

جامعة البحرين



قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

الحماية القانونية لحقوق المسافرين بالقطارات دراسة مقارنة

أطروحة مقدمة كجزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في فلسفة القانون الخاص

إعداد

صالح بن منصور بن صالح العريني

الرقم الجامعي: ٢٠٠١٣٣٥٩

إشراف

د/ صلاح محمد أحمد دياب

عميد كلية الحقوق بجامعة البحرين

جامعة البحرين

مملكة البحرين

٢٠٢٥م



جامعة البحرين
University of Bahrain

كلية الحقوق

قسم القانون الخاص

برنامج دكتوراه الفلسفة في القانون الخاص

نموذج رقم (2)

صفحة الاعتماد من قبل لجنة التحكيم

ناقش الطالب صالح بن منصور العريفي ، الرقم الجامعي (20013359)، الأطروحة التي استكمل بها متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه الفلسفة في القانون الخاص والمعونة بـ ((الحماية القانونية لحقوق المسافرين بالقطارات - دراسة مقارنة)).

وذلك في يوم الخميس الموافق 12 يونيو 2025.

وتوصي اللجنة بمنحه درجة الدكتوراه الفلسفة في القانون الخاص، بتقدير (A-)

(لجنة المناقشة)

الاسم	التوقيع
د. صلاح محمد أحمد	مشرفاً
أ.د. سعيد السيد قطب قنديل	ممتحناً خارجياً
د. خليل محمد مصطفى	ممتحناً داخلياً





استمارة إيداع البحث

Form Code: UDNGS024

اسم الباحث:	صالح بن منصور بن صالح العريني
عنوان البحث:	الحماية القانونية لحقوق المأجرين بالقطارات دراسة مقارنة
سنة النشر:	2025
القسم الأكاديمي:	القانون اظاهر
الكلية:	الحقوق
البريد الإلكتروني:	aloraini@hotmail.com
رقم الاتصال:	00966505808080

إقرار الباحث بالموافقة على الشروط التالية:

يحق لجامعة البحرين إتاحة وتوفير الرسالة أو الأطروحة المذكورة أعلاه في مكتبة الجامعة أو من خلال موقع الإسهامات البحثية للجامعة أو على نطاق أوسع في الخارج، كما يمكن إعادة طباعة الرسالة إذا اقتضت الحاجة، أو رقمتها مع إتاحتها على شبكة الإنترنت وذلك حسب تقدير إدارة الجامعة.

تنطبق هذه الشروط على جميع النسخ بما في ذلك النسخ الإلكترونية.

تعتبر هذه الرسالة أو الأطروحة من المواد المحمية التي تخضع إلى حقوق النشر والتأليف، ولا يجوز عمل أي اقتباس من الرسالة بدون توثيق المصدر.

توقيع الباحث:		التاريخ:	٢٠٢٥/٧/١
---------------	--	----------	----------

ملخص الاطروحة

تعالج الاطروحة مسؤولية مشغل القطار قبل المسافرين بالقطارات، وطبيعة هذه المسؤولية والآليات التي تضمن حصول المسافر على حقوقه حال انتهاكها من قبل مشغل القطار، وكذلك التزامات المسافرين بالقطارات، مع مناقشة وتحليل الآراء الفقهية ذات الصلة بذلك، ووضع الحلول المناسبة لإخلال مشغل القطار بالتزاماته وطرق معالجة ذلك، من أجل الوصول إلى تنظيم قانوني متكامل وفعال يكفل حماية حقوق المسافرين بالقطارات، كل ذلك من خلال استعراض موقف التشريعات والاتفاقيات التي نظمت موضوع حقوق المسافرين بالقطارات ومقارنتها مع بعضها بعضاً، وذلك لتشخيص مواطن القوة والضعف فيها، ومنها الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من الالية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام والأنظمة الأخرى ذات الصلة في المملكة العربية السعودية، وقانون التجارة البحريني، ولائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ الصادرة عن البرلمان الأوروبي ومجلس الاتحاد الأوروبي بتاريخ ٢٩/٤/٢٠٢١م بشأن حقوق والتزامات ركاب السكك الحديدية، وكذلك القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م، وأيضاً القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والمؤرخ بتاريخ ٣/٦/١٩٩٩م. فضلاً عن استعراض الأحكام القضائية في هذا الخصوص.

وفي إطار الدراسة ولإبراز حقوق المسافرين بالقطارات وصور انتهاك مشغل القطار لهذه الحقوق، قام الباحث بتقسيم الاطروحة إلى فصلين دراسيين، يسبقهما مقدمة، تناول الفصل الأول منهما التعريف بحقوق المسافرين بالقطارات قبل الرحلة وأثناء الرحلة، وأسباب نشوئها، وأسباب الازكاب بالقطارات، ووسائل حماية حقوق المسافرين من خلال تحديد الملترم بحماية هذه الحقوق، وهو مشغل القطار، ومصادر التزامه بها، وصور إخلاله بالتزاماته.

أما الفصل الثاني فقد تطرق للطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات ومراحل تطورها، وأساسها القانوني، وأحكام مسؤوليته، وجزاء تحقق مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات، وطرق دفعها، مع بيان الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود، والمحكمة المختصة بنظر هذه المنازعات، والقانون الواجب التطبيق في هذه الحالة. واختتمت الدراسة بأهم النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها.

إهداء

إلى والدي أطال الله في عمرهما
إلى كل من ساعدني من أجل إتمام هذه الأطروحة

شكر وتقدير

الحمد والشكر لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وخير البشر نبينا محمد صلى الله عليه وسلم وعلى آله وأصحابه أجمعين، ومن اتبعهم بإحسان إلى يوم الدين، أما بعد.

بادئ ذي بدء أحمد الله - عز وجل - وأشكره كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم سلطانه، على تمام نعمه ما ظهر منها وما بطن، وعلى ما أتاني به من العلم والتوفيق من أجل إتمام هذه الأطروحة، فهو - سبحانه وتعالى - الأحق بالشكر والحمد والثناء.

ثم أتقدم بخالص الشكر والتقدير والتحية والاحترام لوالدي اللذان لم يبخلا على بأي شيء، وبذلا كل ما في وسعهما من أجل تربيته وتعليمي، الأمر الذي مكّني من الوصول إلى ما وصلت إليه الآن، فجزاهما الله خير الجزاء، وأسأل الله العليّ القدير أن يعينني على برهما والإحسان إليهما.

كما أتقدم بالشكر والتقدير للدكتور / صلاح محمد أحمد دياب، عميد كلية الحقوق بجامعة البحرين، على تفضله بقبول الإشراف على هذه الأطروحة، وتوجيهاته وإرشاداته ورأيه السديد، والذي لم يبخل علي بعلمه ووقته وجهده.

وكذلك الشكر والتقدير للأستاذة الدكتورة / ضحى محمد النعمان، أثناء فترة إشرافها علي بداية هذه الأطروحة، وذلك خلال فترة عملها في جامعة البحرين، والتي منحني الكثير من وقتها، وتحملت الكثير، وكانت نعم المعين، ولم تبخل علي بنصائحها القيمة.

كما أتقدم بالشكر والتقدير للدكتور / فاضل صالح الزهاوي، أستاذ القانون التجاري المشارك سابقاً بجامعة البحرين، الذي لم يبخل بأي مساعدة من أجل التحاقني للدراسة في برنامج الدكتوراه بجامعة البحرين.

كما أتقدم بالشكر والتقدير للأستاذ الدكتور / سعيد السيد قطب قنديل، والدكتور / خليل محمد مصطفى، لتفضلهما بقبول مناقشة هذه الأطروحة.

والشكر والتقدير موصول لجميع أساتذتي أعضاء هيئة التدريس في جامعة البحرين، الذين تعلمت منهم الكثير أثناء فترة دراستي في هذا الصرح العلمي العملاق والتميز، وذلك ابتداء من مرحلة دراستي في مرحلة البكالوريوس وحتى الانتهاء من دراسة برنامج الدكتوراه.

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	ملخص الأطروحة
ب	الإهداء
ج	الشكر والتقدير
د	قائمة المحتويات
١	المقدمة
١	التعريف بموضوع الدراسة
٢	نطاق الدراسة
٣	أهمية الموضوع وسبب اختياره
٤	أهداف الدراسة
٤	تساؤلات الدراسة ومشكلتها
٤	منهج الدراسة
٥	خطة الدراسة
٦	الفصل الأول حقوق المسافرين بالقطارات ومسؤولية مشغل القطار عنها
١٠	المبحث الأول: حقوق المسافرين بالقطارات وأسباب الإركاب
١١	المطلب الأول: ماهية حقوق المسافرين بالقطارات
١٣	الفرع الأول: التعريف بحقوق المسافرين بالقطارات
١٥	الفرع الثاني: حقوق المسافرين بالقطارات قبل الرحلة
٢٩	الفرع الثالث: حقوق المسافرين بالقطارات أثناء الرحلة
٣٥	المطلب الثاني: أسباب الإركاب وأثرها على حقوق المسافرين بالقطارات
٣٦	الفرع الأول: الإركاب بتذكرة السفر
٥٣	الفرع الثاني: أمر الإركاب المجاني
٥٨	الفرع الثالث: الإركاب بالخطأ
٦٢	الفرع الرابع: مواصلة الرحلة ودفع فرق قيمة التذكرة
٦٦	الفرع الخامس: النقل الخفي

الصفحة	الموضوع
٧٠	المبحث الثاني: التعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين وصور انتهاكه لهذه الحقوق
٧١	المطلب الأول: التعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين ومصدر التزامه
٧٢	الفرع الأول: التعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين
٧٤	الفرع الثاني: مصدر التزام مشغل القطار بحماية حقوق المسافرين (الترخيص)
٧٧	المطلب الثاني: صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين
٧٨	الفرع الأول: رفض إركاب المسافر
٨٢	الفرع الثاني: تخفيض درجة سفر المسافر
٨٦	الفرع الثالث: إلغاء الرحلة أو تأخيرها
٩٨	الفرع الرابع: تعطل القطار أثناء الرحلة
١٠٢	الفرع الخامس: الحوادث والاصابات
١٢٦	الفرع السادس: ضياع الأمتعة وتلفها وهلاكها
١٤٥	الفصل الثاني الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وأحكامها
١٤٧	المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وأساسها القانوني
١٤٨	المطلب الأول: مراحل تطور المسؤولية القانونية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وطبيعتها القانونية
١٤٩	الفرع الأول: مراحل تطور مسؤولية الناقل البري للأشخاص في ضوء القضاء والفقهاء
١٥٥	الفرع الثاني: الطبيعة العقدية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين
١٦٠	الفرع الثالث: الطبيعة التقصيرية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين

الصفحة	الموضوع
١٦٣	المطلب الثاني: خصوصية المسؤولية القانونية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين
١٦٤	الفرع الأول: خصوصية المسؤولية العقدية لمشغل القطار ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة
١٧٣	الفرع الثاني: خصوصية مسؤولية مشغل القطار بين الخطأ المفترض والخطأ واجب الاثبات
١٧٨	المبحث الثاني: أحكام مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين
١٧٩	المطلب الأول: أركان مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وطرق دفعها
١٨٠	الفرع الأول: أركان قيام مسؤولية مشغل القطار العقدية عن انتهاك حقوق المسافرين
١٩٢	الفرع الثاني: جزاء تحقق مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين
١٩٨	الفرع الثالث: طرق دفع مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين
٢٢٤	المطلب الثاني: الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود
٢٢٥	الفرع الأول: دعوى المسؤولية عن انتهاك حقوق المسافرين
٢٤٤	الفرع الثاني: المحكمة المختصة بنظر المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود
٢٤٨	الفرع الثالث: القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود
٢٥١	الفرع الرابع: تقادم دعوى المسؤولية
٢٥٧	الخاتمة
٢٥٨	النتائج
٢٦٠	التوصيات
٢٦٢	المراجع
٢٧٢	ملخص الرسالة باللغة الإنجليزية

المقدمة

أولاً- التعريف بموضوع الدراسة.

لنقل بالقطارات دور مهم في نقل المسافرين والبضائع، حيث يعتمد الكثير من الناس في الدول التي تتوفر فيها شبكة من خطوط السكك الحديدية في تنقلاتهم عليها، بالنظر لما يتمتع به النقل بالقطارات من مزايا لا تتوافر في وسائل النقل الأخرى، وأهمها أنه يجمع بين السرعة وانخفاض التكلفة، فضلاً عن درجة الأمان وسهولة الإجراءات، فيكفي من يريد التنقل بالقطار أن يأتي للمحطة ويقطع تذكرة الرحلة، ولو قبل انطلاق القطار بدقائق معدودة، دون أن يتطلب الأمر منه الوصول إلى المحطة قبل ساعتين من الموعد على الأقل كما يحصل في النقل بالطائرات.

لهذا حظي النقل بالقطارات في الدول التي يعتمد السكان في تنقلاتهم عليها باهتمام تشريعي كبير، وهذا ما حصل في المملكة العربية السعودية التي تنتشر فيها شبكات السكك الحديدية لتربط أطرافها المترامية، مما دفع بالمنظم السعودي إلى إصدار لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، التي تضمنت عدة أحكام من ضمنها ما جاء في الباب الثالث الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية^(١)، ووضعت الأسس الكفيلة بحماية حقوق المسافر تجاه مشغلي القطارات، وجاءت هذه اللائحة كخطوة لاحقة بعد أن كان المنظم السعودي قد طرح عملية تشغيل القطارات إلى القطاع الخاص، بموجب تراخيص يحصل عليها مشغل القطار بعد تعاqude مع الهيئة العامة للنقل، والحصول على هذه التراخيص يستلزم توافر مجموعة من الشروط في المشغل، واستيفاء جملة من الإجراءات، فضلاً عن الخضوع لرقابة هيئة النقل طوال مدة الترخيص، بحيث أن الترخيص من الممكن أن يُلغى أو لا يتم تجديده في حالة انتهاك أو مخالفة أي شرط من شروط التعاقد، فضلاً عن إمكانية توقيع جزاء أو غرامة مالية على مشغل القطار في حالة مخالفته لشروط وبنود الترخيص.

أما في مملكة البحرين فإلى وقت قريب كان الحديث عن التنقل فيها بالقطارات أمراً مستبعداً، مما انعكس بالتالي على عدم جدوى البحث في مثل هذا النوع من المواضيع، ولكن وأمام الإعلان عن اقتراب العمل بتنفيذ مشروع جسر الملك حمد - حفظه الله - والذي سوف يربط المملكة العربية السعودية ومملكة البحرين بخط حديدي تدعياً للجهود المبذولة لتحقيق أهداف الرؤية الاقتصادية ٢٠٣٠ وهي خطوة في سلسلة خطوات لاحقة سوف يسهم فيها القطار بصفة أساسية في تيسير حركة النقل والتنقل بين دول الخليج العربي من ناحية، ومن ناحية أخرى سيربط مملكة البحرين بدول العالم المختلفة.

(١) الصادرة بقرار مجلس الوزراء - الموقر - رقم (٤٤) وتاريخ ١٤/١/١٤٤٥هـ.

لهذا وبعد أن بات وشيكاً أن يأخذ النقل بالقطار دوره في البحرين وأمام غياب التنظيم القانوني له وقع اختيارنا على هذا الموضوع واخترنا له عنوان الحماية القانونية لحقوق المسافرين بالقطارات، وسوف نتطرق من خلال هذا الموضوع للتعريف بحقوق المسافرين بالقطارات سواء قبل الرحلة أو أثناء الرحلة وأسباب نشوئها وتحديد الملزم بحماية هذه الحقوق وهو مشغل القطار الذي سوف نقف عند تعريفه وبيان مصادر التزامه بحماية حقوق المسافرين وصور انتهاكه لهذه الحقوق. فضلاً عن الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار وأساسها القانوني وأحكام هذه المسؤولية وجزاء تحققها وبيان إمكانية دفعها والتأمين منها. كل ذلك من خلال استعراض موقف التشريعات والاتفاقيات التي نظمت الموضوع ومنها لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ الصادرة عن البرلمان الأوروبي ومجلس الاتحاد الأوروبي بتاريخ ٢٩/٤/٢٠٢١م بشأن حقوق والتزامات ركاب السكك الحديدية^(٢). وكذلك القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م، وأيضاً القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والمؤرخ بتاريخ ٣/٦/١٩٩٩م^(٣).

ثانياً - نطاق الدراسة.

حيث إن موضوع دراستنا يركز على حقوق المسافرين بالقطارات دون نقل البضائع، لذا سوف نسلط الضوء على القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للركاب بالسكك الحديدية CIV، دون القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية CIM لما لها من خصوصية من جهة ومن جهة أخرى اقتصر موضوع دراستنا على حقوق المسافرين بالقطارات بين المدن السعودية من ناحية وبينها وبين الدول من ناحية أخرى^(٤)، دون الركاب المحليين داخل

(٢) اختصاراً للمسمى، سوف يتم الإشارة لاحقاً في هذه الأطروحة باسم "لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢".
European Union Regulation No. (2021/782) issued by the European Parliament and the Council of the European Union on 29/04/2021 AD regarding the rights and obligations of railway passengers.

(٣) اختصاراً للمسمى، سوف يتم الإشارة لاحقاً في هذه الأطروحة باسم "القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV لسنة ١٩٨٠م بصيغتها المعدلة".

The uniform rules related to the contract of international railway transport for the transport of passengers and baggage CIV, Dated 9/5/1980 AD, and its amended version by the amended Protocol to the Convention on International Carriage by Rail dated 3/6/1999 AD.

(٤) مثل السفر بالقطار من المنطقة الشرقية الدمام إلى منطقة الرياض أو إلى منطقة القصيم أو منطقة الجوف أو من منطقة المدينة المنورة إلى منطقة مكة المكرمة، دون الخوض في موضوع النقل بالمترو الذي يكون داخل

المدينة الواحدة، وكذلك دون نقل البضائع، ومقارنتها مع ما جاء في الباب الثالث من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية والمعمول بها في المملكة العربية السعودية مع تشخيص مواطن القوة والضعف في هذه الأحكام.

لذا سوف تكون محلاً لدراستنا بغية الوصول إلى التنظيم القانوني الامثل الذي يكفل الاحاطة بجوانب الموضوع في مملكة البحرين على نحو يمكن معه تعديل وتحديث التنظيم القائم المعمول به في المملكة العربية السعودية.

ثالثاً- أهمية الموضوع وسبب اختياره.

يكتسب الموضوع أهميته من عدة جوانب أهمها ما يلي:

- ١- حداثة التنظيم القانوني لموضوع الدراسة في المملكة العربية السعودية حيث إن الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، والتي تضمنت عدة أحكام من ضمنها ما جاء في الباب الثالث تحت عنوان الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، لم تحظ بأي دراسة أو بحث علمي معمق من قبل المتخصصين، ومن جهة أخرى فإن هذه الأحكام جاءت مقتضيه لم تتناول حماية حقوق المسافرين من جميع جوانبها القانونية، الأمر الذي دفعنا لبحث أحكام هذه الحماية للوقوف على الجوانب القانونية التي نظمتها هذه الأحكام وتلك التي تحتاج إلى التنظيم أو إعادة التنظيم بغية الوصول إلى حماية متكاملة وفعالة لحقوق المسافرين بالقطارات.
- ٢- غياب التنظيم القانوني لموضوع الدراسة في مملكة البحرين مع اقتراب العمل بتنفيذ مشروع جسر الملك حمد - حفظه الله - والذي سوف يربط المملكة العربية السعودية ومملكة البحرين بخط حديدي في خطوة اولية تمهيداً لربط دول مجلس التعاون الخليجي عموماً فيما بينها وبين مختلف دول العالم من خلال شبكة السكك الحديد، وحتى لا يكون الوجود الواقعي اسبق من الوجود القانوني ولاستباق المشكلات بحلولها القانونية فقد اخترنا البحث في هذا الموضوع.
- ٣- قلة الدراسات والمراجع العلمية المتخصصة بموضوع الدراسة في دول مجلس التعاون الخليجي عموماً وفي مملكة البحرين والمملكة العربية السعودية على وجه الخصوص،

المنطقة نفسها كما هو الحال في مترو الرياض، كما أن التعريفات التي وردت في الوثيقة الرئيسية في دليل الخطوط الحديدية عرفت القطار بين المدن بأنه "قطار مخصص لنقل الركاب أو البضائع أو كليهما بين المدن أو من المملكة باتجاه الدول الأخرى وبالعكس"، في حين عرفت قطار نقل داخل المدن بأنه "قطار مخصص لنقل الركاب أو البضائع داخل المدن ويشمل قطارات خفيفة كالمetro والترام وغيرهما من وسائل النقل المشابهة ذات السرعة المنخفضة" كما أن من يستخدم القطار بين المدن يطلق عليه المسافر، وهو موضوع دراستنا.

فلم نقف على أي مرجع متخصص يعنى بدراسة الموضوع فيهما مما يعطيه عنصر
الجدة المطلوبة في الدراسات الأكاديمية.

رابعاً - أهداف الدراسة.

تهدف الدراسة إلى تسليط الضوء على الحماية القانونية لحقوق المسافرين بالقطارات في
ضوء ما جاء في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والمعمول بها في المملكة العربية
السعودية وبيان أوجه القوة والضعف في هذه الأحكام من خلال التحليل والمقارنة مع ما توفره غيرها
من النظم واللوائح المعمول بها في بعض الدول من حماية لحقوق المسافرين ومن ثم توفير دراسة
كذلك للمشرع البحريني يمكنه من خلالها الوقوف على أهم الضمانات التي تكفل حماية حقوق
المسافرين وذلك عند وضعه لتنظيم قانوني بشأن الموضوع بحيث يكون تنظيماً قانونياً متكاملاً
وفعالاً يكفل الحماية المطلوبة لحقوق المسافرين بالقطارات.

خامساً - تساؤلات الدراسة ومشكلتها.

- سوف نحاول من خلال الدراسة الاجابة عن كثير من التساؤلات المتعلقة بموضوعها ومنها:
١. من هو المسافر وما هي حقوقه المشمولة بالحماية، وما هو نطاقها الزمني والمكاني،
وهل يأخذ العاملون لدى مشغل القطار صفة المسافر وتشملهم الحماية القانونية؟
 ٢. من هو مشغل القطار، وما هو مصدر التزامه تجاه المسافر، ومتى تقوم مسؤوليته تجاه
المسافر، وما هو أساسها القانوني؟
 ٣. ماهي صور انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات؟ وما هو الجزاء المترتب على انتهاكها؟
 ٤. ما أثر تعدد أو تعاقب مشغلي القطارات على مسؤوليتهم تجاه المسافر؟ وهل هناك سقف
أعلى لمسؤوليتهم؟
 ٥. ما هو القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين
بالقطارات عبر الحدود، وما هي المحكمة المختصة بنظر هذه المنازعات؟
 ٦. هل استطاعت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والمعمول بها في المملكة
العربية السعودية الاحاطة بجميع حقوق المسافرين بالقطارات أم غفلت عن تنظيم بعض
الحقوق؟

سادساً - منهج الدراسة.

في إجراء هذه الدراسة سيتبع الباحث - ان شاء الله - المنهج التحليلي المقارن وذلك بتحليل
النصوص القانونية المنظمة للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، الصادرة بقرار مجلس الوزراء
- الموقر - رقم (٤٤) وتاريخ ١٤/١/١٤٤٥هـ وكذلك ما جاء في الفصل السادس المعنون بـ "النقل"
من قانون التجارة البحريني الصادر بالمرسوم بقانون رقم ٧ لسنة ١٩٨٧ وتعدلاته، وذلك لبيان

مدى ملاءمتها مع المستجدات الجديدة في مجال التنظيم القانوني لحقوق المسافرين وسفرهم بالقطارات ومقارنتها مع لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ والقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م وكذلك القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV لسنة ١٩٨٠م بصيغتها المعدلة، فضلاً عن بيان موقف القضاء في الدول التي سوف تكون قوانينها محل مقارنة وذلك بالقدر الذي يتيح للباحث.

سابعاً - خطة الدراسة.

تعالج الدراسة الحماية القانونية لحقوق المسافرين بالقطارات من خلال مقدمة، وفصلين رئيسيين، يليهما الخاتمة التي تتضمن النتائج والتوصيات، وذلك من خلال الخطة الآتية:

أولاً / الفصل الأول بعنوان (حقوق المسافرين بالقطارات ومسؤولية مشغل القطار عنها) وسيتكون هذا الفصل من مبحثين، وهما:

- أ- المبحث الأول: حقوق المسافرين بالقطارات وأسباب الإركاب.
- ب- المبحث الثاني: التعريف بمشغل القطار الملزم بحماية حقوق المسافرين وصور انتهاكه لهذه الحقوق.

ثانياً / الفصل الثاني بعنوان (الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وأحكامها) وسيتكون هذا الفصل من مبحثين، وهما:

- أ- المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وأساسها القانوني.
- ب- المبحث الثاني: أحكام مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين.

الفصل الأول

حقوق المسافرين بالقطارات ومسؤولية مشغل القطار عنها

الفصل الأول

حقوق المسافرين بالقطارات ومسؤولية مشغل القطار عنها

تمهيد وتقسيم:

يعد عقد نقل الأشخاص بالقطارات من عقود النقل البري التي ترتب التزامات وحقوقاً متقابلة بين كل من مشغل القطار والمسافر، وتستمد حقوق المسافرين بالقطارات أساسها، إما من التنظيمات والتشريعات الداخلية لكل دولة على حده، والتي يختص بتنظيمها المنظم أو المشرع الداخلي لتلك الدول ويراعى فيها عادات وتقاليد وثقافات المجتمع الداخلي لديه، وإما من خلال ما تنص عليه الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن وبما لا يتعارض مع عادات وثقافات المجتمع.

لذلك فإن الدول التي لديها شبكات خطوط حديدية، تضع من الأنظمة أو اللوائح ما يكفي لتنظيم العلاقة التعاقدية بين مشغل القطار والمسافر، كما هو الحال في المملكة العربية السعودية، والتي أهتمت بالنقل بالسكك الحديدية وصدر بشأنه نظام الخطوط الحديدية^(٥)، بالإضافة إلى ما جاء في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من الباب الثالث من الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام في المملكة العربية السعودية والتي تطبق على جميع رحلات القطارات التي تعمل بين مدن المملكة العربية السعودية، وتنظم العلاقة بين مشغل القطار والمسافر^(٦).

أما فيما يتعلق بمملكة البحرين فلم تكن الحاجة إلى قانون أو لائحة خاصة لتنظيم حقوق المسافرين بالقطارات، ولا يخفى على أحد أن السبب في ذلك يرجع إلى عدم وجود وسائل نقل بالسكك الحديدية في مملكة البحرين - حتى الآن - وعلى ذلك كان النقل يخضع للقواعد العامة إلى أن صدر مرسوم بقانون رقم (٧) لسنة ١٩٨٧م، بإصدار قانون التجارة، الذي تناول أحكام عقد النقل وعقد نقل الأشياء وعقد نقل الأشخاص وعقد الوكالة بالعمولة للنقل وفترة التقادم، في الفصل السادس من قانون التجارة البحريني، فنص على عقد النقل في مادتين هما المادة (٢٢٤) و (٢٢٥) بينما نص على عقد نقل الأشياء في المواد من (٢٢٦ - ٢٥١) ونص على عقد نقل الأشخاص في المواد من (٢٥٢ - ٢٦٠) ونص على عقد الوكالة بالعمولة للنقل في المواد من (٢٦١ - ٢٦٩) وبالنسبة لفترة التقادم والناشئة عن تلك العقود، فقد تم النص عليها في المواد من

^(٥) نظام الخطوط الحديدية الصادر بالمرسوم الملكي - الموقر - رقم (١٥٩/م) وتاريخ ١٤٤٥/٨/٢٢هـ.

^(٦) لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام الصادرة بقرار مجلس الوزراء - الموقر - رقم (٤٤) وتاريخ

(٢٧٠ - ٢٧٣) ويمكن تطبيق تلك الأحكام على جميع أنواع النقل البري^(٧)، ومنها النقل بالقطارات، إذ إن عدم وجود نصوص خاصة تحكم وتنظم عملية النقل بالقطارات في مملكة البحرين وتتناول حقوق المسافرين بالقطارات، لا يمنع من تطبيق الأحكام العامة لعقد النقل الواردة في قانون التجارة البحريني بوصفها المبدأ العام الذي يطبق على جميع أنواع النقل - ما لم توجد قواعد خاصة - على النقل بالقطارات، وسوف نحاول قدر الإمكان قياس الأحكام المناسبة من واقع النصوص المنظمة لعقد النقل البري من قانون التجارة البحريني، ومدى إمكانية تطبيقها على النقل بالقطارات. أما على الصعيد الدولي، فهناك لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ وتهدف هذه اللائحة لتطوير السكك الحديدية، وتوفير الحماية الفعالة للمسافرين على اعتبار أنهم الطرف الأضعف في عقد النقل، وكذلك تحسين الخدمات المقدمة لهم على رحلات القطارات الدولية والداخلية داخل الاتحاد الأوروبي^(٨).

وكذلك اتفاقية COTIF المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والموقعة ببرن في ٩ / ٥ / ١٩٨٠م، وتتكون هذه الاتفاقية من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة في ٩ / ٥ / ١٩٨٠م، وأيضاً القواعد المعدلة بالبروتوكول المعدل للاتفاقية بتاريخ ٣ / ٦ / ١٩٩٩م، والتي حظيت باهتمام المشرع الدولي منذ فترة طويلة من الزمن^(٩)، وتناولت حقوق وواجبات ركاب السكك الحديدية للركاب المسافرين بين الدول

(٧) المادة (٢٢٥) من قانون التجارة البحريني، نصت على أنه "فيما عدا النقل البحري والجوي تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل أيّاً كانت صفة الناقل مالم ينص القانون أو الاتفاقيات الدولية المعمول بها في البحرين على غير ذلك".

(٨) المادة (٢،١) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(٩) أن أول معاهدة دولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية كانت سنة ١٨٩٠م، وبموجب هذه المعاهدة تم انشاء اتحاد إداري يكون وفقاً لقواعد القانون الدولي في تلك الفترة وسكرتارية دائمة تعرف باسم المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية وكان مقرها في مدينة برن عاصمة سويسرا، وكانت إدارة هذا المكتب تخضع لرقابة المجلس الاتحادي لسويسرا، وفي عام ١٩٥٦م تم نقل دور الرقابة من المجلس الاتحادي لسويسرا لهيئة إدارية مكونة من ممثلين من بعض الدول الأعضاء، وبتاريخ ٧ / ٢ / ١٩٧٠م، أنشأت اتفاقيتان، الأولى: الاتفاقية الدولية لنقل الركاب، وهي عبارة عن قواعد موحدة تتعلق بعقد النقل الدولي للركاب بالسكك الحديدية بين الدول الأعضاء في الاتفاقية، ويرمز لها ب CIV اختصاراً ل Convention International de Voyageurs والثانية: الاتفاقية الدولية لنقل البضائع، وهي عبارة عن قواعد موحدة تتعلق بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية بين الدول الأعضاء في الاتفاقية، ويرمز لها ب CIM اختصاراً ل Convention International de Merchandises و دخلت هاتان الاتفاقيتان حيز التنفيذ سنة ١٩٧٥م، ثم بعد ذلك تم تعديل الاتفاقيتان السابقتين CIM و CIV سنة ١٩٨٠م، مما أدى الى إنشاء OIG المنظمة الدولية الحكومية Organization International Governmental، وفي سنة ١٩٨٥م دخلت معاهدة النقل بالسكك الحديدية حيز التنفيذ من

الأعضاء في الاتفاقية، أي المسافرين الدوليين دون المسافرين المحليين، وتهدف إلى إقامة نظام قانوني موحد قابل للتطبيق على النقل الدولي للمسافرين وأمتعتهم بين الدول الأعضاء في الاتفاقية^(١٠).

وحيث إن موضوع دراستنا سوف يتركز على حقوق المسافرين بالقطارات دون نقل البضائع، لذا سوف نسلط الضوء على القواعد الموحدة والمتعلقة بعقد النقل الدولي للركاب بالسكك الحديدية CIV، دون القواعد الموحدة والمتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية CIM لما لها من خصوصية من جهة، ومن جهة أخرى اقتصر موضوع دراستنا على حقوق المسافرين بالقطارات بين المدن والدول، دون الركاب المحليين داخل المدن، وكذلك دون نقل البضائع^(١١).

وسنتناول الجوانب المختلفة لموضوع هذا الفصل من خلال تقسيمه إلى مبحثين نخصص المبحث الأول منه لحقوق المسافرين بالقطارات وأسباب الإركاب، ونخصص المبحث الثاني للتعريف بمشغل القطار الملزم بحماية حقوق المسافرين وصور انتهاكه لهذه الحقوق، وفقاً لما يلي:

المبحث الأول: حقوق المسافرين بالقطارات وأسباب الإركاب.

المبحث الثاني: التعريف بمشغل القطار الملزم بحماية حقوق المسافرين وصور انتهاكه لهذه الحقوق.

خلال ما يعرف بـ COTIF وهو منشور على موقع المنظمة الحكومية للنقل الدولي بالسكك الحديدية Organization Intergovernmental pour les transports internationaux ferroviaires وبتاريخ ١٩٩٩/٦/٣م وضع تعديل هام لـ COTIF عرف ببروتوكول فيلينيوس VILINIUS وقد دخل هذا التعديل حيز التنفيذ بين الدول الأعضاء بتاريخ ٢٠٠٦/٧/١م، وتتضمن معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية على عدة اشتراطات موجهة للدول الأعضاء التي وقعت الاتفاقية بالإضافة لعدد ٧ ملاحق منها: الملحق A (CIV) القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للركاب بالسكك الحديدية Appendice A: Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de voyageurs الملحق B (CIM) القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية Appendice B: Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises. تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٠/١م - www.otif.org

^(١٠) المادة (١) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(١١) Indira Carr – International Trade Law – 5ed – Routledge Taylor & Francis Group - London and New York – 2014- P336.

المبحث الأول

حقوق المسافرين بالقطارات وأسباب الإركاب

تقسيم:

لنقل بواسطة القطارات أهمية بالغة، لذا حرصت الدول التي تتواجد بها خدمات النقل بالسكك الحديدية على الاهتمام بتنظيم العلاقة بين مشغل القطار والمسافرين، وبيان الحقوق والالتزامات المترتبة على ذلك، وتعد المملكة العربية السعودية من الدول التي أهتمت بحقوق المسافرين بالقطارات وأولتها الاهتمام والعناية اللازمين في هذا الشأن، وذلك من خلال ما جاء في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من الباب الثالث من الالية التفصيلية للائحة حقوق والالتزامات مستخدمي وسائل النقل العام^(١٢). وقد جاءت هذه الأحكام متوافقة مع أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لحقوق المسافرين مما ساهم في تعزيز ثقة المسافرين بالقطارات، أما بالنسبة لمملكة البحرين، فلعل اكتمال مشروع إنشاء خط للسكك الحديدية بين المملكة العربية السعودية ومملكة البحرين، يكون دافعاً لتنظيم هذا النوع من النقل بالقطارات مستقبلاً في مملكة البحرين.

هذا وبالعودة للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية والمعمول بها في المملكة العربية السعودية وللاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل بالقطارات، نجد أن حقوق المسافرين بالقطارات متنوعة ويمكن تقسيمها حسب مراحل الرحلة، فهناك حقوق تسبق الرحلة، وحقوق أخرى أثناء الرحلة تستمد مصدرها من العلاقة العقدية بين مشغل القطار والمسافر، وسنعرض لتفصيل ذلك من خلال المطلبين التاليين:

المطلب الأول: ماهية حقوق المسافرين بالقطارات.

المطلب الثاني: أسباب الإركاب وأثرها على حقوق المسافرين بالقطارات.

(١٢) الصادرة بقرار مجلس الوزراء - المقرر - رقم (٤٤) بتاريخ ١٤/١/١٤٤٥ هـ الموافق ٢٠٢٣/٨/١ م.

المطلب الأول

ماهية حقوق المسافرين بالقطارات

يستمد المسافرون بالقطارات حقوقهم من عقد النقل^(١٣) المبرم بين مشغل القطار^(١٤) والمسافر^(١٥) لتوفير خدمة أو أكثر من خدمات النقل بالقطارات، حيث تنشأ العلاقة التعاقدية بين مشغل القطار والمسافر منذ قيام المسافر بدفع قيمة تذكرة السفر وحيازته لها، ويترتب على ذلك التزام يقع على عاتق مشغل القطار بمسؤوليته تجاه المسافر منذ تواجده في محطة الانطلاق أو المغادرة وحتى نزوله في محطة الوصول^(١٦)، وبالتالي فإن العلاقة بين مشغل القطار والمسافر تخضع لأحكام المسؤولية العقدية، ولا يعفى مشغل القطار من مسؤوليته تجاه المسافر إلا في حال تأخر المسافر عن الموعد المحدد لانطلاق القطار، أو في حالة إخلاله بالشروط والسياسات المتبعة لدى مشغل القطار، ففي هذه الحالة يعفى المشغل من مسؤوليته تجاه المسافر^(١٧).

وعقد نقل المسافرين بالقطارات هو عقد ثنائي الأطراف يتكون من مشغل القطار والمسافر، إذ لا تسمح طبيعة نقل المسافرين بالقطارات بأن يكون ثلاثي الأطراف كما هو الحال في عقد نقل

(١٣) الفقرة (٧) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - عرفت عقد النقل "أي عقد بين ناقل (أو مزود خدمة) وراكب (أو ركاب) لتوفير خدمة أو أكثر من خدمات النقل".

(١٤) الفقرة (٩) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - عرفت الناقل (أو مزود الخدمة) "أي شخص طبيعي أو منشأة مرخص لأحدهما نظاماً من الهيئة بتقديم إحدى خدمات النقل المنتظم للركاب وأمتعتهم في المملكة ومنها باتجاه الدول الأخرى أو العكس وفقاً لعقد النقل المبرم بينهما".

المادة (١) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية - عرفت المشغل "الشخص الاعتباري المرخص له بتقديم أي من خدمات الخطوط الحديدية".

(١٥) المادة (١) من نظام الخطوط الحديدية - عرفت الراكب "كل من صعد أو هَمَّ بالصعود على متن القطار. ويعد في حكم الراكب الحائز على بطاقة صعود على متن القطار ويكون بانتظاره في المحطة".

(١٦) الفقرة (١٤) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - عرفت المحطة "مبنى مجهز بطاقم من الموظفين، مخصص لاستقبال الركاب، حيث تتوقف وسائل النقل العام في رحلاتها المنتظمة لصعودهم ونزولهم، ويشمل هذا المصطلح أي محطة حافلات أو محطة قطار أو محطة مترو أو رصيف ركاب بميناء أو محطة بحرية".

(١٧) الفقرة (١) من المادة (٤٣) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

الأشياء^(١٨)، وطبقاً للأحكام العامة في عقد النقل، فإنه يكون من حق المسافر أن يلتزم مشغل القطار بأداء عمل يتمثل في خدمة نقله من مكان إلى آخر مقابل أجرة^(١٩).

وتبدأ حقوق المسافر منذ إبرام عقد النقل وحصوله على تذكرة السفر قبل الرحلة، حيث يترتب على إبرام عقد النقل ميلاد التزامات متبادلة تقع على عاتق كل من طرفي عقد النقل، وهما مشغل القطار والمسافر، فهي حقوق والتزامات متبادلة فيما بينهم^(٢٠)، فما يعتبر التزاماً على أي من طرفي العقد، فإنه في نفس الوقت يعد حقاً للطرف الآخر.

