985 - ص37، 36.

(22) في حين أقام العضو الرابع من أعضاء المحكمة رأيه على أساس المسؤولية التقصيرية لشركة القطار عن الأضرار التي لحقت الطفل وليس المسؤولية العقدية. أنظر: المصدر السابق - ص37.

(23) زكريا مصيلحي عبد اللطيف - المصدر السابق - ص718.

(24) د. محمود جمال الدين زكي - عقد العمل في القانون المصري - ط2 - 1982 - ص816، 814. وديوسف الياس - قانون العمل العراقي - بغداد - 1980 - ص189، 188.

(25) د. علي البارودي - العقود التجارية وعمليات البنوك - الأسكندرية - بدون سنة طبع - ص222.

(26) د. سعد واصف - المصدر السابق - ص305.

(27) د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون التجاري، ج2، الاسكندرية، 1971، ص397. د. علي حسن يونس، المصدر السابق، ص284. وشروت انيس الاسبوطي - مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ط1، القاهرة، 1960، ص126 وهو يشير إلى ان هذا الموقف هو نفس موقف القانون الالماني والامريكي والفرنسي والمصري واتفاقية فارسوفي في النقل الجوي .

لم يبقَ امام الراكب المتسلل الا الرجوع وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية، وقد ذهب القضاء الفرنسي إلى إعفاء الناقل من كل مسؤوليه في حالة تسلل الراكب على وصف ان خطئه يستغرق الضرر الذي اصابه. وقد تعرض هذا الموقف للنقد بحجة ان المسافر أسهم بخطئه في احداث الضرر فيكون الخطأ مشتركاً بين المسافر والناقل⁽¹⁾. وهناك من يرى بعدم التسليم بالرأي المتقدم، وذلك لأن القضاء الفرنسي ينسجم اكثر مع عقد النقل، ولا يشجع أعمال التسلل ويسعى إلى تقليلها⁽²⁾، وقد عدلت محكمة النقض الفرنسية عن موقفها السابق وذهبت إلى ان الناقل يعفى جزئياً من المسؤولية في مثل هذه الحالة⁽³⁾.

المطلب الثاني: صور النقل المجاني.

في فرنسا، يشمل النقل المجاني المعنى الواسع حيث يحصل الناقل على مصلحة، والمعنى الضيق حيث يندم المقابل تماماً. أما في مصر، فلا يكون النقل مجانياً إلا بانعدام المقابل النقدي، ووجود مصلحة للناقل يجعله نقلاً بعوض وفقاً للرأي الغالب⁽¹⁾ وبعبارة أخرى هناك صورتان للنقل المجاني في فرنسا هما النقل المصلحي والنقل مجاملة⁽²⁾. أما في مصر فإن النقل المصلحي لا يعد صورة للنقل المجاني ولا توجد له إلا صورة واحدة فقط.

أما في العراق فإن قانون النقل النافذ لم يتطرق إلا إلى صورة واحدة وهي قيام ناقل محترف بنقل شخص ما من دون وجود أجرة أو مصلحة مادية (المادة 10/ثانياً) إذ أخضعها المشرع صراحة لأحكام المسؤولية العقدية (المادة 10/أولاً) لذلك سوف نطلق عليها صورة عقد النقل المجاني⁽³⁾. وهناك صورة أخرى يمكن التوصل إليها من خلال افتراض أن الناقل غير محترف فهذا الشخص لو كان له مصلحة مادية من وراء النقل أو حصل على أجرة فأننا نكون أمام عقد نقل (م/10/أولاً)، كما لا يمكن أخضاع هذا الناقل للمادة 10/ثانياً لأنه لا يتصف بالأحتراف. فالناقل غير المحترف يقوم بالنقل على سبيل المجاملة البحتة والتفضل لأن الناقل المحترف يفترض وجود مصلحة له عند قيامه بالنقل⁽⁴⁾، لذا سوف نطلق على هذه الصورة بالنقل مجاملة.

بناءً على ما سبق، سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين: الأول يخص بصورة عقد النقل المجاني والنقل المصلحي، والثاني يركز على النقل على سبيل المجاملة.

الفرع الأول: عقد النقل المجاني والنقل المصلحي.

ذكرنا أن عقد النقل المجاني هو الصورة التي أوردها المشرع العراقي في قانون النقل، أما النقل المصلحي فهو إحدى صور النقل المجاني التي أقرها القضاء الفرنسي.

وسنقسم هذا الفرع على فقرتين نخصص كل واحدة منها بصورة من هذه الصور.

(28) د. علي حسن يونس - المصدر السابق، ص 285 ود. ثروت الاسيوطي، المصدر السابق، ص 128.

(29) د. طالب حسن موسى، العقود التجارية في قانون التجارة الجديد، بغداد، 1973، ص 86.

(30) caby - المصدر السابق - ص 33. أشار إليه زكريا مصلحي - المصدر السابق - ص 717.

(31) د. محمد لبيب شنب - المصدر السابق - ص 184، 182 ود. محمود جمال الدين زكي - مشكلات المسؤولية المدنية - ج 1 - القاهرة - 1978 - ص 107، 108.

(32) حيث يميز القضاء الفرنسي بين صورتين النقل المجاني على أساس وجود المصلحة أما المشرع العراقي فإنه يميز بين صورتين هذا النقل على أساس الأحتراف.

(33) يطلق هذه التسمية د. حسن علي الذنون ونعتقد أن هذه التسمية أقرب إلى مضمون الفقرة ثانياً من المادة (34) وأقرب إلى الحكم الذي رتبته المشرع على هذا النوع من النقل أنظر: المبسوط - ص 78.

(35) شاكر ناصر حيدر - المصدر السابق - ص 59.

الفقرة الأولى: عقد النقل المجاني.

يقصد بهذه الصورة في قانون النقل قيام ناقل محترف بنقل شخص من دون أجرة أو مصلحة مادية. ويتضح من ذلك أن هناك شرطين لتحقيق هذه الصورة هما:

الأول: أن يكون الناقل محترفاً ويقصد به الشخص الذي أتخذ النقل مهنة معتادة له كحالة سائق سيارة الأجرة (التاكسي).⁽¹⁾

الثاني: عدم وجود أجرة أو مصلحة مادية للناقل. أن شرط عدم وجود الأجرة هو شرط بديهي مادام الحديث في إطار النقل المجاني. وفيما يخص شرط عدم وجود المصلحة، فقد أثار هذا الشرط انتقادات لنص الفقرة ثانياً من المادة العاشرة من قانون النقل. فقد ذهب رأي⁽²⁾ بالقول ان المشرع يشترط احتراف الناقل ويفترض وجود مصلحة له في عملية النقل، مما يتناقض مع شرط عدم وجود مصلحة مادية. لحل هذا التناقض، يجب حذف العبارة الأخيرة من المادة 10/ثانياً، حيث يعتبر البعض أن صياغتها معيبة⁽³⁾.

يظهر أن قانون النقل العراقي لا ينظر إلى الأجرة كونها المقابل المادي فقط إذ أن قيام شخص بنقل آخر لأستشارته في عمل من الأعمال التي تعود عليه بالنفع وهو ما يعرف عند الفقهاء بالنقل المصلحي⁽¹⁾ يعد عقد نقل لوجود مصلحة مادية تعادل الأجرة وكذلك القصاب الذي يصطحب شخص ذو خبرة في اختيار اللحوم للأستفادة من خبرته، فهذا النقل يعد عقد نقل وليس نقلاً مجانياً وذلك لوجود مصلحة مادية تعادل الأجرة أيضاً. أما المصلحة المعنوية فإن قانون النقل لا يعتد بها⁽²⁾ فأذا قام ناقل محترف بنقل شخص ما يرتجي مصلحة معنوية، فأنا لا نكون أمام عقد نقل بل أمام عقد نقل مجاني (م/10/ثانياً).