كما يتمتع المسافر بحقوق أخرى أثناء الرحلة، وسنعرض لمفهوم حقوق المسافرين بالقطارات، ثم نبين تلك الحقوق من خلال الفروع الثلاثة التالية:

الفرع الأول: التعريف بحقوق المسافرين بالقطارات.

الفرع الثاني: حقوق المسافرين بالقطارات قبل الرحلة.

الفرع الثالث: حقوق المسافرين بالقطارات أثناء الرحلة.

^(١٨) منير محمد الجنيهي و ممدوح محمد الجنيهي - العقود التجارية - عقد نقل التكنولوجيا، الوكالة التجارية، عقد السمسرة، عقد النقل - دار الفكر الجامعي - الإسكندرية - ٢٠٠٠م - ص ٢٦٥.

^(١٩) عدلي أمير خالد - قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠٠٦م - ص ١٢.

^(٢٠) Chris Turner - Contract law - 2 ed- Oxford- 2007-P110-111.

الفرع الأول

التعريف بحقوق المسافرين بالقطارات

قبل أن نبدأ بالتعريف بحقوق المسافرين بالقطارات، لابد أن نقف عند تعريف المسافر، وفي هذا الصدد نجد أن الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، لم تعرف من هو المقصود بالمسافر، إلا أنه وبالرجوع إلى نظام الخطوط الحديدية السعودي، فقد نصت المادة (١) من هذا النظام بشأن تعريف الراكب بأنه "كل من صعد أو هَمَّ بالصعود على متن القطار ويعد في حكم الراكب الحائز على بطاقة صعود على متن القطار ويكون بانتظاره في المحطة" كما أن المادة (١) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية السعودية، عرفت المستفيد بأنه "كل شخص طبيعي أو معنوي ينتفع من أنشطة خدمة النقل على شبكة الخطوط الحديدية ومراقفها" ويمكن لنا أن نعرف المسافر بأنه "الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتعاقد مع مشغل القطار الذي يشغل رحلات خاضعة لنطاق تطبيق الأنظمة أو اللوائح المعمول بها في هذا الشأن" فالمسافر هو الطرف الأساسي في عقد النقل وبدونه لا يمكن إبرام هذا العقد، وبطبيعة الحال فإن المقصود بالمسافر وفقاً للاتحة هو الشخص المنقول حياً^(٢١)، حيث أن هذه اللائحة تعنى بنقل الأشخاص الأحياء دون الأشخاص الموتى، بينما نقل جثث الموتى يخضع لأحكام خاصة مستقلة بذاتها ومختلفة تماماً عن نقل الأشخاص الأحياء^(٢٢)، وذلك وفقاً لسياسة مشغل القطار المتبعة بشأن نقل الأموات، والتي قد تختلف من مشغل لآخر وفقاً لمكان تواجد مشغل القطار، بمعنى في أي دولة يقع نطاق تشغيله فهو يستمد سياسة التشغيل لديه من ثقافة ذلك المجتمع، وكذلك يتأثر بالعادات والتقاليد المتبعة لديهم، فالدول المسلمة والعربية تختلف عن الدول غير المسلمة من عدة نواحي، ومن ضمنها نقل الأموات وكيفية التعامل معهم، وقد خلت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، من تناول أحكام جثث الموتى وما إذا كانت تعتبر من قبيل البضائع أم لا. وكذلك الحال بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م. في حين أن القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل البضائع CIM والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م. نصت على جثث الموتى، حيث تعتبر جثث الموتى من قبيل البضاعة^(٢٣).

(٢١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسئولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٨٠م - ص ٨٠.

(٢٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع نفسه - ص ٨٠.

(٢٣) الفقرة (ب) من المادة (٥) من الملحق ب - القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل البضائع CIM والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

وبالنسبة لقانون التجارة البحريني، وكذلك لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ وكذلك القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، فقد خلت من تعريف المسافر.

أما بالنسبة لتعريف حقوق المسافرين بالقطارات فنجد أن الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام السعودية، قد خلت من تعريف حقوق المسافرين بالقطارات، وكذلك الحال لقانون التجارة البحريني

وعلى الصعيد الدولي، فقد خلت كذلك لائحة الاتحاد الأوروبي ٢٠٢١/٧٨٢ وكذلك القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م. من تعريف محدد وواضح يبين المقصود بحقوق المسافرين بالقطارات، وقد اكتفت الأنظمة واللوائح الوطنية والاتفاقيات الدولية بتعداد للحقوق المقررة للمسافرين، دون بيان مفهوم تلك الحقوق.

وبشكل عام يمكننا القول بأن حقوق المسافرين بالقطارات، بأنها هي "الرابط القانوني التي تتضمن استئثار المسافر بحقوقه المستمدة من عقد النقل أو أنظمة ولوائح مشغل القطار أو تلك التي يفرضها القانون الوطني أو الاتفاقيات الدولية حال كان النقل دولياً".

وبالتالي فإن حقوق المسافرين وإن كان الأصل فيها أنها أثر من آثار عقد النقل الذي يربط بين مشغل القطار والمسافر ويقوم على مبدأ الرضائية^(٢٤)، إلا أنه لا يمكن اعتبار عقد النقل عقداً رضائياً بالكامل، فعندما يتم الترخيص لمشغل القطار من قبل الجهات المعنية والمختصة في الدولة، من أجل تقديم خدمات نقل المسافرين بالقطارات، فإن عقد النقل في هذه الحالة يعتبر من عقود الإذعان بسبب اكتسابه طابعاً خاصاً مختلفاً عنه فيما لو كان مشغل القطار غير محتكر لعملية النقل، كسائق سيارة الأجرة الخاصة والذي يعمل لحسابه الخاص، حيث يكون للطرفين سائق سيارة الأجرة والراكب حرية الاتفاق على الشروط^(٢٥)، بمعنى أن شروط العقد تصاغ بناءً على المناقشة الحرة فيما بينهم، وتكون هذه الشروط مرآة صادقة لما ارتضاه المتعاقدان.

(٢٤) عبدالرزاق أحمد السنهاوي - النظرية العامة للالتزامات - نظرية العقد - الجزء الأول - الطبعة الثانية -

منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ١٩٩٨م - ص ١٤٧.

(٢٥) عدلي أمير خالد - المرجع السابق - ص ٢١.

ومما يجدر بنا ملاحظته فيما يخص عقد النقل بالقطارات أن نطاق هذه الحقوق لا يقتصر على ما تم الاتفاق عليه بعقد النقل وإنما تستمد أيضاً من القوانين^(٢٦) والأنظمة واللوائح^(٢٧) والاتفاقيات الدولية والتي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها^(٢٨).

وبالنسبة للآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، فإننا لم نجد أي مادة تشير إلى عدم جواز الاتفاق بين مشغل القطار والمسافر، على مخالفة هذه اللائحة. ونرى بأن هذا لا يعني استبعاد هذا الالتزام، كالتزام مفروض على مشغل القطار والمسافر بعدم جواز مخالفة الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، لأنه من الالتزامات المفروضة عليهم جميعاً، إلا أن أمر تنظيمه قد ترك للقواعد العامة. ونقترح على المنظم السعودي، إعادة النظر في الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، وذلك بالنص صراحة على عدم جواز الاتفاق بين مشغل القطار والمسافر، بمخالفة هذه الآلية، ويقع باطلاً كل اتفاق أو شرط يقضي بإعفاء مشغل القطار كلياً أو جزئياً من التزاماته عما يصيب المسافرين من أي أضرار، ما لم ينص النظام خلاف ذلك.

الفرع الثاني

حقوق المسافرين بالقطارات قبل الرحلة

للمسافر في مرحلة ما قبل الرحلة حقوق تتمثل في حصوله على المعلومات المتعلقة بالرحلة وتمثل هذه المعلومات الوجه المقابل للالتزام مشغل القطار بالتبصير^(٢٩)، حيث يقع عبء الالتزام بتبصير المسافرين بمعلومات ما قبل الرحلة على عاتق مشغل القطار الذي يمتلك هذه المعلومات المهمة، ومما لاشك فيه أن هذه المعلومات لها أثر كبير في إقدام المسافر على التعاقد مع مشغل القطار من عدمه^(٣٠).

(٢٦) المادة (٢٥٦) من قانون التجارة البحري.

(٢٧) المادة (٧) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(٢٨) المادة (٣٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

(٢٩) اختلف الفقه حول تسمية هذا الالتزام، فمنهم من يطلق عليه الالتزام بالإعلام، ومنهم من يطلق عليه الالتزام بالنصيحة، وذهب فريق ثالث إلى تسميته بالالتزام بالتحذير، إلا أن الالتزام بالتبصير أكثر شمولاً في المعنى، لأنه يتضمن معنى الإعلام والنصيحة والتحذير. ولمزيد من التفاصيل أنظر للأستاذة الدكتورة ضحى محمد النعمان - المسؤولية المدنية لمتعهدي السفر والسياحة - دراسة مقارنة - دار الكتب القانونية - مصر - ٢٠١٤م - ص ١١٧ وما بعدها.

(٣٠) Kontogiannis, Christof T- Improving the passenger experience by providing targeted information to passengers - 2024 - Retrieved from www.ebsco.com.

وبالتالي يلتزم مشغل القطار - المتفاوض - بأن يقدم إلى المسافر - المتفاوض معه - معلومات حقيقية وكاملة عن حقوق والتزامات المسافر قبل الرحلة، وما لهذه الحقوق والتزامات من آثار مبصرةً للمسافر بما له من حقوق وما عليه من التزامات، والتي تؤثر في رضا المسافر على إبرام عقد النقل من عدمه^(٣١).

وقد عرف البعض الالتزام قبل التعاقد بتقديم المعلومات بأنه "الالتزام الذي بواسطته ينبه أحد أطراف العقد الطرف الآخر عن مخاطر التعاقد ومنافعه فيجعله على بينة من ظروف التعاقد ليكون خياره بالتعاقد قائماً على معرفة تامة بمضمون التزامه"^(٣٢).

كما عرفه قسم آخر من الفقه بأنه "الالتزام الذي ينشأ في مرحلة المفاوضات العقدية والذي يفرض على كل طرف فيها العلم أو ينبغي أن يعلم بمعلومات تتعلق بمحل العقد أن يزود الطرف الآخر بها والذي لا يعلم أو ليس بإمكانه العلم بها"^(٣٣).

إن الالتزام بالتبصير ينقسم إلى قسمين^(٣٤)، وهما كما يلي:

القسم الأول: الالتزام بتقديم المعلومات.

وهو الالتزام بتقديم المعلومات للمسافر المقدم على التعاقد مع مشغل القطار بأن يقوم هذا الأخير بتبصير المسافر بمعلومات ما قبل الرحلة، وإذا أخل مشغل القطار بهذا الالتزام فيعتبر التزم تقصيري وتقوم عليه المسؤولية التقصيرية، وذلك لعدم وجود عقد نقل بين مشغل القطار والمسافر، مما يقربه من عيوب الإرادة، ففي مرحلة ما قبل التعاقد - مرحلة التفاوض - يلتزم مشغل القطار بأن يقدم للمسافر جميع المعلومات المتعلقة بالرحلة، مثال ذلك قيمة التذكرة، والحق في حجز المقعد، ومواعيد انطلاق رحلة القطار، وزمن الرحلة المستغرق، ومحطات التوقف، وأماكن التوقف والنزول في دولة معينة إذا كانت الرحلة دولية.

القسم الثاني: الالتزام بالإعلام.

وهو الالتزام بالإعلام لمصلحة المسافرين الذين ارتبطوا فعلاً بعلاقة تعاقدية مع مشغل القطار بمعنى أن هذا الالتزام يكون بعد إبرام عقد النقل وأثناء تنفيذه، فهو التزام تعاقدية، لوجود عقد نقل بين مشغل القطار والمسافر، وبالتالي إذا أخل مشغل القطار بهذا الالتزام فتقوم عليه المسؤولية العقدية استناداً لعقد النقل، ومن أمثلة هذه الالتزامات، التزام مشغل القطار بإعلام المسافرين

(٣١) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١١٨.

(٣٢) ضحى محمد النعمان - المرجع نفسه - ص ١١٩.

(٣٣) ضحى محمد النعمان - المرجع نفسه - ص ١١٩.

(٣٤) ضحى محمد النعمان - المرجع نفسه - ص ١٢٠.

بالخدمات المتوفرة على متن الرحلة، والاعلان عن أسم المحطة القادمة وعن حالة الرحلة والمدة المستغرقة وموعد الوصول الجديد المتوقع^(٣٥).

وقد اشارت الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمى وسائل النقل العام السعودية، إلى حق المسافر في الحصول على المعلومات المتعلقة بحقوقهم والمنصوص عليها في هذه الآلية، بالنص "١. يجب تزويد الركاب بمعلومات واضحة بشأن حقوقهم المنصوص عليها في هذه الآلية، وذلك في محطات ومرافق النقل العام وأينما دعت الحاجة، بما في ذلك المنصات الإلكترونية، على أن يكون الوصول إليها سهلاً من قبل ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة، ويجب أن يراعى احتمالها على تفاصيل حول كيفية تقديم الشكاوى والجهات المنوط بها التعامل معها وآلية معالجتها. ٢. يلتزم الناقل باستخدام ملخص لأحكام اللائحة والآلية التفصيلية وإتاحته للركاب، يشتمل على الحد الأدنى من المعلومات الواردة في الملحق رقم (٢) بعنوان: معلومات التنقل الأساسية، إضافة إلى أي معلومات أخرى تراها الهيئة على أن يكون متاحاً باللغات التي تحددها الهيئة"^(٣٦).

كذلك اشارت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية بين المدن، إلى حق المسافر في الحصول على معلومات ما قبل الرحلة، بالنص "٢. يجب الإعلان مسبقاً قبل ٣٠ يوماً على الأقل من بدء التطبيق، عن أي قرار بوقف الخدمة أو تغيير تعرفتها أو بأي إجراء آخر قد يؤثر على انتظامها وجدول رحلاتها الجديدة - إن وجدت - بشرط موافقة الهيئة"^(٣٧). ويقصد بالهيئة وفقاً لهذه المادة، الهيئة العامة للنقل، والمنوط بها الإشراف على قطاع النقل بالخطوط الحديدية، وتطوير الخطوط الحديدية، والإشراف ومتابعة أعمال مشغلين القطارات، وكذلك حقوق المسافرين بالقطارات وكيفية التعامل معها.

كذلك ما جاء في الملحق رقم (٢) من معلومات السفر الأساسية، والتي يتعين على مزودي خدمات بيع التذاكر أو مدير البنية التحتية توفيرها للمسافرين قبل الرحلة وهي كما يلي "١. الشروط العامة المطبقة على عقد النقل. ٢. جداول زمنية وشروط أسرع رحلة. ٣. جداول زمنية وشروط أقل الأسعار. ٤. الاستفادة من الخدمات المتوفرة في المرافق المخصصة لذوي الإعاقة وشروطها. ٥. إمكانية السماح بالدراجات وشروطها. ٦. درجات المقاعد المتوفرة على الرحلة. ٧. الأنشطة التي

^(٣٥) انظر لموضوع حقوق المسافرين بالقطارات أثناء الرحلة من هذه الرسالة - ص ٢٩.

^(٣٦) المادة (٤) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمى وسائل النقل العام.

^(٣٧) الفقرة (٢) من المادة (٤٠) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

من المحتمل أن تؤدي الى تعطيل أو تأخير الخدمات. ٨. الخدمات المتوفرة على متن الوسيلة أو المحطة. ٩. إجراءات استعادة الأمتعة المفقودة. ١٠. إجراءات تقديم الشكاوى^(٣٨).

وسنعرض لتلك الحقوق وفقاً لما جاءت به الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، وكذلك ما نص عليه قانون التجارة البحريني واللوائح والاتفاقيات الدولية في هذا الخصوص، وذلك وفقاً للترتيب الآتي:

أولاً: الحق في معرفة زمن الرحلة ومحطات التوقف وقيمة التذكرة.

وفقاً للآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، يعد الحق في معرفة مدة الرحلة من محطة الانطلاق وحتى النزول في محطة الوصول من الحقوق المقررة للمسافر ليس فقط بالساعة وإنما بالدقيقة^(٣٩)، بحيث يقع على عاتق مشغل القطار تبصير المسافر بهذه المدة الزمنية، ويتم - عادة - الاستعلام عن مدة الرحلة من قبل موظفي حجز التذاكر أو الموقع الالكتروني لمشغل القطار والمخصص لحجز التذاكر^(٤٠)، حيث يلتزم مشغل القطار بتبصير المسافر بمدة الرحلة ومحطات التوقف وقيمة التذكرة.

وبالتالي يلتزم مشغل القطار بنقل المسافر من محطة الانطلاق وتوصيله إلى محطة الوصول في الوقت المتفق عليه أو المعلن عنه للمسافر^(٤١). وقد يكون تبصير المسافر بزمن الرحلة عن طريق لوحة الإعلانات الخاصة بمعلومات الرحلة والتي عادة ما تكون موجودة في المحطة وتشتمل على: رقم الرحلة وتاريخ الرحلة وأسم مشغل القطار ومكان محطة الانطلاق ورقم بوابة المغادرة ورقم الرصيف الذي سوف ينطلق منه القطار، ووقت الانطلاق، وايضاً مكان محطة الوصول ورقم الرصيف الذي سوف يصل له القطار عند الوصول لمحطة المقصد ومدة الرحلة^(٤٢).

ونرى بأنه يمكن لمشغل القطار تبصير المسافر بمدة الرحلة عن طريق التذكرة الالكترونية، أياً كان شكل هذه التذكرة، سواء تلك التذكرة الصادرة من مشغل القطار والتي تأخذ شكل التذكرة الالكترونية الورقية متضمنة باركود يمكن للمسافر مسح هذا الباركود عن طريق جهاز الجوال

(٣٨) معلومات ما قبل الرحلة - الملحق (٢) من معلومات السفر الأساسية - الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

(٣٩) عماد الشربيني - القانون التجاري الجديد - الالتزامات والعقود التجارية - الكتاب الأول - مصر - ٢٠٠٣م - ص ٣٥٣.

(٤٠) شراء التذاكر - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ١٦/١٢/٢٠٢٣م - www.sar.com.sa

(٤١) محمد السيد الفقي - القانون التجاري - الطبعة الأولى - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ٢٠٠٥ - ص ٣١٢.

(٤٢) محمد السيد الفقي - المرجع نفسه - ص ٣١٢.

ومعرفة تفاصيل الرحلة، أو من خلال قيام المسافر بالحجز عن طريق جهاز الخدمة الذاتية والتي عادة ما تكون منتشرة في أرجاء محطة القطار، أو عن طريق التذكرة الالكترونية التي تكون مرسلة للمسافر عن طريق هاتفه المحمول، كما يمكن أن تكون التذكرة ورقية صادرة من مشغل القطار عن طريق أحد موظفي حجز التذاكر متضمنه بيان وقت انطلاق القطار من محطة الانطلاق والوقت المتوقع لوصول القطار لمحطة الوصول، وفي هذه الحالة يصبح من السهل على المسافر معرفة الوقت المستغرق للرحلة^(٤٣).

ومما يجدر بنا ملاحظته في هذا الشأن أن التزام مشغل القطار بنقل المسافر من محطة الانطلاق وحتى محطة الوصول، لا يقتصر هذا الأمر على نقل المسافر فحسب، بل يشمل هذا الالتزام نقل أمتعة المسافر أيضاً^(٤٤)، كحقائب المسافرين والأغراض والأشياء الشخصية للمسافر والتي يحملها معه على متن القطار مادام أنها في الحدود المسموح بها للمسافر، وفقاً لسياسة كل مشغل قطار والتي تختلف من مشغل لآخر، ولا يكون مشغل القطار مسؤولاً عن تلف حقائب المسافرين وأغراضه الشخصية والتي يحملها معه المسافر وتكون في حيازته طوال مدة الرحلة أثناء عملية النقل إلا على أساس المسؤولية التقصيرية، وذلك بإثبات خطأ مشغل القطار أو أحد تابعيه، والسبب في ذلك أن مشغل القطار لم يستلم هذه الحقائب والأغراض والأشياء الشخصية من المسافرين^(٤٥).

وبالتالي فإن مشغل القطار لا يتحمل أي التزام بشأنها^(٤٦)، حيث أن التزام مشغل القطار بنقل أمتعة المسافرين ما هو إلا التزام ثانوي متفرع من عملية نقل المسافرين^(٤٧).

كما أكدت الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، على حق المسافرين في معرفة عدد المحطات التي سوف يتوقف عندها القطار لتحميل وتنزيل المسافرين أثناء الرحلة، والمدة الزمنية التي سوف يتوقفها القطار عند كل محطة، وهل الوصول لمحطة الوصول سوف يكون على نفس متن القطار المستقل من محطة المغادرة أم أنه ينبغي على المسافرين تبديل وتغيير القطار عند الوصول لمحطة ما من المحطات التي سوف يتوقف عندها القطار واستقلال

(٤٣) التذاكر - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٦ - www.sar.com.sa.

(٤٤) دليل الأمتعة - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٦ - www.sar.com.sa.

(٤٥) أنظر في ذلك: ص ١٢٦ وما بعدها.

(٤٦) زكي الشعراوي - العقود التجارية في القانون والفقه والقضاء المصري - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٤م - ص ٧٢ وما بعدها.

(٤٧) محمد شريف عبدالرحمن - مسؤولية الناقل في عقد النقل البري - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٦م - ص ٧٢.

قطار آخر من أجل الوصول للوجهة النهائية للمسافر وهي محطة الوصول أم أن الرحلة سوف تكون مباشرة من محطة الانطلاق وحتى الوصول لمحطة المقصد بدون أن يتوقف القطار عند أي محطة^(٤٨)، وكل إخلال من قبل مشغل القطار فإنه يكون من حق المسافر الحصول على تعويض في حالة التأخير بالوصول لمحطة المقصد^(٤٩)، إلا إذا كان التأخير بالوصول لمحطة المقصد راجع لسبب أجنبي^(٥٠).

كذلك أكدت الآلية أنه من حق المسافر معرفة قيمة التذكرة وفقاً لدرجات أو فئات السفر المتوفرة على متن القطار، حيث أن قيمة الدرجة الاقتصادية تختلف عن قيمة درجة الأعمال، وكذلك الحال لقيمة تذكرة درجة المقصورة الخاصة تختلف عن قيمة مقصورة النوم، فمن حق المسافر اختيار نوع الدرجة التي يرغب بالسفر عليها في حالة توفرها من قبل مشغل القطار^(٥١). وحيث أن مضمون الفقرة (١) من أولاً من الملحق (٢) من معلومات السفر الأساسية من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، نصت بأنه يجب على مشغل القطار إيضاح الشروط العامة المطبقة على عقد النقل والتي تحدد من قبل مشغل القطار وبالتالي فإن المسافر لا يملك في هذه الحالة إلا الإذعان لهذه الشروط^(٥٢) والتي من ضمن هذه الشروط دفع قيمة التذكرة مقدماً قبل سفر المسافر بالقطار، وتختلف قيمة التذكرة حسب مسافة السفر من محطة الانطلاق وحتى محطة الوصول والدرجة المراد السفر عليها^(٥٣).

أما بالنسبة للمشرع البحريني، فيمكن القياس على الأحكام العامة للنقل البري الواردة بقانون التجارة البحريني، إذ نصت الفقرة (١) من المادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحريني، على أن "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم"

(٤٨) معلومات السفر - المحطات - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٦ م - www.sar.com.sa

(٤٩) عماد الشرييني - المرجع السابق - ص ٣٥٣.

(٥٠) محمود محمد عبابنة - أحكام عقد النقل - النقل البحري، النقل الجوي، النقل البري - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - دار الثقافة - الأردن - ٢٠١٥ م - ص ٢٧٢.

(٥١) فئات التذاكر - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١ م - www.sar.com.sa.

(٥٢) محسن شفيق - القانون التجاري الكويتي - العقود التجارية - الأوراق التجارية - الإفلاس - مطبوعات جامعة الكويت - ١٩٧٠ م - ص ١٣٨ و ١٣٩. وكذلك سميحة مصطفى القليوبي - شرح قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ م - العقود التجارية وعمليات البنوك - الطبعة الثالثة - دار النهضة العربية - مصر - ٢٠٠٠ م - ص ٤٥٤.

(٥٣) محمد السيد الفقي - المرجع السابق - ص ٣١١.

يُلاحظ لنا من خلال هذه المادة والتي عرفت عقد النقل أن المشرع البحريني أشار في هذا التعريف إلى الخصائص الجوهرية والتي يتميز بها عقد النقل، كما أنه ذكر عنصر الأجر كعنصر أساسي ومهم في عملية النقل، وبموجب هذا التعريف، فإن الناقل يلتزم في تنفيذ التزامه بتغيير مكان المسافرين من مكان لمكان آخر، ولا يشترط في تنفيذ هذا الالتزام أن يكون الناقل مالكاً لوسيلة النقل، فقد تكون مملوكة له أو مستأجرة، وأياً كانت وسيلة النقل، فتعريف عقد النقل شامل لجميع أنواع النقل، إلا أنه ينبغي أن تكون له السيطرة على وسيلة النقل، كما يشترط أن يتضمن عملية النقل تغيير مكان المسافرين^(٥٤)، حيث أن تغيير مكان المسافرين هو الالتزام الرئيسي للناقل في عقد النقل حتى يعتبر نقلاً^(٥٥).

كما نصت المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني، على أن "يلتزم الناقل بنقل الركاب وأمتعته التي يجوز له الاحتفاظ بها إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف" يتضح من خلال هذه المادة بأن المشرع البحريني ألزم الناقل بنقل المسافرين وأمتعته من محطة الانطلاق وحتى الوصول لمحطة المقصد، كما ألزم الناقل بأن يكون الوصول لمحطة المقصد من خلال ما تم الاتفاق عليه بين الناقل والمسافر أو وفق ما هو ما ذكور في لوائح النقل لدى الناقل، يستوي في ذلك أن يكون من خلال تبصير المسافرين عن موعد الانطلاق والوصول في لوحة الإعلانات لدى الناقل، أو من خلال قيام موظف الناقل بتبصير المسافرين، أو من خلال ما هو موضح بتذكرة السفر أياً كان شكل هذه التذكرة، سواء أكانت تذكرة ورقية أو إلكترونية، أو من خلال ما يقضي به العرف بشأن زمن الرحلة من محطة الانطلاق وحتى الوصول لمحطة المقصد.

ومما يجدر بنا ملاحظته بأن المشرع البحريني لم يحدد ماهية الأمتعة التي يجوز للمسافر حملها والاحتفاظ بها طوال مدة الرحلة، ويمكن القول بأن المقصود بالأمتعة التي يجوز للمسافر حملها والاحتفاظ بها طوال مدة الرحلة بأنها تلك الأمتعة اليدوية التي يكون المسافرين بحاجة لحملها معه أثناء الرحلة ولا يسلمها للناقل ولا يدفع عنها أي أجر لأنها تكون تابعة من ضمن نقل المسافرين، وفي حدود الوزن المصرح به، ولا تؤدي إلى إلحاق الضرر بباقي المسافرين، وذلك وفقاً لأنظمة ولوائح النقل لدى الناقل^(٥٦)، وفي هذا الخصوص نجد أن جدول المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب من لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام في المملكة العربية السعودية، نصت صراحة بأن حمل المواد التي تنبعث منها روائح كريهة ومنفرة، وكذلك

Hisham Baban – Principles of Commercial Law – First Edition – University of ^(٥٤)
Bahrain – 2015 – P 310,336 and 337.

^(٥٥) محمد شريف عبدالرحمن – المرجع السابق – ص ٥٠.

^(٥٦) سميحة القليوبي – المرجع السابق – ص ٥١٩.

الأطعمة التي قد تفسد أثناء الرحلة، فإنها تعتبر مخالفة، وتصنف من ضمن المخالفات غير الجسيمة، وتكون قيمة المخالفة (٢٠٠) ريال سعودي^(٥٧). كذلك ما جاء بشأن الحيوانات التي من الممكن أن تسبب ضرراً للمسافرين دون وضعها في الأماكن المخصصة لها، باستثناء حيوانات الخدمة الخاصة بالمكفوفين، فهذه المخالفة تصنف من ضمن المخالفات غير الجسيمة، وتكون عقوبتها رفض تقديم الخدمة للمسافر^(٥٨).

كما اشارت الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني، بالنص على أن "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب". إن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، يعتبر من أهم الالتزامات المفروضة على الناقل، حيث يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر من أي اضرار، يستوي في ذلك أن تكون هذه الأضرار التي أصابت المسافر أضراراً بدنية، كالوفاة أو أصابته بأي جروح في جسمه، أو أضرار مادية، حيث يلتزم الناقل بدفع تعويض للمسافر في حالة وجود أضرار لحقت بأمته المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، أو أضرار نتيجة التأخر في الوصول لمحطة المقصد عن موعد الوصول الأصلي والمعلن مسبقاً للمسافر من قبل الناقل، ولا يمكن للناقل الدفع بعدم مسؤوليته عن هذه الاضرار التي أصابت المسافر إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب^(٥٩).

ويستخلص من مضمون المواد السابقة، أن المشرع البحريني ألزم الناقل عند الاتفاق بأن يقوم بنقل المسافر لوجهته المقصودة للسفر مقابل قيام المسافر بدفع قيمة التذكرة، وكذلك إلزام الناقل بمواعيد للقيام ومواعيد للوصول، وهو ما يقتضي حال الاتفاق على محطات توقف بيان تلك المحطات ومدة التوقف باعتبار ذلك جزء لا يتجزأ من المدة الكاملة للرحلة، علاوة على ذلك فإن التزام الناقل بتحمل المسؤولية عن التأخير، لا يمكن تحقيقه إلا من خلال سبق تبصير المسافر بمدة الرحلة أو على الأقل الموعد التقريبي لها، وهو ما يلزم معه العلم بموعد الانطلاق ومحطات التوقف وموعد الوصول.

ويرى البعض بمسائلة الناقل في الحدود التي يقررها القانون، وذلك عن الآلام غير البدنية التي تصيب المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، أي الاضرار غير الوفاة أو أصابته بأي جروح، مثل الازمات النفسية أو الصدمات العصبية التي يتعرض لها المسافر جراء اصطدام وسيلة النقل بأخرى

^(٥٧) الفقرة (١) من الجدول رقم (١) المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٥٨) الفقرة (٤) من الجدول رقم (١) المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٥٩) هاني دويدار - قانون النقل - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠١٤ م - ص ٩٣ وما بعدها.

أو نتيجة أي حادث بوسيلة النقل، سواء كان ذلك داخل وسيلة النقل أو أثناء صعود المسافر أو النزول منها، حيث يرون بأن التقدم العلمي قد كشف عن وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان والجهاز العصبي والنفسي له وتأثر كل منها بالآخر على نحو لا يمكن معه الفصل بينهما^(٦٠).

وبالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد نصت على حق المسافرين بالقطارات بالحصول على معلومات عن الخدمات المقدمة من مشغل القطار سواء تلك الخدمات المقدمة من مشغل القطار قبل الرحلة أو أثناء الرحلة^(٦١). كذلك يجب على مشغل القطار تبصير المسافرين بحقوقهم والتزاماتهم بموجب هذه اللائحة، ويجوز لمشغل القطار استخدام ملخص لأحكام هذه اللائحة التي أعدتها المفوضية الأوروبية بجميع اللغات الرسمية للاتحاد الأوروبي، وإتاحتها للمسافرين، إما في شكل ورقي أو إلكتروني أو بأي شكل يمكن الوصول إليها^(٦٢). كما أنه يجب على كل دولة تكون عضواً في هذه اللائحة، أن تقوم بتعيين هيئة أو هيئات مسؤولة باتخاذ التدابير اللازمة لضمان احترام حقوق المسافرين^(٦٣).

ومما يجدر بنا ملاحظته بأن لائحة الاتحاد الأوروبي وأن كانت نصت صراحة على إلزام مشغل القطار بتبصير المسافرين بحقوقهم قبل الرحلة دون ذكر وتعداد لهذه الحقوق في نفس اللائحة، إلا أنها أشارت صراحة بالإحالة لهذه الحقوق^(٦٤) وفقاً لما جاء بالجزء الأول من المرفق الثاني من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، ومنعاً للتكرار، سوف يتم التطرق لهذه الحقوق عند الحديث عن القواعد الموحدة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV.

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة. فقد تضمن الجزء الأول من المرفق الثاني بشأن حقوق المسافرين بالحصول على معلومات ما قبل الرحلة^(٦٥)، من حيث الشروط العامة التي يتضمنها عقد النقل، والجداول الزمنية للرحلات وشروط الرحلة الأسرع، والجداول الزمنية للرحلات وشروط الرحلة الأقل سعراً، ومساعدة الأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على

(٦٠) عدلي أمير خالد - المرجع السابق - ص ٨٥.

(٦١) الفقرة (١٩) من ديباجة لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(٦٢) المادة (٣٠) من لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(٦٣) الفقرة (١) من المادة (٣١) من لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(٦٤) المادة (٩، ١٠) من لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(٦٥) معلومات ما قبل الرحلة - الجزء الأول من المرفق الثاني - من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

الحركة، وشروط حمل الدراجات أثناء الرحلة، وإمكانية الحجز على مقاعد الدرجة الأولى والدرجة الثانية، وكذلك عربات مقصورة النوم الخاصة، وإشعار المسافرين في حالة وجود أي تأخير بشأن الرحلات، والمرافق المتوفرة على متن عربات القطار بما في ذلك خدمة النت - الواي فاي - دورات المياه والخدمات الأخرى المتوفرة من قبل مشغل القطار أثناء الرحلة وأنواع المساعدات التي يمكن لموظفي مشغل القطار تقديمها للمسافرين، وإجراءات استعادة الأمتعة المفقودة، وإجراءات تقديم الشكاوي ضد مشغل القطار.

ثانياً: الحق في معرفة الخدمات المقدمة على متن القطار.

من الحقوق المقررة للمسافرين قبل الرحلة وتكون من متطلبات عملية النقل، معرفة الخدمات ووسائل الراحة والترفيه التي سوف يقدمها مشغل القطار للمسافرين^(٦٦)، كخدمة تقديم المأكولات والمشروبات أثناء الرحلة، وكذلك تكييف الهواء، وكذلك خدمة استخدام الانترنت - الواي فاي - أثناء الرحلة، وغيرها الكثير من الخدمات ووسائل الراحة والترفيه والتي لا يمكن حصرها. وبالتالي يكون من حق المسافر معرفة هذه الخدمات المقدمة على متن القطار قبل الرحلة ومعرفة فيما إذا كانت هذه الخدمات بمقابل مالي أم أنها تُقدم مجاناً، فما قد يعتبر بمقابل مالي في الدرجة السياحية فإنه قد يكون مجاناً أو أقل تكلفة مالية في الدرجة الأولى، وبطبيعة الحال تختلف هذه الخدمات، وكذلك الأسعار الخاصة بها من مشغل لآخر وفقاً لسياسة التشغيل المتبعة لدى كل مشغل قطار^(٦٧).

ومما يجدر بنا ملاحظته، أنه في حالة الاتفاق بين مشغل القطار والمسافر بالحصول على خدمة معينة عند شراء تذكرة السفر للاستفادة منها أثناء الرحلة وكانت هذه الخدمة بمقابل مالي، فإن مشغل القطار يكون مسؤولاً عن تعويض المسافر إذا أخل بالتزامه في هذا الخصوص، ويكون تعويض المسافر في هذه الحالة من قبل مشغل القطار برد المقابل المالي للمسافر فيما لم ينتفع به من الخدمة^(٦٨).

وبالرجوع إلى ما جاء في الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، فقد تم تحديد وتعداد ما هو المقصود بهذه الخدمات، حيث جاء في أولاً من معلومات ما قبل

(٦٦) علي البارودي - العقود وعمليات البنوك التجارية - وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ٢٠٠١م - ص ٢٣٦.

(٦٧) أنظر لقائمة وأسعار المأكولات والمشروبات على متن القطار - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٧/١٢/٢٠٢٣م - www.sar.com.sa.

(٦٨) صفوت ناجي بهنساوي - العقود التجارية - دار النهضة العربية - بدون تاريخ نشر - ص ١٠٤.

الرحلة من الملحق رقم (٢) من معلومات السفر الأساسية السعودية، والتي يتعين على مزودي خدمات بيع التذاكر أو مدير البنية التحتية توفيرها لمسافرين قبل الرحلة، وهي كما يلي^(٦٩):

١. الشروط العامة المطبقة على عقد النقل.
٢. جداول زمنية وشروط أسرع رحلة.
٣. جداول زمنية وشروط أقل الأسعار.
٤. الاستفادة من الخدمات المتوفرة في المرافق المخصصة لذوي الإعاقة وشروطها.
٥. إمكانية السماح بالدراجات وشروطها.
٦. درجات المقاعد المتوفرة على الرحلة.
٧. الأنشطة التي من المحتمل أن تؤدي إلى تعطيل أو تأخير الخدمات.
٨. الخدمات المتوفرة على متن الوسيلة أو المحطة.
٩. إجراءات استعادة الأمتعة المفقودة.
١٠. إجراءات تقديم الشكاوى.

إلا أننا نرى وكما سبق ذكره، فإن هذه الخدمات وكذلك المقابل المالي لها تختلف من مشغل لآخر وفقاً لسياسات التشغيل المتبعة لدى كل مشغل قطار، كما أنها كثيرة ومتنوعة ولا يمكن حصرها.

أما بالنسبة للمشرع البحريني وبالرجوع للأحكام العامة للنقل البري الواردة في قانون التجارة البحريني، فإننا لا نجد نص صراحة أو حتى ضمناً على هذا الالتزام، وهو ما ندعو له المشرع البحريني بأهمية النظر في إلزام الناقل بتوفير معلومات ما قبل الرحلة للمسافرين عن وسائل الراحة والترفيه، على اعتبار أنها من التزاماته الأساسية التي يستوجب النص عليها صراحة في قانون التجارة البحريني، وفي حالة وجود خلاف بين الناقل والمسافر فيتم الرجوع إلى القواعد العامة.

وبالنسبة للاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد أشارت صراحة إلى الإحالة لهذه الحقوق^(٧٠) وفقاً لما جاء بالجزء الأول من المرفق الثاني من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، ومنعاً للتكرار، سوف يتم التطرق لهذه الحقوق عند الحديث عن القواعد الموحدة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV.

^(٦٩) معلومات ما قبل الرحلة - الملحق (٢) معلومات السفر الأساسية - الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٧٠) المادة (٩، ١٠) من لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والامتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م بصيغتها المعدلة، فقد نصت صراحة في الجزء الأول من المرفق الثاني، بشأن الحد الأدنى من المعلومات والتي يجب أن يقدمها مشغل القطار للمسافرين قبل الرحلة، وهي كما يلي:

١. الشروط العامة المطبقة على عقد النقل.
٢. الجداول الزمنية والشروط لأسرع رحلة.
٣. الجداول الزمنية والشروط لجميع الأسعار المتاحة، مع تسليط الضوء على الأسعار الأقل.
٤. مساعدة الأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة.
٥. السماح بالدراجات وشروطها.
٦. المقاعد المتوفرة على الرحلة، الدرجة الأولى والدرجة الثانية وعربات المقصورة الخاصة وعربات النوم.
٧. الأنشطة التي من المحتمل أن تؤدي إلى تعطيل أو تأخير الخدمات.
٨. الخدمات المرفقية المتوفرة على متن القطار، بما في ذلك خدمة - الواي فاي - ودورات المياه، وكذلك خدمات المساعدة المتوفرة على متن القطار، بما في ذلك المساعدة التي يقدمها الموظفون للمسافرين.
٩. معلومات قبل الشراء حول ما إذا كانت التذكرة أو التذاكر تشكل تذكرة مبرورية.
١٠. إجراءات استعادة الامتعة المفقودة.
١١. إجراءات تقديم الشكاوى.

ثالثاً: الحق في حجز المقعد.

من الحقوق المقررة للمسافر قبل الرحلة الحق في حجز المقعد، وهذا لا يتم إلا بتأمين المقعد المخصص للمسافر وفقاً للدرجة المتعاقد عليها، والموضحة بتذكرة سفر المسافر، حيث يحق للمسافر اختيار المقعد عند شراء تذكرة السفر في حالة توافر المقعد المراد الحجز عليه، كأن تكون رغبة المسافر بحجز المقعد بجانب النافذة أو بجانب الممر أو بالصف الأمامي، أو عند مخرج الطوارئ، وغالباً ما تكون هذه الخدمة أو الميزة بمقابل رسوم مادية تحدد من قبل مشغل القطار وفقاً لسياسات التشغيل المتبعة لديه، والتي تختلف من مشغل لآخر، فعلى سبيل المثال، يكون من حق المسافرين عند الحجز على درجة رجال الأعمال ومقصورة النوم الخاصة اختيار المقعد مجاناً وبدون أي رسوم إضافية، في حين أنه بالنسبة للمسافرين على الدرجة الاقتصادية التوفيرية يقوم

مشغل القطار باختيار المقعد لهم تلقائياً، إلا في حالة قيام المسافر على هذه الدرجة باختيار المقعد عند حجز التذكرة وعندئذ قد يكون ذلك مقابل رسوم إضافية تضاف لقيمة تذكرة السفر^(٧١).

وبالتالي فهي خدمة أو ميزة يقدمها مشغل القطار للمسافر وذلك قبل تنفيذ عملية النقل يكون بموجبها الحق للمسافر باختيار مقعد معين عند توفره، ولا يجوز لمشغل القطار اجبار المسافر على السفر بمقعد أو درجة أدنى غير ما هو موضح بتذكرة السفر والتي تم دفع قيمة التذكرة بموجبها^(٧٢)، لأنه من الالتزامات المفروضة على مشغل القطار توفير خاصية حجز المقعد للمسافر وضمان جلوس المسافر في المقعد والدرجة الموضحة بتذكرة السفر.

ويرى البعض، بأنه في حالة اخلال مشغل القطار بهذا الالتزام وحصول أي ضرر للمسافر، فإن مشغل القطار في هذه الحالة يخضع للمسؤولية التعاقدية^(٧٣).

ونحن نؤيد هذا الرأي بخضوع مشغل القطار للمسؤولية التعاقدية في حالة اخلاله بهذا الالتزام، لأن المسافر قد يتعرض لضرر في حالة عدم حصوله على المقعد المخصص له بموجب تذكرة السفر، فمن المعروف أن عادات وتقاليد وثقافات المجتمعات الإسلامية والعربية تختلف عن المجتمعات الغربية من عدة نواحي في هذا الخصوص، وغالباً يحصل بالواقع العملي أن يقوم المسافر بحجز مقاعد معينة له ولعائلته أو المرافقين الذين يسافرون معه رغبةً منه بالبقاء بجانب بعضهم أثناء رحلة السفر، كرجلته بحجز مقعدين بجانب بعض له ولزوجته، أو لأحد والديه أو أفراد أسرته خاصة في حالة وجود أطفال من أجل الاعتناء بهم أثناء الرحلة، وبالتالي فإنه في حالة اخلال مشغل القطار بعدم توافر هذه المقاعد للمسافر والموضحة بتذكرة السفر، فإنه يكون قد أخل بالتزامه التعاقدية تجاه المسافر، ويكون من حق المسافر الرجوع على مشغل القطار وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية.

وقد تناولت الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام السعودية، الإشارة ضمناً لحق المسافر بحجز المقعد قبل الرحلة، من خلال تعريف التذكرة بأنها "أي وثيقة مطبوعة أو إلكترونية أو بطاقة يصدرها الناقل وتكون عقد للنقل وتبين تأكيد حجز رحلة مدفوعة الأجرة وتفاصيلها و/ أو تثبت أحقية صاحبها بأن يستقل وسيلة النقل وفقاً للتفاصيل المبينة بها"^(٧٤)

(٧١) معلومات السفر - اختيار المقعد - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/٤ م - www.sar.com.sa

(٧٢) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ٩٦.

(٧٣) طالب حسن موسى - العقود التجارية في قانون التجارة العراقي الجديد - عقد النقل - الجزء الأول - الطبعة الأولى - بغداد - ١٩٧٣م - ص ٧٨.

(٧٤) الفقرة (٨) من المادة (٢) من الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

وكذلك ما جاء في تعريف الحجز بأنه "تحويل ورقي أو إلكتروني، يمنح صاحبه الحق بالاستفادة من إحدى خدمات النقل، شريطة وجود ترتيبات مسبقة ومؤكدة لذلك"^(٧٥).

ووفقاً لهذين التعريفين فإن حق المسافر في حجز المقعد قبل الرحلة يتمثل بالحيّز الذي يطلبه المسافر من مشغل القطار على رحلة معينة بتاريخ معين ودرجة خدمة معينة ويؤكد لها مشغل القطار بإشارة مميزة على تذكرة السفر أو بأي طريقة أخرى يستخدمها مشغل القطار، لذلك فإن مفاد حجز المقعد يتمثل بالحيّز المحجوز على متن القطار لصالح المسافر أثناء الرحلة ابتداءً من محطة الانطلاق وحتى الوصول لمحطة المقصد.

كذلك تناولت الآلية بشأن معلومات ما قبل الرحلة والتي يتعين على مقدمي خدمات بيع التذاكر أو مدير البنية التحتية توفيرها للمسافرين، ومن ضمنها درجات المقاعد المتوفرة على الرحلة^(٧٦).

وبالنسبة للمشرع البحريني، فقد اشار قانون التجارة البحريني في الفقرة (١) من المادة (٢٦٨) ضمناً إلى هذا الالتزام، وهو ما يمكن القياس عليه في حالة اخلال الناقل بأي من الالتزامات المفروضة عليه تجاه المسافر ومن ضمنها حق المسافر في اختيار مقعد الحجز قبل السفر، حيث نصت المادة أنفت الذكر بالنص "١. للموكل أو الراكب حق الرجوع مباشرة على الناقل لمطالبته بتعويض الضرر الناشئ عن عدم تنفيذ عقد النقل أو عن تنفيذه بكيفية معيبة أو عن التأخير، ويجب في هذه الحالة إدخال الوكيل بالعمولة في الدعوى" ويستخلص من مضمون هذه المادة بأنه يحق للمسافر الرجوع على الناقل في حال إخلاله بالتزامه المفروض عليه بعدم تأمين المقعد للمسافر وفق الدرجة المتعاقد عليها، والموضحة بتذكرة سفر المسافر، وكذلك في حالة اخلاله بعدم تقديم ما التزم به الناقل من خدمات إضافية للمسافر.

وبالنسبة للاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فلا نجدها قد نصت على هذا الحق صراحة، إلا أننا نستخلصه بشأن ما جاء بتعريف الحجز بأنه "يعني تصريحاً، ورقياً أو إلكترونياً، يمنح الحق في النقل وفقاً لترتيبات النقل الشخصية المؤكدة مسبقاً"^(٧٧) إن جملة "المؤكد مسبقاً" يمكن قياسها على معنى حجز المقعد مسبقاً، وبموجبها يُمنح الحق للمسافر بحجز المقعد مسبقاً قبل الرحلة وفقاً لرغبته الشخصية.

أما بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م. فأنا نجدتها قد نصت ضمناً على حق المسافر

^(٧٥) الفقرة (١٣) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٧٦) الفقرة (٦) معلومات ما قبل الرحلة من الملحق (٢) معلومات السفر الأساسية - الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٧٧) الفقرة (٨) من المادة (٣) من لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

بحجز المقعد مسبقاً، وذلك وفقاً لما جاء بالفقرة (٦) من المادة (١١) بشأن تذاكر المسافرين، حيث نصت "ينبغي أن يتأكد المسافر عند استلامه التذكرة من أنها حررت حسب طلبه". ان جملة "حررت حسب طلبه" يقصد بها الرغبة المسبقة التي أبداهها المسافر لمشغل القطار بأن يكون حجز التذكرة قد حصل وفقاً لرغبته والتي من ضمنها حقه في اختياره للمقعد المراد السفر عليه أثناء الرحلة. كذلك ما جاء في المادة (١٤) بشأن إشغال المقاعد، حيث نصت "١- تنظم الأحكام المطبقة من قبل السكة الحديدية إشغال وتخصيص وحجز المقاعد في القطارات" وهذا يعني أن هذه المادة نصت صراحة وأكدت على حق المسافر بحجز المقعد على متن القطار، وفقاً لسياسة التشغيل المتبعة لدى مشغل القطار.

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة. فقد نصت صراحة في الجزء الأول من المرفق الثاني، بشأن حق المسافر قبل الرحلة بالحجز على مقاعد الدرجة الأولى والدرجة الثانية، وكذلك عربات المقصورة الخاصة وعربات مقصورة النوم.

الفرع الثالث

حقوق المسافرين بالقطارات أثناء الرحلة

للمسافر بعد صعوده على متن القطار حقوق أخرى له التمتع بها حتى وصوله لمحطة الوصول، أي المحطة النهائية والوجهة الأخيرة للمسافر. وتعرف هذه الحقوق، بالخدمات المقدمة من قبل مشغل القطار للمسافر أثناء الرحلة، فيقع على عاتق مشغل القطار توفير هذه الخدمات وفقاً لما هو منصوص عليه في اللائحة التشغيلية الخاضع لها مشغل القطار والتي تختلف بطبيعة الحال من مشغل لآخر، ولا يجوز لمشغل القطار الاحتجاج بعدم توفر هذه الخدمات، ما لم يخطر المسافر بذلك قبل حجز تذكرة السفر^(٧٨).

وإذا كانت العلاقة التعاقدية تنشأ بين مشغل القطار والمسافر منذ شراء المسافر لتذكرة السفر، إلا أن التزام مشغل القطار تجاه المسافر بشأن توفير الخدمات أثناء الرحلة لا يقوم بمجرد شراء المسافر للتذكرة، وإنما يكون محصوراً بمدة تنفيذ عقد النقل ابتداءً من صعود المسافر للقطار وانطلاق القطار من محطة الانطلاق وحتى الوصول لمحطة المقصد، ويطلق الفقه على هذا الالتزام، الالتزام بالإعلام لمصلحة المسافرين الذين ارتبطوا فعلاً بعلاقة تعاقدية مع مشغل القطار بمعنى أن هذا الالتزام يكون بعد إبرام عقد النقل وأثناء تنفيذه، فهو التزام تعاقدية، لوجود عقد نقل بين مشغل القطار والمسافر، وبالتالي إذا أخل مشغل القطار بهذا الالتزام فتقوم مسؤوليته العقدية

(٧٨) المادة (٤٠) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

استناداً لعقد النقل، ومن أمثلة هذه الالتزامات، التزام مشغل القطار بإعلام المسافرين بالخدمات المتوفرة على متن الرحلة، والاعلان عن أسم المحطة القادمة وعن حالة الرحلة والمدة المستغرقة وموعد الوصول الجديد المتوقع^(٧٩).

وقد جاء في الملحق رقم (٢) من معلومات السفر الأساسية السعودية، والتي يتعين على مزودي خدمات بيع التذاكر أو مدير البنية التحتية توفيرها للمسافرين أثناء الرحلة وهي كما يلي "١. الخدمات المتوفرة على متن الوسيلة. ٢. المحطة أو الميناء التاليين. ٣. التأخير. ٤. خدمات الربط الرئيسية. ٥. قضايا الأمن والسلامة"^(٨٠).

وبموجب هذه الالتزامات فإنه يقع على عاتق مشغل القطار التزام بإعلام المسافر أثناء الرحلة بالخدمات المتوفرة على متن القطار أثناء الرحلة، وكذلك إعلام المسافر فيما اذا كانت هذه الخدمات بمقابل مادي أو بدون مقابل مادي، وكذلك الإعلان وقبل الوصول لأي محطة أثناء الرحلة عن أسم المحطة التالية حتى يكون المسافر على بينة من أمره لمعرفة وجهته الأخيرة حسب ما هو موضح بتذكرة السفر، وكذلك الإعلان عن حالة الرحلة في حالة وجود مستجدات حدثت أثناء الرحلة ومن المحتمل أن تؤدي إلى تعطيل أو تأخير بعض الخدمات المقدمة أثناء الرحلة، أو التأخير بالوصول للمحطة التالية عن الموعد المحدد بتذكرة السفر مع إعلام المسافر بالموعد الجديد المتوقع.

وسنعرض لتلك الحقوق وفقاً لما جاءت به الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، وكذلك ما نص عليه قانون التجارة البحريني واللوائح والاتفاقيات الدولية في هذا الخصوص، وذلك وفقاً للترتيب الآتي:

أولاً: معرفة الخدمات المتوفرة على متن الرحلة.

نصت الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام السعودية، صراحة على أنه يجب على مشغل القطار اعلام المسافرين بالخدمات المتوفرة على متن القطار أثناء الرحلة. حيث أنها من الحقوق المقررة للمسافرين وتكون من متطلبات عملية النقل التزام مشغل القطار بتوفير عدة خدمات للمسافرين أثناء الرحلة، كتوفير المكان المخصص للمسافر وفي الدرجة المتعاقد عليها والموضحة بتذكرة السفر، بالإضافة إلى ما التزم به مشغل القطار من خدمات

^(٧٩) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٢٠.

^(٨٠) المعلومات أثناء الرحلة - الملحق (٢) من معلومات السفر الأساسية - الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

إضافية أخرى، كتقديم وجبات الطعام والشراب وتكييف الهواء أثناء الرحلة واستخدام خدمة الانترنت - الواي فاي - وغيرها من وسائل الراحة والترفيه المعروفة لدى جمهور المسافرين^(٨١).

وكما هو معروف للجميع فقد جرت العادة أن يقوم مشغل القطار بتوزيع بروشورات أو إعلام المسافرين بأي طريقة أخرى بالخدمات المتوفرة على متن القطار أثناء الرحلة^(٨٢) ويكون من حق المسافر معرفة هذه الخدمات المقدمة ومعرفة فيما إذا كانت هذه الخدمات بمقابل مالي أم أنها مجانية، فما قد يعتبر بمقابل مالي في الدرجة السياحية فإنه قد يكون مجاناً أو أقل تكلفة مالية في الدرجة الأولى، وبطبيعة الحال تختلف هذه الخدمات، وكذلك الأسعار الخاصة بها من مشغل لآخر وفقاً لسياسة التشغيل المتبعة لدى كل مشغل قطار^(٨٣).

ولا يجوز لمشغل القطار إجبار المسافر بالسفر على درجة أدنى من الدرجة الموضحة بتذكرة سفر المسافر والتي دفع قيمة التذكرة بموجبها، كأن يكون إجبار مشغل القطار للمسافر بالسفر على درجة أدنى بسبب سوء تنظيم من قبل مشغل القطار، وذلك فيما يتعلق بتنظيم وترتيب مقاعد المسافرين، بجلوس كل مسافر في المقعد المخصصة له، أو أن يكون ذلك راجع بسبب ازدحام القطار بالمسافرين ولم يتمكن المسافر من إيجاد مكاناً للجلوس ووضع أمتعته والتي يجوز للمسافر نقلها معه بموجب الأنظمة واللوائح المعمول بها لدى مشغل القطار، ففي هذه الحالة يحق للمسافر مطالبة مشغل القطار بالتعويض^(٨٤)، وإذا اضطر المسافر للسفر بدرجة أدنى من الموضحة في تذكرته فيجوز له مطالبة مشغل القطار باسترداد الفرق المالي، فضلاً عن حق المسافر بمطالبة مشغل القطار بالتعويض عن الضرر المادي والأدبي والذي أصاب المسافرين جراء إخلال مشغل القطار بالتزامه^(٨٥).

وبالنسبة للمشرع البحريني، فإنه بالرجوع لأحكام عقد النقل البري في قانون التجارة البحريني، فأنا لم نجد ما ينص صراحة أو ضمناً على هذا الالتزام.

^(٨١) فايز أحمد عبدالرحمن - القانون التجاري الجديد - الأوراق التجارية، أعمال البنوك، العقود التجارية، الإفلاس - الجزء الثاني - الطبعة الأولى - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٧م - ص ٣٤٢.

^(٨٢) المعلومات أثناء الرحلة - الملحق (٢) من معلومات السفر الأساسية - الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٨٣) أنظر لقائمة وأسعار المأكولات والمشروبات على متن القطار - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/٢٧م - www.sar.com.sa.

^(٨٤) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٤٢.

^(٨٥) محسن شفيق - المرجع نفسه - ص ١٤٢.

إلا أننا نرى بأن هذا لا يعني استبعاد هذا الالتزام عن الناقل أو التقليل من أهميته، لأنه من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد النقل وقد ترك أمر تنظيم هذا الالتزام للقواعد العامة.

ونقترح أن يأخذ المشرع البحريني، في حالة تنظيمه لحقوق المسافرين بالقطارات، بموقف المنظم السعودي وما نصت عليه الاتفاقيات الدولية، بشأن حقوق المسافرين بالقطارات أثناء الرحلة. وبالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد نصت بأنه يجب على مشغل القطار اعلام المسافرين بالخدمات المتوفرة على متن القطار أثناء الرحلة^(٨٦). كذلك يجب على مشغل القطار إعلام المسافرين بحقوقهم والتزاماتهم بموجب هذه اللائحة، ويجوز لمشغل القطار استخدام ملخص لأحكام هذه اللائحة التي أعدتها المفوضية الأوروبية بجميع اللغات الرسمية للاتحاد الأوروبي، وإتاحتها للمسافرين، إما في شكل ورقي أو إلكتروني أو بأي شكل يمكن الوصول إليها^(٨٧). كما أنه يجب على كل دولة تكون عضواً في هذه اللائحة، أن تقوم بتعيين هيئة أو هيئات مسؤولة باتخاذ التدابير اللازمة لضمان احترام حقوق المسافرين^(٨٨).

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، فقد نصت في الجزء الثاني من المرفق الثاني، بشأن الحد الأدنى من المعلومات والتي يجب أن يقدمها مشغل القطار للمسافرين أثناء الرحلة^(٨٩)، ومنها الخدمات والمرافق المتوفرة على متن القطار، كذلك خدمة توفر الانترنت - الواي فاي -.

ثانياً: الإعلان عن المحطة القادمة وعن حالة الرحلة والمدة المستغرقة وموعد الوصول الجديد المتوقع.

من الحقوق المقررة للمسافر والتي أكدت عليها الالية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمى وسائل النقل العام، بأنه ينبغي على مشغل القطار أثناء الرحلة وقبل الوصول لأي محطة من المحطات الواقعة على خط سير الرحلة أن يقوم مشغل القطار بإعلام المسافرين باسم المحطة التالية التي سوف يتوقف عندها القطار حتى يكون المسافر على بينة من أمره لمعرفة

^(٨٦) الفقرة (١٩) من ديباجة لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٨٧) المادة (٣٠) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٨٨) الفقرة (١) من المادة (٣١) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٨٩) معلومات أثناء الرحلة - الجزء الثاني من المرفق الثاني - من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

وجهته المقصودة، أي معرفة أسم المحطة والتي تعتبر محطة الوصول بالنسبة للمسافر وذلك بموجب ما هو موضح بتذكرة السفر، وكذلك حتى يكون المسافر على بينة من أمره بالنسبة لمعرفة هل أن الوصول لمحطة المقصد سوف يكون على نفس متن القطار المستقل من محطة المغادرة أم أنه ينبغي على المسافر تبديل وتغيير القطار عند الوصول لمحطة ما من المحطات التي سوف يتوقف عندها القطار أثناء خط سير الرحلة واستقلال قطار آخر من أجل الوصول للوجهة النهائية للمسافر وهي محطة المقصد، أم أن الرحلة سوف تكون مباشرة من محطة الانطلاق وحتى الوصول لمحطة المقصد بدون أن يتوقف القطار عند أي محطة^(٩٠)، وكل إخلال من قبل مشغل القطار فإنه يكون من حق المسافر الحصول على تعويض في حالة التأخير بالوصول لمحطة المقصد^(٩١)، إلا إذا كان التأخير بالوصول لمحطة المقصد راجع لسبب أجنبي^(٩٢).

كذلك ينبغي على مشغل القطار إعلام المسافرين عن حالة الرحلة والمستجدات والتغيرات التي طرأت بحالة الرحلة والمدة المستغرقة والمرتبطة بالحالة وتقديم الإرشادات اللازمة حيالها، مع إعلام المسافرين بموعد الوصول الجديد المتوقع للوصول للمحطة التالية أو النهائية، وذلك في حالة وجود أي مستجدات حدثت أثناء الرحلة ومن شأنها أن تؤدي إلى تأخر القطار حتى يكون المسافر على بينة من أمره خاصة إذا كان المسافر لديه خدمة ربط مع رحلة أخرى من أجل الوصول للمحطة النهائية^(٩٣)، بمعنى أن يتمكن المسافر من إيجاد الرحلة البديلة حتى يتمكن من الوصول لمحطته النهائية، وأخيراً يجب على مشغل القطار إعلام المسافرين أثناء الرحلة بالقضايا المتعلقة بالأمن والسلامة، على أن يكون تزويد المسافرين بتلك المعلومات بطريقة سهلة ومناسبة، كأن يكون تقديم هذه المعلومات عن طريق الطباعة بالحجم الكبير، أو بطريقة برايل - Braille - أو أن يكون ذلك شفاهه باللغة البسيطة المفهومة لدى عموم جمهور المسافرين، أو بواسطة أجهزة التواصل الإلكترونية والتي يمكن الوصول إليها باستخدام التكنولوجيا أو الأشرطة الصوتية^(٩٤).

ومما يجدر بنا ملاحظته، أنه عند تعطل القطار أثناء الرحلة بسبب سوء الأحوال الجوية التي قد يتعرض معها المسافرين للخطر، أو بسبب ظروف استثنائية، أو أن يكون ذلك راجعاً للقوة

(٩٠) معلومات السفر - المحطات - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠/١٢/٢٠٢٣م - www.sar.com.sa

(٩١) عماد الشربيني - المرجع السابق - ص ٣٥٣.

(٩٢) محمود محمد عبابنة - المرجع السابق - ص ٢٧٢.

(٩٣) Murati, Erion. Mobility-as-a-service (MaaS) digital marketplace impact on EU

- passengers' rights - 2020 - Retrieved from www.ebsco.com.

(٩٤) المادة (٤٠) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

القاهرة، ولا يمكن بأي حال من الأحوال لمشغل القطار أن يتجنبها حتى لو قام باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة، فأن مشغل القطار يعفى من المسؤولية وعن سداد الحد الأدنى من التعويض والذي يكون ملتزماً بها للمسافرين بموجب هذه اللائحة^(٩٥)، ويحق للمسافر أن يطلب من مشغل القطار تزويده بخطاب رسمي لتقديمه لأي جهة كانت في حالة توقف القطار أثناء الرحلة وأدى ذلك لتأخر وصول القطار للمحطة المقصودة للمسافر، كأن يرغب المسافر بتقديم هذا الخطاب لجهة عمله، أو أن يكون سفر المسافر بالقطار من أجل حضور امتحانات لديه في المدرسة أو في الجامعة أو غيرها من المؤسسات التعليمية، ويكون تزويد المسافر بالخطاب الرسمي حسب سياسة التشغيل المتبعة لدى مشغل القطار في هذا الشأن^(٩٦).

ونقترح على المنظم السعودي، بأهمية إعادة النظر في موضوع تعطل القطار أثناء الرحلة، وذلك بالنص صراحة على التزامات مشغل القطار تجاه المسافرين وأمتعتهم عند تعطل القطار أثناء الرحلة، بحيث يلتزم مشغل القطار إذا تعطل القطار أثناء الرحلة لأسباب فنية وليس لها علاقة بالقوة القاهرة أو دواعي الأمن والسلامة، بتأمين خدمة نقل بديلة من القطار - المتعطل - وحتى وصول المسافرين للمحطة النهائية مع توفير خدمة الرعاية والمساندة.

ولا يجوز لمشغل القطار أن يحتج بالقوة القاهرة إذا كانت مخالفته لأحكام هذه اللائحة عائد له لوجود خلل فني بالقطار أو نتيجة الظروف التشغيلية من جانبه أو من جانب أحد موظفيه، أو أن يكون ذلك راجع نتيجة إهمال وتقصير من مشغل القطار أو من أحد وكلائه .

أما إذا كان ذلك راجعاً للقوة القاهرة وحدها دون وجود أي عوامل أخرى، فأن مشغل القطار يكون ملتزم في هذه الحالة بإعلام المسافرين عن المستجدات والتغيرات التي حدثت مع تقديم الإرشادات المناسبة واللازمة للمسافرين بشأنها، ويعفى مشغل القطار من أي تعويضات يكون ملتزم بها للمسافرين، باستثناء التزامه بإعادة قيمة تذكرة خط السير الغير مستخدمه.

^(٩٥) الفقرة (٦) من المادة (٤٦) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٩٦) الفقرة (١١) من المادة (٤٦) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

المطلب الثاني

أسباب الإركاب وأثرها على حقوق المسافرين بالقطارات

لا شك أن السبب الرئيسي لركوب المسافر عربة القطار هو امتلاكه لتذكرة السفر وارتباطه بعقد نقل مع مشغل القطار، فالتذكرة هي التي تخول للمسافر حق الصعود على متن القطار والتأكد من أن المسافر قد أُنقل القطار إلى الجهة الموضحة بالتذكرة، فهي تعتبر الدليل الأقوى على قيام عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر.

إلا أنه في بعض الحالات قد يكون الإركاب مجانياً بناءً على الأوامر والتعليمات، أو بناءً على مصلحة مشغل القطار أو بمقتضى الامتيازات الوظيفية، أو أن يكون مجاناً أو بأسعار مخفضة للأطفال، أو الإركاب بالخطأ، أو مواصلة المسافر للرحلة لأسباب أخرى كالقوة القاهرة، أو أن يكون النقل خفياً.

وهنا يثار التساؤل عن مدى تأثير أسباب الإركاب والمذكورة آنفاً على حقوق المسافرين بالقطارات، هذا الأمر الذي سوف نتناوله من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: الإركاب بتذكرة السفر.

الفرع الثاني: أمر الإركاب المجاني.

الفرع الثالث: الإركاب بالخطأ.

الفرع الرابع: مواصلة الرحلة ودفع فرق قيمة التذكرة.

الفرع الخامس: النقل الخفي.

الفرع الأول

الإركاب بتذكرة السفر

تعد التذكرة هي المستند الممثل لعقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، فالتذكرة هي وسيلة الإثبات لعقد النقل، وكذلك قيام المسافر بدفع قيمة النقل مقابل قيام مشغل القطار بنقل المسافر من مكان لآخر، ولا يحق للمسافر السفر بالقطار من دون وجود تذكرة سفر صالحة للسفر بها^(٩٧)، وبموجب التذكرة تنشأ العلاقة التعاقدية بين مشغل القطار والمسافر، ويكون مشغل القطار ملتزماً بنقل المسافر منذ تواجده في محطة الانطلاق وحتى وصوله الى محطة الوصول^(٩٨).

ويلتزم المسافر بإظهار التذكرة لموظفي مشغل القطار عند طلبهم ذلك، وكل مسافر يرفض أو يتعذر عليه إظهار التذكرة فإنه يعد في حالة غير قانونية يكون عرضه للجزاءات نتيجة مخالفته للائحة التشغيل المعمول بها لدى مشغل القطار^(٩٩)، كالشخص الذي يستقل القطار ويدخل لعربات ركاب المسافرين خفية من أجل السفر دون علم وإرادة مشغل القطار^(١٠٠).

وسنعرض لتعريف التذكرة وأحكامها فيما يلي:

أولاً: تعريف تذكرة السفر.

عرفت الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام في المملكة العربية السعودية التذكرة بأنها "أي وثيقة مطبوعة أو إلكترونية أو بطاقة يصدرها الناقل وتكون عقد للنقل وتبين تأكيد حجز رحلة مدفوعة الأجرة وتفاصيلها و/ أو تثبت أحقية صاحبها بأن يستقل وسيلة النقل وفقاً للتفاصيل المبينة بها"^(١٠١). من خلال تعريف اللائحة للتذكرة يتضح بأنه لا يلزم أن يكون عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، عقداً تقليدياً يجتمع فيه المتعاقدان في مجلس واحد، وإنما يمكن أن يحصل المسافر على تذكرة السفر من خلال التعاقد الإلكتروني بكافة أنواعه

^(٩٧) Otto Kahn-Freund: The Law of Carriage by Inland Transport, 4ed, London--P.489. 1965

^(٩٨) عدلي أمير خالد - المرجع السابق - ص ١٢.

^(٩٩) نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ٨٦.

^(١٠٠) عمورة عمار - العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري - دار الخلدونية - الجزائر - بدون سنة نشر - ص ١١٨.

^(١٠١) الفقرة (٨) من المادة (٢) من الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، وحسناً فعل المنظم السعودي بشأن تعريف تذكرة السفر وأنها بمقابل مالي، لأنه في السابق ووفقاً للائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - فقد خلى تعريف التذكرة من بيان شرط المقابل المادي المعلوم للتذكرة، حيث كانت تنص الفقرة رقم (١٤) من المادة (١) بخصوص تعريف التذكرة على "التذكرة: هي مستند إلكتروني أو مستخرج ورقي يبين تفاصيل الرحلة ويثبت حق المسافر لدى المشغل لنقله من مدينة إلى أخرى داخل المملكة".

وأشكاله، مثل الحجز عن طريق تطبيقات الهواتف الذكية، أو من خلال استخدام الأجهزة الذاتية للحجز والتي تكون منتشرة عادةً في أرجاء المحطة أو خارجها في الأماكن العامة، حيث إن ما يشهده العصر الحديث من تقدم في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات عن طرق - الانترنت - وما صاحبه ذلك من التسهيل على المسافرين من إتمام إجراءات الحجز الإلكتروني بجميع أشكاله وأنواعه، فإن أغلب المسافرين في الوقت الحاضر يفضلون إتمام إجراءات حجوزاتهم عن طريق الأجهزة الإلكترونية، وخاصة تطبيقات الهواتف الذكية، نظراً لما تتميز به هذه التطبيقات من سهولة الاستخدام، وتوفير معلومات عن الرحلة، وبيان التسهيلات والخدمات المقدمة من قبل مشغل القطار، وسهولة دفع قيمة تذكرة السفر، وأيضاً سهولة الاحتفاظ بالتذكرة الإلكترونية عن طريق الهاتف الذكي والاستغناء عن التذاكر الورقية^(١٠٢).

وإن كانت التذكرة ورقية فيلزم أن يتم حجزها عن طريق موظف الحجز، كما يمكن أن تكون هذه التذكرة مكتوبة بخط اليد من قبل موظف الحجز؛ ويمكن أن تكون عبارة عن اشتراك سنوي أو شهري في الخدمة^(١٠٣).

إن التذكرة مستند لإثبات عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، ويتم صرف التذكرة لكل أفراد المجتمع بغض النظر عن اختلاف الجنس أو العرق أو الديانة أو الجنسية، وما إلى ذلك من اختلافات أخرى بين أفراد المجتمع^(١٠٤).

وعلى أية حال من الآثار المترتبة على حصول المسافر على تذكرة السفر حقه في النقل، وذلك بقيام مشغل القطار بنقل المسافر من محطة الانطلاق إلى محطة الوصول وفي الموعد المحدد بتذكرة السفر^(١٠٥).

وعليه فإننا نرى بأن تذكرة السفر تكمن أهميتها لمشغل القطار والمسافر معاً، فبالنسبة لمشغل القطار فيمكنه من خلال معرفة عدد التذاكر المصروفة للمسافرين التعرف على عدد المسافرين فعلياً على متن القطار، بحيث لا يكون هنالك زيادة في عدد المسافرين عن الحد المسموح به، وبالتالي فإن مشغل القطار سوف يتمكن من تقديم أفضل الخدمات للمسافرين، والتي من أهمها ضمان جلوس كل مسافر في المقعد والدرجة المخصصة له، بعكس الحال لو كان السفر بالقطار

(١٠٢) Dawood, Noha Abou El Gheit, and others. Studying the Use of Smart Phone Applications as A New Tool for Distributing Railways' Services. Retrieved - 2020- from www.mandumah.search.com.

(١٠٣) الفقرة (١٩) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢. حيث عرفت بطاقة السفر أو التذكرة الموسمية، بالنص "تعني تذكرة لعدد غير محدود من الرحلات التي توفر للحامل المصرح له السفر بالسكك الحديدية على طريق أو شبكة معينة خلال فترة محددة".

(١٠٤) الفقرة (أ) من المادة (١) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(١٠٥) صفوت ناجي بهنساوي - المرجع السابق - ص ١٠١.

من دون تذكرة سفر، أي السفر العشوائي، ففي هذه الحالة لن يتمكن مشغل القطار من تقديم الخدمات الملتزم بها أثناء الرحلة، كذلك احتمالية حدوث مشاكل بين المسافرين أنفسهم أو بين المسافرين ومشغل القطار بسبب عدم تحديد مقعد كل مسافر، الأمر الذي قد يجد بعض المسافرين أنفسهم من دون مقاعد جلوس مما قد يعرضهم لإصابات خطيرة أثناء السفر خاصة عند توقف القطار بشكل مفاجئ أثناء السفر لأي سبب كان. وبالنسبة للمسافر فإن التذكرة تكمن أهميتها في ضمان الحصول على أفضل الخدمات أثناء السفر، والتي من أهمها ضمانه في الجلوس في المقعد والدرجة المخصصة له بموجب تذكرة السفر.

إن مشغل القطار وبموجب تذكرة السفر وما تتضمنه من شروط عامة للسفر ينفرد بوضعها مشغل القطار دون المسافر بسبب أنه يعتبر الطرف الأقوى في عقد النقل، وبالتالي فإن مشغل القطار يكون محتكراً لعملية النقل فلا يكون للمسافر خيار مناقشة أو تعديل هذه الشروط فهو إما أن يقبلها جملة أو يرفضها^(١٠٦)، ومما لاشك فيه بأن المسافر في أغلب الحالات سوف يكون مضطراً لقبول هذه الشروط من أجل السفر، وبهذا يتضح أن عقد النقل يعتبر من عقود الإذعان^(١٠٧)، حيث ينفرد مشغل القطار بتحديد الشروط العامة للسفر دون المسافر والذي لا يحق له مناقشة أو تعديل هذه الشروط، إلا أن ما يبرر الإذعان في عقود النقل هو الرغبة في توحيد هذه الشروط لجميع المسافرين من أجل ضمان تقديم أفضل الخدمات للمسافرين.

وقد نص المنظم السعودي في المادة (٤٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي بالنص "القبول في عقود الإذعان يقتصر على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها".

وبالنسبة للمشرع البحريني، فقد حرص على حماية الطرف المذعن من تعسف الطرف الآخر، فنجد أن المادة (٥٨) نصت على أنه "إذا تم العقد بطريق الإذعان، وكان قد تضمن شروطاً

(١٠٦) المادة (٣٦) من شروط التذاكر - تنص "بمجرد شراء التذكرة من الخطوط الحديدية السعودية (سار)، فأنت تقر وتوافق على جميع الشروط والأحكام المذكورة بالإضافة إلى جميع السياسات المذكورة في ميثاق المسافر الذي تتبعه سار" - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٩ م -

www.sar.com.sa

(١٠٧) العقد الحر: هو العقد الذي تصاغ شروطه بناء على مناقشة حرة بين طرفيه، بمعنى أن يتحقق بالعقد الحر الحرية التعاقدية بصورة كاملة بين طرفيه. أما عقد الإذعان: فهو العقد الذي ينفرد فيه أحد العاقدين بوضع شروط العقد دون أدنى مشاركة من العاقد الآخر، والذي لا يملك لحاجته إلى العقد، إلا أن يذعن له في شروطه دون أن يكون له حق مناقشتها، فهو إما أن يقبلها جملة أو يرفضها، على اعتبار أن العاقد الأول يحتكر إحدى السلع أو الخدمات التي يريدها الطرف الثاني، كما هو الحال في خدمة النقل بالقطارات، فمشغل القطار يعتبر محتكراً لخدمة النقل والتي يريدها المسافر.

تعسفية، جاز للقاضي، بناء على طلب الطرف المذعن، أن يعدل من هذه الشروط برفع ما فيها من إجحاف، أو يعفيه كلية منها ولو ثبت علمه بها، وذلك كله وفقاً لما تقتضيه العدالة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك" كما تنص المادة (٥٩) بالنص "يفسر الشك دائماً في عقود الإذعان لمصلحة الطرف المذعن".

وإذا كان الأصل أن يكون حصول المسافر على تذكرة السفر بمقابل مادي معلوم ومحدد مسبقاً وفي المقابل قيام مشغل القطار بنقل المسافر من مكان لآخر^(١٠٨)، إلا أن هذا الأصل يرد عليه استثناءات تحددها الأنظمة واللوائح والاتفاقيات الدولية^(١٠٩)، مثل حالات النقل المجاني، أو المكافأة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية – كما سيأتي شرحها لاحقاً – كما أن ذلك لن يؤثر على صحة العلاقة التعاقدية بين مشغل القطار والمسافر.

ومما تجدر ملاحظته بأن تعريف التذكرة وفقاً للآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام قد خلا من الإشارة إلى نقل أمتعة المسافر، وكان الأولى على المنظم السعودي أن يشير في تعريف التذكرة لأمتعة المسافر أيضاً، لأن الالتزام بنقل أمتعة المسافر ما هو إلا التزام ثانوي متولد عن نقل المسافر^(١١٠)، حتى وإن كانت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، قد خصصت المادة (٤١) عن أمتعة المسافرين.

وبالنسبة للمشروع البحريني، فرغم عدم وجود تنظيم خاص للنقل بالقطارات، إلا أن تعريف التذكرة كوثيقة نقل، يمكن قياسه على تعريف عقد النقل والذي تناوله قانون التجارة البحريني، بالنص على أن "١- عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم. ٢- يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق، إلا إذا اتفق الطرفان صراحة أو ضمناً على تأخيرته إلى وقت التسليم. ٣- ويجوز اثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً"^(١١١).

في ضوء أحكام قانون التجارة البحريني، فإنه لا بد لوصف العقد بأنه عقد نقل أن يكون الهدف الجوهرى منه نقل المسافر من مكان إلى مكان آخر – لا نريد الخوض والحديث عن التزامات الناقل بنقل الأشياء، لكونها تخرج عن موضوع رسالتنا – وعقد النقل يعتبر من العقود الملزمة للجانبين، فمن آثار عقد النقل أنه ينشئ التزامات متبادلة تقع على عاتق كل من الناقل والمسافر، حيث يلتزم الناقل بتغيير مكان المسافر من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول، ويشمل

(١٠٨) هاني دويدار – المرجع السابق – ص ٨٨.

(١٠٩) الفقرة (٦) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(١١٠) محمد شريف عبدالرحمن – المرجع السابق – ص ٧٢.

(١١١) المادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحريني.

هذا الالتزام أمتعة المسافر^(١١٢)، فمن المعروف أن المسافر لن يسافر خاصة إذا كانت مسافة السفر بعيدة إلا مصطحباً معه أمتعته، لذلك نجد أن قانون التجارة البحريني قد أمد في التزام الناقل بنقل المسافر وأمتعته، وحسناً فعل المشرع البحريني في هذا الشأن^(١١٣).

وعقد نقل الأشخاص يتكون من طرفين وهما الناقل والمسافر، ولا يمكن أن يتكون عقد نقل الأشخاص من أكثر من طرفين، كما هو الحال في عقد نقل البضائع، لأن المرسل والمرسل إليه هما طرف واحد وهو المسافر^(١١٤).