الفقرة الثانية: النقل المصلحي⁽³⁾

النقل المصلحي هو النقل الذي يتم مقابل ميزة أو خدمة قابلة للتقدير المالي يحصل عليها الناقل، إذ لا يقصد النقل لذاته بل لتحقيق مصلحة وهذه قد تكون للناقل وحده أو مشتركة بينه وبين الراكب⁽⁴⁾.

أذن يرتبط النقل المصلحي بمصلحة يسعى الناقل إلى تحقيقها، ولكن ما هي طبيعة هذه المصلحة هل هي مادية أو أدبية وهل يشترط أن تكون محققة أو تكفي المصلحة المحتملة، وهل يشترط مشروعيتها ثم ما هي صور هذه المصلحة؟

أولاً: طبيعة المصلحة

قلنا أن الناقل المصلحي عندما يقوم بعملية النقل يقصد الحصول على مصلحة، وهناك من عرفها⁽⁵⁾ المصلحة التي يحصل عليها الناقل يجب أن تكون ذات طبيعة مادية لتحديد صفة النقل. إذا كانت المصلحة أدبية أو معنوية، لا يعتبر

(36) د. حسن علي الذنون - المصدر السابق - ص 78.

(37) شاكر ناصر حيدر - المصدر السابق - ص 59.

(38) د. حسن علي الذنون - المصدر السابق - ص 79.

(39) محاضر جلسات أعداد قانون النقل. الجلسات (14، 15). أشار إليه د. مجيد حميد العنبيكي - المصدر السابق - ص 20.

(40) المصدر السابق - ص 21.

(41) إذا كان المشرع العراقي يعتبر النقل المصلحي نقلاً بمقابل فإن الأمر يختلف في فرنسا حيث يعتبر صورة من صور النقل المجاني على الرأي الغالب في الفقه والقضاء.

(42) د. عادل المقدادي - المصدر السابق - ص 36.

(43) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المصدر السابق - ص 96.

النقل مصلحياً، وهذا يؤثر على نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل، كما أوضحت محكمة النقض الفرنسية⁽¹⁾ عرضت عليها أن المصلحة التي تجعل النقل مصلحياً هي مصلحة مالية حصراً وليست أدبية.

أما على صعيد الفقه، فقد ظهر رأيان: الأول⁽¹⁾ يذهب إلى أن النقل لا يكون مصلحياً ما لم تكن مصلحة مالية وحيث أن الناقل كان يبحث عن فندق لممارسة العمل الجنسي فأن عمله يعد من الأعمال التي تنطوي على المجاملة البحتة، فالمصلحة الأدبية ليس لها أثر في تحويل النقل مجاملة إلى نقل مصلحي، وذلك لأنها ليست سوى باعث أو نية خفية لا تأثير لها في الواقع القانوني ولا يترتب عليها أي فائدة أو مصلحة مالية.

ويذهب الرأي الثاني⁽²⁾ المصلحة الأدبية كافية لجعل النقل مصلحياً وفقاً لقرارات محكمة النقض الفرنسية، التي أظهرت ازدواجية إنكارها رغم إقرار تعويض الضرر الأدبي. وفقاً للأستاذ آسمان، لا يوجد نقل مجاملة إذا كان هناك مقابل، حتى لو كان أدبياً.

ثانياً: مشروعية المصلحة

لا يشترط أن تكون مصلحة الناقل مشروعية، حيث اعتبر قضاء الدرجة الأولى في فرنسا النقل مصلحياً حتى لو كانت المصلحة غير مشروعية، في حين رفضت محكمة النقض ذلك، معتبرة أن المصلحة يجب أن تكون مشروعية وذات طبيعة مالية⁽¹⁾.

ويذهب البعض⁽²⁾ إلى القول بعدم تأثير مشروعية المصلحة في تغيير صفة النقل والعبارة بالطبيعة المالية للمصلحة.

(44) تتلخص وقائع هذه القضية أن شخصاً نقل معه خليلته (وهي امرأة متزوجة) في سيارة كان يتولى قيادتها بقصد العثور على فندق لممارسة العمل الجنسي معها، وقع حادث لسيارتهما فأدى الحادث إلى وفاة الخليفة، أقام زوجها دعوى يطالب فيها الناقل بتعويض على أساس المادة 1/1384 من قانون 1928،1968 (الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء) بوصفه حارساً للسيارة؟ أصدرت محكمة ديجون المدنية حكماً يقضي بالزام الناقل بالتعويض على أساس المادة 1/1384، وعللت حكمها أن النقل لم يتم من دون مقابل كما أنه لم يتم على سبيل المجاملة، بل قام الناقل بنزعة لغرض متعته الشخصية، وبذلك عدت محكمة ديجون النقل مصلحياً يستوجب تطبيق المادة 1/1384، وذلك لأن الناقل يريد الحصول على مصلحة معنوية (كان القضاء الفرنسي بين 1928،1968 يطبق المسؤولية عن الأشياء على الناقل المصلحي والمسؤولية القائمة على أثبات الخطأ على الناقل مجاملة).

قام الناقل بأستئناف الحكم مدعياً أن النقل كان على سبيل المجاملة لغرض أستبعاد المسؤولية عن الأشياء (1/1384)، وذلك لأن النظام الذي يحكم النقل مجاملة هو القاعدة العامة في المسؤولية التصيرية والذي يتطلب أثبات خطأ في جانب الناقل. أصدرت محكمة الأستئناف حكماً يقضي بنقض الحكم السابق وتأييد طلبات المستأنف وجاء في قرار الأستئناف (حيث أن فكرة الفائدة التي أتخذتها المحكمة أساساً لتطبيق القرينة القانونية تتعلق بالتأثير المباشر أو غير المباشر للنقل على المصالح المالية للحارس، فإنه إذا لم يكن من الضروري أن تكون الفائدة التي يحصل عليها مادية أساساً فإنه يتعين أن تكون قابلة لأن تؤدي إلى تحسين وتدعيم حالته وتيسير شؤونه.. وحيث أن نقل السيدة قد تم لعلاقة عاطفية على حد تكييف قضاء الدرجة الأولى.. وحيث أن فكرة الفائدة لا تكون إلا بالأستفادة بمصلحة مشروعية وأن المقابل يتعين أن يكون تقدمه مشروعية..). وقد أيدت محكمة النقض موقف الأستئناف. أنظر قرار: Dijon: 1950،1،26

أشار إليه: د. طلبه وهبه خطاب - المصدر السابق - ص 23،28 وأنظر محمد علي عمران - المصدر السابق - ص 42.

(45) - Mazaud (H.L): Note, sons. Dijon 26،1،1،1950، Rev، tr. Civ 1950، p. 360

هنري وليون مازو في تعليقهما على قرار محكمة ديجون - المجلة الفصلية للقانون المدني - 1950 - ص 360.

(46) في قضية قام فيها الناقل بنقل ممرضة لمعالجة أبنته وفي أثناء الطريق تعرضت لحادث أصيبت على أثره الممرضة وقامت برفع الدعوى ضد الناقل، حكمت المحكمة بالتعويض على أساس المادة 1/1384 أي أعتبرت النقل مصلحياً والمصلحة هنا ليست إلا مصلحة معنوية.

Esmein: Note. Sons، cass. Civ: 16،11،1956، J.c.p 1956،2،9704.

أشار إليه د. طلبه وهبه - المصدر السابق - ص 34 ويؤيد هذا الرأي الأستاذ Ponsard والأستاذ Rodiere نقلاً عن د. محمود جمال الدين زكي - المصدر السابق - ص 110.

(47) قرار محكمة ديجون 1950/1/26 منشور في سيرري 1950،2،54. سبق الإشارة إليه.

(48) أنظر: p. 77،Leservoisier: Op. cit

فإذا ما كانت هذه المصلحة ذات طبيعة مالية وغير مشروعة في الوقت نفسه فأنها تجعل من النقل مصلحياً ولا تأثير لعدم المشروعية لأنها باعث مبهم لا أثر له في الحياة القانونية.