ويؤكد الفقه القانوني على أن تذكرة السفر هي بمثابة اثبات لعقد النقل بين مشغل القطار والمسافر والتي يمكن من خلالها اثبات ما ينشأ عنها من التزامات متقابلة، بحيث يلتزم مشغل القطار بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم^(١١٥). ولا ينفذ أي طرف في عقد نقل الأشخاص الالتزامات المفروضة عليه ما لم ينفذ الطرف الآخر الالتزامات المفروضة عليه أيضاً، فيلتزم مشغل القطار بنقل المسافر من محطة الانطلاق إلى محطة الوصول، وفي المقابل يلتزم المسافر بدفع قيمة نقله والمتمثلة بتذكرة السفر^(١١٦).

إن أهمية التزام المسافر بدفع أجرة النقل تكمن في الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص، فلا يمكن فرض التزام على مشغل القطار بنقل المسافر من مكان إلى مكان آخر ما لم يكن ذلك مقابل أجر معلوم، ويعتبر الأجر ركناً من أركان عقد نقل الأشخاص، وبالتالي فإن انعدام المقابل الذي يدفعه المسافر لمشغل القطار فإنه ينعدم بانعدامه صفة عقد النقل، الأمر الذي يُمكن مشغل القطار من التحلل من الالتزامات المفروضة عليه وأهمها في هذا الشأن التزامه بنقل المسافر من مكان لآخر^(١١٧).

ومن التزامات المسافر دفع قيمة التذكرة^(١١٨)، والعادة أن يتم دفع قيمة التذكرة مقدماً خاصة في عملية النقل المنتظمة، مثل عمليات السفر التي تتم بواسطة القطارات أو الطائرات أو السفن أو باصات نقل الركاب التي يتم تشغيلها من قبل مشغل مرخص له من قبل الجهات المعنية، لكن نجد في حالات أخرى، أنه قد يتم الاتفاق بين الناقل والمسافر على تأخير دفع سعر التذكرة لحين

(١١٢) المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني.

(١١٣) Hisham Baban – op.cit – P 336.

(١١٤) محمد شريف عبدالرحمن – المرجع السابق – ص ٥١.

(١١٥) الفقرة (١) من المادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحريني.

(١١٦) حمد الله محمد حمد الله – عقد النقل البري والبحري والجوي – دار النهضة العربية – القاهرة – ١٩٩٨م –

ص ٧٥.

(١١٧) سعد واصف – التأمين من المسؤولية – دراسة في عقد النقل البري – رسالة دكتوراه – جامعة القاهرة –

١٩٥٨م – ص ٢٩٨.

(١١٨) الفقرة (١) من المادة (٢٥٢) من قانون التجارة البحريني.

الوصول للمكان المتفق عليه بسبب ارتباط سعر التذكرة بالمسافة الفعلية المقطوعة أثناء الرحلة، والأصل أن قيمة التذكرة تتحدد من قبل الناقل دون إمكانية إجراء أي تعديل من قبل المسافر، حيث يعتمد الناقل في تحديد قيمة التذكرة على اعتبارات عدة لعل من أهمها النفقات اللازمة قبل وأثناء الرحلة والتي يقوم الناقل بدفعها وحتى الوصول بالرحلة لمكان الوصول المتفق عليه، وكذلك الخدمات المقدمة للمسافر قبل وأثناء الرحلة، وكذلك مسافة السفر، وبالتالي فإن كل هذه النفقات يستردها الناقل من قيمة التذكرة^(١١٩). وهناك التذاكر المخفضة أي منخفضة القيمة عن قيمة التذكرة الأصلية، يتم صرفها وفقاً لاعتبارات شخصية للمسافر كالموظفين والأطفال^(١٢٠).

في بعض الحالات وفي ظل عدم الاتفاق أو عدم وجود لوائح تحدد أجرة النقل كما هو معمول به في عملية النقل المنظمة من قبل مشغل مرخص له من قبل الجهات المعنية، فيكون التزام المسافر بدفع قيمة التذكرة استناداً للعرف^(١٢١)، حيث يتولى القاضي تحديد أجرة النقل طبقاً للعرف^(١٢٢).

وفيما يتعلق بلائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد عرفت عقد النقل بالقطارات بالقول "عقد النقل بالسكك الحديدية مقابل مكافأة أو مجاناً بين مؤسسة السكك الحديدية والراكب لتوفير خدمة نقل واحدة أو أكثر"^(١٢٣).

ويتضح من التعريف السابق: أن عقد النقل يمكن أن يكون بمقابل مادي وهي النقود التي ينبغي على المسافر دفعها لمشغل القطار وهذا هو الالتزام الرئيسي للمسافر تجاه مشغل القطار، حيث يلتزم بموجبه المسافر بدفع ثمن النقل لمشغل القطار مقابل نقله من مكان إلى مكان آخر^(١٢٤). وجرت العادة أن يقوم المسافر بدفع قيمة التذكرة المحددة من قبل مشغل القطار قبل الصعود

(١١٩) هاني دويدار - المرجع السابق - ص ٨٨.

(١٢٠) زكريا مصيلحي عبداللطيف - مسؤولية الناقل في نقل المجاملة والنقل المجاني - مجلة إدارة قضايا الحكومة - العدد الثالث - السنة الثامنة عشر - ١٩٧٤م - ص ٧١٩ وما بعدها.

(١٢١) الفقرة (١) من المادة (٢٥٢) من قانون التجارة البحري.

(١٢٢) هاني دويدار - المرجع السابق - ص ٨٨.

(١٢٣) الفقرة (٦) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(١٢٤) عمر خالد مصطفى - عقد النقل في الفقه الإسلامي - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - دار النفائس - الأردن - ٢٠١٠م - ص ٤٤.

للقطار، ولا يملك المسافر إلا الإذعان لها^(١٢٥)، وتختلف قيمة التذكرة حسب مسافة السفر والدرجة التي يرغب المسافر بالسفر عليها^(١٢٦).

ويلاحظ بأن الاختلاف في قيمة التذكرة لنفس الدرجة والمقعد، قد يكون بين المشغلين أنفسهم في حالة وجود أكثر من مشغل قطار لنفس النطاق المكاني والزمني ولنفس الرحلة، كما هو الحال بالنسبة لشركات الطيران التي تتنافس فيما بينها لنقل المسافرين، وذلك عندما يقوم أحد الناقلين الجويين بخفض تكلفة سعر السفر عن الناقل الجوي الآخر، ولنفس الرحلة في المكان والزمان نفسه.

ويجب على المسافر استقلال العربة والجلوس في المقعد المخصص له حسب ما هو موضح بتذكرة السفر، فلا يستقل عربة أخرى تكون درجة السفر فيها أعلى من الدرجة المخصصة له بموجب تذكرة سفره، وألا يتجاوز محطة الوصول المحددة له بموجب تذكرة السفر، حتى لا يتم فرض أجرة إضافية عليه من قبل مشغل القطار^(١٢٧). أما إذا طالت مسافة السفر بسبب القوة القاهرة فلا يحق لمشغل القطار مطالبة المسافر بأجرة إضافية^(١٢٨).

ووضحت اللائحة الصادرة عن الاتحاد الأوروبي المقصود بالتذكرة، حيث أنها تعني الدليل على إبرام عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر^(١٢٩).

وبالنسبة للحجز فقد عرفته اللائحة بأنه "تصريحاً ورقياً أو إلكترونياً، يمنح الحق في النقل وفقاً لترتيبات النقل الشخصية المؤكدة مسبقاً"^(١٣٠) وقد سبق الحديث عن هذا الموضوع من خلال تعريف التذكرة^(١٣١).

وقد أجازت اللائحة السفر بالقطارات من خلال بطاقة السفر أو التذكرة الموسمية وهي "تذكرة لعدد غير محدود من الرحلات التي توفر للحامل المصرح له السفر بالسكك الحديدية على طريق أو شبكة معينة خلال فترة محدودة"^(١٣٢) ومعنى ذلك: أن هذه التذكرة تكون لعدد غير محدود من

(١٢٥) ادريس فاضلي - الوجيز في النظرية العامة للالتزام - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - ٢٠٠٩م - ص ٦٨.

(١٢٦) حكيم ولد كسكوسة - النظام القانوني لمرفق النقل بالجزائر - مذكرة ماجستير في العلوم القانونية - جامعة الجزائر - ١٩٩٠ - ص ١٥١.

(١٢٧) محمد السيد الفقي - المرجع السابق - ص ٣١١.

(١٢٨) هاني دويدار - المرجع السابق - ص ٨٥.

(١٢٩) الفقرة (٧) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(١٣٠) الفقرة (٨) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(١٣١) أنظر فيما سبق: ص ٣٦ وما بعدها.

(١٣٢) الفقرة (١٩) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

الرحلات تخول صاحبها السفر على القطار عن طريق مسار رحلة معينة أو عن طريق عدة مسارات وخلال فترة محدودة محددة مسبقاً، وقد أكدت اللائحة على ضرورة توافر التذاكر من خلال مؤسسات السكك الحديدية وبائعي التذاكر ومنظمي الرحلات السياحية وأن تكون عبر نقطة واحدة على الأقل من نقاط البيع سواء أكانت مكاتب التذاكر أم آلات البيع الآلية أو الأجهزة الذكية أو أي تقنية معلومات أخرى متاحة أو على متن القطارات^(١٣٣).

أما في حالة عدم وجود مكتب تذاكر أو آلة بيع في محطة المغادرة، فيجب إبلاغ المسافر في المحطة بإمكانية شراء التذاكر عبر الهاتف أو الإنترنت أو على متن القطار، وإجراءات الشراء، من أقرب محطة سكة حديد أو مكان تتوفر فيه مكاتب بيع التذاكر أو آلات البيع^(١٣٤).

وفيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م. فقد تناولت موضوع التذاكر، حيث تتطلب القواعد الموحدة أن تكون التذكرة المصروفة للمسافر تحمل علامة CIV وهو اختصار للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين Convention International de Voyageurs وبالنسبة لشكل ومضمون التذاكر واللغة والحروف التي تطبع بها تذكرة السفر فقد ترك أمر تنظيمها في هذا الخصوص للتعريفات الدولية ولاتفاقات المشغلين فيما بينهم، ويجب أن تتضمن تذكرة السفر البيانات التالية:

١. محطات الانطلاق والوصول.
٢. خط سير الرحلة، وعند إمكانية استعمال أكثر من خط لسير الرحلة أو وسائل نقل مختلفة مسموحاً بها، يجب أن يذكر ذلك في التذكرة.
٣. درجة القطار ودرجة العربة.
٤. قيمة التذكرة.
٥. بداية سريان تذكرة السفر.
٦. انتهاء صلاحية التذكرة.

كما تعتبر الكوبونات المصروفة للمسافر وفقاً للتعريفات الدولية تذكرة واحدة، ومما تجدر ملاحظته أن التذكرة إن لم تكن من التذاكر الشخصية أي المسجلة باسم المسافر شخصياً فإن التذكرة تكون قابلة للتحويل إذا لم تبدأ الرحلة، كما يجب على المسافر عند استلامه للتذكرة أن يتأكد من أنها قد تمت وفقاً لتعليماته، بمعنى أنه ينبغي على المسافر عند إتمام إجراءات الحجز واستلامه للتذكرة التأكد من أنها قد تمت وفقاً لرغبته من حيث نوع درجة العربة - سياحية، أولى،

(١٣٣) الفقرة (٢) من المادة (١١) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(١٣٤) الفقرة (٣) من المادة (١١) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

مقصورة خاصة، مقصورة نوم - وكذلك التأكد من مكان الجلوس - بجانب النافذة، أو بجانب الممر^(١٣٥).

و يجب على المسافر ومنذ بدء رحلة السفر بالقطار أن يكون معه تذكرة سفر صالحة لنفس رحلة القطار وأن يحتفظ بها طوال مدة الرحلة، كما يجب عليه تقديم هذه التذكرة لأي من موظفي مشغل القطار عند طلبهم ذلك من المسافر أثناء التفتيش للتأكد من صلاحية تذاكر المسافرين أثناء الرحلة، وفي حالة أن المسافر لم يتمكن لأي سبب من تقديم تذكرة سفر صالحة للسفر، فإنه في هذه الحالة سيضطر لدفع قيمة تذكرة السفر بالإضافة الى مبلغ مالي آخر - مخالفة مالية - يتم تحديدها وفقاً لسياسة التشغيل المتبعة لدى مشغل القطار في مثل هذه الحالة، وإذا رفض المسافر دفع قيمة تذكرة سفر الرحلة ومبلغ المخالفة المالية، فيحق لمشغل القطار انزال المسافر في اقرب محطة قطار، وأخيراً، فإن المسافر إذا قام بأي تعديل على تذكرة السفر، فإن هذا التعديل يعتبر غير مشروع وتعتبر التذكرة غير صالحة للسفر بها على متن القطار، مما يحق لموظفي مشغل القطار سحب هذه التذكرة مع تطبيق الأنظمة المتبعة في مثل هذه الحالة على المسافر^(١٣٦).

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة. فقد تناولت عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، حيث يتعهد مشغل القطار وبموجب عقد النقل بنقل المسافر وأمتعته من محطة الانطلاق إلى محطة الوصول والموضحة بتذكرة السفر، ويتم تأكيد عقد النقل بتذكرة سفر أياً كان عدد هذه التذاكر التي صدرت للمسافر، يستوي في ذلك أن تذكرة سفر واحد، أي لوجهة سفر واحد، أو أن يكون ذلك في شكل عدة تذاكر سفر لعدة وجهات سفر، ومع ذلك ووفقاً لما جاء بالمادة (٩) من البروتوكول المعدل للاتفاقية أعلاه، فإنه في حالة مواصلة المسافر للرحلة أو في حالة فقدان تذكرة السفر لأي سبب كان، فإن ذلك لن يؤثر على صلاحية ووجود عقد نقل بين مشغل القطار والمسافر، وسوف يظل خاضعاً للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV وتعتبر التذكرة دليلاً على إبرام عقد النقل بين مشغل القطار و المسافرين^(١٣٧).

(١٣٥) المادة (١١) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

(١٣٦) المادة (١٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

(١٣٧) المادة (٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

وبالنسبة للتذكرة وما يجب أن تتضمنه من بيانات فإنها لم تختلف كثيراً عن ما جاء في القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م. إلا من ناحية أنه لا بد أن يوضح بالتذكرة أسم مشغل القطار أو المشغلين في حالة النقل المتعاقب، وكذلك أي بيانات أخرى ضرورية لإثبات عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، حتى يتمكن المسافر من المطالبة بحقوقه المقررة له بموجب هذا العقد في حالة أن مشغل القطار أخل بالالتزامات المفروضة عليه^(١٣٨).

والأصل أن يتم دفع قيمة التذكرة مقدماً^(١٣٩). كذلك يجب على المسافر وعند استقلال عربة السفر أن يكون لديه تذكرة صالحة للسفر بالقطار حتى يتمكن من إبرازها لموظفي مشغل القطار للتأكد من صلاحيتها عندما يطلب منه ذلك^(١٤٠).

ثانياً: دور تذكرة السفر في إثبات عقد النقل.

تعد تذكرة السفر الورقية أو الالكترونية دليلاً يعتمد عليه في اثبات عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم بالقطارات، غير أن هذا لا يعني أنها الدليل الوحيد لإثبات عقد النقل، فعقد النقل يخضع من حيث الأصل للقواعد العامة في الإثبات ومن ثم يجوز إثباته في مواجهة مشغل القطار بجميع طرق الأثبات، على اعتبار أنه عمل تجاري بالنسبة إليه، أما بالنسبة للمسافر فهو عمل مدني، وهذا يعني أن الإثبات يكون بالطرق المدنية، إلا إذا كان المسافر تاجراً والسفر لأغراض تجارية، ففي هذه الحالة يعتبر عقد النقل تجارياً بالنسبة إليه استناداً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية^(١٤١). وإثبات عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر لا يثير أية مشكلة من حيث الإثبات، لأن العقد يثبت عملياً بمجرد قيام مشغل القطار بإصدار التذكرة وتسليمها للمسافر بعد قبض قيمة التذكرة، وبالتالي تعتبر التذكرة وسيلة إثبات لعقد النقل ودفع قيمة التذكرة معاً^(١٤٢). فبمجرد صدور التذكرة وحصول المسافر عليها يدون فيها شروط العقد، مثل أسم مشغل القطار، وأسم المسافر، وقيمة التذكرة، ومكان محطة الانطلاق، ومكان محطة الوصول، والوقت المستغرق للرحلة، والوقت

^(١٣٨) المادة (٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(١٣٩) المادة (٨) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(١٤٠) المادة (٩) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(١٤١) عباس حلمي - القانون التجاري - العقود والأوراق التجارية - الطبعة الثانية - ١٩٨٧م - ص ٤.

^(١٤٢) إلياس نصيف - الوسيط في قانون التجارة - موسوعة الوسيط في قانون التجارة (العقود التجارية) - المؤسسة الحديثة للكتاب - لبنان - ٢٠٠٨م - ص ٤١١.

المتوقع للوصول لمحطة الوصول، ورقم مقعد المسافر، ويكون للمسافر الحق في دخول صالة المغادرة في المحطة ومن ثم دخول رصيف المحطة والذي سوف ينطلق منه القطار وركوب العربة المخصصة للمسافر والتي تم الحجز عليها وفقاً لنوع الدرجة التي قام بالحجز عليها، وكما هو معروف فإن هذه الدرجات تختلف من مشغل قطار لآخر وفقاً لسياسة التشغيل المتبعة لدى مشغل القطار، كما تسمح التذكرة للمشغل بالتأكد من أن المسافر قد أُنقل العربة المخصصة له بالسفر وإلى محطة الوصول التي يريدها المسافر وفق الشروط المبينة بالتذكرة، ويُعتبر احتفاظ المسافر بالتذكرة طيلة الرحلة وحتى وصوله لمحطة الوصول أمراً ذا أهمية كبرى وذلك في حالة إخلال المشغل بالتزاماته تجاه المسافر، فالتذكرة تمثل الوثيقة المعبرة عن عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، وهذا يعني أن المسافر يكون في وضعية قانونية يحظى بموجبها بالحماية القانونية اللازمة وبانعدامها قد يتخلص مشغل القطار من المسؤولية العقدية - كما سيأتي شرحه لاحقاً - إذا ما عجز المسافر عن إثبات العقد لانتفاء العلاقة التعاقدية، فالتذكرة تعتبر المستند الذي يستند له الطرفان، مشغل القطار والمسافر في إثبات عقد النقل^(١٤٣).

ولكن السؤال المطروح ما أهمية هذه التذكرة في إثبات العقد؟

إن أهمية التذكرة تكمن في إثبات العقد أمام المحكمة المختصة في حالة حصول ضرر للمسافر وأراد إثبات وجود عقد نقل بينه وبين مشغل القطار^(١٤٤). علاوة على أن التذكرة تعتبر دليلاً على إثبات عقد النقل إلا أنها ليست الدليل الوحيد الذي يمكن الاستناد عليه من قبل المسافر أمام المحكمة المختصة، فالمحكمة يمكن أن تستخلص وجود عقد النقل من أي دليل آخر على وجود العقد^(١٤٥). وإذا لم يتبين للمحكمة وجود أي دليل، فالمسافر في هذه الحالة لا يستفيد من المسؤولية العقدية لعدم ارتباطه مع مشغل القطار بأي عقد نقل^(١٤٦)، وأخيراً فإن حصول المسافر على التذكرة يعتبر دليلاً على قيامه بدفع قيمتها^(١٤٧).

وفيما يتعلق بحجية تذكرة السفر في الإثبات في النظام السعودي، فإنها تعتبر من قبيل المحررات وتأخذ حكمها وحجيتها في الإثبات، وهناك نوعان من المحررات وهما "المحرر الرسمي وهو الذي يثبت فيه موظف عام أو شخص مكلف بخدمة عامة، ما تم على يديه أو ما تلقاه من

(١٤٣) صفوت ناجي بهنساوي - المرجع السابق - ص ١٠١.

(١٤٤) محسن شفيق - الوجيز في القانون التجاري - دار النهضة العربية - ١٩٦٩م - ص ٢٣١.

(١٤٥) قرار محكمة الإسكندرية الابتدائية - بتاريخ ١٩٥٩/٢/٩م - حيث جاء في حيثيات الحكم "من المقرر أن المسافر يرتبط بعقد نقل بينه وبين مصلحة السكك الحديدية، وهذا العقد رضائي، والتذكرة ليست إلا وسيلة من وسائل إثباته".

(١٤٦) صفوت ناجي بهنساوي - المرجع السابق - ص ١٠١.

(١٤٧) علي حسن يونس - العقود التجارية - دار الفكر العربي - ١٩٦٩م - ص ٢٧٥.

ذوي الشأن، طبقاً للأوضاع النظامية، وفي حدود سلطته واختصاصه^(١٤٨) والمحرر العرفي أو العادي وهو محرر صادر ممن وقعه ويعد حجة عليه؛ ما لم ينكر صراحة ما هو منسوب إليه من خط أو إمضاء أو ختم أو بصمة، أو ينكر ذلك خلفه أو ينفي علمه بأن الخط أو الإمضاء أو الختم أو البصمة هي لمن تلقى عنه الحق^(١٤٩). هذا ويكون للمراسلات الموقع عليها أو الثابت نسبتها إلى مرسلها؛ حجية المحرر العادي في الإثبات، ما لم يثبت المرسل أنه لم يرسل الرسالة ولم يكلف أحداً بإرسالها^(١٥٠). ولما كان من المتصور صدور تذكرة السفر إلكترونياً موضح عليها تفاصيل الرحلة ويثبت من خلالها حق المسافر لدى مشغل القطر لنقله من مكان إلى مكان آخر داخل المملكة العربية السعودية^(١٥١)، فإنها تأخذ حكم الدليل الرقمي^(١٥٢)، وقد نص المنظم السعودي على حجته في الإثبات وتطبيق أحكام المحررات المكتوبة عليه^(١٥٣)، وتعتبر التذكرة مستنداً إلكترونياً يبين تفاصيل الرحلة ويثبت حق المسافر، ووفقاً لنظام التعاملات الإلكترونية والمعمول به في المملكة العربية السعودية، فإنه يقصد بالتعاملات الإلكترونية "أي تبادل أو ترسل أو تعاقد أو أي إجراء آخر يبرم أو ينفذ - بشكل كلي أو جزئي - بوسيلة إلكترونية"^(١٥٤).

أما بالنسبة للمشرع البحريني، فقد تناول في قانون التجارة البحريني النص على جواز اثبات عقد النقل بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً^(١٥٥)، ويجوز اثبات عكس ما ورد في وثيقة النقل بجميع

(١٤٨) الفقرة (١) من المادة (٢٥) من نظام الإثبات السعودي.

(١٤٩) الفقرة (١) من المادة (٢٩) من نظام الإثبات السعودي.

(١٥٠) المادة (٣٠) من نظام الإثبات السعودي.

(١٥١) الفقرة (٨) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

(١٥٢) المادة (٥٣) من نظام الإثبات السعودي، تناولت تعريف الدليل الرقمي بأنه "يعد دليلاً رقمياً كل دليل مستمد من أي بيانات تنشأ أو تصدر أو تسلم أو تحفظ أو تبلغ بوسيلة رقمية، وتكون قابلة للاسترجاع أو الحصول عليها بصورة يمكن فهمها" وينطبق ذلك على تذكرة السفر الإلكترونية.

(١٥٣) المادة (٥٥) من نظام الإثبات السعودي ونصها "يكون للإثبات بالدليل الرقمي حكم الإثبات بالكتابة الوارد في هذا النظام".

(١٥٤) الفقرة (١٠) من المادة (١) من نظام التعاملات الإلكترونية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١٨ وتاريخ ١٤٢٨/٣/٨ هـ الموافق ٢٠٠٧/٣/٢٧ م. وقد نصت الفقرة (١١) من المادة (١) من ذات النظام، بشأن البيانات الإلكترونية "بيانات ذات خصائص إلكترونية في شكل نصوص أو رموز أو صور أو رسوم أو أصوات أو غير ذلك من الصيغ الإلكترونية مجتمعة أو متفرقة" كذلك نجد أن المادة (١٠) من الفصل الثالث من ذات النظام، بشأن انعقاد التعامل الإلكتروني، قد نصت على أنه: "١- يجوز التعبير عن الإيجاب والقبول في العقود بوساطة التعامل الإلكتروني، ويعد العقد صحيحاً وقابلاً للتنفيذ متى تم وفقاً لأحكام هذا النظام. ٢- لا يفقد العقد صحته أو قابليته للتنفيذ لمجرد أنه تم بوساطة سجل إلكتروني واحد أو أكثر".

(١٥٥) الفقرة (٣) من المادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحريني.

طرق الاثبات، وبالتالي يمكن اثبات العقد التجاري بسندات رسمية، أو سندات عرفية، أو بأي وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها، وقد سن المشرع البحريني عدد من التشريعات ذات العلاقة، لوضع إطار قانوني للتعامل الإلكتروني بحيث يستوعب جميع التعاملات الإلكترونية ومن ضمنها التذكرة الإلكترونية ومن أهمها قانون الخطابات والمعاملات الإلكترونية الذي عرف السجل الإلكتروني بأنه "معلومات يتم إنشاؤها أو إرسالها أو تسلمها أو تخزينها بوسيلة إلكترونية، وتشمل بحسب الأحوال، كافة المعلومات التي تقتن أو ترتبط منطقياً بالسجل على نحو يجعلها جزءاً منه سواء أنشئت في وقت متزامن أم لا"^(١٥٦).

وبالنسبة للاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد اشارت إلى أن التذكرة تعد دليلاً على صحة إبرام عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، وبغض النظر عن شكل التذكرة^(١٥٧)، كذلك نصت على الاعتراف بالتعاملات الإلكترونية، حيث جاء بتعريف حجز التذكرة بأنه من الممكن أن يكون في شكل إلكتروني^(١٥٨). كما أنه يمكن أن يتم بيع تذاكر السفر للمسافرين من خلال الهاتف أو الانترنت أو آلات بيع التذاكر أو عن طريق أي تكنولوجيا أخرى تكون متاحة^(١٥٩). وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة. فقد تناولت التذكرة الإلكترونية، لاسيما فيما يتعلق بالقيمة الثبوتية لتذكرة السفر، حيث اعتبرت التذكرة وما تحتويه من بيانات دليلاً على إبرام عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر^(١٦٠). كما يجب أن تتضمن التذكرة أي بيانات أخرى ضرورية لإثبات عقد النقل، حتى يتمكن المسافر من المطالبة بحقوقه المتولدة عن عقد النقل في حالة اخلال مشغل القطار بالالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل بينه وبين المسافر^(١٦١).

^(١٥٦) المادة (١) من المرسوم بقانون رقم (٥٤) لسنة ٢٠١٨ بشأن أحكام قانون الخطابات والمعاملات الإلكترونية لمملكة البحرين. كذلك نصت المادة (١١) من ذات القانون على إبرام العقود الإلكترونية بقولها "في سياق إبرام العقود، وما لم يتفق على خلاف ذلك، يجوز التعبير - كلياً أو جزئياً - من خلال الخطابات الإلكترونية، عن الإيجاب والقبول أو أي تعديل أو عدول للإيجاب والقبول".

^(١٥٧) الفقرة (٧) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(١٥٨) الفقرة (٨) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(١٥٩) المادة (١١) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(١٦٠) الفقرة (٣) من المادة (٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(١٦١) الفقرة (٢) من المادة (٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

ويجوز أن تكون تذكرة السفر على شكل بيانات إلكترونية، ويمكن تحويل هذه البيانات إلى رموز كتابية مقروءة، خاصة فيما يتعلق بالقيمة الثبوتية للتذكرة والتي تمثلها تلك البيانات^(١٦٣). ولكل ما مر ذكره نجد أن التذكرة الإلكترونية لها حجية التذكرة الورقية في الإثبات ذاتها على اعتبار أنها الدليل أو الوثيقة التي تكشف عن العلاقة العقدية بين مشغل القطار والمسافر. فعن طريقها يتم إنجاز عملية الحجز باليوم والساعة، وتحديد مكان محطة الانطلاق، ومحطة الوصول، والتأكد من أن المسافر قد أستقل عربة السفر ومقعد السفر المخصص له، وبالشروط الموضحة بتذكرة السفر الإلكترونية.

ثالثاً: التنازل عن التذكرة.

من المشاكل التي قد تثور بين مشغل القطار والمسافر حالة تعرض المسافر - المتنازل له - لأي ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل ومطالبته لمشغل القطار بالتعويض عن الأضرار استناداً لعقد النقل، وفي نفس الوقت تنصل مشغل القطار من المسؤولية العقدية استناداً لعدم وجود عقد نقل قد أبرم مع المسافر - المتنازل له - وأن التذكرة سلمت للمتنازل وليس للمتنازل له الذي تعرض للضرر، فهل يحق لمشغل القطار في هذه الحالة التنصل من مسؤوليته العقدية؟ للإجابة عن هذا السؤال، لابد لنا أن نميز بين نوعين من تذاكر السفر، وهما كما يلي:

١. تذاكر السفر الشخصية.

القاعدة العامة أن التذكرة غير شخصية، حيث أن عقد النقل لا يعتبر من عقود الاعتبار الشخصي، فالتذكرة تمنح لكل شخص يستوي في ذلك أن يقوم مشغل القطار بنقل المسافر المتنازل، أو المسافر المتنازل له^(١٦٣). إلا إذا كان لشخصية المسافر اعتبار عند إصدار تذكرة السفر، حيث أن مشغل القطار في هذه الحالة قد يمنح المسافر تخفيضاً أو مزايا وخدمات أثناء تنفيذ عقد النقل لاعتبارات تتعلق بشخص المسافر، فالتذكرة في هذه الحالة تعد من التذاكر الشخصية والتي لا يجوز التنازل عنها إلا لمن توافرت فيه هذه الصفة^(١٦٤).

وقد تكون التذكرة صدرت باسم شخص معين على وجه التحديد وتسمى بتذاكر الاشتراك^(١٦٥)، وبالتالي يمنع التنازل عنها لأي شخص آخر^(١٦٦). كأمر الإركاب المجاني لموظفي الدولة، أو لمصلحة مشغل القطار، أو بمقتضى الامتيازات الوظيفية، أو لفئة معينة من المسافرين كالأطفال،

(١٦٣) الفقرة (٥) من المادة (٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

(١٦٣) علي البارودي - القانون التجاري - الإسكندرية - ١٩٦١م - ص ٢٦٥.

(١٦٤) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٤٠.

(١٦٥) محسن شفيق - المرجع نفسه - ص ١٥٢.

(١٦٦) علي البارودي - المرجع السابق - ص ٢٣٢.

وفي حالة التنازل عن تذكرة السفر لمسافر آخر غير مستحق لها، فإنها تعتبر مخالفة يستوجب معها توقيع جزاء وفقاً لسياسة التشغيل لدى مشغل القطار، وفي هذا الخصوص نجد أن جدول المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب في المملكة العربية السعودية، نص على أن عدم إثبات استحقاق المسافر للتذاكر الخاصة ومن ضمنها تذاكر السعر المخفض، مثل الطلاب وكبار السن وما إلى ذلك، فإنها تعتبر من قبيل مخالفات أجرة النقل، وتكون قيمة المخالفة في هذه الحالة (٢٠٠) ريال سعودي بالإضافة إلى سداد قيمة التذكرة^(١٦٧).

ولما تقدم نرى، بأن التنازل عن تذكرة السفر الشخصية يعتبر مخالفة ولا يجوز للمسافر - المتنازل له - في هذه الحالة الاحتجاج بوجود عقد النقل عند تعرضه لأي ضرر استناداً لقواعد المسؤولية العقدية، وإنما يحق له الرجوع على مشغل القطار وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية.

٢. تذاكر السفر العادية.

يمكن تعريف تذاكر السفر العادية بأنها "التذاكر التي تصرف من قبل مشغل القطار للمسافر دون أي اعتبارات لشخصية المسافر". وبالتالي فإن التذاكر العادية تمنح للمسافر دون أن يدون عليها أسم المسافر لأنها تذاكر عادية غير شخصية تكون لحاملها يجوز التنازل عنها للغير قبل بدء السفر، ما لم تنص تعليمات مشغل القطار خلاف ذلك^(١٦٨). فيحل المسافر - المتنازل له - حامل التذكرة الجديد محل المسافر - المتنازل - في عقد النقل، لأن شخصية المسافر ليست محل اعتبار بالنسبة لمشغل القطار^(١٦٩)، كما أن مشغل القطار لا يهمله إذا كان التنازل قد تم بمقابل مالي أو بدون مقابل، مادام أن المسافر - المتنازل - قد دفع ثمن التذكرة لمشغل القطار^(١٧٠).

ولما تقدم نجد، بأن التنازل عن تذكرة السفر العادية لا يعتبر مخالفة كما هو الحال في تذكرة السفر الشخصية، ولا يجوز لمشغل القطار في هذه الحالة الاحتجاج بعدم وجود عقد النقل عند تعرض المسافر - المتنازل له - حامل التذكرة لأي ضرر، ويحق للمسافر - المتنازل له - الرجوع على مشغل القطار استناداً لقواعد المسؤولية العقدية، بعكس الحال في تذاكر السفر الشخصية فإن رجوع المسافر - المتنازل له - على مشغل القطار يكون وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية.

ولما تقدم ذكره عن تذاكر السفر الشخصية وتذاكر السفر العادية، فإن السؤال المطروح هنا، هل يشترط رضا مشغل القطار في حالة تنازل المسافر عن تذكرة السفر لمسافر آخر؟

^(١٦٧) الفقرة رقم (٨) من الجدول رقم (١) المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(١٦٨) الفقرة (٥) من المادة (١١) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

^(١٦٩) أدوار عيد - العقود التجارية وعمليات المصارف - بدون دار نشر - بيروت - ١٩٦٨م - ص ٣٨٧.

^(١٧٠) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٥٢.

للإجابة عن هذا السؤال لا بد لنا أن نستعرض موقف كل من المنظم السعودي، وكذلك المشرع البحريني والاتفاقيات الدولية في هذا الخصوص.

ولكن وقبل أن نبدأ بتوضيح موقف التشريعات في هذا الجانب، يجدر بنا التذكير وكما قلنا سابقاً، بأن التذكرة تعد شرطاً للإثبات وليس للانعقاد، بحيث يمكن أن تكون التذكرة باسم المسافر، ويمكن أن تكون أيضاً لحاملها، فإن كانت التذكرة باسم المسافر فلا يحق له التنازل عنها لغيره إلا برضا مشغل القطار، أما إذا كانت لحاملها فيجوز التنازل للغير قبل بدء عملية النقل والسفر^(١٧١). وبالنسبة للمنظم السعودي، وطبقاً لقواعد حوالة الحق المقررة في نظام المعاملات المدنية السعودي، نجد أن المادة (٢٣٨) تنص على ما يأتي: "للدائن أن يحيل حقه إلى شخص آخر، وذلك ما لم تقتض النصوص النظامية أو الاتفاق أو طبيعة الالتزام خلاف ذلك، ولا يشترط لانعقاد الحوالة رضی المدين بها" كذلك ما جاء في المادة (٢٤١) والتي نصت على: "ينتقل الحق إلى المحال له بصفاته وتوابعه وضماناته" وفي المقابل نجد أن الفقرة (٣) من المادة (١) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، نصت على: "لا يخل تطبيق هذه الآلية بتنفيذ أي من المتطلبات والالتزامات المنصوص عليها في الأنظمة واللوائح والاتفاقيات النافذة في المملكة".

وبالنسبة لقواعد حوالة الحق المقررة في القانون المدني البحريني، فإنها لم تختلف عما جاء بالنظام السعودي في هذا الخصوص، حيث نجد أن المادة (٢٨٧) نصت على أنه: "يجوز للدائن أن يحيل حقه في ذمة مدينه إلى شخص آخر، إلا إذا منع ذلك نص في القانون، أو اتفاق المتعاقدين، أو طبيعة الالتزام، وتتم الحوالة دون حاجة إلى رضاء المدين" كذلك ما جاء في المادة (٢٩١) والتي نصت على: "ينتقل الحق إلى المحال له بصفاته وتوابعه وتأميناته"

وكما هو معروف بأنه يكفي في انعقاد حوالة الحق تراضي المحيل والمحال له، أي الدائن الأصلي والدائن الجديد، ولا حاجة إلى رضاء المدين الذي في ذمته الحق، والسبب في عدم الحاجة إلى رضا المدين أن انتقال الحق من دائن إلى آخر ليس من شأنه الإضرار بالمدين حتى نقول بأنه لا بد من رضائه في انعقاد الحوالة^(١٧٢).

ولما تقدم ذكره بشأن حوالة الحق، فإنه يمكن القياس عليها بشأن تنازل المسافر عن تذكرة السفر للغير، حيث يكفي تنازل المسافر عن تذكرة سفره للمتنازل له، دون الحاجة لموافقة مشغل

(١٧١) مصطفى كمال طه - العقود التجارية وعمليات البنوك - الطبعة الأولى - مكتبة الوفاء القانونية - الإسكندرية

- مصر - ٢٠٠٩م - ص ٢١١.

(١٧٢) عبدالرزاق أحمد السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء الأول - دار إحياء التراث العربي -

لبنان - بدون سنة نشر - ص ١٤٧.

القطار مادام أن شخصية المسافر ليست محل اعتبار لدى مشغل القطار وأن قيمة التذكرة قد تم دفعها^(١٧٣).

وفي ظل عدم نص المنظم السعودي على عدم جواز تحويل التذكرة لمسافر آخر، وحيث إن الأصل والقاعدة العامة للتذكرة أنها غير شخصية^(١٧٤)، ويمكن تحويلها لمسافر آخر، وحيث إن الفقرة (٣) من المادة (١) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، نصت على إنه "لا يخل تطبيق هذه الآلية بتنفيذ أي من المتطلبات والالتزامات المنصوص عليها في الأنظمة واللوائح والاتفاقيات النافذة في المملكة" واستناداً لنص المادة (٢٣٨) من قواعد حوالة الحق المقررة في نظام المعاملات المدنية السعودي، فإنه يمكن القول - من حيث المبدأ - بجواز تحويل التذكرة من مسافر لمسافر آخر، ما لم توجد نصوص نظامية^(١٧٥)، أو تنص شروط النقل لدى مشغل القطار على خلاف ذلك^(١٧٦).

وفيما يتعلق بلائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد خلت اللائحة من أي نص أو إشارة بشأن تنازل المسافر عن تذكرة سفره للغير. ولا شك أنه كان ينبغي على اللائحة الإشارة إما بجواز تنازل المسافر عن التذكرة للغير، أو عدم جواز ذلك، حتى يكون المسافر والغير المتنازل له على بينة من أمرهم في هذا الخصوص.

أما بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م. فقد اجازت تحويل التذكرة من مسافر لمسافر آخر إذا كانت من التذاكر العادية والتي لا يكون فيها لشخص المسافر أي اعتبار، بشرط أن يكون ذلك قبل بداية الرحلة، وما لم تنص تعليمات مشغل القطار على خلاف ذلك^(١٧٧)، والسبب في ذلك أنه لا يحق للمسافر المتنازل استعمال التذكرة لجزء من مسافة الرحلة ومن ثم يقوم بعد ذلك بإحلال

^(١٧٣) كما هو معروف فإن تذاكر النقل الجوي تعتبر من التذاكر التي لا يجوز التنازل عنها للغير، إلا بموافقة الناقل الجوي ووفق اشتراطات معينة.

^(١٧٤) انظر فيما سبق: ص ٤٩ وما بعدها.

^(١٧٥) الفقرة (٤) من المادة (٤٨) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية - التزامات مستخدمي السكك الحديدية بين المدن - الالتزام بحياسة تذكرة صالحه طوال الرحلة - نصت على أنه "يجب على الراكب الذي يحمل تذكرة خاصة صادرة باسمه أو لفئة محددة من الركاب، إثبات هويته واستحقاقه لها في أي وقت يطلب منه ذلك".

^(١٧٦) المادة (١٨) من شروط التذاكر - نصت على أنه "تعد جميع التذاكر غير قابلة للتحويل إلى أشخاص آخرين، ويستخدمها فقط الشخص المذكور اسمه على التذكرة" الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ١٠/١٢/٢٠٢٣م. www.sar.com.sa.

^(١٧٧) الفقرة (٥) من المادة (١١) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

مسافر آخر محله في قطع باقي مسافة الرحلة المتبقية^(١٧٨)، أما إذا كانت من التذاكر الشخصية والتي يكون فيها لشخص المسافر اعتبار، فإنها تكون غير قابلة للتحويل، وحتى لو لم تبدأ الرحلة^(١٧٩).

الفرع الثاني

أمر الإركاب المجاني

في البداية لابد من التوضيح بأن أمر الإركاب المجاني المقصود به هنا في مجال دراستنا، هو أمر الإركاب المجاني الذي يكون دون مقابل مالي كلياً أو جزئياً، إما بموجب الأوامر والتعليمات أو بناءً على مصلحة مشغل القطار، أو بمقتضى الامتيازات الوظيفية للموظف وعائلتهم، أو أن يتقرر لفئات خاصة من المسافرين كالأطفال، ومن ثم فإن أمر الإركاب المجاني يختلف عن النقل المجاني أو النقل مجاملة بالمفهوم التقليدي المتعارف عليه وهو ذلك النقل الذي يتم من خلاله قيام الناقل بنقل شخص من مكان إلى مكان آخر دون أن يكون لديه نية بالحصول على مقابل مادي، أي انعدام الفائدة المالية بالنسبة له، فهذا النوع من النقل يقوم على التفضل والمساعدة وعمل الخير، أو أن يكون النقل قائماً على المجاملة من قبل الناقل للراكب^(١٨٠).

وبالتالي فإن النقل في هذه الحالة، إما أن يكون بناءً على عرض من الناقل، أو أن يكون بناءً على طلب من الراكب، ولا يشترط أن يكون الناقل صديقاً للراكب أو أن يكون على معرفة به من قبل، فانعدام عامل المعرفة بينهم لن يؤثر على عملية النقل في هذه الحالة، مثل قيام صاحب سيارة الأجرة بنقل شخص تعطلت سيارته بالطريق ولا يملك المال اللازم لدفع قيمة أجرة النقل، أو قيام شخص باصطحاب صديق له في سيارته وتوصيله لمقر عمله أو سكنه^(١٨١).

ولا نريد الخوض أكثر في مسألة النقل المجاني أو النقل مجاملة بالمفهوم التقليدي، حتى لا نخرج عن موضوع رسالتنا.

إن الأصل في دخول المسافر لصالة مغادرة المسافرين واستقلاله للقطار استعداداً للسفر، لا يكون إلا بموجب تذكرة سفر محددة القيمة من قبل مشغل القطار موضحاً بها بيانات الرحلة،

(١٧٨) حافظ محمد إبراهيم - القانون التجاري - النظرية العامة والتعهدات والعقود التجارية - الطبعة الأولى - بغداد - ص ٥٠٢.

(١٧٩) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٥٢.

(١٨٠) علي جمال الدين عوض - الوجيز في القانون التجاري - الجزء الثاني - مصر - ١٩٧٥م - ص ٢٣٢.

(١٨١) عبدالرزاق أحمد السنهوري - الوسيط في القانون المدني - مصادر الالتزام - الجزء الأول - تحديث وتنقيح المستشار أحمد مدحت المراغي - الطبعة الأولى - دار الشروق - ٢٠١٠م - ص ٧٢٤.

وفي نفس الوقت فإن المسافر يفترض أنه قد قام بدفع قيمة التذكرة على اعتبار أنها المقابل المالي في عملية النقل، فقيمة التذكرة تعتبر عنصراً رئيسياً، ولا يقوم عقد النقل بدونه^(١٨٢).

غير أن الواقع العملي يفرض صورة أخرى من صور سفر المسافر بالقطار من محطة الانطلاق إلى محطة الوصول، دون أن يكون ملتزماً بدفع قيمة التذكرة لمشغل القطار، أي انعدام المقابل المالي، وهذا الانعدام إما أن يكون كلياً أو جزئياً، بمعنى أن المسافر قد لا يكون ملزماً بدفع قيمة كامل التذكرة لمشغل القطار، أو أن يكون ملزماً بدفع نسبة معينة من قيمة التذكرة - بحسب الأحوال - ومع هذا فإن المسافر يكون مشمولاً بالحماية القانونية^(١٨٣)، كما لو أنه قد قام بدفع قيمة التذكرة لمشغل القطار، وتنشأ العلاقة التعاقدية فيما بين مشغل القطار والمسافر، وتطبق أحكام المسؤولية العقدية ولا يستطيع مشغل القطار التنصل منها، حيث يتحمل مشغل القطار جميع الالتزامات المفروضة عليه ومن ضمن هذه الالتزامات الالتزام بضمان سلامة المسافرين^(١٨٤)، على الرغم من غياب المقابل المالي للنقل والمتمثل بأجرة عملية النقل والتي تعتبر عنصراً جوهرياً في عملية النقل، ولا يتصور قيام عقد النقل بدون الأجرة^(١٨٥).

إن أسباب أمر الراكب المجاني والتي لا يلتزم المسافر بدفع قيمة التذكرة لمشغل القطار بالطريقة المعتادة والمعروفة وهي التسليم نقداً كثيرة، نوضحها وفقاً لما يلي:

أولاً: أمر الراكب المجاني بناءً على الأوامر والتعليمات.

قد يكون دخول المسافر للقطار واستقلاله لعربة السفر دون أن يكون ملزماً بدفع قيمة التذكرة لمشغل القطار بناءً على ما تفرضه الأوامر والتعليمات الصادرة من الجهات العليا في الدولة، ومع هذا فإن المقابل المادي لمشغل القطار موجود ولكنه غير ظاهر، وفي الحقيقة أن قيمة التذكرة مدفوعة لمشغل القطار، إلا أن من قام بدفعها شخص آخر غير المسافر، بمعنى أن من قام بدفعها شخص معنوي تابع للدولة غير المسافر، ولعل أقرب مثال لهذه الحالة ما نص عليه قرار مجلس الوزراء السعودي - الموقر - بالنص "وافق مجلس الوزراء - من حيث المبدأ - على أن تكون القطارات، إحدى وسائل النقل المعتمدة لإركاب الموظفين المدنيين والعسكريين، في الحالات التي

^(١٨٢) وجدي عبدالواحد علي - التعويض عن الاخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر - الطبعة الأولى - ٢٠٠٤م - ص ٥٤.

^(١٨٣) أنظر لموضوع تعريف تذكرة السفر - ص ٣٦ وما بعدها.

^(١٨٤) حسين عامر - المسؤولية المدنية - التقصيرية والعقدية - الطبعة الأولى - مطبعة مصر - ١٩٥٦ - ص ٥٦.

^(١٨٥) وجدي عبدالواحد علي - المرجع السابق - ص ٥٤.

يلزم فيها نظاماً تأمين وسيلة النقل^(١٨٦) وهذا يعني أن تكون القطارات وسيلة نقل معتمدة لدى كافة الجهات الحكومية في المملكة العربية السعودية، لإركاب الموظفين المدنيين والعسكريين في الحالات التي يلزم فيها النظام تأمين وسيلة النقل بمناسبة أداء مهمة عمل يكلف بها الموظف لصالح جهة عمله التي يعمل لديها في غير مقر عمله الأصلي، كأن يتم انتداب موظف في مهمة عمل لمنطقة الرياض في حين أن مقر عمله الأصلي بمدينة الدمام. فالموظف في هذه الحالة لا يدفع قيمة التذكرة لمشغل القطار وإنما الدولة أو الجهة الحكومية التي يتبعها الموظف هي من تقوم بدفع قيمة التذكرة لمشغل القطار^(١٨٧).

ونرى اتفاقاً مع ما ذهب إليه البعض من أن عملية النقل في هذه الحالة ليست بالمجان، فهي عملية نقل بمعاوضة، أي أنه قد تم بعوض مالي، وبالتالي فإن مشغل القطار يخضع لأحكام المسؤولية العقدية المترتبة على عملية النقل، كما لو أن المسافر نفسه هو من قام بدفع قيمة التذكرة لمشغل القطار^(١٨٨).

ثانياً: أمر الراكب المجاني بناءً على مصلحة مشغل القطار.

يصدر أمر الراكب المجاني في هذه الحالة بمقابل خدمة يقدمها موظفو مشغل القطار بناءً على ما تقتضيه مصلحة العمل لدى مشغل القطار نفسه، بمعنى قيام مشغل القطار بإصدار أمر الراكب المجاني لأحد موظفيه بمناسبة أداء مهمة عمل تتطلب انتدابه، وذلك بسفروه لمكان آخر في غير مقر عمله الأصلي^(١٨٩).

ففي هذه الحالة تكون هنالك علاقة تعاقدية بين مشغل القطار والمسافر، يلتزم بموجبها مشغل القطار بالالتزامات المفروضة عليه ومن ضمنها الالتزام بسلامة الموظف المسافر، وتكون مصلحة مشغل القطار هي ضابط التكيف في العلاقة التعاقدية بين مشغل القطار والمسافر^(١٩٠). بحيث يكون النقل بمعاوضة يخضع لأحكام عقد النقل ويتحمل مشغل القطار المسؤولية في حالة حدوث أي ضرر للموظف المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل^(١٩١).

(١٨٦) قرار مجلس الوزراء السعودي - الموقر - جريدة أم القرى - تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١١ م - www.uqn.gov.sa

(١٨٧) محمد علي عمران - الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود - دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا - دار النهضة العربية - ١٩٨٠ - ص ٤٣.

(١٨٨) سعد واصف - المرجع السابق - ص ٢٩٩.

(١٨٩) سعد واصف - المرجع نفسه - ص ٢٩٩.

(١٩٠) حسين عامر وعبدالرحيم عامر - المسؤولية المدنية - التقصيرية والعقدية - الطبعة الثانية - دار المعارف - ١٩٧٩ - ص ٤٣.

(١٩١) زكريا مصيلحي عبداللطيف - المرجع السابق - ص ٧١٩.

ثالثاً: أمر الراكب المجاني بمقتضى الامتيازات الوظيفية.

قد يكون صدور أمر الراكب المجاني لموظفي مشغل القطار على شكل امتيازات وظيفية يقدمها مشغل القطار لموظفيه العاملين لديه وتشمل عائلاتهم أيضاً، بحيث أنه قد تم مراعاتها عند إبرام عقد العمل بين مشغل القطار والموظف بمنحهم تذاكر سفر مجانية في حالة تمتعهم بإجازتهم السنوية أو أن يكون ذلك بصفة دورية مجانية، أي أن أمر الراكب المجاني هنا يعتبر امتيازاً وظيفياً للموظف روعي عند إبرام عقد العمل ويعد جزءاً لا يتجزأ من عقد العمل^(١٩٢).

وبالتالي فإن أمر الراكب المجاني بمقتضى الامتيازات لا يمكن أن يكون نقلاً بالمجان وإنما هو نقل بمقابل وتطبق عليه أحكام عقد النقل ومنها خضوع مشغل القطار للمسؤولية العقدية.

رابعاً: أمر الراكب المجاني للأطفال.

يصدر أمر الراكب المجاني للأطفال وفقاً لسياسة التشغيل المعتمدة من قبل مشغل القطار تجاه هذه الفئة من المسافرين، ويحدث هذا في الواقع العملي عندما يسافر الأب أو الأم أو أي فرد من أفراد الأسرة البالغين على متن القطار ويكون بصحبته أطفال صغار، فزوي هؤلاء الأطفال غير ملزمين في بعض الحالات بدفع قيمة التذكرة عنهم، يستوي في ذلك أن يكون المسافر ملزماً بدفع قيمة تذكرة السفر كلياً أو جزئياً، وفي حالات أخرى يلزم المسافر بدفع جزء من قيمة تذكرة الطفل وذلك بالاعتماد على نسبة مئوية معينة من قيمة تذكرة السفر لشخص بالغ، يحددها مشغل القطار وفقاً لسن الطفل^(١٩٣).

فالطفل الرضيع من عمر يوم واحد وحتى سنه، يكون السفر مجاناً في الدرجة الاقتصادية، وفي درجة رجال الأعمال يحصل الطفل الرضيع على خصم (٨٠%) من قيمة تذكرة الشخص البالغ، وبالنسبة للأطفال من عمر سنتين وحتى إحدى عشر سنة تكون قيمة التذكرة بالنسبة لهم (٥٠%) من قيمة تذكرة الشخص البالغ على الدرجة الاقتصادية، و (٢٠%) من قيمة تذكرة الشخص البالغ في درجة الأعمال. ومما تجدر ملاحظته في هذا الصدد بأن هنالك من العروض والخصومات يقدمها مشغل القطار على أسعار تذاكر السفر بمناسبة معينة خلال السنة وتكون موجهة لجمهور المسافرين، بمناسبة اليوم الوطني^(١٩٤).

^(١٩٢) سعد واصف - المرجع السابق - ص ٣٠٠.

^(١٩٣) زكريا مصيلحي عبداللطيف - المرجع السابق - ص ٧١٩.

^(١٩٤) فئات التذاكر - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠/٩/٢٠٢٣م - www.sar.com.sa

ولكل ما مر ذكره، يتضح بأن مشغل القطار وإن لم يستوف قيمة التذكرة من هذه الفئة من المسافرين، إلا أن قيمة التذكرة تعتبر بالنسبة له كما لو كانت مدفوعة، لأنها تدخل من ضمن قيمة تذكرة ذويههم الكبار^(١٩٥).

ومن ثم، فإن سفر الأطفال مع ذويههم يتحمل معه مشغل القطار المسؤولية العقدية كاملة ويكون ملتزماً فيه بكل الضمانات ومن ضمنها سلامتهم أثناء السفر مثله مثل الالتزام المفروض على مشغل القطار تجاه ذويههم ممن دفعوا كامل قيمة تذكرة السفر، فلا يمكن تجزئة العلاقة العقدية بينهم، فهي علاقة واحدة لهم جميعاً^(١٩٦).

والخلاصة إن أمر الراكب المجاني بناءً على الأوامر والتعليمات، وأمر الراكب المجاني بناءً على مصلحة مشغل القطار، وأمر الراكب المجاني بمقتضى الامتيازات، وكذلك أمر الراكب المجاني للأطفال، فإنها جميعها تخضع مشغل القطار لأحكام المسؤولية التعاقدية، وذلك لوجود نية التعاقد ووجود المقابل المالي في عملية النقل، وبالتالي تترتب عليه نفس الالتزامات المتعلقة بعقد نقل المسافرين بعد نشؤ هذا العقد.

وبدورنا نعرف أمر الراكب المجاني بأنه "امتياز يمنح لفئة من المسافرين بالقطارات يخولهم الحق في ركوب القطار والسفر مجاناً أو بأسعار مخفضة، وفقاً لسياسة التشغيل المعتمدة لدى مشغل القطار والتي صدرت خصيصاً لهذه الفئة من المسافرين بالقطارات".

ومن الجدير بالذكر أن الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام. لم تتضمن أي إشارة لأمر الراكب المجاني. لعل السبب في ذلك يرجع إلى أن هذه الآلية تهدف إلى حماية المسافرين بالمفهوم التقليدي المتعارف عليه، لأنهم الطرف الضعيف في عقد النقل، فالمسافر بالمفهوم التقليدي هو ذلك المسافر الذي يقوم بالحجز والسفر بالقطار من حسابه الخاص دون أن يكون تابعاً لأي جهة أخرى.

أما بالنسبة للمشرع البحريني، فقد خلت نصوص قانون التجارة البحريني من الإشارة لهذا الأمر، وهنا ندعو المشرع البحريني، بأهمية النص بخصوص أوامر الراكب المجاني بمختلف أنواعها، وذلك عند وضعه لتنظيم قانوني بشأن موضوع حماية حقوق المسافرين بالقطارات حتى يكون تنظيماً قانونياً متكاملًا وفعالاً يكفل الحماية المطلوبة لحقوق المسافرين بالقطارات.

وبالنسبة لللائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد تناولت اللائحة أمر الراكب المجاني عند تعريفها عقد النقل بالنص على أنه "يعني عقد النقل بالسكك الحديدية مقابل مكافأة أو مجاناً

^(١٩٥) زكريا مصيلحي عبداللطيف - المرجع السابق - ص ٧١٩.

^(١٩٦) خالد مصطفى الخطيب - المسؤولية العقدية بين الإبقاء والإلغاء - رسالة دكتوراه - جامعة حلب - ٢٠٠٥م

بين مؤسسة السكك الحديدية وراكب لتوفير خدمة نقل واحدة أو أكثر^(١٩٧) وهذا يعني أن التذكرة يمكن أن تكون مجاناً^(١٩٨) وهو ما يمكن قياسه على أمر الراكب المجاني في مجال دراستنا وما جاء بها من تفاصيل سبقت الإشارة إليها وتناولها في بداية هذا الفرع.

وفيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م. فقد تناولت تخفيض أسعار التذاكر للأطفال، فالأطفال وحتى تمام سن الخامسة من عمرهم يكون سفرهم بالقطار مجاناً، ولا يلزم حصولهم على تذكرة سفر، بشرط أن لا يطلب لهم مقعد مستقل أثناء الرحلة، وبالنسبة للأطفال الذين تجاوزوا سن الخامسة من عمرهم وحتى سن عشر سنوات والأطفال دون سن الخامسة وطلب لهم مقعد مستقل، فلا بد من حصولهم على تذكرة سفر، إلا أن قيمة هذه التذكرة تكون مخفضة أي بسعر أقل، بحيث لا تتعدى نصف سعر تذكرة المسافر البالغ. ويستثنى من ذلك المبالغ الإضافية التي يتم تحصيلها لاستخدام بعض القطارات أو بعض العربات وفقاً للوائح المطبقة من قبل مشغل القطار والذي قام بإصدار تذكرة السفر، علماً بأن التخفيض المذكور ليس بالضرورة أن يتم تطبيقه على قيمة تذكرة السفر والتي تضمنت أصلاً تخفيضاً آخر بالنسبة لسعر تذكرة ذهاب عادية، ومع هذا يمكن للتعريفات الدولية أن تشير لتحديد سن آخر غير ما ذكر آنفاً، بشرط أن لا يقل سن الطفل عن أربع سنوات كاملة بالنسبة للحصول على تذكرة سفر مجاناً، وكذلك عن سن عشر سنوات كاملة عند تطبيق الأسعار المخفضة للتذاكر والموضحة سابقاً^(١٩٩).

الفرع الثالث

الإرهاب بالخطأ

في البداية لابد من توضيح المقصود بالإرهاب بالخطأ، إذ يقصد بالإرهاب بالخطأ أن يقوم المسافر بركوب القطار والسفر لوجهة غير الوجهة التي يريد السفر إليها، فالمسافر في هذه الحالة يملك تذكرة سفر مدفوعة القيمة، إلا أنه سافر لوجهة غير الوجهة التي يريدتها عن طريق الخطأ، وهذا الخطأ إما أن يكون راجعاً لخطأ المسافر نفسه، أو أن يكون راجعاً لمشغل القطار، ويمكن تصور الخطأ الراجع للمسافر نفسه في حالة وجود عدة قطارات على أرصفة المحطة فيقوم المسافر بركوب القطار عن حسن نية ودون التأكد من وجهة هذا القطار وخلال السفر يكتشف بأنه أخطأ

(١٩٧) الفقرة (٦) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(١٩٨) طلبه وهبه خطاب - المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان - دراسة قضائية مقارنة - دار الفكر العربي

- القاهرة - ١٩٧٤م - ص ٢٥١.

(١٩٩) المادة (١٣) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV

والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

- القطار الخطأ - لغير وجهته المقصودة والتي يريد السفر لها. أما في حالة أن يكون الخطأ راجعاً لمشغل القطار فيمكن تصور هذه الحالة في قيام أحد موظفي مشغل القطار بتوجيه المسافر للقطار الخطأ.

وتكمن أهمية التفرقة بين ما اذا كان هذا الخطأ راجعاً للمسافر نفسه أو أنه راجع لمشغل القطار في حالة إصابة المسافر بأي ضرر خلال الرحلة، فإذا كان الخطأ راجعاً للمسافر نفسه وأصيب المسافر بأي ضرر أثناء الرحلة، فهنا يتم استبعاد قواعد المسؤولية العقدية ، فلا يتصور أن يكون هنالك التزام تعاقدى بين مشغل القطار والمسافر، ويمكن للمسافر في حالة اصابته بأي ضرر أثناء الرحلة الرجوع على مشغل القطار وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية، لأن المسافر وإن كان يملك تذكرة سفر وقد قام بدفع قيمة التذكرة لمشغل القطار، إلا أن هذه التذكرة تعتبر غير صالحة للسفر بالقطار الذي قام المسافر بالسفر عليها، ويكون المسافر في هذه الحالة كما لو أنه أستمّر في رحلة السفر إلى محطة أبعد بالمسافة من المحطة التي تم تحصيل قيمة تذكرة السفر عنها، إما لعدم أنتباهه أو لاستغراقه في النوم، أي أن يستمر المسافر في رحلة السفر بالقطار على الرغم من انتهاء صلاحية تذكرة السفر^(٢٠٠).

وبالتالي يمكن لمشغل القطار التنصل من أحكام المسؤولية العقدية بسبب خطأ المسافر في هذه الحالة، ويخضع مشغل القطار للمسؤولية التقصيرية التي تتطلب اثبات الخطأ^(٢٠١)، ومع هذا فإنه في حالة أن مشغل القطار اكتشف هذا الخطأ أثناء الرحلة فيحق له أن يقوم بمطالبة المسافر بإعادة شراء تذكرة سفر مرة أخرى، وقد تكون في هذه الحالة بأعلى سعر متاح لهذه الرحلة^(٢٠٢)، مع إمكانية فرض رسوم إضافية على المسافر وفقاً لسياسة التشغيل المتبعة لدى مشغل القطار في مثل هذه الحالة - كما سنرى لاحقاً^(٢٠٣) -.

ولا شك بأن مسؤولية مشغل القطار في حالة اكتشافه لخطأ المسافر أثناء الرحلة ومطالبته بشراء تذكرة سفر مرة أخرى، فأن مسؤوليته سوف تخضع لأحكام المسؤولية العقدية على اعتبار وجود العوض المالي المتمثل بقيام المسافر بشراء تذكرة سفر صالحة للسفر بها على متن هذه الرحلة، مما يعني بأن المسافر أصبح في وضعية قانونية تربطه مع مشغل القطار علاقة عقدية صحيحة وتتمثل بعقد النقل - تذكرة السفر - خاصة وأن بعض المشغلين يقومون بفرض غرامات

(٢٠٠) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ١٣٦ وما بعدها.

(٢٠١) علي جمال الدين عوض - المرجع السابق - ص ٢٣٢.

(٢٠٢) المادة (٦) من شروط التذاكر - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ١٦/١٢/٢٠٢٣م.

www.sar.com.sa

(٢٠٣) أنظر لموضوع مواصلة الرحلة ودفع فرق قيمة التذكرة - ص ٦٢.

مالية بالإضافة لقيمة تذكرة السفر - كما سنرى لاحقاً - أما إذا كان الخطأ راجعاً لمشغل القطار وأصيب المسافر بأي ضرر أثناء الرحلة، فإن رجوع المسافر على مشغل القطار يكون وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية، والسبب في ذلك أن المسافر يملك تذكرة سفر صالحة للسفر بها وأن استقلاله وسفره - بالقطار الخطأ - كان بفعل مشغل القطار وليس المسافر، وبالتالي لا بد من اعمال مبدأ حسن نية المسافر ولا يمكن مساءلة المسافر عن خطأ مشغل القطار في هذه الحالة، كما أنه لا يمكن لمشغل القطار مطالبة المسافر بإعادة شراء التذكرة أو فرض رسوم إضافية على المسافر، ويخضع مشغل القطار في هذه الحالة لأحكام المسؤولية العقدية.

وبالنسبة للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام في المملكة العربية السعودية، اشارت بأنه يجب على المسافر وقبل بدء الرحلة أن يكون بحوزته تذكرة سفر صالحة طوال الرحلة، وعليه تقديم تذكرة السفر لموظفي مشغل القطار أو المفتشين عندما يطلب منه ذلك، وفي حالة أن المسافر لم يكن بحوزته تذكرة سفر صالحة للسفر بها على متن القطار، فإنه سوف يضطر لشراء تذكرة سفر للرحلة بالإضافة لسداد مخالفة مالية وفقاً للإجراءات المعتمدة من الهيئة العامة للنقل^(٢٠٤)، حيث نص جدول المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب في المملكة العربية السعودية، إلى أن عدم سداد أجرة النقل، أي قيمة التذكرة، أو عدم اتباع لوائح الهيئة العامة للنقل وتعليمات مشغل القطار بشأن الخدمة، فإنها تعتبر من قبيل مخالفات أجرة النقل، وتكون قيمة المخالفة في هذه الحالة (٢٠٠) ريال سعودي بالإضافة إلى سداد قيمة التذكرة^(٢٠٥). وكذلك عند عدم تقديم تذكرة صالحة للسفر عند التفتيش أو عند الطلب من قبل طاقم موظفي مشغل القطار أو المفتشين، فإنها تعتبر من قبيل مخالفات أجرة النقل، وتكون قيمة الغرامة في المرة الأولى (٢٠٠) ريال سعودي بالإضافة إلى أجرة النقل، وتكون قيمة الغرامة في المرة الثانية (٤٠٠) ريال سعودي بالإضافة إلى أجرة النقل، وفي المرة الثالثة (٨٠٠) ريال سعودي بالإضافة إلى أجرة النقل، وفي حالة تكرار هذه المخالفة لأكثر من ثلاث مرات خلال السنة الواحدة، فإنه يحق لمشغل القطار أن يرفض تقديم خدمة النقل للمسافر لمدة قد تصل إلى ثلاث شهور^(٢٠٦)، وإذا قام المسافر بتغيير تذكرة السفر أو

(٢٠٤) المادة (٤٨) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية - الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - المملكة العربية السعودية.

(٢٠٥) الفقرة رقم (٢) من الجدول رقم (١) المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - المملكة العربية السعودية.

(٢٠٦) الجدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات مستخدمي السكك الحديدية بين المدن - مخالفات مستخدمي وسائل النقل بالخطوط الحديدية والمحطات والمرافق.

تزويرها، فأنها تصنف من ضمن مخالفة أجرة النقل، وتكون قيمة المخالفة (٢٠٠) ريال سعودي، بالإضافة إلى سداد أجرة النقل^(٢٠٧).

وبالتالي فإن هذه المخالفات وما جاء بها من تفاصيل يمكن قياسها في حالة الراكب بالخطأ، أي خطأ المسافر نفسه.

وبالنسبة لقانون التجارة البحريني، فلم تتضمن مواد النقل في القانون التجاري البحريني أي إشارة لموضوع الراكب بالخطأ، وهنا ندعو المشرع البحريني إلى أهمية الإشارة لموضوع الراكب بالخطأ، والاستفادة بما جاءت به الأنظمة السعودية في هذا الخصوص.

أما لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فلم نجد في نصوص موادها ما يشير للراكب بالخطأ، ومن ثم يتعين علينا الرجوع إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، ومنعاً للتكرار، سوف يتم التطرق لهذا الموضوع عند الحديث عن هذه القواعد^(٢٠٨).

في حين أن القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م. فإنه يمكن قياس ما جاء بالمادة (١٢) على موضوع الراكب بالخطأ، حيث تضمنت هذه المادة ما مضمونه أنه يجب على المسافر ومنذ بدء رحلة السفر بالقطار أن يكون معه تذكرة سفر صالحة لنفس رحلة القطار وأن يحتفظ بها طوال مدة الرحلة، كما يجب عليه تقديم هذه التذكرة لأي من موظفي مشغل القطار عند طلبهم ذلك من المسافر أثناء التفتيش للتأكد من صلاحية تذاكر المسافرين أثناء الرحلة، وفي حالة أن المسافر لم يتمكن لأي سبب من تقديم تذكرة سفر صالحة للسفر، فإنه في هذه الحالة سيضطر لدفع قيمة تذكرة السفر بالإضافة إلى مبلغ مالي آخر - مخالفة مالية - يتم تحديده وفقاً لسياسة التشغيل المتبعة لدى مشغل القطار في مثل هذه الحالات، وإذا رفض المسافر دفع قيمة تذكرة سفر الرحلة و مبلغ المخالفة المالية، فإنه يحق لمشغل القطار انزال المسافر في اقرب محطة قطار، ومما تجدر ملاحظته، أن المسافر إذا قام بأي تعديل على تذكرة السفر، فإن هذا التعديل يعتبر غير مشروع وتعتبر التذكرة غير صالحة للسفر بها على متن القطار، مما يحق لموظفي مشغل القطار سحب هذه التذكرة مع تطبيق الأنظمة المتبعة في مثل هذه الحالة على المسافر^(٢٠٩).

^(٢٠٧) الفقرة رقم (٧) من الجدول رقم (١) المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - المملكة العربية السعودية.

^(٢٠٨) الفقرة (١٤) من ديباجة لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٢٠٩) المادة (١٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، فإنه يمكن القياس على ما جاء في المادة (٦) وكذلك المادة (٩) من أن عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر يتم تأكيده بتذكرة سفر أياً كان عدد هذه التذاكر التي صدرت للمسافر، يستوي في ذلك أن تكون تذكرة سفر واحدة، أي لوجهة سفر واحدة، أو أن يكون ذلك في شكل عدة تذاكر سفر لعدة وجهات سفر، ومع ذلك ووفقاً لما جاء بالمادة (٩) من البروتوكول المعدل للاتفاقية أعلاه، فإنه في حالة مواصلة المسافر للرحلة أو في حالة فقدان تذكرة السفر لأي سبب كان، فإن ذلك لن يؤثر على صلاحية وجود عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، وسوف يظل خاضعاً للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة^(٢١٠)، كما ألزمت المسافر الذي لا يقدم تذكرة صالحة أن يدفع بالإضافة إلى قيمة التذكرة تكلفة إضافية، فإذا رفض المسافر أن يدفع قيمة التذكرة والتكلفة الإضافية المفروضة من قبل مشغل القطار على المسافر، فإنه يحق لمشغل القطار أن يطلب من المسافر عدم إكمال الرحلة والنزول في اقرب محطة قطار^(٢١١).

الفرع الرابع

مواصلة الرحلة ودفع فرق قيمة التذكرة

تتمثل هذه الحالة في حالة انتهاء صلاحية تذكرة السفر بوصول القطار للجهة المقصودة والموضحة بتذكرة السفر، ومع هذا فإن المسافر يبقى في القطار ويواصل السفر إلى محطة أبعد من المذكورة بتذكرة السفر دون أن تكون لديه تذكرة سفر صالحة لهذه الرحلة، يستوي أن يكون مواصلة المسافر للرحلة عن سوء نية، أي أن يكون متعمداً البقاء في القطار ومواصلة الرحلة، أو أن يكون عن حسن نية، بحيث يكون بقاءه في القطار وتجاوزه محطة الوصول المذكورة بالتذكرة، بسبب عدم انتباهه، أو استغراقه في النوم أثناء الرحلة، أو لأي سبب آخر^(٢١٢).

وبالتالي فإن مشغل القطار والمسافر، كان بينهما ارتباط في بداية الرحلة يتمثل في تذكرة السفر الصالحة للسفر بموجبها وللجهة الموضحة بالتذكرة، إلا أن استمرار المسافر ومواصلته السفر للمحطة التالية على الرغم من عدم امتلاكه لتذكرة سفر صالحة لمواصلة الرحلة وكذلك عدم نيته

^(٢١٠) الفقرة (٢) من المادة (٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٢١١) الفقرة (أ)، (ب) من المادة (٩) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٢١٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ١٣٦.

بدفع فارق قيمة التذكرة حسب المسافة المقطوعة فإن المسافر أقرب ما يكون في هذه الحالة للمسافر الذي قام بالتسلل للقطار دون علم وإرادة مشغل القطار^(٢١٣).

أما بالنسبة لمسؤولية مشغل القطار في حالة إصابة المسافر بأي ضرر أثناء الرحلة، فمن الفقهاء من يرى بأن مشغل القطار يخضع في ذلك للمسؤولية التقصيرية التي تتطلب اثبات الخطأ^(٢١٤). ومنهم من يرى بوجوب إخضاع مشغل القطار للمسؤولية المفترضة بالاستناد للخطأ في حراسة الأشياء^(٢١٥).

ونرى بأن مشغل القطار يخضع لأحكام المسؤولية التقصيرية، لأنه لا وجود لعقد النقل في هذه الحالة، بسبب انتهاء صلاحية التذكرة بمواصلة المسافر للرحلة، يستوي أن يكون ذلك بحسن نية أو بسوء نية من المسافر، أما إذا كان السبب في مواصلة الرحلة راجع لمشغل القطار دون المسافر، فمشغل القطار في هذه الحالة يخضع لأحكام المسؤولية العقدية.

ولكل ما مر ذكره، نجد بأنه من المتصور في الواقع العملي بأن مواصلة المسافر للرحلة، أي زيادة مسافة الرحلة لمحطة أبعد من الموضحة بتذكرة السفر، يمكن أن يكون سببه راجع لظروف طارئة لمشغل القطار لدواعي الأمن والسلامة، أو ظروف اعاققت انتظام الخدمة ولا يمكن تجنبها حتى لو اتخذ جميع التدابير اللازمة والمعقولة، كحدوث عطل فني في القطار لا يمكن معه الوقوف في المحطة، كما يمكن أن يكون ذلك راجع للقوة القاهرة^(٢١٦)، حيث عرفت الآلية التقصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، القوة القاهرة بأنه "كل حادث عام لاحق على تكوين عقد النقل، غير متوقع الحصول عند التعاقد ولا يمكن دفعه، يحدث دون تدخل الناقل، ويصبح معه تنفيذ الناقل للالتزامه مستحيلاً"^(٢١٧). ويمكن قياس القوة القاهرة في هذا الشأن عندما يضطر قائد القطار أثناء الرحلة لمواصلة السفر لمحطة أبعد من تلك التي كان يفترض الوقوف عندها.

ففي هذه الحالة نرى أنه لا يحق لمشغل القطار مطالبة المسافر بدفع فرق قيمة التذكرة، بل يلتزم مشغل القطار فور زوال هذه الظروف أيًا كانت والتي أدت لمواصلة الرحلة، بإعادة المسافر لمحطة الوصول المتفق عليه والموضحة بتذكرة السفر، دون أدنى التزام على المسافر بدفع أي مصاريف إضافية، كذلك فإن مشغل القطار يخضع لأحكام المسؤولية العقدية في حالة إصابة المسافر بأي ضرر أثناء مواصلة الرحلة، لأن المسافر لا يد له في مواصلة الرحلة لمسافة أبعد من تلك الموضحة بتذكرة السفر.

(٢١٣) زكريا مصيلحي عبداللطيف - المرجع السابق - ص ٤١٦.

(٢١٤) علي جمال الدين عوض - المرجع السابق - ص ٢٣٢.

(٢١٥) علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٨٥.

(٢١٦) هاني دويدار - المرجع السابق - ص ٨٥.

(٢١٧) الفقرة (٣٤) من المادة (٢) من الآلية التقصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

ومما تجدر ملاحظته في هذا الصدد بأن الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام في المملكة العربية السعودية، أوجبت على المسافرين وقبل بدء الرحلة أن يكون بحوزته تذكرة سفر صالحة طوال الرحلة، وعليه تقديم تذكرة السفر لموظفي مشغل القطار أو المفتشين عندما يطلب منه ذلك، وفي حالة لم يكن بحوزة المسافر تذكرة سفر صالحة للسفر بها على متن القطار، فإنه سيضطر لشراء تذكرة سفر للرحلة بالإضافة لسداد مخالفة مالية وفقاً للإجراءات المعتمدة من الهيئة العامة للنقل، وفي حالة ادعائه بحيازته لتذكرة سفر فعليه اثبات ذلك من خلال نظام الحجز لدى مشغل القطار، أو بأي طريقة أخرى يمكن للمسافر نفسه أن يثبت من خلالها لمشغل القطار بأنه قام بسداد قيمة تذكرة السفر قبل بدء الرحلة والصعود على متن القطار، وفي حالة تكرار المخالفة من قبل المسافرين فقد يُمنع من السفر مع إمكانية زيادة قيمة المخالفة المالية^(٢١٨)، حيث نص جدول المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب في المملكة العربية السعودية، إلى أن عدم سداد أجرة النقل، أي قيمة التذكرة، أو عدم اتباع لوائح الهيئة العامة للنقل وتعليمات مشغل القطار بشأن الخدمة، فإنها تعتبر من قبيل مخالفات أجرة النقل، وتكون قيمة المخالفة في هذه الحالة (٢٠٠) ريال سعودي بالإضافة إلى سداد قيمة التذكرة^(٢١٩). وكذلك عند عدم تقديم تذكرة صالحة للسفر عند التفتيش، أو عند طلبها من قبل موظفي مشغل القطار أو المفتشين باستثناء المناطق المسموح بالتواجد فيها بدون تذكرة، فإنها تعتبر من قبيل مخالفات أجرة النقل، وتكون قيمة المخالفة في هذه الحالة (٢٠٠) ريال سعودي بالإضافة إلى سداد قيمة التذكرة، وتشمل هذه المخالفة الحالات التي لا يقوم فيها المسافر من التحقق من صحة تذكرة السفر عند الصعود للقطار وكذلك إذا قام بتغيير تذكرة السفر أو تزويرها^(٢٢٠).

وبالتالي فإن هذه المخالفات وما جاء بها من تفاصيل يمكن قياسها في حالة مواصلة الرحلة من قبل المسافرين، يستوي في ذلك أن تكون مواصلة المسافرين للرحلة بحسن نية أو بسوء نية، إلا إذا كانت مواصلة الرحلة راجعه لمشغل القطار.

^(٢١٨) المادة (٤٨) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية - الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - المملكة العربية السعودية.

^(٢١٩) الفقرة رقم (٢) من الجدول رقم (١) المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - المملكة العربية السعودية.

^(٢٢٠) الفقرة رقم (٧) من الجدول رقم (١) المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

وبالنسبة للمشرع البحريني، فقد خلت نصوص قانون التجارة البحريني من الإشارة لهذا الأمر. وندعو المشرع البحريني، إلى أهمية النص على موضوع مواصلة الرحلة، والاستفادة بما جاء به المنظم السعودي في هذا الخصوص.

أما لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فلم نجد في نصوص موادها ما يشير لمواصلة الرحلة، ومن ثم يتعين علينا الرجوع إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، ومنعاً للتكرار، سوف يتم التطرق لهذا الموضوع عند الحديث عن هذه القواعد^(٢٢١).