ثالثاً: المصلحة المحتملة

قلنا أن المصلحة لكي تكون ذات فاعلية في تغيير صفة النقل إلى نقل مصلحي يجب أن تكون ذات طبيعة مادية، ولكن هل يشترط أن تكون مصلحة محققة أو يكفي لذلك أن تكون محتملة؟،

أختلفت الآراء في ذلك⁽³⁾ فهناك رأي يعتبر أن المصلحة المحتملة لا تكفي لتحويل النقل المجامل إلى مصلحي، بينما يرى آخر أنها تصلح لنفي صفة المجاملة إذا كان تحققها ممكناً، حتى بدون ربح فعلي طالما كان ذلك هدف العملية⁽⁴⁾.

رابعاً: صور النقل المصلحي

النقل المصلحي هو النقل الذي يحصل الناقل من وراءه على مصلحة، ولكن حصول الناقل على هذه المصلحة لا يعني أنه الصورة الوحيدة فقد تكون المصلحة مشتركة بين الراكب والناقل⁽⁵⁾، المصلحة يمكن أن تكون خدمة يجنيها الناقل أو مساهمة من الراكب في نفقات السفر، بينما يعتبر القانون العراقي النقل المصلحي نقلاً بمقابل، يرى غالبية الفقه والقضاء في فرنسا أنه نقل مجاني، وفي مصر يُعتبر عقد نقل.

الصورة الأولى: نقل يتم لمصلحة الناقل فقط

تكون المصلحة في هذه الصورة للناقل وحده دون أي مشاركة من الراكب، كما قضى القضاء الفرنسي بأن النقل يكون لمصلحة الناقل وحده إذا قام صاحب مرآب بنقل أحد الزبائن معه في سيارته لتجربتها، تمهيداً لبيعها له⁽¹⁾. وكذلك قيام القصاب الذي يصطحب معه من له دراية بمعرفة الأنواع الجيدة من الحيوانات ((هنا تكون المصلحة للناقل(القصاب)) وكذلك حالة موثق الرهون الذي ينقل الكاتب المختص لشطب الرهون على عقار⁽²⁾.

الصورة الثانية: المصلحة المشتركة بين الناقل والراكب.

يمكن أن تكون المصلحة مشتركة بين الناقل والراكب ويظل النقل مصلحياً إذا كانت مصلحة الناقل هي الغالبة أو على الأقل متعادلة مع مصلحة الراكب، مثل نقل المقاول لعماله إلى أماكن العمل أو ركوب شخص مع شريكه للتسويق أو إبرام صفقة⁽³⁾.

الصورة الثالثة: نقل يتم مقابل خدمة يجنيها الناقل.

يمكن أن تتمثل مصلحة الناقل في خدمة يحصل عليها من نقل الراكب، مثل نقل زوجة صديق مقابل نقل الحيوان، أو نقل شخص مقابل قطع الأخشاب، أو نقل صحفي مقابل الدعاية لمنتجات المصنع⁽⁴⁾، وكذلك حالة ركوب شخص

(49) أنظر هذه الآراء د. طلبية وهبة - المصدر السابق - ص 37.

(50) د. ثروت الأسيوطي - المصدر السابق - ص 92.

(51) إذا كانت المصلحة يختص بها الراكب وحده يكون النقل على سبيل المجاملة وليس مصلحياً.

(52) د. محمد علي عمران، المصدر السابق، ص 39 ود. علي حسن يونس، المصدر السابق، ص 286.

(53) حسين عامر، المصدر السابق، ص 56.

(54) د. إبراهيم الدسوقي ابوالليل، المصدر السابق، ص 101 وركريا مصلحي، المصدر السابق، ص 722.

(55) د. عادل المقدادي - المصدر السابق - ص 41.

(المضروور) في سيارة آخر (الناقل) بقصد أرشاده إلى الطريق وقيام شركة بنقل جيولوجي عهدت إليه دراسة التربة⁽²⁾. نية الناقل في الحصول على الخدمة يجب أن تكون موجودة قبل أو عند بداية النقل⁽³⁾، مثل نقل صديق للتأوب في القيادة. إذا كان الراكب يريد النزهة فقط، فيعد النقل مجاملة، كما قررت محكمة النقض الفرنسية⁽⁴⁾. الصورة الرابعة: أسهام الراكب في نفقات السفر.

المصلحة قد تكون مساهمة من الراكب في نفقات السفر بشرط أن تكون غير تافهة، مثل دفع نصف تكاليف السفر، مما يمنح الناقل مصلحة مالية. أكد القضاء الفرنسي أن المساهمة الجزئية في نفقات الرحلة كافية لإخراج النقل من إطار المجاملة البحتة⁽⁵⁾.

أما الاسهامة الجزئية في نفقات الوقود وبقاء نفقات الرحلة على الناقل غير كافية للقول بأن النقل أصبح مصلحياً⁽⁶⁾.

المبحث الثاني

تحمل الناقل مسؤولية التقصير في حالات النقل المجاملة

بعد أن رفض القضاء الفرنسي المسؤولية العقدية في النقل المجاني، أخضع الناقل في النقل المصلحي منذ 1928 لقواعد المسؤولية عن الأشياء، لكنه رفض تطبيق هذه القواعد على الناقل مجاملة، مطالباً بإثبات خطأ جسيم. بمرور الوقت، تطور القضاء الفرنسي لمساعدة المتضررين، فبدأ يفترض الخطأ بناءً على ظروف الحادث، وبتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في النقل المجاملة منذ عام 1968 لحماية حقوق المتضررين، للتوسع أكثر سنقسم هذا المبحث على مطلبين وعلى النحو الآتي:

المطلب الأول: - الموقف من المبدأ.

ذهبت بعض التشريعات إلى النص صراحة على إقامة مسؤولية الناقل مجاملة على أساس الخطأ التقصيري، ومنها القانون المدني البولوني الذي جاء فيه ((لا يجوز لمن يسألون وفقاً لأحكام المادة السابقة (المادة 153) وهي تبحث عن التبعية الناشئة عن الأشياء) أن يرجعوا بعضهم على البعض الآخر في أحوال تصادم الآلات الميكانيكية وآلات النقل إلا طبقاً للقواعد العامة)) ونص أيضاً ((وكذلك لا يسأل الملمزمون عن التعويض بناء على المادة السابقة عما يحدث لمن ينقلون على سبيل المجاملة إلا وفقاً للقواعد العامة))⁽¹⁾.

كما ذهب إلى تأييد هذا المبدأ القضاء والفقهاء في فرنسا وبعض الدول العربية ومنها العراق، لذا سيتم تقسيم هذا المطلب على ثلاثة فروع، وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: - موقف القضاء.

ذكرنا في الفصل الأول أن القضاء الفرنسي بقي رديحاً من الزمن يطبق قواعد المسؤولية العقدية على النقل المجاني

(56) الدناصورى والشواربى - المصدر السابق - ص1456.

(57) د. طلبه وهبه - المصدر السابق - ص43.

(58) د. محمد على عمران - المصدر السابق - ص40.

(59) نقض فرنسى 1957/10/17 جازيت دي باليه 1957 - ص66، أشار إليه - المصدر السابق - ص40.

(60) نقض فرنسى 1964/10/16 - أشار إليه د. إبراهيم الدسوقى - المصدر السابق - ص100.

(61) المادة (154) من القانون المدني البولوني: نقلاً عن زهدي يكن - شرح قانون الموجبات والعقود - مصدر سابق - ص 203-204.

ولكن بعد صدور قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 27/آذار/1928 الذي رفضت فيه المبدأ السابق واستلزمت تطبيق القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية، إذ جاء في هذا القرار أن المادة 1/1384 لا تنطبق على من يتواجد في السيارة سواء بمقتضى عقد أو مجاملة بحتة. فأما الأولون فتحميمهم المسؤولية العقدية والآخرين الذين قبلوا الاشتراك مجاناً في استعمال السيارة مع معرفتهم الكاملة، وعلمهم التام بالأخطار التي يتعرضون لها، فلا يمكنهم الحصول على تعويض للأضرار

التي تلحق بهم إلا بإثبات الخطأ وفقاً للمادة 1382 مدني فرنسي وما بعدها⁽¹⁾.