أما بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م. فإن ما جاء بالمادة (١٢) يمكن قياسه على موضوع مواصلة الرحلة ودفع فرق قيمة التذكرة، حيث اشارت هذه المادة إلى أنه يجب على المسافر ومنذ بدء رحلة السفر بالقطار أن يكون لديه تذكرة سفر صالحة لنفس رحلة القطار وأن يحتفظ بها طوال مدة الرحلة، كما يجب عليه تقديم هذه التذكرة لأي من موظفي مشغل القطار عند طلبهم ذلك من المسافر أثناء التفتيش للتأكد من صلاحية تذاكر المسافرين أثناء الرحلة، وفي حالة أن المسافر لم يتمكن لأي سبب من تقديم تذكرة سفر صالحة للسفر، فإنه في هذه الحالة سيضطر لدفع قيمة تذكرة السفر بالإضافة إلى مبلغ مالي آخر - مخالفة مالية - يتم تحديدها وفقاً لسياسة التشغيل المتبعة لدى مشغل القطار في مثل هذه الحالات، وإذا رفض المسافر دفع قيمة تذكرة سفر الرحلة ومبلغ المخالفة المالية، فإنه يحق لمشغل القطار انزال المسافر في اقرب محطة قطار، ومما تجدر ملاحظته، أن المسافر إذا قام بأي تعديل على تذكرة السفر، فإن هذا التعديل يعتبر غير مشروع وتعتبر التذكرة غير صالحة للسفر بها على متن القطار، مما يحق لموظفي مشغل القطار سحب هذه التذكرة مع تطبيق الأنظمة المتبعة في مثل هذه الحالة على المسافرين^(٢٢٢).

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة. فإنه يمكن القياس على ما جاء في المادة (٦) وكذلك المادة (٩) منها من أن عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر يتم تأكيده بتذكرة سفر أياً كان عدد هذه التذاكر التي صدرت للمسافر، يستوي في ذلك أن تكون تذكرة سفر واحدة، أي لوجهة سفر واحدة، أو في شكل عدة تذاكر سفر لعدة وجهات سفر، ومع ذلك ووفقاً لما جاء بالمادة (٩) من البروتوكول المعدل للاتفاقية أعلاه، فإنه في حالة مواصلة المسافر للرحلة أو في حالة

(٢٢١) الفقرة (١٤) من ديباجة لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(٢٢٢) المادة (١٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

فقدان تذكرة السفر لأي سبب كان، فإن ذلك لن يؤثر على صلاحية ووجود عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، وسوف يظل خاضعاً للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة^(٢٢٣)، كما ألزمت المسافرين الذي لا يقدم تذكرة صالحة أن يدفع بالإضافة إلى قيمة التذكرة تكلفة إضافية، فإذا رفض المسافر أن يدفع قيمة التذكرة والتكلفة الإضافية المفروضة من قبل مشغل القطار على المسافرين، فإنه يحق لمشغل القطار أن يطلب من المسافر عدم إكمال الرحلة والنزول في أقرب محطة قطار^(٢٢٤).

الفرع الخامس

النقل الخفي

يقصد بالنقل الخفي قيام شخص من غير المسافرين بالتسلل للقطار دون علم ومعرفة وسماع مشغل القطار بالسفر بالقطار، ويعد هذا النوع من النقل من أنواع النقل المجاني^(٢٢٥) إلا أنه لا يتم باتفاق الطرفين؛ مشغل القطار والمسافر كما في حالات النقل الأخرى، وإنما يتم بالإرادة المنفردة للمسافر وحده دون مشغل القطار^(٢٢٦)، كذلك يعد النقل خفياً في حالة تهرب المسافر من دفع قيمة تذكرة السفر، كادعائه كذباً لمفتش التذاكر أثناء الرحلة بأنه قد قام بدفع تذكرة السفر، وكذلك يعد نقل خفياً في حالة سفر المسافر بالقطار بتذكرة سفر مزورة أو ادخال بعض التعديلات غير المشروعة على تذكرة السفر^(٢٢٧)، ففي هذه الحالة تعتبر تذكرة السفر غير صالحة للسفر بها على متن القطار ويتم سحبها من قبل موظفي مشغل القطار المكلفين بالمراقبة، مع تطبيق الأنظمة في هذا الخصوص^(٢٢٨).

وبالتالي فإذا أصيب المسافر المتسلل بأي ضرر أثناء رحلة السفر فإنه لا يستطيع التمسك بأحكام المسؤولية العقدية تجاه مشغل القطار، والسبب في ذلك أنه لا يوجد عقد نقل بين المسافرين

^(٢٢٣) الفقرة (٢) من المادة (٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٢٢٤) الفقرة (أ، ب) من المادة (٩) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٢٢٥) سعد واصف - المرجع السابق - ص ٣٠٥.

^(٢٢٦) زكريا مصيلحي عبداللطيف - المرجع السابق - ص ٧١٦.

^(٢٢٧) زكريا مصيلحي عبداللطيف - المرجع نفسه - ص ٧١٦.

^(٢٢٨) الفقرة (٢) من المادة (١٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

المتسلل ومشغل القطار حتى يمكن معه القول بأن مشغل القطار يخضع لأحكام المسؤولية العقدية ويمكن إخضاعه لأحكام هذه المسؤولية^(٢٢٩).

إلا أنه في حالة حصول ضرر للمسافر المتسلل أثناء الرحلة فإن الخطأ قد يكون مشتركاً بين مشغل القطار والمسافر، لأن خطأ المسافر المتسلل قد لا يمكنه وحده استبعاد مسؤولية المتسبب في الضرر وهو مشغل القطار^(٢٣٠).

ولعل أقرب مثال لحالة الخطأ المشترك بين مشغل القطار والمسافر المتسلل ما أوردته إحدى الصحف بشأن المسؤولية التقصيرية لهيئة السكك الحديدية عن الأضرار التي تلحق بالمسافر الذي لا يملك تذكرة سفر بالقطار، حيث قام المشرف على القطار بمطالبة مسافرين بالنزول من القطار لكونهما قد امتنعا عن دفع قيمة التذكرة، وأثناء تخفيض القطار سرعته، لوجود عطل بنظام الإشارات بالمحطة، قاما بالنزول من القطار أثناء مسيره، الأمر الذي أدى إلى سقوط أحد المسافرين تحت عجلات القطار ووفاته في الحال وإصابة المسافر الآخر، وقد تمت إحالة مشرف القطار للنيابة العامة، وقرر الاتحاد المصري للتأمين سداد مبلغ التأمين للمصاب ولورثة المتوفى^(٢٣١).

ولكن السؤال المطروح ما هو الحكم لو أن مشرف القطار في المثال أعلاه قد سمح للمسافرين بالسفر دون مطالبتهم بدفع قيمة التذكرة وبدون موافقة هيئة السكك الحديدية، فهل يتم مساءلة هيئة السكك الحديدية على اعتبارها مشغل للقطار، أم مساءلة مشرف القطار؟ للإجابة عن هذا السؤال يجدر بنا الرجوع إلى أحكام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، وسوف نستعرض موقف كل من المنظم السعودي، والمشرع البحريني، في هذا الشأن.

بالنسبة للمنظم السعودي فقد نصت الفقرة رقم (١) من المادة (١٣) من لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، بالنص على "يلتزم الناقل بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن أخطائه -وأخطاء تابعيه- التي تلحق بالركاب أو الغير إذا كان الضرر ناشئاً عن خطأ حصل

(٢٢٩) سعد واصف - المرجع السابق - ص ٣٠٥.

(٢٣٠) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ١٣٩.

(٢٣١) الخبر منشور في صحيفة اليوم السابع - مصر - الصادرة بتاريخ ٢٨ أكتوبر ٢٠١٩، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١م - www.youm7.com، وقد ورد في الخبر أن الركاب كانوا يستقلان القطار المتجه من الإسكندرية إلى اسوان، وأثناء ذلك قام مشرف القطار بمطالبتهم بدفع قيمة تذاكر السفر مع الغرامة، وقد امتنعا عن الدفع، ولذا فقد أجبرهما المشرف على النزول من القطار أثناء سيره، وإلا سيقوم بتسليمهم للشرطة، لامتناعهما عن دفع قيمة التذاكر، الأمر الذي أسفر عن مصرع أحدهما وإصابة الثاني بإصابات خطيرة.

أثناء تقديم الخدمة أو بسببه^(٢٣٢) كذلك نصت الفقرة رقم (٢) من المادة (١٢٩) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أنه "يكون المتبوع مسؤولاً تجاه المتضرر عن الضرر الذي يحدثه تابعه بخطئه أثناء تأدية عمله أو بسبب هذا العمل، إذا كانت للمتبوع سلطة فعلية في رقابة التابع وتوجيهه ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه".

وبالنسبة للمشرع البحريني فقد نصت المادة (٢٥٥) من قانون التجارة البحريني، بالقول على "يسأل الناقل عن أفعال الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد نقل الأشخاص" وأيضاً نصت المادة (١٧٢) من القانون المدني البحريني، على أن "أ - يكون المتبوع مسؤولاً، في مواجهة المضرور، عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في أداء وظيفته أو بسببها. ب - وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه".

وبالتالي فإن المسؤولية هنا تتطلب لقيامها شرطين:

الأول: ضرورة إثبات خطأ التابع وهو مشرف القطار.

الثاني: أن يكون الضرر قد تم أثناء تنفيذ العمل وممارسة التابع لأعمال وظيفته أو بسببها. وهذا يعني أنه إذا تحقق هذان الشرطان، ثبوت خطأ التابع وكان التصرف في حدود وظيفته، قامت مسؤولية المتبوع، وإذا تخلف أي من هذين الشرطين فلا تتحقق مسؤولية المتبوع عن عمل التابع.

ونرى بأن مسؤولية مشغل القطار في حالة وجود مسافر متسلل أثناء الرحلة وأنه قد قام باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لمنع حدوث أي تسلل فإن مسؤولية مشغل القطار في هذه الحالة تعتبر مسؤولية تقصيرية تخضع للخطأ واجب الإثبات.

وبالنسبة للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، ووفقاً للآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، فقد تضمنت بأنه يجب على المسافر والغير أن يراعي قواعد السلوك، سواء أكان ذلك أثناء تواجدهم في المحطات أو المرافق العامة للمشغل أو أثناء السفر بالقطار، ويجب على المسافر الامتناع عن الوصول إلى القطار أو البنية التحتية لمشغل القطار بواسطة التسلق أو القفز^(٢٣٣)، كذلك فإن جدول المخالفات والعقوبات المرتبطة بالتزامات مستخدمي السكك الحديدية بين المدن، قد أشارت إلى أن الوصول إلى الخدمة بواسطة التسلق أو القفز، وهو ما يمكن قياسه في حالة قيام المسافر بالتسلل الخفي للدخول للقطار، أنها تصنف من ضمن المخالفات الطفيفة، وتكون قيمة الغرامة في المرة الأولى (٢٠٠) ريال سعودي ، وفي المرة

(٢٣٢) قرار مجلس الوزراء رقم (٤٤) وتاريخ ١٤/١٤/١٤٤٥هـ.

(٢٣٣) الفقرة (ج/٢) من المادة (٥٢) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

الثانية تكون قيمة الغرامة (٦٠٠) ريال سعودي، وفي المرة الثالثة (٨٠٠) ريال سعودي، وفي حالة تكرار هذه المخالفة لأكثر من ثلاث مرات خلال السنة الواحدة، فإنه يحق لمشغل القطار أن يرفض تقديم خدمة النقل للمسافر لمدة قد تصل إلى شهر واحد^(٢٣٤).

وبالنسبة للمشرع البحريني، فلم تتضمن نصوص قانون التجارة البحريني الإشارة للنقل الخفي لوسائل النقل العام، وكذلك الحال للاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فلم نجد في نصوص موادها ما يشير للنقل الخفي بالقطارات.

أما بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م، فإنها أشارت إلى النقل الخفي، فبالنظر للمادة (١٢) والمتعلقة بالحقوق في نقل المسافرين بدون تذكرة سفر، فإنه يمكن قياس ما جاء ببعض فقرات هذه المادة على النقل الخفي، حيث أنها تلزم المسافرين الذي لا يتمكن من تقديم تذكرة سفر صالحة أثناء الرحلة بأن يدفع قيمة تذكرة السفر بالإضافة لمبلغ مالي يحسب وفقاً لسياسة التشغيل المطبقة لدى مشغل القطار بشأن تحصيل الرسوم الإضافية في مثل هذه الحالة، وإذا رفض المسافر دفع سعر التذكرة والرسم الإضافي، فإنه يمكن لمشغل القطار استبعاده من الرحلة وإنزاله في أقرب محطة قطار، ولا يحق للمسافر في هذه الحالة مطالبة مشغل القطار إلا بأمتعته^(٢٣٥).

ونرى بأنه كان من الأفضل للمشرع البحريني، وكذلك المشرع في الاتحاد الأوروبي، وأيضاً ما جاء في القواعد الموحدة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة، أن ينظم صراحة مسألة النقل الخفي - التسلي - كما فعل المنظم السعودي في هذا الشأن.

^(٢٣٤) الجدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالتزامات مستخدمي السكك الحديدية بين المدن - مخالفات مستخدمي وسائل النقل بالخطوط الحديدية والمحطات والمرافق. تلاحظ لنا من خلال الرجوع إلى نص هذه المخالفة، بأن المسافرين المخالف في هذه الحالة، لا يلتزم بسداد قيمة أجرة النقل.

^(٢٣٥) الفقرة (٣، ٤) من المادة (١٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

المبحث الثاني

التعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين وصور انتهاكه لهذه الحقوق

تقسيم:

يلتزم مشغل القطار بجملة من الالتزامات تجاه المسافرين، وذلك وفقاً لما يفرضه عليه عقد النقل والأنظمة واللوائح الداخلية لكل دولة على حده، وكذلك الاتفاقيات الدولية. إلا أنه قد يصاحب عملية نقل المسافرين بالقطارات بعض الظروف التي تعتبر من قبيل الانتهاكات لحقوق المسافرين، كرفض إركاب المسافرين، أو تخفيض درجة سفر المسافر، أو إلغاء الرحلة أو تأخيرها، أو تعطيل القطار أثناء الرحلة، أو تعرض المسافر لأي إصابات أثناء الرحلة، أو تعرض أمتعة المسافر للضياع أو التلف أو الهلاك.

لذا سوف نعرض في هذا المبحث للتعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين بالقطارات ومصدر التزامه تجاه المسافرين، ثم نتبع ذلك ببيان صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين، وذلك من خلال المطلبين التاليين:

المطلب الأول: التعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين ومصدر التزامه.

المطلب الثاني: صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين.

المطلب الأول

التعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين ومصدر التزامه

إن توفير الحماية للمسافرين بالقطارات وضمان حقوقهم في الانتقال عبر هذه الوسيلة والحفاظ عليهم من الحوادث والاصابات أثناء تنفيذ عقد النقل، وكذلك الحفاظ على أمتعتهم تعتبر من المسائل التي تدخل ضمن التزامات مشغل القطار وسوف نعرض في هذا المطلب للتعريف بمشغل القطار، ومصدر التزامه، وذلك من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: التعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين.

الفرع الثاني: مصدر التزام مشغل القطار بحماية حقوق المسافرين (الترخيص)

الفرع الأول

التعريف بمشغل القطار الملتمزم بحماية حقوق المسافرين

إن مشغل القطار هو الذي يتولى عملية النقل بواسطه تابعيه من الموظفين العاملين في مرافق تشغيل القطارات، ويتحمل تبعة المسؤولية الناجمة عن أخطائهم^(٢٣٦)، إلا أن الدول التي ليس لديها وسيلة النقل بالقطارات فإن تشريعاتها لا تتناول عادة الأحكام المتخصصة التي تعالج النقل بواسطة القطارات، كما أن الاتفاقيات الدولية قد عالجت عملية النقل العابرة للدول، ولم تتناول التفاصيل الخاصة بمشغل القطار، بل عبرت عن مشغل القطار بمتعهد السكك الحديدية وهي إشارة إلى أن الغالب ما يكون القائم بعملية النقل بالسكك الحديدية اشخاص اعتبارية تابعة للدولة، أو مرخص لهم بموجب حق الامتياز باستغلال خطوط السكك الحديدية.

وقد نصت المادة (١) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية، بخصوص تعريف مشغل القطار بأنه "الشخص الاعتباري المرخص له بتقديم أي من خدمات الخطوط الحديدية" ويمكن لنا أن نستخلص المقصود بتشغيل قطار الركاب وذلك بالقياس على ما جاء في المادة (١) من نظام الخطوط الحديدية، بشأن تعريف خدمات نقل الركاب بأنها "خدمات متصلة بنقل الركاب بالقطارات داخل المدن أو فيما بينها أو من المملكة إلى دولة أخرى والعكس، وتشمل تشغيل المحطات ومراكز المبيت ومرافق الصيانة وأعمال صيانة القطارات المخصصة لنقل الركاب أو أي من الخدمات المرتبطة بذلك" من خلال هذا التعريف فإنه يتضح لنا أن تشغيل القطار هو عبارة عن عملية تستهدف نقل المسافرين وأمتعتهم بالقطارات، أبتدأ من مرحلة الصعود بالقطار من محطة الانطلاق وحتى النزول من القطار في محطة الوصول من قبل مشغل قطار مرخص له بذلك.

^(٢٣٦) الفقرة (١) من المادة (١٣) من لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، حيث نصت على "يلتزم الناقل بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن أخطائه -وأخطاء تابعيه- التي تلحق بالركاب أو الغير إذا كان الضرر ناشئاً عن خطأ حصل أثناء تقديم الخدمة أو بسببه" أيضاً ما جاء في الفقرة (٢) من المادة (١٢٩) من نظام المعاملات المدنية السعودي "٢- يكون المتبوع مسؤولاً تجاه المتضرر عن الضرر الذي يحدثه تابعه بخطئه أثناء تأدية عمله أو بسبب هذا العمل، إذا كانت للمتبوع سلطة فعلية في رقابة التابع وتوجيهه ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه". انظر أيضاً للمادة (٢٥٥) من قانون التجارة البحريني "يسأل الناقل عن أفعال الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد نقل الأشخاص". كذلك ما جاء في المادة (١٧٢) من القانون المدني البحريني، حيث نصت "أ- يكون المتبوع مسئولاً، في مواجهة المضرور، عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في أداء وظيفته أو بسببه. ب- وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه".

وترتيباً على ما سبق، فإن مشغل القطار يتمتع بشخصية نظامية يحكمها الترخيص له بتشغيل القطارات من قبل الهيئة العامة للنقل، وبموجبها ينشأ التزام عليه بنقل المسافرين وأمتعتهم بالقطارات داخل إقليم المملكة ووفقاً للأنظمة المتبعة في المملكة.

وبالنسبة لمملكة البحرين، فلم يصدر عن المشرع البحريني تنظيم لعقد النقل بالسكك الحديدية، وإنما يسري على هذا النوع من النقل أحكام عقد النقل الواردة في قانون التجارة البحريني، وذلك فيما يتعلق بالنصوص الخاصة بالنقل البري. ومن ثم فإن المقابل لتعريف مشغل القطار في قانون التجارة البحريني هو الناقل بمفهومه العام، وهو: الشخص الملتزم بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم تنفيذاً لعقد النقل^(٢٣٧)، وحيث أن الناقل بمفهومه العام يشمل جميع أنواع النقل دون أي تمييز بينهم إلا من حيث الوسيلة المستعملة في النقل وطبيعة وطرق تنفيذه، وبما أن وسائل النقل في الوقت الحاضر تتمثل في النقل البحري بواسطة السفن، والنقل الجوي بالطائرات، والنقل البري بالسيارات والباصات أو عن طريق القطارات. وبالتالي فإن الناقل يلتزم بإيصال الراكب إلى وجهته المقصودة وفي الميعاد المتفق عليه، سواء أكان ذلك باتفاق الطرفين أم من خلال ما هو مذكور في لوائح النقل لدى الناقل أو الذي يقضي به العرف، ولا يقتصر التزام الناقل بإيصال الراكب فقط، وإنما يمتد هذا الالتزام ليشمل أيضاً إيصال أمتعة الراكب إلى المكان المقصود، وأياً كانت هذه الامتعة، يستوي في ذلك أن تكون تلك الأمتعة المسلمة للناقل، أو الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب وتكون في حراسته طوال مدة الرحلة^(٢٣٨).

وبالنسبة للاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد استخدمت مصطلح مؤسسة السكك الحديدية، ويقصد بها أي مؤسسة عامة أو خاصة مرخص لها بتقديم وتوفير خدمات نقل البضائع أو الركاب بواسطة القطارات^(٢٣٩).

وفيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، فقد عرفت مشغل القطار بالنص على أنه "الناقل المتعاقد الذي أبرم معه الراكب عقد النقل وفقاً لهذه القواعد الموحدة، أو الناقل المتعاقب المسؤول على أساس هذا العقد"^(٢٤٠).

^(٢٣٧) نصت الفقرة (١) من المادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحريني على أن "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم".

^(٢٣٨) المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني.

^(٢٣٩) الفقرة (١) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٢٤٠) الفقرة (أ) من المادة (٣) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

الفرع الثاني

مصدر التزام مشغل القطار بحماية حقوق المسافرين (الترخيص)

يعد عقد النقل مصدر التزام مشغل القطار بالحماية، حيث تنبثق من العقد التزامات مشغل القطار بحماية حقوق المسافرين، لذا يلتزم مشغل القطار بجملة من الالتزامات تجاه المسافرين وفقاً لما يفرضه عليه عقد النقل والأنظمة واللوائح الداخلية لكل دولة على حده، وكذلك الاتفاقيات الدولية، وحتى يتمكن مشغل القطار من مزاولة عمله، فإنه يلزم لذلك أن يكون من المرخص لهم وفقاً للشروط والضوابط التي تضعها كل دولة على حده، لذا فإنه يتعين علينا أن نعرض في البداية لقواعد الترخيص بالقيام بخدمة نقل المسافرين بالقطارات، وذلك وفقاً للترتيب التالي:

أولاً: الترخيص بخدمات النقل بالقطارات.

يلتزم مشغل القطار بالحصول على الترخيص من الجهات المختصة، وقد تناول المنظم السعودي أحكام الترخيص لمشغل القطارات، إلا أن المشرع البحريني والاتفاقيات الدولية الخاصة بتوحيد أحكام النقل بالسكك الحديدية لم تتناول معالجة أحكام الترخيص، لذلك سوف نعرض لأحكام الترخيص لمشغل القطار وفقاً للنظام السعودي، وذلك على النحو الآتي:

١- التعريف بالترخيص.

تناول نظام الخطوط الحديدية تعريف الترخيص بأنه "أي ترخيص تصدره الهيئة لشخص اعتباري، يسمح له ببناء عليه بتقديم أي من خدمات الخطوط الحديدية، أو تشغيل أي شبكة أو مرفق أو مزاولة أي من أنشطتها"^(٢٤١). من خلال ما ذكر يتضح لنا بأن الترخيص عبارة عن وثيقة رسمية تصدر من قبل الهيئة العامة للنقل، لشخص اعتباري - مؤسسة أو شركة - يسمح له وبموجبها بتقديم خدمات الخطوط الحديدية وما يرتبط بها من أعمال وأنشطة في هذا الخصوص، وذلك بموجب الأنظمة واللوائح المعمول بها في هذا الشأن.

وبالتالي فلا يجوز لأي شخص اعتباري تقديم أي من خدمات الخطوط الحديدية أو مزاولة أي من أنشطتها أو تشغيل أي شبكة من شبكات الخطوط الحديدية، إلا بعد الحصول على ترخيص خدمات وأنشطة الخطوط الحديدية من قبل الهيئة العامة للنقل^(٢٤٢)، وفي حالة تقديم خدمات وأنشطة الخطوط الحديدية دون ترخيص فإنه سوف يكون عرضه لتوقيع المخالفات والعقوبات^(٢٤٣).

^(٢٤١) المادة (١) من نظام الخطوط الحديدية.

^(٢٤٢) المادة (٨) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية.

^(٢٤٣) الفقرة (١٢) من جدول المخالفات والعقوبات - نظام الخطوط الحديدية - نصت على "تقديم خدمات الخطوط الحديدية دون ترخيص، فأन الحد الأدنى لقيمة الغرامة للمرة الأولى مليون ريال سعودي، والحد الأعلى عشر

٢ - متطلبات وإجراءات الحصول على الترخيص.

اشتترطت اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية أن يكون الترخيص صادراً لشخص اعتباري، حيث نصت المادة (١) من نظام الخطوط الحديدية، بشأن تعريف المرخص له بأنه "الشخص الاعتباري الحاصل على الترخيص"، ومن ثم يجب على طالب الترخيص استيفاء المتطلبات اللازمة من أجل الحصول على الترخيص، ومن هذه المتطلبات، تعبئة طلب الترخيص وفق النموذج المعتمد من الهيئة العامة للنقل، وأن يكون لديه سجل تجاري ساري المفعول يتضمن ما يفيد حق التقدم للحصول على الترخيص للخدمة المطلوبة، بالإضافة لترخيص من الهيئة العامة للاستثمار للشخص الأجنبي، وتقديم كافة الوثائق والمستندات والضمانات والتأمينات المشار إليها في الدليل الخاص بالنشاط والخدمة المطلوبة، وأن يكون لديه شهادة سلامة سارية الصلاحية، وكذلك تقديم ما يثبت أنه من أصحاب الخبرة والكفاءة في مزاوله النشاط أو الخدمة والمطلوب من أجله الحصول على الترخيص اللازم، ويحق للهيئة أن تعفي طالب الترخيص من بعض متطلبات الحصول على الترخيص وفق ما تراه^(٢٤٤).

وبالنسبة لإجراءات الحصول على الترخيص، فإنه لا بد أن يكون بموجب طلب مكتوب موجه للهيئة من أجل الحصول على الترخيص اللازم وفقاً للخدمة أو النشاط المراد تقديمها، وسداد المقابل المالي - إن وجد - وإعداد اتفاقية استخدام بشأن النشاط أو الخدمة المراد تقديمها وعرضها على الهيئة من أجل دراستها واعتمادها، وتتولى الهيئة العامة للنقل البت في طلب الترخيص خلال ستين يوماً من تاريخ اكتماله، وفي حال مضي هذه المدة دون البت في طلب الترخيص يعد الطلب مرفوضاً، وفي حال الرفض يلزم أن يكون قرارها مسبباً^(٢٤٥). ولا يجوز للمرخص له مزاوله أي نشاط نشاط آخر بخلاف المحدد بالترخيص^(٢٤٦)، ويتم تجديد الترخيص بطلب من المرخص له على أن يقدم طلب التجديد خلال تسعين يوماً قبل انتهاء الترخيص؛ مع استيفاء المرخص له خلالها جميع المتطلبات اللازمة^(٢٤٧).

مليون ريال سعودي، وفي حالة تكرار المخالفة فيكون الحد الأعلى لقيمة الغرامة عشرون مليون ريال سعودي، مع اتخاذ إجراءات إضافية تتمثل في إيقاف الخدمة فوراً.

^(٢٤٤) المادة (١٥) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية.

^(٢٤٥) المادة (١٦) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية.

^(٢٤٦) المادة (١٩) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية.

^(٢٤٧) المادة (٢٠) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية.

٣ - التنازل عن الترخيص.

يشترط للتنازل عن الترخيص وجود موافقة خطية مسبقة من الهيئة العامة للنقل^(٢٤٨)، وأن يستوف المتنازل له جميع متطلبات الترخيص، ولا يحق للمتنازل له ممارسة النشاط لحين إتمام إجراءات التنازل وصدور الترخيص، كما يشترط ألا يترتب على التنازل الإخلال بمبدأ المنافسة، وإذا كان هنالك مخالفات فيلتزم المتنازل أو المتنازل إليه بسدادها للهيئة، وكذلك سداد المقابل المالي - إن وجد - ولا يعفى المتنازل عن الترخيص عن مسؤوليته تجاه الهيئة إلا إذا تم نقل الترخيص باسم المتنازل له^(٢٤٩).

ونستخلص مما سبق، أن المنظم السعودي قد حرص على وضع ضوابط لتنازل المشغل عن ترخيصه لمشغل آخر، بحيث يلزم أن يتوافر في المشغل المتنازل له كافة الاشتراطات النظامية التي يجب توافرها في المشغل المرخص له، بأن يكون شخصاً اعتبارياً، لديه الخبرة، وقادراً على تقديم الضمانات المالية اللازمة، علاوة على قيد هام مفاده ألا يترتب على هذا التنازل اكتساب المتنازل له وضع مهيم ومسيطر على عملية النقل بالقطارات بشكل يؤدي إلى تحقيق الممارسات الاحتكارية التي من شأنها الإضرار بالمستهلك.

^(٢٤٨) الفقرة (١٩) من جدول المخالفات والعقوبات - نظام الخطوط الحديدية - نصت على "التنازل عن الترخيص دون موافقة الهيئة، فإن الحد الأدنى لقيمة الغرامة للمرة الأولى مليون ريال سعودي، والحد الأعلى خمسة ملايين ريال سعودي، وفي حالة تكرار المخالفة فيكون الحد الأعلى لقيمة الغرامة عشرة ملايين ريال سعودي، مع اتخاذ إجراءات إضافية تتمثل في تعليق أو إلغاء الترخيص".

^(٢٤٩) المادة (٢٢) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية.

المطلب الثاني

صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين

بمجرد إتمام وانعقاد عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر فإنه يترتب على هذا الانعقاد نشوء التزامات متبادلة بين الطرفين، ولعل من أهم هذه الالتزامات بالنسبة للمسافر هو دفع قيمة تذكرة السفر، بالإضافة إلى بعض الالتزامات الأخرى كالتقيد بتعليمات مشغل القطار. وسوف نتناول في هذا المطلب عن صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين بالقطارات على اعتبار أن عقد النقل يترتب مجموعة من الالتزامات تقع على عاتق مشغل القطار وفي حالة إخلال مشغل القطار بها تنشأ مسؤوليته التعاقدية تجاه المسافر.

وقد خصصنا لذلك ستة فروع، وسوف نبحث في:

الفرع الأول: رفض إركاب المسافر.

الفرع الثاني: تخفيض درجة سفر المسافر.

الفرع الثالث: إلغاء الرحلة أو تأخيرها.

الفرع الرابع: تعطل القطار أثناء الرحلة.

الفرع الخامس: الحوادث والاصابات.

الفرع السادس: ضياع الأمتعة وتلفها وهلاكها.

الفرع الأول

رفض إركاب المسافر

يلتزم مشغل القطار بتنفيذ عقد نقل المسافرين، وفي المقابل يلتزم المسافرون باحترام تعليمات مشغل القطار المتعلقة بالنقل، أو كما يطلق عليها سياسات مشغل القطار الخاصة بعملية نقل المسافرين، والتي تختلف من مشغل لآخر وإن كانت في الغالب متشابهة إلى حد كبير، ومشغل القطار يضع في العادة مجموعة من الأنظمة والتعليمات للمسافرين والتي ينبغي عليهم التقيد بها، ويكون الهدف منها ضمان تأمين سلامة المسافرين وحفظ الأمن والنظام العام أثناء تنفيذ عقد النقل^(٢٥٠).

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ ١٩٥٦/٢/٢٩م على أنه "لا يهون من هذا النظر قول مصلحة السكة الحديدية أن القرارات الخاصة بنظم السكة الحديدية إنما وضعت لمصلحتها ولحماية مرافقها وحدها لأن هذه القرارات فوق أنها قصد بها حماية مرافق المصلحة فقد قصد بها أيضاً الجمهور وخاصة ركاب القطارات"^(٢٥١)

وإذا أخل المسافر بأنظمة وتعليمات مشغل القطار فإن المسافر في هذه الحالة يعتبر مخالفاً لتعليمات مشغل القطار، بالإضافة إلى أنه يعتبر مقصراً في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل^(٢٥٢)، مما يعطي الحق لمشغل القطار بتوقيع المخالفات والجزاءات على المسافر المخالف لتعليمات مشغل القطار، كالتسبب بإزعاج المسافرين وموظفي مشغل القطار فتكون قيمة الغرامة في المرة الأولى (٢٠٠) ريال سعودي، وفي المرة الثانية (٦٠٠) ريال، وفي المرة الثالثة (٨٠٠) ريال، وفي حالة تكرار المخالفة لأكثر من ثلاث مرات خلال السنة الواحدة، فإنه يحق لمشغل القطار رفض تقديم خدمة النقل للمسافر المخالف لمدة تصل إلى شهر واحد^(٢٥٣).

وبالرجوع إلى نظام الخطوط الحديدية، وكذلك الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، وأيضاً اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية، فإنه يلاحظ بأنها قد خلت من الإشارة لتعريف رفض الإركاب، ويمكن لنا أن نعرف رفض الإركاب بأنه "امتناع مشغل القطار عن تقديم خدمات النقل للمسافر".

(٢٥٠) أكرم ياملكي - القانون التجاري - الأعمال التجارية، التجار، العقود التجارية - دراسة مقارنة - دار الثقافة - عمان - ٢٠١٠م - ص ٢٤١.

(٢٥١) محمد فريد العريني و علي البارودي - القانون التجاري - العقود التجارية، عمليات البنوك - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠٠٤م - ص ٢٣٥.

(٢٥٢) منير محمد الجنيهي و ممدوح محمد الجنيهي - المرجع السابق - ص ٢٦٨.

(٢٥٣) جدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالتزامات مستخدمي السكك الحديدية بين المدن.

و حيث إن الأصل أن مقتضيات عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر تقتضي عدم جواز منع كل مسافر حائز لتذكرة السفر ولديه حجز مؤكد من الراكب^(٢٥٤)، ويستثنى من ذلك الفرض الذي يخالف فيه المسافر السياسات المطروحة عند شراء تذكرة السفر، ففي هذه الحالة يحق لمشغل القطار رفض اركاب المسافر، أي منع المسافر من السفر بالقطار، كأن يحضر المسافر بملابس متسخة بشكل يضر بمرافق محطة القطار أو بوسيلة النقل بالقطار، أو أن يكون طفلاً صغيراً دون سن (١٣) سنة بدون مرافق^(٢٥٥).

ومن الجدير بالملاحظة أن التزام المسافر بتعليمات مشغل القطار هي التزامات تعاقدية^(٢٥٦)، لذا فإن إخلال المسافر بهذه الالتزامات تترتب عليه مسؤوليته التعاقدية والتي يلتزم معها بالتعويض عن الضرر الذي قد يلحق بمشغل القطار، بل إن البعض يرى بأنها تعتبر من الالتزامات الجوهرية الملقة على عاتق المسافر تجاه مشغل القطار^(٢٥٧).

كما تناولت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، أحكام رفض الإركاب على النحو التالي: (٢٥٨)

- ١- لا يحق للناقل الامتناع دون مبرر عن نقل أي راكب لديه حجز مؤكد^(٢٥٩)، ما لم يخالف الراكب شروط الاستخدام أو الأحكام المنصوص عليها في هذه الآلية.
- ٢- في حال قيام الناقل بالامتناع عن نقل الراكب على الرغم من استيفائه جميع الشروط الواجبة لذلك، يلتزم الناقل بإرجاع ثمن التذكرة مع ترك الخيار للراكب، إما بدفع تعويض إضافي له إلى ثمن التذكرة يعادل (٥٠%) من قيمتها، أو منحه تذكرة مجانية تعادل في قيمتها تذكرته المشتراة.

(٢٥٤) الفقرة (١٣) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - حيث عرفت الحجز بأنه "تحويل ورقي أو إلكتروني، يمنح صاحبه الحق بالاستفادة من إحدى خدمات النقل، شريطة وجود ترتيبات مسبقة ومؤكدّة لذلك".

(٢٥٥) البندين (٣ و ١٢) من الجدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

(٢٥٦) نصت المادة (٤) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - بالقول على أنه "تنشأ العلاقة التعاقدية بين المشغل والمسافر عند شراء التذكرة، ويكون المشغل مسؤول عن نقل المسافر من تواجده في محطة المغادرة حتى وصوله إلى محطة القودم، ولا يعد المشغل مسؤولاً عن نقل المسافر في حال تأخر المسافر عن الموعد المجدول لانطلاق الرحلة أو إخلاله بشروط وسياسات المشغل".

(٢٥٧) هاني دويدار - المرجع السابق - ص ٩٠.

(٢٥٨) المادة (٤٣) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٢٥٩) نصت الفقرة (١٠) من المادة (١) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - بتعريف الحجز المؤكد بأنه "المقعد المحدد من المشغل للمسافر على رحلة معينة بتاريخ ووقت معين ودرجة خدمة محدد ويؤكدها المشغل بإشارة مميزة على تذكرة السفر المصدرة للمسافر أو بأي طريقة أخرى تستخدمها لذلك".

ونستخلص مما سبق بأن مشغل القطار له الحق في منع المسافر من السفر في حالتين:

الأولى: في حالة عدم قيام المسافر بتأكيد الحجز الخاص برحلته^(٢٦٠).

الثانية: في حالة مخالفة^(٢٦١) المسافر لسياسات مشغل القطار عند شراء تذكرة السفر، حتى لو كان لدى المسافر حجز مؤكد، كأن يكون المسافر مصاب بمرض معد يخشى منه في حالة سفره بالقطار إصابة باقي المسافرين بهذا المرض، ففي هذه الحالة يحق لمشغل القطار رفض إركاب المسافر حفاظاً على سلامة باقي المسافرين، وكذلك حفاظاً على سلامة موظفي مشغل القطار من اصابتهم بهذا المرض^(٢٦٢).

أما بالنسبة لموقف المشرع البحريني، فلم نجد في نصوص قانون التجارة البحريني، ما ينص صراحة على أحكام رفض اركاب الراكب من قبل الناقل، إلا أنه يمكن القياس على ذلك، بشأن ما جاء في المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني، حيث نصت بالقول على "يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته التي يجوز له الاحتفاظ بها إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف" يتضح لنا من خلال نص هذه المادة بأنه يقع على عاتق الناقل التزام يتمثل في نقل الراكب وأمتعته إلى جهة الوصول وفي الميعاد المتفق عليه، أو الذي يقضي به العرف، فهو التزام عام يطبق على جميع الركاب دون استثناء أو تمييز بينهم^(٢٦٣)، وإذا كانت المواعيد معينة في تعليمات الناقل، فيجب التقيد بها، فإذا رفض الناقل نقل الراكب، وترتب على ذلك ضرر للأخير، فإن الناقل يلتزم بتعويض الراكب عما لحقه من ضرر، ولا يستطيع الناقل التملص من هذه المسؤولية، إلا إذا أثبت أن رفضه لنقل الراكب كان بسبب القوة القاهرة، وأنه لم يكن بوسعه دفعها على الرغم من بذله لقصارى جهده لذلك، أو أن ذلك راجع لخطأ الراكب نفسه^(٢٦٤)، كما لو أن الراكب لم يلتزم بتعليمات الناقل المتعلقة بالنقل، حيث تنص الفقرة (٢) من المادة (٢٥٢) من قانون التجارة البحريني، على القول "وعليه إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل"

^(٢٦٠) الفقرة (١٣) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - عرفت الحجر بأنه "تحويل ورقي أو إلكتروني، يمنح صاحبه الحق بالاستفادة من إحدى خدمات النقل، شريطة وجود ترتيبات مسبقة ومؤكدّة لذلك".

^(٢٦١) الفقرة (٢٩) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - عرفت المخالف بأنه "أي شخص يرتكب فعلاً مخالفاً لأحكام هذه الآلية أو اللائحة أو الأنظمة أو اللوائح الأخرى ذات الصلة".

^(٢٦٢) الفقرة (٢٠) من شروط التذاكر - حيث نصت "تمتلك سار الحق في منع أو رفض نقل أي مسافر لديه حالة طبية قد تهدد سلامة الركاب والموظفين أو بسبب ظروفهم الصحية وقد تسبب تأخر لانطلاق الرحلة"

الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٩/٢م - www.sar.com.sa

^(٢٦٣) Hisham Baban - op.cit - P 337-338.

^(٢٦٤) Kameran Al-Sahlihi - Commercial Law - University of Bahrain - 2004 - P68.

ومن الأمثلة على هذه التعليمات، التزام الراكب بالحضور قبل موعد السفر وفقاً لما هو مذكور في لوائح النقل لدى الناقل، وأن يجلس في المقعد المخصص له، وأن يضع أمتعته اليدوية في المكان المخصص لها، وإذا لم يلتزم الراكب بتعليمات الناقل، فإنه يحق للناقل رفض اركاب الراكب، كما أنه يترتب على الراكب المسؤولية التعاقدية إذا نتج عنها ضرر للناقل.