ويعد هذا القرار انعطافة مهمة في تاريخ مسؤولية الناقل المجاني ولأهميته سنورد عليه الملاحظات الآتية:-

الملاحظة الأولى: حرم الحكم على الراكب مجاملة الرجوع على ناقله بوصفه حارساً لأداة النقل استناداً لأحكام المادة 1/1384.

الملاحظة الثانية: لا يستطيع الراكب مجاملة الرجوع على ناقله إلا إذا أثبت خطأ في جانبه.

الملاحظة الثالثة: حدد الحكم الأسباب التي على أساسها تم استبعاد المادة 1/1384 المتعلقة بالمسؤولية عن الأشياء، وهي الاشتراك في استعمال الشيء على سبيل المجاملة وقبول الراكب لمخاطر النقل.

وبقي القضاء الفرنسي يطالب الراكب مجاملة إثبات خطأ في جانب ناقله، لكي يستطيع الحصول على التعويض حتى عام 1968.⁽²⁾

أما في مصر فقد ذهبت محكمة الاستئناف المختلطة في حكمها بتاريخ 13/11/1930 إلى أن من يقبل الركوب في سيارة تفضلاً من صاحبها، فلا يجوز له المطالبة بالتعويض عن الحوادث والأضرار التي تصيبه من جراء ركوبه، إلا إذا نشأت عن تقصير جسيم من قائد السيارة وإلى المعنى نفسه ذهبت محكمة مصر المختلطة في حكمها بتاريخ 23/5/1949.⁽³⁾

كما ذهبت محكمة الاستئناف المختلطة في 2/3/1931 إلى القول: ((من قبل مكاناً في سيارة يقودها صديق يتحمل بهذا إزائه بعض الأخطار التي قد تختلف طبقاً لاحتياط السائق كثيراً أو قليلاً ولا يمكنه المطالبة بتعويض عن الضرر الحاصل بسبب خطأ ما إلا إذا أثبت في حق السائق خطأ جسيم...)).⁽⁴⁾

وذهبت محكمة التمييز اللبنانية إلى أنه ليس من عقد بين الناقل والمنقول مجاناً فلا يعمل بقاعدة المسؤولية العقدية،

⁽²⁾ أنظر تفاصيل هذا الحكم في

Leservoiser: Op. cit, p. 96-97. Rene' Rodiere: la Rrsponsabilite civile, Paris, 1952, p. 168- 169. Droit des Transports, 1 fase, Paris, 1960, p. 142-143.

و.د. ابراهيم الدسوقي أبو الليل - مسؤولية ناقل الأشخاص، مصدر سابق، ص 113.

⁽³⁾ هناك قرارات أخرى ذهبت إلى هذا الاتجاه منها: نقض مدني 1945/2/9 منشور في دالوز 1945، القضاء، ص 181 تعليق flour ودائرة العرائض 1946/5/6 - الأسبوع القضائي، القسم الثاني، رقم 2622 تعليق R.R. أشار إليها د. أبو اليزيد على المتيت. التكييف القانوني لمسؤولية الناقل على سبيل المجاملة، بحث منشور في مجلة إدارة قضايا الحكومة، س7، ع4، القاهرة، ص41.

⁽⁴⁾ نقلاً عن محمد حامد رضوان - مسؤولية أمين النقل - بحث منشور في مجلة المحاماة - نقابة المحامين المصرية، س32، مصر، 1951، ص1216.

⁽⁵⁾ منشور في مجلة المحاماة - س20 - ص856 نقلاً عن حسن عكوش - المصدر السابق - ص416 وأنظر قرار محكمة مصر للكية في 11/5/1931 منشور في مجلة المحاماة - س12 - ص338 - المصدر السابق - ص417.

ثم أضافت أن الناقل يسأل عن خطئه، فكان استبعادها أعمال المسؤولية المعرفة بالمادة (131) موجبات وعقود⁽²⁾. وفي قرار آخر صادر عن الحاكم المنفرد المدني في بيروت بتاريخ 1953/2/14 جاء فيه أن النقل المجاني لا يحرم المتضرر من التعويض، غير أنه يقلب قرينة المادة (131) من قانون الموجبات ويصبح المتضرر ملزماً بإثبات خطأ سبب الحادث ليتوجب له التعويض⁽³⁾.

وقد أخذ القضاء المغربي بهذا الاتجاه إذ قررت محكمة الدار البيضاء أن خطأ الناقل المجاني يجب أن يقدر بأقل شدة من ناحية الحق العام والمنقول مجاناً يجب أن يثبت خطأ جسيم على الأقل من ناحية السائق، ومن ثم إثبات العلاقة بين السبب والنتيجة لهذا الخطأ أي الضرر الذي أحدثه. وذهبت محكمة استئناف الرباط إلى أنه ((إذا سعد F في سيارة B بصفة مجاملة فإنه لا يحق له المطالبة بالتعويض إلا إذا أثبت أن الحادث الذي تعرض له بسبب خطأ الناقل)) كما ألغت المحكمة حكماً ابتدائياً جاء فيه ((أن خطأ القضاة الابتدائيين عندما لاحظ أن السيدة G سعدت بصفة مجانية في سيارة السيد M وقرروا استبعادها من افتراض المادة (88) من قانون العقود والالتزامات المغربي (التي تتعلق بالمسؤولية عن الأشياء) وأن هذا الافتراض لا يمكن ذكره بواسطة هؤلاء الذين ركبوا السيارة بسبب عمل من أعمال المجاملة وهو مجاني))⁽¹⁾.

أما في العراق فإن المحاكم ممنوعة من سماع الدعاوى الناشئة عن حوادث السيارات ولأن اللجان القضائية في شركة التأمين الوطنية هي المسؤولة عن تقدير التعويض للمتضررين عن هذه الحوادث بموجب أحكام قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980 المعدل الذي أقام مسؤولية شركة التأمين على أساس نظرية تحمل التبعة أي دون البحث عن ركن الخطأ لذلك، فإن المتضرر من هذه الحوادث يستطيع الحصول على التعويض من دون النظر في سلوك الناقل، هل هو خطأ أم لا؟ ودون البحث في النقل هل هو بمقابل أم على سبيل المجان؟ وتستطيع الشركة الرجوع على الناقل بما دفعته من تعويض، إذا ما تحققت إحدى حالات الرجوع المنصوص عليها في القانون⁽²⁾.

الفرع الثاني : موقف الفقه.

لقد سائر الفقه القضاء فيما ذهب إليه من إقامة مسؤولية الناقل مجاملة على أساس إثبات الخطأ، ففي فرنسا ذهب الأستاذ (Ripert) إلى استبعاد المادة 1/1384 على أساس أن تطبيقها مقتصر على الأشخاص الذين لا يشتركون في استعمال الشيء، أما الذين يشتركون باستعماله فليس لهم حق الانتفاع بقريئة الخطأ المفترض الذي نصت المادة 1384، بل لا بد لهم من اللجوء إلى المادة 1382 مدني فرنسي، التي تتطلب إثبات خطأ في جانب الناقل⁽³⁾.

ويذهب الأستاذ (Geny) إلى المذهب نفسه حيث يرى أن القرينة المفروضة في المادة 1/1384 ضد حارس الأشياء غير الحية خاضعة لضرورة وجود الحراسة بسبب الخطر الذي يمكن أن تحدثه للأخرين، فإنها قد وضعت لحماية ولتعويض المتضرر من الأضرار التي يحدثها الشيء لهؤلاء من دون أن يشتركوا في استعماله، ومن ثم فإن هذه القرينة لا يمكن أن نستعمل ضد حارس السيارة من قبل هؤلاء الذين إتخذوا أماكن لهم فيها، سواء أكان ذلك نتيجة عقد أم نتيجة عمل من أعمال المجاملة. فالأولين يجدون حمايتهم بما اشترط في العقد، أما هؤلاء الذين طلبوا أو قبلوا الاشتراك في استعمال

(66) تمييز مدني لبناني 1961/10/23 النشرة القضائية 1961- ص 886 أشار إليه د. عاطف النقيب- المصدر السابق- ص 279.