أما بالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد أحالت اللائحة بشأن ما جاء بمسؤولية مشغل القطار عن رفض اركاب المسافرين، إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، ومنعاً للتكرار، سوف نتناول ما أورده في ذلك في نهاية هذا الفرع، عند الحديث عن رفض اركاب المسافرين وفقاً للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

أما فيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م. فإن مشغل القطار له الحق في رفض اركاب المسافرين، أو إبعاده من الرحلة أثناء رحلة السفر، وذلك في حالتين هما^(٢٦٥):

١- المسافر الذي يكون في حالة سكر، وكذلك المسافر الذي يتصرف بطريقة غير لائقة، أو الذي لا يلتزم بالقوانين والتعليمات واللوائح المعمول بها في كل دولة، فهؤلاء المسافرون ليس لهم الحق في مطالبة مشغل القطار باسترداد قيمة تذكرة سفرهم، ولا حتى المبالغ المالية التي دفعوها من أجل نقل أمتعتهم.

٢- المسافر المصاب بمرض معدي يخشى منه إصابة باقي المسافرين بهذا المرض، وكذلك المسافر الذي يمكن أن يتسبب سلوكه السيئ وتصرفاته غير اللائقة بإزعاج أو إلحاق الأذى والضرر بباقي المسافرين، إلا إذا تم حجز مقصورة أو عربة كاملة له لقاء أجر. وفي حالة إصابة المسافر بمرض أثناء الرحلة فيتم إبعاده عن الرحلة عند أول محطة قطار حتى يمكن تقديم الإسعافات اللازمة له، ويلتزم مشغل القطار بإعادة قيمة تذكرة السفر وكذلك أجرة نقل الأمتعة، وذلك وفقاً للمادة الخامسة والعشرين بعد خصم قيمة المسافة المقطوعة من محطة الانطلاق وحتى المحطة التي تم عندها استبعاد المسافر من رحلة السفر.

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة. فإن لمشغل القطار حق رفض اركاب المسافرين بالقطار، وذلك إذا رفض المسافر دفع قيمة تذكرة السفر، وكذلك إذا رفض المسافر دفع

^(٢٦٥) الفقرة (١) من المادة (١٠) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

أي رسم إضافي أثناء الرحلة، كما هو الحال في حالة مواصلة المسافر السفر لمحطة سفر أبعد من تلك المحطة والموضحة بتذكرة سفره، فإنه يحق لمشغل القطار في هذه الحالة إبعاد المسافر من الرحلة في اقرب محطة قطار، أو في الحالة التي يكون فيها سفر المسافر بالقطار يشكل خطراً على سلامة باقي المسافرين الآخرين، بسبب سلوكه السيء أو في حالة تصرفه بتصرفات تسبب ازعاج لباقي المسافرين أثناء الرحلة، وفي هذه الحالة فإنه لا يحق لهذا المسافر مطالبة مشغل القطار باسترداد قيمة تذكرة السفر، أو أي مبالغ مالية تم دفعها مقابل نقل أمتعته المسجلة^(٢٦٦). ونقترح على المشرع في الاتحاد الأوروبي بخصوص حقوق والتزامات ركاب السكك الحديدية بأن يتم تعديل هذه اللائحة، وذلك من خلال النص صراحة عن ماهية السياسات التي ينبغي على المسافرين اتباعها، سواء قبل الرحلة أو أثناء الرحلة، بحيث يحق لمشغل القطار عند مخالفة المسافرين للسياسات المنصوص عليها أن يمنع المسافرين من السفر، حتى لو كان لديه حجز مؤكد، وأيضاً استبعاده من الرحلة أثناء السفر. وكذلك الحال بالنسبة للمشرع البحريني، عند تنظيمه لعقد النقل بالقطارات.

الفرع الثاني

تخفيض درجة سفر المسافر

من صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين تخفيض درجة سفر المسافر، ويقصد بتخفيض الدرجة تغيير درجة سفر المسافر إلى درجة أدنى من تلك الموضحة بتذكرة السفر والتي تم التعاقد عليها بموجب عقد النقل وخصصت للمسافر بناءً على طلبه وتم تدوينها في تذكرة السفر^(٢٦٧)، ويرجع السبب في تخفيض درجة سفر المسافر عادةً، إما بسبب سوء التنظيم من قبل مشغل القطار وذلك بإشغال جميع مقاعد الدرجة من قبل مسافرين آخرين ولم يجد المسافر محلاً للجلوس في هذه الدرجة التي تم حجزها من قبل المسافر، أو بسبب حدوث عطل طارئ أدى إلى تعذر استخدام عربة القطار الخاصة بهذه الدرجة.

ومما يجدر ملاحظته في هذا الخصوص، أن ذلك لا يعد من قبيل رفض إركاب المسافر بالقطار^(٢٦٨)، خاصة إذا كانت هناك مقاعد شاغرة على نفس الرحلة بدرجة أدنى من درجة الراكب الأصلية، وهنا يثور التساؤل عن مدى اعتبار ذلك من قبيل انتهاك حقوق المسافر؟

^(٢٦٦) المادة (٩) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م بصيغتها المعدلة.

^(٢٦٧) فايز أحمد عبدالرحمن - المرجع السابق - ص ٣٤٢.

^(٢٦٨) الفقرة (١) من المادة (٤٤) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية - حيث نصت بالقول "لا يعد تخفيض الدرجة على ذات الرحلة امتناعاً من الناقل عن نقل الراكب".

مما لا شك فيه أن ذلك يعد من قبيل إخلال مشغل القطار بأحد التزاماته المفروضة عليه تجاه المسافرين وتكون من متطلبات عملية النقل، وهو التزام مشغل القطار بتوفير المكان والراحة المناسبة والمنفق عليها أثناء إبرام عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، ولا يتم ذلك إلا بتأمين المقعد المخصص للمسافر وفي درجة السفر المتعاقد عليها والموضحة بتذكرة سفر المسافر^(٢٦٩)، بالإضافة إلى تقديم ما التزم به مشغل القطار من خدمات إضافية، كتقديم وجبة الطعام والشراب وخدمة استخدام الانترنت - الواي فاي - وغيرها من الخدمات ووسائل الراحة المعروفة لدى جمهور المسافرين^(٢٧٠)، وفي حالة إخلال مشغل القطار بهذه الالتزامات، فسيكون مسؤولاً عن تعويض المسافر برد المقابل المالي، وذلك فيما لم ينتفع به من مزايا^(٢٧١).

ولا يجوز لمشغل القطار تخفيض درجة سفر المسافر إلى درجة أدنى من الدرجة الموضحة بتذكرة السفر والتي تم بموجبها دفع قيمة التذكرة^(٢٧٢)، لأن مشغل القطار ملزم بناءً على عقد النقل، بتوفير درجة السفر للمسافر والموضحة بتذكرة سفره، بالإضافة إلى التزامه بضمان حصول المسافر أثناء الرحلة على جميع المزايا التي تخولها هذه الدرجة، وفي حالة تخفيض درجة سفر المسافر فإنه يحق للمسافر مطالبة مشغل القطار باسترداد الفرق المالي، فضلاً عن حقه في مطالبة مشغل القطار بالتعويض عن الضرر الأدبي جراء إخلال مشغل القطار بالتزامه^(٢٧٣).

وقد تناولت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية مسألة تخفيض درجة سفر المسافر، وذلك على النحو التالي^(٢٧٤):

١. لا يعد تخفيض الدرجة على ذات الرحلة امتناعاً من الناقل عن نقل الراكب.
٢. عند عدم توفر مقعد على نفس الدرجة المبينة بالحجز، يلتزم الناقل حال توفر مقعد بديل بدرجة أدنى على ذات الرحلة إبلاغ الراكب بذلك، فإن قبل الراكب بتخفيض درجة الحجز، وجب على الناقل تمكينه من الصعود على متن الرحلة وترك الخيار له بانتقاء أحد شكلي التعويض التاليين:

^(٢٦٩) علي البارودي - المرجع السابق - ص ٢٣٦.

^(٢٧٠) جرت العادة أن يقوم مشغل القطار بإعلام المسافرين بالخدمات المقدمة لهم في كل درجة من درجات السفر، ولكل درجة سعرها وخدماتها الموضحة في اللوائح الخاصة بمشغل القطار، والتي تختلف بطبيعة الحال من مشغل قطار لآخر، انظر على سبيل المثال: فئات التذاكر ودرجات السفر - الخطوط الحديدية السعودية

- سار - تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٢/١٥ م - www.sar.com.sa.

^(٢٧١) صفوت ناجي بهنساوي - المرجع السابق - ص ١٠٤.

^(٢٧٢) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٤٢.

^(٢٧٣) محسن شفيق - المرجع نفسه - ص ١٤٢.

^(٢٧٤) المادة (٤٤) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

أ- تعويض الراكب عن فرق السعر بين ذاك المبين في تذكرته وبين أقل سعر على الدرجة التي تم التخفيض عليها، بالإضافة إلى تعويض يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة المشتراة.
ب- إذا لم يقبل الراكب بتخفيض الدرجة، فسيتم عندها إعادة قيمة التذكرة المشتراة إليه ونقله مجاناً.

٣. وفي حال عدم توفر مقعد على نفس الدرجة المبينة بالحجز وكذلك أي مقعد بديل بدرجة أدنى على ذات الرحلة، يجب على الناقل حينها إعادة قيمة التذكرة للوجهة غير المستخدمة بالإضافة إلى ترك الخيار للراكب بانتقاء أحد شكلي التعويض التاليين:
أ- تعويض إضافي إلى قيمة التذكرة يعادل (٥٠%) من ثمنها.

ب- تذكرة مجانية على نفس الوجهة بنفس الدرجة المحجوزة من قبل الراكب.
٤. لا تعد ترقية درجة الحجز امتناعاً عن نقل الراكب، وبالتالي لا يتوجب على الناقل تعويض الراكب.

ويلاحظ من خلال ما سبق: أن الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية كفلت حماية حق المسافرين^(٢٧٥) في حال تخفيض درجة سفره من قبل مشغل القطار فهي تعالج الفرض الذي يتحقق فيه قيام المسافرين بحجز مقعد بالقطار على درجة معينة، إلا أنه يتفاجأ أثناء استقلاله لعربة القطار بأن هذا المقعد مشغول من قبل مسافر آخر، وفي نفس الوقت لا توجد مقاعد بديلة على ذات الدرجة، وإنما توجد مقاعد بديلة في درجة سفر أدنى، وهنا يكون مشغل القطار قد انتهك أحد حقوق المسافرين، لذا يكون للمسافر حق الاختيار بين ترك الرحلة وانتظار رحلة أخرى على ذات الدرجة التي تم حجزها على ألا يتحمل قيمة تذكرة سفر جديدة للرحلة الأخرى، أو قبول الانتقال لدرجة سفر أدنى مع تعويضه عن فرق السعر بين قيمة تذكرة سفره الأصلية وبين أقل سعر على الدرجة التي تم تخفيض درجة السفر عليها، بالإضافة لتعويضه بما يعادل (٢٥%) من قيمة تذكرة السفر الأصلية، وإذا لم يقبل المسافرين بتخفيض درجة سفره، فهنا يلتزم مشغل القطار بإعادة قيمة التذكرة الأصلية للمسافر ونقله مجاناً.

^(٢٧٥) لم تنص الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، على ضرورة إلزام مشغل القطار بالإعلان لجمهور المسافرين عن السياسات المعتمدة من قبل الهيئة العامة للنقل بشأن شروط وأحكام بيع التذاكر والتعويضات. بينما نجد أن المادة (١٥) من لاتحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - كانت تنص على أنه "يلتزم المشغل بالإعلان عن سياساته المعتمدة من الهيئة المتعلقة بشروط وأحكام بيع التذاكر والتعويضات" ونرى من جانبنا، أهمية أن يقوم المنظم السعودي بإعادة النظر في الآلية التفصيلية للاتحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، وسد النقص الحاصل بها في هذا الجانب.

أما في حالة عدم توافر مقاعد بالدرجة الأدنى، فهنا يلتزم مشغل القطار إما بمنح المسافرين تذكرة مجانية لرحلة أخرى بذات الدرجة، أو إعادة قيمة تذكرة السفر، بالإضافة لتعويضه بما يعادل (٥٠%) من قيمتها، كتعويض للمسافر في حال عدم رغبته في تعويضه بتذكرة سفر مجانية. ولا تعد ترقية درجة سفر المسافر امتناعاً عن اركابه بالقطار ولا تخفيضاً لدرجة سفره، وفي حال قيام مشغل القطار بترقية درجة سفر المسافر، فإنه لا يجب على المشغل دفع أي تعويضات للمسافر.

وبالنسبة للمشرع البحريني، فإنه بالرجوع إلى مواد قانون التجارة البحريني، التي تنظم أحكام عقد النقل البري، لا نجد ما ينص صراحة على معالجة التزام الناقل في حالة تخفيض درجة سفر المسافر، كما فعل المنظم السعودي في هذا الخصوص، ونظراً لعدم وجود تنظيم خاص بالنقل بالقطارات في مملكة البحرين، فلا بد من الرجوع إلى القواعد العامة في هذا الخصوص، حيث نجد أن المادة (١٢٨) من القانون المدني البحريني، تنص على "العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز لأحدهما أن يستقل بنقضه أو تعديل أحكامه، إلا في حدود ما يسمح به الاتفاق أو يقضي به القانون" يتضح لنا من خلال نص هذه المادة أنه لا يحق للناقل أن يعدل في شروط ومواصفات الرحلة، كأن يقوم بتخفيض درجة سفر المسافر، إلا بموافقة المسافر أو لأسباب يقررها القانون، وبما أنه لا يوجد قانون خاص يعطي الحق للناقل بتخفيض درجة السفر، فهذه الحالة لا يكون أمام الناقل إلا الحصول على موافقة المسافر، وفي حال إخلال الناقل بذلك، فإنه يحق للمسافر الرجوع على الناقل استناداً لأحكام المسؤولية العقدية^(٢٧٦).

ونقترح على المشرع البحريني، إعادة النظر في المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني، وذلك بإضافة "وذلك طبقاً للاتفاق" بحيث تكون صياغة المادة "يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته التي يجوز له الاحتفاظ بها إلى مكان الوصول وذلك طبقاً للاتفاق وفي الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف" والهدف من هذا الاقتراح، هو ألا يستطيع الناقل التملص من مسؤوليته تجاه المسافر، في حالة عدم تنفيذ عقد النقل، أو تنفيذه بطريقة معيبة، كما هو الحال في حالة تخفيض درجة سفر المسافر، وكذلك سد النقص التشريعي، بحيث لا يتم الرجوع إلى القواعد العامة في هذا الخصوص. كما نقترح أن يأخذ المشرع البحريني في حالة تنظيمه لعقد النقل بالقطارات، بموقف المنظم السعودي، وذلك بالنص صراحة على معالجة مسألة التزامات مشغل القطار في حالة تخفيض درجة سفر المسافر.

وعلى المستوى الدولي، فقد خلت لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ وكذلك القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ

(٢٧٦) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٨٨-١٨٩.

١٩٨٠/٥/٩ م. وأيضاً القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والامتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م بصيغتها المعدلة، من معالجة مسألة تخفيض درجة سفر المسافر.

وبدورنا نجد أن الآثار المترتبة على تخفيض درجة سفر المسافر تحكمها اللوائح والأنظمة التي تضعها الشركات أو المؤسسات القائمة على توفير خدمات نقل المسافرين بالقطارات، والتي تحدد الآثار المترتبة على ذلك وحدود التزامات مشغل القطار بتعويض المسافر في حالة تخفيض درجة سفره.

ونقترح أن يتم إعادة النظر في لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ وأيضاً القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والامتعة CIV، بالأخذ بموقف المنظم السعودي بحيث يتم النص الصراحة على الأحكام الخاصة في حالة تخفيض درجة سفر المسافر.

لذا كان لابد من النص صراحة على معالجة مسألة التزامات مشغل القطار في حالة تخفيض درجة سفر المسافر، وحسناً فعل المنظم السعودي في هذا الخصوص، لأن هذا الالتزام من واجبات مشغل القطار تجاه المسافرين، والتي لابد أن يتضمنها عقد النقل، ويتحمل معها مشغل القطار المسؤولية التعاقدية في حالة الإخلال به، لأن المسافر في الغالب يتعرض إلى الضرر في حالة عدم توفير المكان والاستفادة من الامتيازات الأخرى التي تخوله درجة السفر التي تعاقد عليها مع مشغل القطار، وحتى لو لم يحصل للمسافر ضرر جراء تخفيض درجة سفره، فإن المسؤولية التعاقدية تتعقد بمجرد إخلال مشغل القطار بالتزامه بتوفير مكان للمسافر على درجة السفر التي تم التعاقد عليها وتم دفع قيمة تذكرة السفر على هذا الأساس.

الفرع الثالث

إلغاء الرحلة أو تأخيرها

يفرض عقد النقل التزاماً على مشغل القطار بتنفيذ عقد النقل ضمن المدة المحددة لتنفيذه، والتي يحدد فيها زمن انطلاق الرحلة من محطة الانطلاق وزمن الوصول لمحطة المقصد^(٢٧٧)، فالمسافر عندما يستقل القطار فإنه يقصد الوصول إلى مكان معين وفي زمن محدد دون تأخير، فإن أخل مشغل القطار بالتزامه وقام بإلغاء الرحلة أو حدث تأخير في الوصول لمحطة الوصول

(٢٧٧) علي العريف - شرح القانون التجاري المصري - الجزء الأول - الطبعة الأولى - القاهرة - ١٩٤٧ - ص ٦٢٤.

عن الموعد المحدد في عقد النقل، فإن مشغل القطار في هذه الحالة يكون مسؤولاً نتيجة أخلاقه بالتزامه ويحق للمسافر الرجوع على مشغل القطار وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية^(٢٧٨).

وبالتالي يتعين على مشغل القطار إيصال المسافر إلى وجهته المحددة دون أي تأخير، حتى ولو تضمن عقد النقل ما يحدد مسؤولية مشغل القطار في حال التأخير، وفي هذا الشأن نجد أن الدائرة التجارية بمحكمة النقض الفرنسية قد قضت في حكمها الصادر بتاريخ ١٠/٢٢/١٩٩٦م بإلزام شركة Chronopost بتعويض الراكب عن الضرر الذي أصابه نتيجة تأخر وسيلة النقل عن الموعد المحدد لها، على الرغم من احتواء العقد على شرط محدد للمسؤولية^(٢٧٩).

وهنا يثور التساؤل، هل ينبغي لكي يطالب المسافر مشغل القطار بالتعويض حصول الضرر فعلاً أم أن التأخير في الوصول يعتبر بحد ذاته ضرراً يستوجب التعويض دونما الحاجة لإثبات الضرر؟

للإجابة عن هذا التساؤل، أنقسم الفقه إلى رأيين^(٢٨٠):

الرأي الأول.

يذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن مسؤولية مشغل القطار عن التأخير في الوصول لا تترتب إلا إذا كان هنالك ضرر أصاب المسافر نتيجة التأخير، ويجب على المسافر في هذه الحالة إثبات وقوع الضرر. أما إذا لم يكن هنالك ثمة ضرر قد وقع على المسافر من جراء هذا التأخير، فلا تكون هنالك مسؤولية على مشغل القطار، حتى لو كان هنالك تأخير في الوصول عن الموعد المحدد. كما أن أصحاب هذا الرأي يرون إلى أن التأخير في الغالب الأعم يحصل نتيجة عدة عوامل ليس من السهل تحديدها بدقة، فقد لا يكون لمشغل القطار تدخل فيها بصورة مباشرة أو غير مباشرة، فقد يكون سبب التأخير يرجع للمسافر نفسه مما يعطي الحق لمشغل القطار في مساءلته، ومن ثم إذا لم يحصل للمسافر ضرر نتيجة التأخير، فلا يمكن مطالبة مشغل القطار بالتعويض عن هذا التأخير.

الرأي الثاني.

يذهب أصحاب هذا الرأي، إلى أن الزمن أضحى في الوقت الحالي عنصراً رئيسياً لجميع الأشخاص ويلعب دوراً هاماً في انجاز جميع أعمالهم اليومية، وأن التأخير هو إضاعة للوقت، وأن إضاعة الوقت وهو بحد ذاته ضرر محقق، وبالتالي إذا حصل تأخير في الرحلة، فإن ذلك سوف يؤثر على المسافر في انجاز أعماله اليومية وأياً كانت، مما يستوجب مساءلة مشغل القطار دون

^(٢٧٨) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٤١.

^(٢٧٩) محكمة النقض الفرنسية - تمت الزيارة في ٢٠/٢/٢٠٢٤م - www.courdecassation.fr.

^(٢٨٠) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٩٢ - ١٩٣.

الخوض في مسألة حصول الضرر للمسافر من عدمه، فحصول التأخير يعتبر بحد ذاته ضرر على المسافر، وأن حق المسافر بالتعويض ثابت من وقت تحقق التأخير في الوصول إلى الجهة المقصودة.

ونرى من جانبنا، أن الرأي الثاني هو الأقرب للصواب، وذلك استناداً للحجج التي يقوم عليها، فهي تتماشى مع العقل والمنطق، كما أنها تتماشى مع التوجه القانوني المعاصر نحو التشديد من مسؤولية مشغل القطار، وهو توجه مرغوب فيه ومطلوب.

وقد تناول المنظم السعودي، حقوق المسافرين الناشئة عن إلغاء الرحلة أو تأخيرها، وذلك من خلال إلزام مشغل القطار بمجموعة من الالتزامات التي يتعين عليه مراعاتها، وفقاً لما يلي:

أولاً: إلغاء الرحلة.

تناولت الآلية التفصيلية للائحة حقوق والالتزامات مستخدمي وسائل النقل العام في المملكة العربية السعودية، المقصود بإلغاء الرحلة، فعرفت إلغاء الرحلة، بأنه "عدم تشغيل خدمة كانت مقررة للنقل المنتظم بحسب جدول المواعيد المحدد لها مسبقاً"^(٢٨١).

ووفقاً للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، فإن الرحلة تعتبر ملغاة إذا تجاوزت مدة التأخير عن أربع ساعات من الوقت الذي كان محدداً مسبقاً لمغادرة القطار محطة الانطلاق، وفي هذه الحالة ينطبق عليها أحكام إلغاء الرحلة^(٢٨٢). كما تناولت هذه الأحكام حقوق المسافر الناشئة عن إلغاء الرحلة، حيث نصت المادة (٤٦) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، بالإلزام مشغل القطار بما يلي:

١- لا يجوز للناقل إلغاء رحلة أو تأخيرها إلا إذا اقتضت دواعي الامن والسلامة ذلك، وعلى الناقل عند تأخير الرحلة إبلاغ الراكب دون إبطاء بالموعد الجديد لانطلاقها.

٢- في حال إلغاء الرحلة يحق للراكب عندها أن يختار بين استعادة قيمة التذكرة كاملة عن خط السير غير المستخدم مع تعويض يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة للرحلة الملغاة، أو إيجاد بدائل أخرى للتنقل خلال (٣) ساعات من الوقت المحدد للرحلة الملغاة على درجة مماثلة لدرجة الحجز من دون أي تكلفة إضافية على الراكب، مع تعويض يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة للرحلة الملغاة.

ويتضح لنا بأن الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، قد ميزت بين فرضين، وهما كما

يلي:

^(٢٨١) الفقرة (١٨) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والالتزامات مستخدمي وسائل النقل العام - المملكة العربية السعودية.

^(٢٨٢) الفقرة (٤) من المادة (٤٦) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

الفرض الأول: تعويض المسافر بكامل قيمة التذكرة لخط السير غير المستخدم، بالإضافة إلى تعويض يعادل (٢٥%) من قيمة تذكرة السفر للرحلة الملغية.

الفرض الثاني: توفير وسيلة سفر أخرى على ان يكون موعد انطلاقها خلال (٣) ساعات من موعد الرحلة الأصلية الملغاة، ويتحمل مشغل القطار فارق القيمة بين الرحلتين، بالإضافة إلى تعويض المسافر (٢٥%) من قيمة التذكرة للرحلة الأصلية الملغاة.

ومما يجدر ملاحظته أن الآثار المترتبة على إلغاء الرحلة تحكمها اللوائح والأنظمة التي تضعها الشركات أو المؤسسات القائمة على توفير خدمات نقل المسافرين بالقطارات^(٢٨٣)، والتي تحدد الآثار المترتبة على ذلك وحدود التزامات مشغل القطار بتعويض المسافر في حالة إلغاء الرحلة، وهي تختلف من مشغل قطار لآخر^(٢٨٤).

ثانياً: تأخير الرحلة.

تناولت الفقرة (٢٨) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، تعريف وقت المغادرة بأنه "الوقت المحدد لانطلاق الرحلة وفقاً لجدول خدمة النقل المنتظم المحدد من قبل الناقل والمنصوص عليه في عقد النقل أو التذكرة" كما تناولت أيضاً الفقرة (١٩) من المادة (٢) من ذات اللائحة، تعريف تأخير الرحلة في المغادرة، حيث نصت بالقول بأنه "الفارق الزمني بين الوقت المقرر لمغادرة وسيلة النقل المنتظمة من نقطة توقف محددة وفقاً للجدول الزمني المعلن ووقت مغادرتها الفعلي أو المتوقع" كما تناولت أيضاً الفقرة (٢٠) من المادة (٢) من ذات اللائحة، تعريف التأخير في الوصول، حيث نصت على أنه "الفارق الزمني بين الوقت المقرر لوصول وسيلة النقل المنتظمة إلى نقطة التوقف المحددة وفقاً للجدول الزمني المعلن ووقت وصولها الفعلي أو المتوقع"

^(٢٨٣) الفقرة (١٥) من شروط التذاكر، حيث نصت على "يحق للراكب الحصول على استرداد أو تعويض وفقاً لالتزامات شركة سار لميثاق المسافرين عند تأخير أو إلغاء الرحلات لأكثر من ساعتين بسبب الظروف الناتجة من شركة سار" الخطوط الحديدية السعودية - تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٢/٢٠م - www.sar.com.sa

^(٢٨٤) الفقرة (١٦) من شروط التذاكر، حيث نصت على "عندما تلغى الرحلات بسبب ظروف القاهرة خارج نطاق تحكم سار، فتعفى الشركة من الالتزام بمواعيد الرحلات وعليه تعفى الشركة من تعويض الركاب وفقاً لميثاق المسافرين ويكتفى فقط برد مبلغ التذكرة كاملاً للعميل" الخطوط الحديدية السعودية - تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٢/٢٠م - www.sar.com.sa

كما تناولت المادة (٤٦) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، حقوق المسافرين الناشئة عن تأخير الرحلة، وذلك من خلال إلزام مشغل القطار بمجموعة من الالتزامات التي يتعين عليه مراعاته، وفقاً لما يلي:

١- لا يجوز للناقل إلغاء رحلة أو تأخيرها إلا إذا اقتضت دواعي الامن والسلامة ذلك، وعلى الناقل عند تأخير الرحلة إبلاغ الراكب دون إبطاء بالموعد الجديد لانطلاقها.

٢- في حال إلغاء الرحلة يحق للراكب عندها أن يختار بين استعادة قيمة التذكرة كاملة عن خط السير غير المستخدم مع تعويض يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة للرحلة الملغاة، أو إيجاد بدائل أخرى للتنقل خلال (٣) ساعات من الوقت المحدد للرحلة الملغاة على درجة مماثلة لدرجة الحجز من دون أي تكلفة إضافية على الراكب، مع تعويض يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة للرحلة الملغاة.

٣- في حال تأخير الرحلة لما يزيد عن ساعتين يتم تعويض الراكب على النحو التالي:

أ. إعادة كامل ثمن التذكرة لدى عدم رغبة الراكب بإكمال الرحلة.
ب. إذا اختار الراكب إكمال الرحلة رغم التأخير الزائد عن (٦٠) دقيقة، فيستحق حينها تعويضاً يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة لخط السير المتأخر إذا لم يتجاوز التأخير (٣) ساعات، أما إذا زاد التأخير على ذلك، فيستحق الراكب (٥٠%) من قيمة التذكرة لخط السير المتأخر.

٤- إذا تجاوز التأخير (٤) ساعات من الوقت المحدد للمغادرة، تعتبر الرحلة حينها ملغاة، وينطبق عليها البند الثاني من هذه المادة.

٥- في حالة فقدان الركاب لخدمة الربط مع رحلة أخرى بسبب الإلغاء أو التأخير، يجب على الناقل حينها توفير رحلة بديلة يوافق عليها الراكب ويتحمل الناقل تكاليفها.

٦- يعفى الناقل من المسؤولية وعن سداد الحد الأدنى من التعويض الناجم عن التأخير في الوصول إلى الوجهة النهائية، إذا أثبت وفقاً للتقارير الصادرة عن الجهات المعنية بأن ذلك ناتج عن سوء الأحوال الجوية التي تعرض التشغيل الآمن للقطار للخطر أو كان ذلك بسبب ظروف استثنائية أو قوة قاهرة أعاققت انتظام الخدمة؛ ولم يكن بالإمكان تجنبها حتى لو تم اتخاذ جميع التدابير المعقولة.

٧- يتم دفع التعويضات أو المبالغ الواجب إرجاعها للراكب بأي طريقة سداد يقبلها الراكب؛ إما نقداً، أو عن طريق تحويل مصرفي إلكتروني، أو طلب مصرفي، أو شيكات مصرفية، وكذلك على شكل قسائم لخدمات يوفرها نفس الناقل بذات القيمة، وفق ما يطلبه الراكب.

٨- لا يستحق الراكب أي تعويض في حال تم إبلاغه بتأخر الرحلة قبل شراء التذكرة، أو إن كان سبب ذلك التأخير يعتمد على انتظام خدمة أخرى لا علاقة للناقل بها، أو لدى إعادة توجيه الرحلة بأقل من (٦٠) دقيقة.

٩- في حالة التأخير في الوصول أو المغادرة لأكثر من (٦٠) دقيقة، يتلقى الركاب مجاناً الوجبات الخفيفة أو العادية أو المرطبات.

١٠- يتم إرجاع قيمة التذكرة للراكب خلال مدة لا تزيد عن (١٤) يوماً من تاريخ تسليم طلب استرجاع إلى الناقل، في حين يجب سداد قيمة أي تعويضات مستحقة له خلال مدة لا تزيد عن (٣٠) يوماً.

١١- يجب على موظفي الناقل توفير تأكيد عند تأخر الخدمة، متى طلب منهم الراكب ذلك.

ويتضح لنا بأن الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، قد ميزت بين أربعة فروض، وهما كما يلي:

الفرض الأول: إذا كان تأخير موعد انطلاق الرحلة لأكثر من ساعتين، ولم يرغب المسافر بإكمال رحلة السفر، فهنا يلتزم مشغل القطار بتعويض المسافر عن كامل قيمة تذكرة السفر غير المستخدمة.

الفرض الثاني: إذا كان تأخير موعد انطلاق الرحلة لأكثر من (٦٠) دقيقة، ولكن المسافر يرغب بإكمال الرحلة رغم هذا التأخير، فيلتزم مشغل القطار بتعويض المسافر تعويضاً يعادل (٢٥%) من قيمة تذكرة السفر لخط السير المتأخر، إذا لم يتجاوز التأخير (٣) ساعات.

الفرض الثالث: إذا كان تأخير موعد انطلاق الرحلة لأكثر من ثلاث ساعات، ولكن المسافر يرغب بإكمال الرحلة رغم هذا التأخير، فيلتزم مشغل القطار بتعويض المسافر تعويضاً يعادل (٥٠%) من قيمة تذكرة السفر لخط السير المتأخر.

الفرض الرابع: إذا كان تأخير موعد انطلاق الرحلة لأكثر من (٤) ساعات، فهنا تعتبر الرحلة ملغية، وينطبق عليها أحكام الغاء الرحلة من هذه اللائحة.

ومما يجدر بنا ملاحظته أن الآثار المترتبة على تأخير الرحلة تحكمها اللوائح والأنظمة التي تضعها الشركات أو المؤسسات القائمة على توفير خدمات نقل المسافرين بالقطارات، والتي تحدد الآثار المترتبة على ذلك وحدود التزامات مشغل القطار بتعويض المسافر في حالة تأخر الرحلة،

وبطبيعة الحال فإن هذه الآثار تختلف من مشغل قطار لآخر، وذلك وفقاً للأنظمة واللوائح وسياسة التشغيل المعتمدة لدى مشغل القطار^(٢٨٥).

وبالنسبة لمملكة البحرين، فقد نص قانون التجارة البحريني، على أن "يلتزم الناقل بنقل الركاب وأمتعته التي يجوز له الاحتفاظ بها الى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف"^(٢٨٦)

ويتضح من النص السابق أن المشرع البحريني نص صراحة على التزام الناقل بنقل المسافرين وأمتعته إلى المكان وفي الميعاد المتفق عليه، وهو ما يحرص عليه الناقل، حيث يعلن عن مواعيد انطلاق الرحلات^(٢٨٧).

والتزام الناقل بنقل المسافرين وأمتعته هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية^(٢٨٨)، ويظهر ذلك جلياً من خلال عبارة "يلتزم" وكل اخلال به يكون موجباً لتعويض المسافر^(٢٨٩)، إلا إذا كان هذا التأخير حدث نتيجة سبب أجنبي^(٢٩٠).

كما نص قانون التجارة البحريني، بالنص على "١. يضمن الناقل سلامة الركاب أثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الركاب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الركاب"^(٢٩١)

يتضح لنا من خلال نص هذه المادة، أنه إذا وقع تأخير في الوصول وترتب على ذلك ضرر للمسافر، فإن الناقل يلتزم بتعويض المسافر عما لحقه من ضرر، ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن هذا التأخير، إلا إذا أثبت أن السبب في ذلك كان راجعاً للقوة القاهرة، أو خطأ المسافر نفسه، وأنه لم يستطع دفعها على الرغم من بذله لقصارى جهده من أجل إيصال المسافر

^(٢٨٥) الفقرة (١٥) من شروط التذاكر، حيث نصت على "يحق للراكب الحصول على استرداد أو تعويض وفقاً للالتزامات شركة سار لميثاق المسافر عند تأخير أو إلغاء الرحلات لأكثر من ساعتين بسبب الظروف الناتجة من شركة سار" الخطوط الحديدية السعودية - تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٢/٢٠م - www.sar.com.sa

^(٢٨٦) المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني.

^(٢٨٧) الفقرة (٢٦) من شروط التذاكر، حيث نصت "يعرض الوقت بصيغة ٢٤ ساعة على تذاكر السفر" الخطوط الحديدية السعودية - تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٢/٢٠م - www.sar.com.sa

^(٢٨٨) سمير جميل حسين الفتلاوي - العقود التجارية الجزائرية - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - ٢٠٠١م - ص ٣٢٦.

^(٢٨٩) عماد الشرييني - المرجع السابق - ص ٣٥٣.

^(٢٩٠) محمود محمد عابنة - المرجع السابق - ص ٢٧٢.

^(٢٩١) الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني.

في الموعد المحدد، والتأخير بشكل عام يسبب الضرر للمسافر، فقد يفوت عليه فرصة معينة أو أن ينتج عن ذلك خسارة ما^(٢٩٢).

ونقترح أن يأخذ المشرع البحريني في حال تنظيمه لعقد النقل بالقطارات، بموقف المنظم السعودي، فيما يتعلق بأحكام إلغاء الرحلة أو تأخيرها.

وبالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد عرفت تأخير الرحلة بالنص "يعني الفارق الزمني بين الوقت المقرر لوصول الراكب وفقاً للجدول الزمني المنشور ووقت وصوله الفعلي أو المتوقع إلى محطة الوجهة النهائية"^(٢٩٣) كما عرفت الوصول بالنص "اللحظة التي يتم فيها فتح أبواب القطار على رصيف الوجهة ويسمح بالنزول منه"^(٢٩٤)

ويكون للمسافر الخيار في حالة إلغاء الرحلة أو تأخيرها لمدة ساعة وأكثر في مطالبة مشغل القطار باسترجاع قيمة تذكرة السفر عن الجزء من مسافة الرحلة التي تم إلغاؤها أو تأخيرها، كما يكون له مطالبة مشغل القطار باسترجاع قيمة كامل تذكرة السفر وحتى عن الجزء من مسافة الرحلة المقطوعة والتي سافر بها المسافر وقطع مسافتها بالفعل، بشرط أن تكون هذه المسافة المقطوعة لا تحقق هدف المسافر من الوصول إلى وجهته النهائية، بمعنى أنها لا تحقق ولا تقي بالغرض الذي من أجله قام المسافر بشراء تذكرة السفر من أجل الوصول إلى وجهته النهائية، وهي محطة الوصول، وبالتالي فإن مشغل القطار يكون ملزماً بإعادة قيمة كامل تذكرة السفر، بالإضافة إلى التزامه بتأمين عودة المسافر إلى محطة الانطلاق في اقرب وقت ممكن، مادام أن وصول المسافر لوجهته النهائية أصبح غير ممكن، أو الاستمرار في الرحلة، أو إيجاد وسيلة نقل مماثلة من أجل الوصول للوجهة النهائية في أقرب فرصة ممكنة، وفي هذه الحالة فإن المسافر لا يحق له مطالبة مشغل القطار باسترجاع قيمة تذكرة السفر، مادام أن المسافر قد رغب بالاستمرار في الرحلة رغم التأخير الحاصل لأكثر من ساعة، أو أنه قد رغب بإيجاد وسيلة نقل أخرى من أجل الوصول لمحطة الوصول، أو أن يطلب المسافر من مشغل القطار تسليمه تذكرة سفر أخرى على أن يحدد تاريخ السفر لاحقاً وفقاً لرغبة المسافر^(٢٩٥).

وعندما يقوم مشغل القطار بتسيير رحلة أخرى، أو تكليف ناقل آخر من أجل وصول المسافر للمحطة النهائية، أو إيجاد وسيلة نقل أخرى حتى لو كانت درجة السفر أعلى من درجة السفر الأصلية، فإن ذلك لن يؤدي لفرض تكاليف إضافية على المسافر، بمعنى أن المسافر غير مطالب

Hisham Baban – op.cit – P 338. ^(٢٩٢)

^(٢٩٣) الفقرة (١٧) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٢٩٤) الفقرة (١٨) من المادة (٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٢٩٥) الفقرة (١) من المادة (١٨) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

بدفع فرق قيمة التذكرة بين قيمة تذكرة السفر الأصلية وقيمة تذكرة السفر البديلة، ولا يجوز لمشغل القطار تخفيض مستوى درجة سفر المسافر إلا إذا كانت وسيلة النقل البديلة هي الوسيلة الوحيدة والمتوفرة من أجل وصول المسافر لوجهته النهائية^(٢٩٦).

وإذا قام المسافر بإيجاد وسيلة نقل أخرى من أجل الوصول لوجهته النهائية، ففي هذه الحالة يجب على مشغل القطار أن يعرض المسافر عن التكاليف المالية اللازمة التي دفعها^(٢٩٧) لأنه يعتبر ضرراً مادياً يتمثل في أن المسافر تحمل مصاريف نقل جديدة من أجل الوصول لوجهته النهائية، الأمر الذي يجب معه تعويض المسافر عنه^(٢٩٨). ويجب على مشغل القطار تعويض المسافر خلال ثلاثين يوماً من تاريخ استلامه طلب التعويض^(٢٩٩).

ودون فقدان حق المسافر بنقله من محطة الانطلاق وحتى محطة الوصول، يحق للمسافر الحصول على تعويض عن التأخير من قيمة تذكرة السفر بنسبة (٢٥%) إذا كان التأخير من (٦٠) دقيقة إلى (١١٩) دقيقة، وإذا كان التأخير من (١٢٠) دقيقة وأكثر فيكون التعويض عن التأخير من قيمة تذكرة السفر بنسبة (٥٠%)^(٣٠٠).