(67) النشرة القضائية اللبنانية 1953 - ص 652 أشار اليه نصرت منلا حيدر - أساس مسؤولية الناقل - مصدر سابق - ص 195-196.

(68) أنظر في هذه الأحكام: Farid El Bacha: Op. cit, P.43.

(69) أنظر المواد (8٠2) من قانون التأمين الإلزامي وقرار مجلس قيادة الثورة رقم 815 لسنة 1982.

(70) أنظر: 1-145- 1928- Note Ripert: D, أشار إليه، نصرت منلا حيدر، المصدر السابق، ص 192.

السيارة وهم على علم تام بالأخطار التي يعرضون لها أنفسهم فإنهم لا يستطيعون الحصول على تعويض إلا إذا أثبتوا خطأً.⁽¹⁾

يذهب غالبية الفقه في مصر إلى إقامة مسؤولية الناقل المجاني على أساس الخطأ التقصيري مستنداً في ذلك إلى ما جاء في الأعمال التحضيرية للقانون المدني المصري ((تطبق القواعد العامة في المسؤولية في حالتين استثنائيتين هما: حالة تصادم الآلات الميكانيكية وحالة النقل على سبيل المجاملة فالواقع أن طبيعة الأشياء في الحالة الأولى ونية الطرفين المفروضة في الحالة الثانية تقتضيان هذا الحكم)).⁽²⁾

ويذهب العلامة السنهاوري إلى القول: بعد استبعاده المسؤولية العقدية ومسؤولية حارس الأشياء عن النقل المجاني إلى أن صاحب السيارة يكون مسؤولاً نحو صديقه المضرور، إذا أثبت الأخير خطأ ولو كان يسيراً في جانب الناقل وفقاً للقواعد العامة ويؤيد هذا الرأي غالبية الفقه المصري.⁽³⁾

كما يؤيد هذا الاتجاه بعض الفقه العراقي،⁽⁴⁾ إذ يذهب إلى أن الراكب لا يستطيع الحصول على حقه في التعويض ما لم يثبت خطأ في جانب الناقل على الرغم من خلو القانون المدني العراقي والقوانين الأخرى من أي نص ينظم مسؤولية الناقل مجاملة.

الفرع الثالث:- الأسس التي استند إليها أصحاب هذا الرأي.

ذكرنا أن القضاء الفرنسي بعد عام 1928 هجر القول بالمسؤولية العقدية للناقل المجاني. وقد يبدو لأول وهلة أنه قضى على الخلاف بشأن مسؤولية هذا الناقل، إلا أن الأمر ليس كذلك، إذ وقع هذا القضاء في اختلاف مفاده أن المسؤولية التي تنشأ عن النقل المصلحي تكون خاضعة لقواعد المسؤولية عن الأشياء (م/1384) أما ما ينشأ عن النقل مجاملة يخضع للقاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية وبقي الحال هذا حتى عام 1968 إذ أخضع هذا القضاء النقل المجاني بكلتا صورتيه للمسؤولية عن الأشياء. والتساؤل الذي يثار هو ما الذي دفع القضاء الفرنسي بعد عام 1928 إلى هذه التفرقة، وبمعنى آخر ما هي الأسس أو الأسباب التي استند إليها هذا القضاء من أجل استبعاد المسؤولية عن الأشياء عن النقل مجاملة على الرغم من أن قواعد هذه المسؤولية توافر للراكب الحماية الكافية، وتمكنه من الحصول على حقه في التعويض!.

في الحقيقة استند القضاء ومعه الفقه إلى عدة أسس لتسوية رأيهم باستبعاد المسؤولية عن الأشياء، وسيتم توضيح هذه الأسس بشيء من الإيجاز تاركين تفصيلها والرد عليها إلى المبحث الثاني من هذا الفصل، وعموماً يمكن رد هذه

(71) Note Geny: S, 1928- 1-353. أشار إليه: زهير سعيد طه- المصدر السابق - ص 217.

(72) نقلاً عن أنور العمروسي- التعليق على نصوص القانون المدني بمذاهب الفقه وأحكام القضاء في مصر والأقطار العربية، ج1- إسكندرية 1953- ص58.

(73) السنهاوري- الوسيط- مصدر سابق- ص816. وحسن عكوش- المصدر السابق- ص64. ومصطفى مرعي- المصدر السابق- ص69. ومحمد حامد رضوان- المصدر السابق- ص1215، أبو اليزيد على المنتب- المصدر السابق- ص47، وأنور سلطان- المصدر السابق- ص441. يؤيد بعض الفقه العربي هذا الاتجاه أنظر: أنور سلطان- مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني- ط1- عمان- 1987- ص303. و د. محمد وحيد الدين سوار- شرح القانون المدني- النظرية العامة للالتزام- 2- المصادر غير الإدارية- دمشق- 75- 1976- ص113-114. ونصرت منلا حيدر- التزام السلامة- مصدر سابق- ص15-16 وأساس مسؤولية الناقل - مصدر سابق- ص198 و د. محمد وهيب- شرح النظرية العامة للالتزامات- القاهرة- 1947- ص373-374 ونهاد السباعي ورزق الله انطاكي- موسوعة الحقوق التجارية، ج6- أعمال التأمين- مطبعة جامعة دمشق- 1963، ص277.

(74) د. غازي عبد الرحمن ناجي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية وتطبيقاتها القضائية- بحث منشور في مجلة العدالة- ع2- س7- بغداد- 1981- ص74. وزهير سعيد طه- المصدر السابق- ص222. و د. مجيد العنبيكي- المصدر السابق- ص21. فريد فتیان- مصادر الالتزام- شرح مقارن على النصوص- بغداد- 1957/56- ص26.

الأسباب على ثلاثة مجاميع بحسب الفكرة التي تستند إليها، وهي الأسس المستمدة من فكرة استعمال الشيء أو فكرة المجانية أو فكرة المخاطر.

الفقرة الأولى:- الأسس المستمدة من فكرة استعمال الشيء

وهذه الأسس ثلاثة هي:-

أولاً: الراكب مجاملة وصفة الغير.

ميز القضاء الفرنسي منذ عام 1928 بين صورتين للنقل المجاني من حيث نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل في كل منهما، إذ يخضع الناقل المصلحي لقواعد المسؤولية عن الأشياء، والناقل مجاملة يخضع للقاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية، وقد علل القضاء ذلك أن الراكب مجاملة لا يعد من الغير حتى يمكنه الاستفادة من قواعد المسؤولية عن الأشياء. على الرغم من أنكار هذا القضاء لصفة المتعاقد للراكب مجاملة، وإذ يترتب على حرمانه من صفة المتعاقد وصفه من الغير. ومع ذلك أصر القضاء الفرنسي على حرمانه من الاستفادة من هذه المسؤولية بصفته ليس من الغير.⁽¹⁾ ثانياً: مساهمة المضرور في استعمال الشيء.

ذهبت محكمة النقض بتاريخ 1928/3/27 إلى حرمان الراكب مجاملة من الاستفادة من قواعد المسؤولية الشبئية، وقد سوغت قضاءها بأن هذه القواعد وضعت لحماية الأشخاص الذين لم يشتركوا في استعمال الشيء الذي لحقهم الضرر بسببه. أما إذا أشترك المضرور في استعمال هذا الشيء بناءً على عقد أو على سبيل المجاملة، فالأول تحميه المسؤولية العقدية، والثاني لا يستطيع المطالبة بالتعويض إلا إذا أثبت خطأ في جانب الناقل.⁽²⁾ ثالثاً: فكرة الحراسة المشتركة.

ومفادها أن الشخص الذي يركب في سيارة على سبيل المجاملة يكون مشتركاً مع حارس هذه السيارة في حراستها. وهذا يعني أن الراكب مجاملة يعد حارساً لأداة النقل، ومن ثم لا يستطيع المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت من شيء تحت حراسته، استناداً للمادة (1/1384) لأن قواعد المسؤولية عن الأشياء وضعت لحماية الأشخاص الذين لا يستخدمون بأنفسهم الشيء مصدر الضرر، لذلك لا يستطيع هذا الشخص المطالبة بالتعويض إلا على أساس إثبات خطأ في جانب الناقل.⁽¹⁾

الفقرة الثانية: الأسس المستمدة من فكرة المجانية.

وهذه الأسس ثلاثة أيضاً هي:

أولاً: قياس النقل مجاملة على عقود الخدمة المجانية.

لما كان المدين في عقود الخدمة المجانية يعامل مخففة، فإن الناقل مجاملة يجب أن يعامل مثل هذه المعاملة، وذلك لأن مساءلة الناقل مجاملة عن الضرر الذي لحق الغير بسببه من دون صدور خطأ منه يتنافى مع روح التشريع. بل لا بد لمسائلته من إثبات خطأ في جانبه.⁽²⁾

(75) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل- المصدر السابق- ص117-118.

(76) سبق الإشارة إليه: Cass. Civ 27.3.1928

(77) Note Ripert: D, 1927-1-97

أشار إليه د. محمد لبيب شنب- المصدر السابق- ص175. وإبراهيم الدسوقي- المصدر السابق- ص119.

(78) محمد لبيب شنب- المصدر السابق- ص174 و د.علي الجيلاوي- رضا المتضرر وأثره في المسؤولية المدنية- رسالة دكتوراه- بغداد- 1988- ص383-384.

ثانياً: قواعد العدالة والأخلاق.

عندما استبعد القضاء الفرنسي المسؤولية عن الأشياء فإنه لم يستند إلى أي أساس قانوني، بل استند إلى قواعد العدالة والأخلاق التي تقضي بحرمان المستفيد من الخدمة المجانية مطالبة الناقل الذي أسدى له خدمة وجميل بالتعويض عن الضرر الذي لحقه من دون أن يصدر منه خطأ، أي لا يجوز له مقابلة مجاملة الناقل بالنكران ومقاضاته على أساس المسؤولية عن الأشياء بل لا بد من إثبات خطأ على عاتق هذا الناقل⁽³⁾.

ثالثاً: فكرة المنفعة.

تكمن العلة في مطالبة الراكب مجاملة بإثبات خطأ على عاتق الناقل حتى يحصل على تعويض الضرر الذي لحق به، إن من يركب سيارة على سبيل المجاملة يحصل على منفعة تتمثل بما سيدفعه من أجره لو أنه ركب بمقابل، أما الشخص المار في الشارع فلا يجني أي منفعة من وراء نشاط الناقل، لذلك يستطيع التمسك بقواعد المسؤولية عن الأشياء⁽¹⁾.

الفقرة الثالثة: الأسس المستمدة من فكرة المخاطر.

ذهبت محكمة النقض في 1928/3/27 لاستبعادها المسؤولية عن الأشياء إلى فكرة قبول المخاطر، ويقصد بهذه الفكرة أن يضع الشخص نفسه بإدارته في وضع يمكن أن يحصل منه ضرر⁽²⁾ أو إقدام المتضرر بإرادة حرة مختارة على إيجاد نفسه في وضع أو ظرف يعلم فيه مقدماً وبصورة تامة بطبيعة ومدى المخاطر التي يحتمل أن ينشأ منها ما يصيبه من ضرر⁽³⁾.

إن مفاد هذا الأساس أن الشخص الذي يقبل بمخاطر النقل يجب أن يعامل معاملة أشد، وليستطيع الحصول على حقه في التعويض إثبات خطأ في جانب الناقل من دون الاستناد إلى قواعد المسؤولية عن الأشياء.

المطلب الثاني: الخطأ الجسيم واليسير.

يمثل التمييز بين الخطأ الجسيم واليسير انعكاس لنظرية تدرج الخطأ التي نادى بها فقهاء القانون الفرنسي القديم (كدوما وبواتيه)، حيث يقسمون الخطأ على ثلاث درجات: جسيم ويسير وتافه، وقد تلاشت هذه النظرية في الوقت الحاضر⁽³⁾. ومع ذلك ظهر في نطاق المسؤولية الخطئية رأي يشترط صدور خطأ جسيم من الناقل، حتى يستطيع الراكب مساءلته. ولأجل دراسة هذا الموضوع سيتم تقسيم هذا المطلب على ثلاث فروع، وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: موقف الفقه والقضاء.

يرى البعض⁽¹⁾ إن مسؤولية الناقل مجاملة لا تتقرر إلا إذا أثبت الراكب صدور خطأ جسيم من الناقل، لأنه قد قبل ورضى إخلاء مسؤولية صديقه، بعد أن تبرع بالنقل، أي أن هناك اتفاقاً ضمناً بين الطرفين على إعفاء الناقل مجاملة من الخطأ اليسير، كانهيار الإطار أو زحلقة السيارة. أما الخطأ الجسيم كالسرعة العالية في طريق لا يصلح لمثل هذه السرعة، فلا يفترض قبول الراكب له ويكون الناقل مجاملة مسؤول عن هذا الخطأ الجسيم.

(79) د. علي الجلاوي - المصدر السابق - ص 383.

(80) د. محمد لبيب شنب - المصدر السابق - ص 181-182.

(81) هونورا - فكرة قبول المخاطر في المسؤولية المدنية - ص 25: أشار إليه علي الجلاوي - المصدر السابق - ص 112.

(82) المصدر السابق ص 112.

(83) عبد المجيد الحكيم - المصدر السابق - ص 406 وغني حسون طه - المصدر السابق - ص 368 و د. سعد واصف - المصدر السابق - ص 80.

(84) Ricol: D, 1926-2-21, Roger: D, 1935-1-38

أشار إليها: زكريا مصيلحي - المصدر السابق - ص 736.

وقد اشترط القضاء في بعض أحكامه مثل هذه التفرقة، إذ ذهبت محكمة استئناف (ديجون) إلى القول: إذا كان التزام الناقل مجاملة يكون عن الأخطاء التي تقع أثناء تنفيذ التزامه فإن مسؤوليته أخف وذلك لأن الخدمة المقدمة هي خدمة مجانية، وعليه فإن الناقل مجاملة إذا قام بنقل شخص ما على سبيل المجاملة فلا يسأل إلا عن الأخطاء الجسيمة⁽²⁾.

واستقر قضاء محاكم الاستئناف المختلطة في مصر على أن الراكب المجاني يعد أنه قد قبل المخاطر المتوقعة مقدماً التي تترتب على نقله، أي أن نفس الشخص الذي يركب مجاناً يعد قد أعفى الناقل من مسؤوليته فلا يستطيع الرجوع عليه إلا إذا أثبت خطأ جسيم في جانبه، كأن يكون السائق يسير بسرعة جنونية بشكل لا يستطيع السيطرة على سيارته أو يسير بسرعة شديدة قريب من سيارة أخرى من دون أن يوقد المصابيح لكي ينبه سائق السيارة القريبة⁽³⁾.

وسار القضاء المغربي على خطأ القضاء الفرنسي والمصري من حيث اشتراطه الخطأ الجسيم، إذ ذهبت محكمة الدار البيضاء إلى أن خطأ الناقل المجاني يجب أن يقدر بأقل شدة من ناحية الحق العام والمنقول مجاناً يجب أن يثبت خطأ جسيم على الأقل في جانب السائق...⁽¹⁾

الفرع الثاني: أساس التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير.

أقام القضاء التفرقة بين الخطأين على أساسين. هما فكرة قبول المخاطر ومجانبة الخدمة المقدمة، وسناقش كلا الأساسين في الفقرتين الآتيتين.

الفقرة الأولى: قبول المخاطر⁽²⁾.

ومضمون هذه الفكرة أن الراكب مجاملة إذا طلب أو قبل أخذ مكانه في سيارة الناقل، فإنه يكون بذلك قد عبر عن قبوله لجميع الأخطار التي يتعرض لها أثناء النقل، وبناءً على ذلك، فالشخص الذي يأخذ مقعداً في سيارة لصديقه لنقله من مكان إلى آخر أو يقبل الركوب في سيارة شخص لا يعرفه عن طريق نظام (Auto stop)، فهذا الراكب يتحمل وزر اختياره، ومن ثم لا يستطيع مساءلة الناقل إلا بإثبات خطئه الجسيم، وذلك لقبوله مخاطر النقل⁽³⁾.

وقد وصف القضاء الفرنسي الراكب قابلاً للمخاطر في حالة اشتراكه في سباق بسرعة زائدة أو قبوله الركوب في سيارة مزدحمة أو سيارة حالتها الظاهرية سيئة جداً⁽⁴⁾.

⁽⁸⁵⁾Dijon, 9.10. 1928, G.p., 1928-2-885, Rec. Ass, 1929-65

أشار إليه: Leservoier; Op. cit, P. 107 وانظر قرار محكمة أفينون في 1924/10/22. نفس المصدر- ص108 وقرار محكمة ديجون 1930/10/28 أشار إليه زكريا مصيلحي- المصدر السابق ص736.

⁽⁸⁶⁾ نقلاً عن زكريا مصيلحي- المصدر السابق- ص737 وانظر فريد فتان- المصدر السابق- ص260-261 وهو يورد قراراً لمحكمة استئناف مصر المختلطة، جاء فيه أن الراكب بغير مقابل يقبل مقدماً تبعه المخاطر المتوقعة التي قد تترتب على العرض الكريم الصادر من صاحب السيارة المجامل أو المتبرع، واستناداً إلى هذا قضت أن صاحب السيارة لا يسأل إلا عن خطئه الجسيم (التشريع- القضاء، 42-22). وانظر القرارات التي سبق الإشارة إليها في موقف القضاء من المسؤولية الخطيئة للناقل مجاملة .

⁽⁸⁷⁾ case: 17. V. 1933 سبق الإشارة إليه وانظر القرارات الأخرى التي أشار إليها.

Farid El-Bach:Op. cit, P.43.

⁽⁸⁸⁾ انظر في هذه الفكرة: د.علي الجبلاوي - المصدر السابق - ص108 وما بعدها.

⁽⁸⁹⁾ د.محمد علي عمران - المصدر السابق - ص55-56.

⁽⁹⁰⁾ أشار إليها: زكريا مصيلحي- المصدر السابق- ص746 هامش، 3، 2، 1. وفي القضاء المصري انظر: استئناف مختلط 1930/11/13 ومحكمة مصر المختلطة 1949/4/23. أشار إليها محمد حامد رضوان- المصدر السابق- ص1216 واستئناف مختلط 1931/4/2 واستئناف مختلط 1931/5/11 أشار إليها حسن عكوش- المصدر السابق- ص416-417 وفي القضاء المغربي انظر القرارات التي أشار إليها

Farid El-Bach:Op. cit, P.43-44.

الفقرة الثانية: مجانية الخدمة المقدمة.

هناك خدمة مجانية يقوم الناقل مجاملة بتقديمها إلى الراكب، ومن ثم لا يمكن معاملته معاملة الناقل بمقابل نفسها، وقد انبرى الأستاذ اسمان للدفاع عن هذه الفكرة قائلاً: أن فكرة المجانية ليست هي وحدها الأساس في اشتراط الخطأ الجسيم للناقل، بل لابد من ضرورة التوازن بين الفائدة والعبء، وهي موجودة في العقود الملزمة للجانبين. ومادام الراكب مجاملة لا يؤدي إلى الناقل شيئاً، فلا بد إذن أن يعامل هذا الناقل معاملة أخف من تلك التي يعامل بها الناقل بمقابل، وهو الذي يفسر اشتراط خطأ جسيم في جانب الناقل لمساءلته⁽¹⁾.

الفرع الثالث: تقويم التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير.

على الرغم من الأسس التي استند عليها أنصار هذه التفرقة إلا أنها تعرضت إلى نقد شديد، وسنوضح الجوانب التي طالتها سهام النقد من هذه الفكرة:-

1. يتضمن هذا الاتجاه مخالفة صريحة للنصوص القانونية المتعلقة بالفعل الضار، إذ أن كلاً من القانون المدني الفرنسي (المادة 1382) والمصري (163)⁽²⁾ والعراقي (المادة 186) ذهب إلى تعويض الضرر بصورة عامة، وبدون تفرقة بين خطأ جسيم أو يسير.
 2. وعلى افتراض صدور هذا القول من الراكب فهو يتضمن اتفاقاً على الإعفاء من المسؤولية التقصيرية، وهذا غير جائز لمخالفته النظام العام⁽³⁾.
 3. إن قبول المخاطر قبول مزعوم لا دليل عليه فهو مجرد افتراض تصوري خيالي، لأن الراكب لا يعقل أن يقبل مقدماً إعفاء الناقل مجاملة من المسؤولية عما يصيبه من ضرر بسبب خطأ الناقل⁽¹⁾، كما أن هذا القبول لا يمكن تصوره إذا كان الراكب طفلاً أو معتوهاً، لأنه غير أهل للقبول⁽²⁾.
- يظهر مما تقدم، عدم قوة الأسس التي استند إليها القائلين بالتفرقة، لذلك لم تصمد أمام النقد، ولما يترتب على القول بها من نتائج مخالفة للقانون هجرها الفقه ونادى بإقامة مسؤولية الناقل مجاملة على أساس إثبات الخطأ من دون تفرقة، فيما إذا كان جسيماً أو يسيراً و يؤخذ بمعيار الشخص المعتاد لتحديد الخطأ⁽³⁾. وقد ذهبت محكمة النقض المصرية إلى أن التعويض هو مقابل الضرر الذي يلحق بالمضرور من الفعل الضار، ولا يصح أن يتأثر بدرجة خطأ المسؤول أو درجة غناه، ومن ثم فإن إدخال المحكمة جسامه الخطأ أو يسار المسؤول عنه من العناصر التي راعتها في التقدير يجعل حكمها معيباً متعيناً نقضه⁽⁴⁾.

(91)Note. Esmein:S, 1926-1-249

أشار إليه: د. محمد علي عمران المصدر - السابق - ص 56 وأنظر د. حلمي بهجت بدوي - المصدر السابق - ص 147.
 (92) زكريا مصيلحي المصدر - السابق - ص 738. المادة (256) مدني أردني "كل أضرار بالغير يلزم فاعله ولو كان غير مميز بضمان الضرر". وانظر د. عبد القادر الفأر مصادر الالتزام "مصادر الحق الشخصي في القانون المدني" - الأردن - 1998 ص 185.
 (93) أبو اليزيد علي المتيت - المصدر السابق - ص 43. وانظر قرار محكمة استئناف مصر في 1946/3/31.
 (94) زكريا مصيلحي - المصدر السابق - ص 738.
 (95) د. حلمي بهجت بدوي - المصدر السابق - ص 145.
 (96) السنهوري - الوسيط - مصدر سابق - ص 816.
 (97) نقض جنائي 1948/12/20 المحاماة - س 29 - ص 782 نقلاً عن الشواربي والدناصوري المصدر السابق - ص 1458..

الخاتمة

وختاماً لهذه الدراسة سنعرض أهم الاستنتاجات وأهم التوصيات وكما يلي:

أولاً: استنتاجات:

1. هناك تباين في مواقف القضاء الفرنسي والمصري بخصوص المسؤولية المدنية في حالات النقل المجاني، حيث تميز بين النقل المصلحي والنقل المجاملة وتطبيق القواعد العامة للمسؤولية.
2. تعتمد التفرقة بين النقل المصلحي والمجاملة على وجود مصلحة للناقل، حيث يعتبر النقل المصلحي قابلاً لتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء، بينما يبقى النقل المجاملة تحت إطار المسؤولية التقصيرية.
3. يتأثر تحديد المسؤولية في النقل المجاني بطبيعة التشريعات المحلية، كما يظهر في اختلاف التطبيقات بين فرنسا، مصر، والعراق.
4. النقل المجاني يختلف عن النقل المصلحي بناءً على وجود مصلحة مالية أو أدبية للناقل، حيث يمكن اعتبار النقل مصلحياً إذا كانت هناك مصلحة واضحة.
5. رضا الناقل يعتبر أساسياً في إضفاء صفة المجانية على النقل، وعدم توافق الإيرادات في حالة التسلل يعني عدم وجود عقد نقل.

ثانياً: التوصيات:

1. يجب على المشرعين في الدول المختلفة تعزيز وتوضيح القوانين المتعلقة بالمسؤولية المدنية في حالات النقل المجاني لتجنب التفسيرات المتضاربة.
2. ينبغي تعديل القوانين لتخفيف عبء إثبات الخطأ عن الراكب المتضرر في حالات النقل المجاملة، وتبني نظام افتراض الخطأ لتسهيل الحصول على التعويض.
3. يجب العمل على توحيد المعايير القضائية بين النقل المصلحي والمجاملة لضمان العدالة وتوفير حماية كافية للمتضررين.
4. يجب تنفيذ حملات توعية للجمهور حول حقوقهم ومسؤوليات الناقلين في حالات النقل المجاني، لضمان فهمهم الكامل للقوانين المعمول بها.
5. يجب تعديل القوانين لتخفيف عبء إثبات الخطأ عن المتضررين في النقل المجاني، وذلك بتبني نظام افتراض الخطأ لتسهيل حصولهم على التعويضات.
6. من الضروري العمل على توحيد المعايير القضائية بين النقل المصلحي والمجاني لضمان العدالة وحماية حقوق المتضررين بشكل متساوٍ.

المصادر والمراجع

القرآن الكريم

أولاً: الكتب

1. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسؤولية ناقل الأشخاص - القاهرة: دار النهضة العربية، بدون سنة طبع.
2. د. أكرم ياملي - العقود التجارية وفقاً لأحكام قانون التجارة الجديد رقم 149 لسنة 1970 - عقد النقل - بغداد: دار الحكمة، 1972.
3. د. ثروت أنيس الأسيوطي - مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن - ط1 - القاهرة: دار الفكر العربي، 1960.
4. د. حسن علي دنون - المبسوط في المسؤولية المدنية - الضرر - بغداد: دار الجاحظ، 1991.
5. د. طالب حسن موسى - العقود التجارية في قانون التجارة الجديد - بغداد: دار الحرية للطباعة، 1973.
6. د. طلبه وهبه خطاب - المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان - دراسة قضائية مقارنة - بيروت: دار الكتاب العربي، 1978.
7. د. عادل علي عبد الله المقدادي - مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص - عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1997.
8. د. عبد المنعم فرج الصدة - مصادر الالتزام - القاهرة: دار النهضة العربية، 1969.
9. د. عزيز العكلي - الوجيز في شرح القانون التجاري - عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2000.
10. د. علي البارودي - العقود التجارية وعمليات البنوك - الإسكندرية: منشأة المعارف، بدون سنة طبع.
11. د. علي الجيلوي - رضا المتضرر وأثره في المسؤولية المدنية - رسالة دكتوراه - بغداد: جامعة بغداد، 1988.
12. د. غازي عبد الرحمن ناجي - المسؤولية عن الأشياء غير الحية وتطبيقاتها القضائية - بغداد: دار الجاحظ، 1985.
13. د. مجيد حميد العنكي - مسؤولية الناقل في قانون النقل العراقي - بغداد: دار الحكمة، 1986.
14. د. محمد علي عمران - المسؤولية المدنية عن النقل المجاني للأشخاص في القانون العراقي والمقارن - بغداد: دار الحكمة، 1990.
15. د. محمد أبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1957.
16. د. محمد وحيد الدين سوار - شرح القانون المدني - النظرية العامة للالتزام - 2 - المصادر غير الإرادية - دمشق: دار طلاس، 1975.
17. د. محمود جمال الدين زكي - عقد العمل في القانون المصري - ط2 - القاهرة: دار الفكر العربي، 1982.
18. د. مصطفى كمال طه - الوجيز في القانون التجاري - ج2 - الإسكندرية: دار النهضة العربية، 1971.
19. د. يوسف الياس - قانون العمل العراقي - بغداد: مطبعة الجاحظ، 1980.
20. د. عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي - المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء - القاهرة: دار النهضة العربية، 1988.
21. د. محمد بن أبي بكر الرازي - مختار الصحاح - بيروت: دار الكتاب العربي، 1983.
22. د. محمد مرتضى الزبيدي - تاج العروس - ج8 - بيروت: دار الفكر، 1965.

ثانياً: الرسائل والأطاريح:

1. د. سعد واصف - التأمين من المسؤولية دراسة في عقد النقل البري - رسالة دكتوراه - القاهرة - 1958.

ثالثاً: البحوث والمجلات:

1. حسين عامر - المسؤولية عن الأشياء - مجلة القانون المقارن العراقية - العدد الثامن - السنة الخامسة - 1978.
2. د. طلبه وهبه خطاب - المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان - دراسة قضائية مقارنة - دار الكتاب العربي - بدون سنة طبع.
3. د. محمد علي عمران - المسؤولية المدنية عن النقل المجاني للأشخاص في القانون العراقي والمقارن - مجلة القانون المقارن العراقية - العدد 20 - 1990.
4. زكريا مصيلحي عبد اللطيف - مسؤولية الناقل في النقل مجاملة والنقل المجاني - مجلة إدارة قضايا الحكومة - العدد 3 - السنة 18 - 1974.
5. زهير سعيد طه البشير - مسؤولية الناقل المجاني في النقل بالسيارات للأشخاص - مجلة القانون المقارن العراقية - العدد العاشر - السنة السابعة - 1979.
6. شاكر ناصر حيدر - المسؤولية المدنية الناشئة عن النقل المجاني للأشخاص في القانون العراقي والمقارن - مجلة القانون المقارن العراقية - العدد 16 - 1985.
7. فريد فتان - مصادر الالتزام - مجلة العدالة - العدد الثاني - السنة السابعة - بغداد - 1981.
8. محمد حامد رضوان - مسؤولية أمين النقل - مجلة المحاماة - نقابة المحامين المصرية - السنة 32 - مصر - 1951.

رابعاً: القوانين:

1. قانون التجارة العراقي الملغي رقم 149 لسنة 1970.
2. القانون المدني العراقي.
3. قانون التجارة العراقي الملغي رقم 149 لسنة 1970.
4. الفصل الثاني من تعريفه نقل المسافرين في سكك حديد الجمهورية العراقية.

خامساً: القرارات:

1. قرار محكمة التمييز 278/موسعة أولى/1987، 86.
2. قرار محكمة التمييز 531/مدنية أولى/1988.
3. قرار محكمة التمييز 737/مدنية أولى/1989.
4. قرار محكمة السين التجارية - فرنسا.
1. قرار محكمة النقض الفرنسية 27/آذار/1928.
2. قرار محكمة استئناف مصر المختلطة 13/11/1930.
3. قرار محكمة استئناف مصر المختلطة 2/3/1931.
4. قرار محكمة التمييز اللبنانية 23/10/1961.
5. قرار الحاكم المنفرد المدني في بيروت 14/2/1953.

سابعاً: المصادر الأجنبية

1. Leservoisier (Yves): La Responsabilite Civile Resultants du Transport Gratuit de Personnes en Droit Francais en Droit Anglais, Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1966.
2. Rene' Rodiere: La Responsabilite Civile, Paris: Dalloz, 1952.
3. Droit des Transports, 1 Fase, Paris: Sirey, 1960.
4. Farid El Bacha: La Responsabilite Civile dans le Droit des Transports, Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1965.
5. Note Ripert: D, 1928-1-145, Revue trimestrielle de droit civil, 1928