ولا يحق للمسافر مطالبة مشغل القطار بالتعويض عن التأخير في حالة أن مشغل القطار قد قام بالفعل بإبلاغ المسافر بالتأخير قبل شراء تذكرة السفر أو أن التأخير كان بسبب الظروف الاستثنائية غير المرتبطة بعملية تشغيل القطار، مثل الظروف الجوية أو الكوارث الطبيعية الكبرى أو الإزمات الصحية العامة، والتي لم يتمكن مشغل القطار من تجنبها على الرغم من اتخاذ التدابير اللازمة في مثل هذه الحالات، أو أن يكون التأخير بسبب المسافر، أو سلوك طرف ثالث لم يتمكن مشغل القطار من تجنبه، على الرغم من اتخاذ التدابير اللازمة في مثل هذه الظروف الخاصة، مثل سرقة الكابلات الموجودة على الخط الحديدي أو وجود أعمال تخريب تمنع القطار من الوصول لمحطة الوصول النهائية، باستثناء إذا كان سلوك الطرف الثالث والذي لم يتمكن مشغل القطار من تجنبه راجع لموظفي مشغل القطار، مثل حدوث إضرابات عن العمل من قبل موظفي مشغل القطار^(٣٠١).

^(٢٩٦) الفقرة (٢) من المادة (١٨) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٢٩٧) الفقرة (٣) من المادة (١٨) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٢٩٨) ثروت انيس الاسيوطي - مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن - رسالة دكتوراه - القاهرة - ١٩٦٠م

- ص ٣٨٦.

^(٢٩٩) الفقرة (٥) من المادة (١٨) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٣٠٠) الفقرة (١) من المادة (١٩) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٣٠١) الفقرة (١٠) من المادة (١٩) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

وإذا كان تأخير الرحلة من (٦٠) دقيقة وأكثر، أو إذا تم إلغاء الرحلة، فإن مشغل القطار يكون ملزماً بأن يقدم للمسافر وبشكل مجاني، الوجبات والمرطبات وبما يتناسب وبشكل معقول مع وقت انتظار المسافرين، أو تأمين مكان إقامة في فندق كحد أقصى ثلاث ليال مع تحمل تكاليف النقل من محطة القطار ومكان الإقامة^(٣٠٢).

وإذا توقفت خدمة النقل ولم يكن من الممكن الاستمرار فيها، فيجب على مشغل القطار أن يوفر للمسافرين وفي أسرع وقت ممكن خدمات نقل بديلة مع اتخاذ الترتيبات اللازمة في هذا الخصوص^(٣٠٣)، حيث أنه يجب على مشغل القطار إذا حدث أي تأخير أثناء الرحلة حتى لو كان بفعل القوة القاهرة أن يبذل كل ما في وسعه من أجل إيصال المسافر لمحطة الوصول وفي الميعاد المحدد أو بأقل مدة تأخير ممكنه، حتى لو أدى الأمر إلى الاستعانة بوسائل نقل أخرى، وإلا كان مسؤولاً عن تأخير المسافر، ويشترط لقيام مسؤولية مشغل القطار عن التأخير في وصول المسافر وقوع ضرر للمسافر بسبب هذا التأخير، مثال ذلك أن يترتب على هذا التأخير تفويت فرصة الدخول من أجل أداء الامتحان أو فوات ميعاد سفر بطائرة أو أبرام صفقة تجارية أو التقدم على وظيفة، ويخضع تقدير التعويض للقواعد العامة^(٣٠٤).

أما إذا لم يحدث للمسافر أي ضرر عن تأخير الرحلة، فإن مشغل القطار لا يكون ملزماً بأداء أي تعويض للمسافر، وإذا أراد المسافر الحصول على تعويض من مشغل القطار فعليه أن يقيم الدليل بشأن الضرر الذي لحق به من جراء تأخير الرحلة^(٣٠٥).

ويجب على مشغل القطار إبلاغ المسافرين بكيفية وطريقة الحصول على شهادة تقييد بأن خدمة النقل قد تعرضت للتأخير^(٣٠٦).

وفيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م. فقد تناولت معالجة إلغاء الرحلة وتأخير الرحلة، إذ نصت على أنه "إذا قررت السلطة المختصة إلغاء الخدمة أو تعليقها كلياً أو جزئياً، ينبغي إبلاغ

(٣٠٢) الفقرة (٢) من المادة (٢٠) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٧٨٢/٢٠٢١.

(٣٠٣) الفقرة (٣) من المادة (٢٠) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٧٨٢/٢٠٢١.

(٣٠٤) شريف أحمد الطباخ - التعويض عن النقل البري والبحري والجوي - دار الفكر الجامعي - الإسكندرية - ٢٠٠٥م - ص ٩٩.

(٣٠٥) هاني دويدار - المرجع السابق - ص ٩٧.

(٣٠٦) الفقرة (٤) من المادة (٢٠) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٧٨٢/٢٠٢١.

الجمهور والسكك الحديدية بهذه التدابير حالياً. وتقوم السكك الحديدية بإبلاغ سكك حديد الدول الأخرى بذلك بغية نشرها^(٣٠٧).

وهذا يعني عندما تقرر السلطة المعنية والمختصة في أي دولة تكون عضواً في هذه القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م. بأن خدمة نقل المسافرين بالقطارات سوف تلغى أو توقف كلياً أو جزئياً لأي سبب كان، فإنه ينبغي على مشغل القطار إعلان ذلك للمسافرين، وكذلك لمشغلي القطارات في الدول الأخرى، حتى يتسنى لهم إعلان ذلك لمسافريهم.

كذلك نصت القواعد الموحدة على أنه "يمكن أن تؤدي كل مخالفة لهذه المادة ترتكبها السكة الحديدية إلى إقامة دعوى التعويض عن الضرر الحاصل"^(٣٠٨) ويتضح من نص هذه المادة، أن أي مخالفة ترتكب من قبل مشغل القطار فإنه سيكون من حق المسافر مطالبة مشغل القطار بتعويضه عن الضرر الذي أصابه، ولا يعتبر تأخير الرحلة ذاتها دليلاً على وجود ضرر يستحق المسافر معه التعويض، بل لابد من وجود ضرر فعلي قد لحق بالمسافر من جراء هذا التأخير، لكي يحق للمسافر مطالبة مشغل القطار بالتعويض^(٣٠٩).

وصور الضرر الناجمة عن هذا التأخير قد تكون مادية أو أدبية، فمثال الضرر المادي، أن يتكبد المسافر من جراء تأخر الرحلة مصاريف الإقامة في فندق خلال مدة التأخير^(٣١٠). أما الضرر الأدبي الذي يلحق بالمسافر نتيجة تأخر الرحلة، فيمكن تصوره في الحالة التي يتأخر فيها المسافر عن حضور تشييع جنازة شخص قريب أو صديق عزيز عليه، الأمر الذي أدى إلى لحدوث ضرر أدبي للمسافر نتيجة الضيق الذي يعانيه من جراء تأخير الرحلة^(٣١١).

كذلك نصت القواعد الموحدة على أنه "إذا فانت مواصلة السفر بقطار نتيجة تأخير قطار آخر أو إذ ألغى قطار على كامل أو جزء من مسيرته وكان المسافر يريد متابعة سفره، فإن السكة الحديدية ملزمة بنقله مع طروده اليدوية وأمتعته في حدود الإمكان دون أي رسم إضافي، بواسطة

(٣٠٧) الفقرة (٢) من المادة (٤) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

(٣٠٨) الفقرة (٣) من المادة (٤) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

(٣٠٩) ثروت انيس الاسيوطي - المرجع السابق - ص ٣٨٦.

(٣١٠) ثروت انيس الاسيوطي - المرجع نفسه - ص ٣٨٦.

(٣١١) ثروت انيس الاسيوطي - المرجع نفسه - ص ٣٨٦ وما بعدها.

قطار متجه نحو نفس محطة الوصول وعبر نفس الخط أو عبر خط آخر يعود إلى خطوط حديدية منتسبة إلى مسلك النقل الأصلي بشكل يمكن المسافرين من الوصول إلى مقصده بأقل تأخير^(٣١٢). ويلاحظ على النص السابق: أنه عالج فرض إلغاء أو تأخير الرحلة الأصلية مع تحقق رغبة المسافرين في مواصلة سفره، فألقى التزام على مشغل القطار بتمكين المسافرين من السفر بواسطة قطار آخر على ذات الخطوط دون تحميل المسافرين أي مصاريف مالية إضافية، على أن يكون وصول المسافرين لمحطة الوصول بأقل تأخير ممكن، إلا أن القواعد لم تعالج الفرض الذي لا يرغب فيه المسافر بمواصلة الرحلة، وهذا محل نظر، حيث سكتت اللائحة عن بيان آلية تعويض المسافرين حال عدم الرغبة في السفر.

ويرى الباحث ضرورة إعادة النظر في القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، من أجل وضع آلية لتعويض المسافرين في حالة عدم رغبته في السفر، كما فعل المنظم السعودي، وكذلك كما فعل المشرع في لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

كذلك نصت القواعد الموحدة على أنه "يجب على مشغل القطار (السكك الحديدية) عند الاقتضاء أن يؤشر على تذكرة السفر بأن المواصلة قد فاتت أو القطار قد ألغي، ويمدد مفعول التذكرة في الحدود اللازمة لجعلها صالحة للاستعمال على المسلك الجديد في درجة أعلى أو في قطار فئة أسعاه أعلى، ما لم تكن التعريفات أو المواقيت يتعذر معها استعمال بعض القطارات"^(٣١٣) من نص هذه المادة يتضح بأنها ألزمت مشغل القطار المنوط بها عملية نقل المسافرين بأن يؤشر على تذكرة المسافرين بما يفيد فوات الرحلة الأصلية للمسافر أو أن الرحلة قد تم إلغاؤها، وأن صلاحية التذكرة ممتدة للرحلة الأخرى البديلة في درجة أعلى أو بواسطة قطار درجته أو فئة قيمة تذكرته أعلى.

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة. فقد نصت على أن مشغل القطار يعفى من مسؤوليته الناتجة عن إلغاء الرحلة أو تأخيرها، إذا كان ذلك بسبب الظروف الاستثنائية غير المرتبطة بعملية تشغيل القطار، والتي لم يتمكن مشغل القطار من تجنبها على الرغم من اتخاذ التدابير اللازمة في مثل هذه الحالات، أو أن يكون التأخير بسبب المسافر، أو بسبب سلوك طرف ثالث لم يتمكن مشغل القطار من تجنبه، على الرغم من اتخاذ التدابير اللازمة في مثل هذه

^(٣١٢) الفقرة (١) من المادة (١٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(٣١٣) الفقرة (٢) من المادة (١٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

الظروف الخاصة، مثل وجود أعمال تخريب أو أعمال إرهابية تمنع القطار من مواصلة الرحلة من أجل الوصول لمحطة الوصول النهائية، باستثناء إذا كان سلوك الطرف الثالث والذي لم يتمكن مشغل القطار من تجنبه راجع لموظفي مشغل القطار، مثل حدوث إضرابات في العمل من قبل موظفي مشغل القطار^(٣١٤).

الفرع الرابع

تعطل القطار أثناء الرحلة

قد يحدث أحياناً، أن تتوقف عملية نقل المسافرين بالقطارات، لعدة أمور منها ما يرجع لمشغل القطار، كحدوث خلل فني بالقطار، ومنها ما قد يكون بسبب موظفي مشغل القطار، ومنها ما يعود على المسافرين نفسه، وفي بعض الأحيان قد يكون سبب تعطل القطار أثناء الرحلة بسبب القوة القاهرة.

ففي حالة توقفت عملية النقل، أي تعطل القطار أثناء الرحلة، فإن بعض فقهاء القانون التجاري يرون بأن مشغل القطار ملزم بتلافي ذلك وبأسرع وقت ممكن، وذلك إما بإصلاح الخلل الفني، أو بإيجاد وسيلة نقل أخرى لتكملة الرحلة، أي تكملة عملية النقل^(٣١٥). وفي هذه الحالة فإنه لا يحتاج إلى اتفاق مسبق بين مشغل القطار والمسافر، لأن مشغل القطار ملزم بأن يقوم بإيصال المسافر إلى محطة الوصول المتفق عليها مسبقاً، كما أن شروط ومقتضيات عقد النقل تستلزم ذلك.

ومن جهة أخرى، فإن مشغل القطار عندما يقوم بإيجاد وسيلة نقل أخرى لتكملة رحلة السفر من أجل إيصال المسافرين لمحطة الوصول، فهو بذلك يحقق مصلحته ومصلحة المسافرين معاً، وتحقق هذه المصلحة من خلال عمل مشغل القطار على تلافي أي تأخير في الرحلة يكون مسؤولاً عنه فيما لو لم يتم بذلك، بالإضافة لذلك فإن مشغل القطار يستبعد النتائج المحتملة والتي من الممكن أن يتعرض لها المسافر فيما لو طالبت مدة تعطيل رحلة القطار، لأن مشغل القطار يكون مسؤولاً عن الأضرار التي يتعرض لها المسافر أثناء فترة توقف عملية النقل، بسبب أن فترة توقف عملية النقل بالقطار تدخل ضمن مدة تنفيذ عقد النقل^(٣١٦).

^(٣١٤) الفقرة (٢) من المادة (٣٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م بصيغتها المعدلة.

^(٣١٥) على حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٧٧.

^(٣١٦) معمر ولد محمد سالم - مسؤولية الناقل البري للأشخاص في القانون الموريتاني والليبي والمصري - دراسة مقارنة - رسالة ماجستير - أكاديمية الدراسات العليا - مدرسة العلوم الإنسانية - قسم القانون - ٢٠٠٩/٢ - ص ٤٢.

وفي حكم لمحكمة النقض الفرنسية، تتلخص وقائع القضية في أن المدعي، ويعمل محامياً لدى أحد المكاتب في باريس، أستقل القطار الذي كان متجهاً إلى باريس، وقد وصل القطار متأخراً أربع ساعات عن الموعد المحدد له، وبالتالي طلب المحامي استرداد ثمن تذكرة السفر كما طالب بالتعويض عما فاتته من أتعاب ومصادقته تجاه موكله، فضلاً عن تعويضه عما لحقه من أضرار نفسية، وقرر القاضي في مقاطعة Limoges قبول طلب المحامي، وذلك بعد استبعاد ظروف القوة القاهرة التي تمت إثارتها، ولكن بناء على الطعن المقدم من هيئة السكك الحديدية، فإن محكمة النقض قد نقضت قرار محكمة المقاطعة، لأن الضرر الذي يحدث للمسافر بموجب عقد النقل، هو ذلك الضرر المتوقع وقت إبرام عقد النقل، ومن ثم يكون للمحامي استرداد ثمن التذكرة دون غيرها من الطلبات الأخرى، وأحالت محكمة النقض الدعوى إلى محكمة Gueret لتحديد الأضرار الأخرى التي من الممكن توقعها وقت شراء تذكرة القطار^(٣١٧).

وفي حكم آخر لمحكمة النقض الفرنسية بشأن إلغاء رحلة القطار لمدة (١٥) يوماً فقد ادعى أحد المسافرين أنه حُرِمَ من القطار الذي سبق وأن حجز تذكرته للتنقل عليه لمدة أسبوعين، مما منعه من أداء أنشطته المهنية التي كان من المفترض عليه القيام بها، وطالب باسترداد نصف اشتراكه الشهري، وتعويضه عن الأضرار التي لحقت به. قبل قاضي مقاطعة Sete طلبات المسافرين وحكم له بها، وذلك لأن هناك ضرراً غير متناسب مع حرية الذهاب والعودة، وأضراراً لحقت بحرية العمل بسبب تعطل الرحلات المدرسية، وهي أنشطة تتمتع بالحماية بموجب المادتين (٤،١) من قانون ٢٠٠٧/٨/٢١م بشأن الحوار الاجتماعي واستمرارية المرفق العام في النقل المنتظم للمسافر، وعند الطعن على الحكم أمام محكمة النقض قضت هذه الأخيرة بإحالة الدعوى إلى محكمة مقاطعة مونبلييه، وذلك لبيان الجهة المنظمة لعملية نقل المسافرين، وما إذا كانت هيئة السكك الحديدية هي وحدها المنظمة أم تشاركها في تنظيم نقل المسافرين جهة أخرى؟ وأن للمحكمة بصدد ذلك إلزام مشغل القطار بتعويض المسافرين عن الأضرار التي لحقت به، ويقع على عاتق المسافرين عبء إثبات الضرر الذي لحق به^(٣١٨).

هذا وقد ذهبت محكمة النقض المصرية في حكم لها حديثاً نسبياً سنة ٢٠١٦م إلى القول "أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب وتوصيله إلى الوجهة التي اتفق عليها وفي الميعاد الذي حدده الناقل وارتضاه الراكب وهذا الالتزام هو تحقيق غاية ويتحقق الإخلال به عند عدم تحقيقها ودون حاجة لإثبات خطأ الناقل ولا ترتفع هذه المسؤولية وفقاً

(٣١٧) محكمة النقض الفرنسية - الدائرة المدنية (الأولى) جلسة ٢٦/٩/٢٠١٢م رقم ١١-١٣-١٧٧ تمت الزيارة في ٢٢/٢/٢٠٢٤م - www.courdecassation.fr.

(٣١٨) محكمة النقض الفرنسية - الدائرة المدنية (الأولى) جلسة ٢٦/٩/٢٠١٢م الطعن رقم ١١-٢١-٢٨٤ - تمت الزيارة في ٢٢/٢/٢٠٢٤م - www.courdecassation.fr.

لأحكام المسؤولية العقدية إلا إذا أثبت الناقل أن ما حدث من ضرر قد نشأ عن قوة القاهرة لأمر لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه من جانب أشد الناس يقظة وتبصراً بالأمر، أو بسبب أجنبي، وإذا كان تكييف الوقائع بأنها قوة القاهرة أو نفي هذا التكييف عنها يعتبر وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة مسألة قانونية يخضع فيها قاضي الموضوع لرقابة محكمة النقض وكان الثابت من الأوراق أن تعطل جرار في القطار قد أدى إلى عدم وصوله إلى محطة الإسكندرية في الموعد المحدد، وكان ذلك العطل يعتبر من الأمور المحتملة والمتوقعة التي تنتج عادة من التقصير في صيانة تلك الجرارات، وهو ما لا يعد من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من مسؤوليته عن تأخر وصول الراكب في الموعد المحدد، وهو ما حدا بالمشرع إلى تقنين هذه القواعد العامة، فنص صراحة في المادة (٢٥٩) من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، لخلو قانون التجارة القديم المنطبق على الدعوى من نص مشابه، على أحقية الراكب في التعويض، إن كان له مقتضى، إذا تعطل النقل بسبب يرجع إلى الناقل أو تابعيه أو الوسائل التي يستعملها في النقل، وإذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وقضى برفض الدعوى على سند من أن عطل جرار القطار كان نتيجة حادث فجائي لا يمكن دفعه أو توقعه فإنه يكون قد أخطأ في تكييف هذا الإخلال، مما يعيبه بمخالفة القانون والخطأ في تطبيقه بما يوجب نقضه^(٣١٩).

وبالرجوع إلى الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام السعودية، وكذلك الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية السعودية، فأنا لم نجد في نصوصها ما يشير صراحة إلى حق المسافرين في التعويض حال تعطل القطار أثناء الرحلة. ويرى الباحث أنه من الأهمية بمكان معالجة المنظم السعودي هذه المسألة، لما لها من أهمية في الحفاظ على حقوق المسافرين من جهة، ومن جهة أخرى بيان التزامات مشغل القطار في حال تعطل القطار أثناء الرحلة^(٣٢٠).

كما يرى الباحث أن يكون من حق المسافرين كذلك أن يقوم مشغل القطار بتوفير وسيلة نقل بديلة له، وذلك في حال تعطل القطار أثناء الرحلة لأسباب فنية، مع تمكين المسافرين من بلوغ محطة الوصول النهائية، بالإضافة إلى حق المسافرين في الحصول على الرعاية والمساندة، كتوفير المرطبات والوجبات الغذائية والعلاج إن لزم الأمر. هذا فضلاً عن قيام مسؤولية مشغل القطار

(٣١٩) محكمة النقض المصرية - الدائرة المدنية - طعن رقم ١٨٧٨ - سنة ٦٩ ق - تاريخ صدور الحكم ٢٠١٦/١٠/١٠م - تمت الزيارة في ٢٤/٤/٢٠٢٤م - www.cc.gov.eg.

(٣٢٠) لقد تناولت لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - التزامات مشغل القطار في حالة تعطل القطار أثناء الرحلة، حيث كانت تنص المادة (٩) منه على القول "عند تعطل القطار أثناء الرحلة لأسباب فنية لا علاقة لها بالقوة القاهرة أو دواعي الأمن والسلامة يلتزم المشغل بتوفير خدمة النقل المناسب من القطار-المتعطل- إلى محطة الوصول النهائية مع مراعاة توفير الرعاية والمساندة الملائمة".

التعاقدية، في حالة تعطل القطار أثناء الرحلة، بمعنى أنه لا بد من تعويض المسافر عما يصيبه من أضرار أخرى أثناء فترة تعطل القطار، وما ينتج عن ذلك من تأخير، كأن يكون المسافر يريد الوصول في وقت معين من أجل أداء امتحان، أو الدخول في مزاد، أو الدخول في صفقة تجارية، ففي كل هذه الأمثلة وغيرها يلحق بالمسافر ضرر يتوجب معه على مشغل القطار تعويض المسافر، فمن المعروف أن التعويض يكون جبراً للمسافر عن الضرر الذي لحق به جراء هذا التأخير.

ويشمل التعويض ما لحق المسافر من ضرر وما فاتته من كسب، ولا يعفى مشغل القطار من تلك المسؤولية إلا بإثباته للسبب الأجنبي، والسبب في ذلك أن المسافر غير ملزم بتحمل ما يتعرض له أثناء تعطل الرحلة بسبب الخلل الفني في القطار، لأنه يجب على مشغل القطار اتخاذ كافة الاحتياطات والإجراءات اللازمة لتلافي أي عطل في القطار أثناء الرحلة، فضلاً عن ذلك فإنه يجب على مشغل القطار تنفيذ العقد، لأن التزامه في هذا الخصوص هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية.

وبالنسبة لمملكة البحرين، لم يصدر عن المشرع البحريني تنظيم لعقد النقل بالسكك الحديدية، وإنما يسري على هذا النوع من النقل أحكام عقد النقل الواردة في قانون التجارة البحريني، وذلك فيما يتعلق بالنصوص الخاصة بالنقل البري، وأقرب نص يعالج مسألة مسؤولية الناقل عن تعطل وسيلة النقل أثناء الرحلة هو ذلك النص الذي قضى بأن "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من اضرار بدنية او مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له ان ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب"^(٣٢١).

ويلاحظ لنا من خلال النص السابق، أن قانون التجارة البحريني قد نص على مسؤولية الناقل في حالة التأخير بإيصال المسافر في الوصول إلى المكان المتفق عليه، وضمن المحددة لذلك، وقد ظهرت هذه المسؤولية مندمجة مع التزام الناقل بسلامة المسافر، إلا أن قانون التجارة البحريني، لم يحدد موقفه تجاه الناقل أثناء تعطل عملية النقل، ونرى بأنه من المستحسن إلزام الناقل في هذه الحالة باتخاذ الإجراءات اللازمة حال تعطل النقل^(٣٢٢).

وفي نفس الوقت، يؤيد الباحث ما نص عليه المشرع البحريني، بأنه لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب. والسبب في ذلك أن الراكب لا يتحمل

^(٣٢١) الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني.

^(٣٢٢) المادة (٢٥٩) من قانون التجارة المصري، والتي نصت على أنه "إذا تعطل النقل بسبب يرجع إلى الناقل أو تابعيه أو الوسائل التي يستعملها في النقل، جاز للراكب اختيار وسيلة نقل أخرى، وفي هذه الحالة يتحمل الناقل مصاريف إيصاله إلى المكان المتفق عليه وله أن يختار الانتظار حتى تعود حركة النقل، وفي هذه الحالة لا يجوز إلزامه بأداء أية أجره إضافية مع عدم الإخلال بحق الراكب في التعويض في الحالتين إذا كان له مقتض".

ما قد يتعرض له أثناء تعطل وسيلة النقل بسبب وجود خلل فني في وسيلة النقل أو وجود خطأ من موظفي الناقل، الأمر الذي سيؤدي إلى عدم تمكن الراكب من مواصلة رحلته وتحقيق الغاية والهدف من سفره. وبالتالي يجب على الناقل اتخاذ كافة الإجراءات والاحتياطات اللازمة لتلافي ذلك وتنفيذ عقد النقل، لأنه وكما ذكرنا سابقاً أن التزام الناقل هنا التزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية. وعلى المستوى الدولي فقد خلت لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢، وكذلك القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، وأيضاً القواعد الموحدة بصيغتها المعدلة، من معالجة مسألة حقوق المسافرين الناتجة عن تعطل القطار أثناء الرحلة، وبالتالي فإننا نرى بأنه يمكن تطبيق ذات النصوص التي سبق وأن تناولناها في معرض الحديث عن مسؤولية مشغل القطار في حال إلغاء الرحلة أو تأخرها فهي الأقرب للتطبيق^(٣٢٣).

الفرع الخامس

الحوادث والاصابات

يعتبر التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين من الحوادث والاصابات من أهم الالتزامات الأساسية التي يربتها عقد النقل على عاتق مشغل القطار تجاه المسافر، وهو ما يسمى الالتزام بضمان السلامة^(٣٢٤)، حيث يضمن مشغل القطار وبمقتضى عقد النقل سلامة جسم المسافر من الحوادث والاصابات ومن كل ضرر قد يتعرض له من بداية تنفيذ عقد النقل وحتى وصول المسافر لمحطة الوصول^(٣٢٥).

إن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين مرتبط بوجود عقد النقل، وبمدة تنفيذه، وبالتالي إذا ما انقضى وجود عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر، فلا يحق للمسافر مطالبة مشغل القطار بالتعويض، وذلك لعدم وجود عقد نقل فيما بينهم، كأن يكون المسافر قد تسلل إلى عربات القطار دون علم مشغل القطار، ولم تكن لديه نية لأبرام عقد النقل، وقد اوضحنا ذلك مسبقاً^(٣٢٦). وحيث إن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين أثناء تنفيذ عقد النقل يعد من أهم الالتزامات الملقاة على عاتق مشغل القطار، إلا أن ذلك لا يعني التقليل من أهمية باقي الالتزامات الأخرى والتي يربتها عقد النقل في ذمة مشغل القطار، فكل التزامات مشغل القطار يتولد عند اخلاله بأي منها قيام مسؤوليته العقدية بمجرد حصول ضرر للمسافر ناتج عن هذا الاخلال، إلا

(٣٢٣) انظر لموضوع الغاء الرحلة أو تأخرها من هذه الرسالة - ص ٨٦ وما بعدها.

(٣٢٤) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٩٠.

(٣٢٥) مصطفى مرعي - المسؤولية المدنية في القانون المصري - الطبعة الأولى - مطبعة نوري - ص ١٣.

(٣٢٦) انظر لموضوع أسباب الإكباب وأثرها على حقوق المسافرين بالقطارات من هذه الرسالة - ص ٣٥ وما بعدها.

أن سبب التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين يعتبر من أهم الالتزامات المفروضة عليه، يرجع لكونه يتعلق بحق الانسان في الحياة الذي أولته تشريعات مختلف الدول أهمية كبرى، كما أن الإحصاءات والدراسات قد أشارت إلى أن التزام مشغل القطار بسلامة المسافرين يمثل أحد أهم الأسباب التي من شأنها أن تقلل أو تزيد من اقبال الناس على استخدام وسيلة نقل معينة^(٣٢٧).

وانطلاقاً من أهمية هذا الالتزام فقد أولى الفقه اهتماماً كبيراً به وقد ظهر ذلك من خلال الآراء والمناقشات التي طرحت بشأنه، ومنذ ظهور وسائل النقل بأنواعها المختلفة وما لازمها من مخاطر وحوادث، فقد كثرت تلك الآراء واحتدم الجدل، خاصة وأنه مع بداية ظهور وسائل النقل لم تكن هنالك نصوص قانونية تنظم أحكام عقد نقل الأشخاص، الأمر الذي أدى إلى أن يقرر القضاء بوجود هذا الالتزام وسانده الفقه في ذلك، إلى أن استجاب المشرع - في مرحلة لاحقة - ونظم حقوق والالتزامات كل من مشغل القطار والمسافر، وعليه وانطلاقاً من أهمية حياة الانسان فقد بادر القضاء بإيجاد حماية خاصة لحياة وسلامة المسافرين، حتى لا يترك أمر تحديد الالتزام بضمان السلامة وما ينتج عنه لمشئئة الافراد انفسهم، لما في ذلك من خطورة قد تكون في غير صالح المتضررين عندما لا يحصلون على حقهم في التعويض في حالة حدوث ضرر لهم نتيجة اخلال مشغل القطار بالتزامه بضمان سلامة المسافرين اثناء تنفيذ عقد النقل^(٣٢٨).

ونظراً لأهمية التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين، فإنه يتعين علينا بيان مضمون هذا الالتزام، ثم الأساس الذي يقوم عليه، وفقاً لما يلي:

أولاً: مضمون الالتزام بالسلامة.

بعد أن تقرر هذا الالتزام على عاتق مشغل القطار تجاه المسافرين، فإنه يتعين علينا معرفة مضمون التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين، ولكن ينبغي علينا لمعرفة مضمون هذا الالتزام أن نحدد طبيعة هذا الالتزام، بمعنى هل هذا الالتزام هو التزام ببذل عناية، فيكون مشغل القطار ملزماً ببذل عناية الرجل المعتاد لإيصال المسافرين سالماً لمحطة الوصول، أم أنه التزام بتحقيق نتيجة يسأل عنه مشغل القطار بمجرد تخلف هذه النتيجة وحدث ضرر للمسافر أثناء عملية النقل^(٣٢٩).

(٣٢٧) مصطفى مرعي - المرجع السابق - ص ١٣.

(٣٢٨) معمر ولد محمد سالم - المرجع السابق - ص ١٠.

(٣٢٩) عبدالرحيم معمر عبدالسلام الجابري - الحماية المدنية للمضروور من حوادث المركبات الآلية - دراسة مقارنة بين القانون المصري والقانون الليبي - رسالة ماجستير - جامعة القاهرة - ٢٠١٧م - ص ١١٢ وما بعدها.

وسنبحث ذلك في كل من الفقه والقضاء ثم في قوانين التجارة، وفقاً لما يلي:

١. الفقه.

اعتبر الفقه ان التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة^(٣٣٠)، فإذا ما أصاب المسافر ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل فإن مشغل القطار يكون قد أخل بتنفيذ التزامه، وذلك لعدم تحقيقه النتيجة المطلوبة منه وهي إيصال المسافر سالماً لمحطة الوصول، ولا يعفى مشغل القطار من هذه المسؤولية حتى لو أثبت أنه بذل العناية اللازمة من أجل توصيل المسافر سالماً لمحطة الوصول، بل لابد على مشغل القطار إن أراد التخلص من هذه المسؤولية أن يثبت ان الضرر الذي أصاب المسافر يرجع إلى سبب أجنبي^(٣٣١)، ويتمثل السبب الأجنبي هنا في إحدى حالاته الثلاث وهي القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المتضرر أي خطأ المسافر نفسه^(٣٣٢).

ويرى الفقه أن مصدر التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر هو عقد نقل المسافر وما جاء به من بنود، كما هو الحال في الأنظمة السعودية والقانون البحريني والقانون المصري والقانون الفرنسي، وبالتالي فإنه يجب على مشغل القطار أن يوصل المسافر لمحطة الوصول سالماً معاف^(٣٣٣).

واستند الفقهاء في ذلك إلى عدة حجج منها أنه لا يتصور أن يكون مضمون التزام مشغل القطار في نقل الأشخاص اضيق منه في نقل الأشياء والذي يعتبر فيه التزام مشغل القطار التزاماً بتحقيق نتيجة وهي توصيل وسلامة البضائع إلى مكان الوصول^(٣٣٤)، كما أنه التزام يستمد من الدستور أي إنه حق دستوري يتمثل في حق المسافر في الصحة، كما أنه التزام يستند للقواعد الآمرة المرتبطة بالنظام العام حتى وإن لم يستند إلى إرادة الطرفين، إضافة لذلك أن الغاية من هذا الالتزام هو سلامة جسد المسافر، ومن غير المعقول والمنطق أن يكون جسم الانسان محلاً للإعفاء أو التخفيف من الالتزامات المترتبة على عقد النقل^(٣٣٥).

(٣٣٠) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٠٥.

(٣٣١) أكثم أمين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٣.

(٣٣٢) نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ١٠٨.

(٣٣٣) محمد فريد العريني - القانون الجوي - النقل الجوي الدولي والداخلي - دار الجامعة الجديدة - ٢٠١٣ م - ص ٢٠٤.

(٣٣٤) أكثم أمين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٢.

(٣٣٥) أكثم أمين الخولي - المرجع نفسه - ص ٣٣٢.

٢. القضاء .

استقر القضاء في فرنسا على إقرار التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر إلى محطة الوصول سليماً معافى، لتوفير أكبر قدر من الحماية للمسافرين^(٣٣٦). وبسبب أهمية التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر، فإن المسافر لن يكون بحاجة لإثبات أن هنالك علاقة مباشرة بين الحادث ومشغل القطار، إذ يكفي أن يثبت المسافر أن الحادث قد وقع خلال عملية النقل، وينبغي على مشغل القطار في هذه الحالة تعويض المسافر عن الضرر الذي لحق به، حتى وإن كان سبب هذا الحادث غير معروف، وفي حالة عدم وجود عقد نقل بين مشغل القطار والمسافر، كما هو الحال في حالة الراكب الخفي^(٣٣٧) فإن مسؤولية مشغل القطار تكون على أساس المسؤولية التقصيرية.

والسؤال المطروح هنا، متى يبدأ التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر، هل يبدأ هذا الالتزام من وقت حصول المسافر على تذكرة السفر، خاصة وأنه في الغالب الأعم أن المسافر يحصل على تذكرة السفر مقدماً وقبل بدء انطلاق الرحلة، أم أن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر يكون من بداية انطلاق الرحلة من محطة الانطلاق، بمعنى أن هذا الالتزام يكون بعد صعود المسافر على عربة القطار وانطلاق القطار من محطة المغادرة؟

للإجابة عن هذا السؤال حرياً بنا أن نوضح بأن الفقه والقضاء قد انقسم إلى اتجاهين، بشأن النطاق الزمني لإعمال مسؤولية مشغل القطار عن المسافرين، وهذا أمر طبيعى في ظل سكوت القانون عنها، مما فتح المجال لاجتهادات الفقه والقضاء، وقد انقسموا في ذلك إلى اتجاهين، وفقاً لما يلي:

الاتجاه الأول: الاتجاه الموسع لنطاق التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر.

يرى أنصار هذا الاتجاه^(٣٣٨) بأن التزام مشغل القطار بسلامة المسافرين تبدأ من دخول المسافر بوابة المحطة، حيث ألزمت مشغل القطار بحماية المسافرين من لحظة دخوله سور السكك الحديدية وحتى اللحظة التي يخرج المسافر من محطة الوصول، وحتى يستفيد المسافر من هذه

(٣٣٦) انظر في ذلك: ص ١٤٩ وما بعدها.

(٣٣٧) راجع ما سلف بيانه بشأن مسألة النقل الخفي من هذه الرسالة - ص ٦٦.

(٣٣٨) اكثم أمين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٨. اكرم يا ملكي - المرجع السابق - ص ٣٢. سعد واصف

- المرجع السابق - ص ٦٥-٦٦. طالب حسن موسى - المرجع السابق - ص ٨٨.

الحماية، فإنه لا بد من أن تكون لديه تذكرة سفر صالحة للصعود والسفر بها على متن القطار^(٣٣٩)، ومن ثم إذا تعرض المسافر لأي ضرر قبل صعوده على متن القطار، كسقوطه على رصيف محطة القطار، فإن مشغل القطار في هذه الحالة يكون مسؤولاً عن هذا الضرر الذي تعرض له المسافر، ويمكن للمسافر أن يرجع على مشغل القطار بشأن هذا الضرر الذي حصل له استناداً إلى المسؤولية العقدية^(٣٤٠).

كما أن أنصار هذا الاتجاه يذهبون إلى أن مشغل القطار يكون مسؤولاً عن مرحلة ما بعد النقل، بمعنى أنه لا بد أن يكون المسافر قد وصل سالماً لمحطة الوصول وغادر منها، ومن ثم فإن مسؤولية مشغل القطار بسلامة المسافر لا تكون منتهية بمجرد وصوله لمحطة الوصول، بل لا بد من خروجه من سور محطة الوصول، وبالتالي إذا حصل أي ضرر للمسافر بعد وصوله لمحطة الوصول، ففي هذه الحالة يتحمل مشغل القطار مسؤولية هذا الضرر الذي حصل للمسافر، استناداً إلى أحكام المسؤولية العقدية^(٣٤١).

ويثور السؤال عما هو الحكم إذا بقي المسافر داخل سور محطة القطار لفترة أطول من الفترة المعقولة واللازمة لخروجه منها، فهل يكون مشغل القطار مسؤولاً تجاه المسافر عن أي ضرر يحصل له، أم أن مسؤولية مشغل القطار تنتفي في هذه الحالة؟

للإجابة على هذا السؤال، نوضح موقف الفقه^(٣٤٢) والقضاء في هذا الخصوص، حيث أنهم يفرقون بين فرضين:

الفرض الأول: أن يكون بقاء المسافر داخل سور محطة الوصول بسبب أمور تتعلق بعملية النقل، ففي هذه الحالة فإن مشغل القطار يكون مسؤولاً مسؤولية عقدية عن أي ضرر يحصل للمسافر.

الفرض الثاني: أن يكون بقاء المسافر داخل سور محطة الوصول لأسباب لا تتعلق بعملية النقل، ففي هذه الحالة إذا ما أصاب المسافر أي ضرر، فإن مشغل القطار لا يتحمل أي مسؤولية تجاه المسافر، لأن انقضاء عقد النقل ينتهي بمجرد وصول المسافر لمحطة الوصول وخروجه من محطة القطار خلال الفترة المعقولة والمناسبة لخروجه منها، بمعنى أن عقد النقل لا يترأخى لحين خروج المسافر فعلاً من محطة القطار، ومن ثم إذا بقي المسافر في محطة الوصول لفترة أطول

(٣٣٩) علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٨٩.

(٣٤٠) فريد مشرقي - أصول القانون التجاري المصري - الجزء الأول - الطبعة الثالثة - مكتبة الانجلو المصرية - القاهرة - ١٩٥٩ - ص ٧٧٣.

(٣٤١) فريد مشرقي - المرجع نفسه - ص ٧٧٣.

(٣٤٢) علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٨٩. فريد مشرقي - المرجع نفسه - ص ٧٧٤ - ٧٧٥. أدوار عيد - المرجع السابق - ص ٣٩٦. أكثم أمين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٨ وما بعدها.

من الفترة اللازمة لخروجه منها وتعرض لأي ضرر أثناء هذه الفترة، فإنه لا تقع أي مسؤولية على مشغل القطار.

وبالنسبة للقضاء، فأنا نجد أن القضاء المصري قد تبني هذا الاتجاه، حيث تبدأ مسؤولية مشغل القطار عن أي ضرر يلحق بالمشافر منذ اللحظة التي يتواجد بها المشافر داخل محطة القطار، ويكون معه تذكرة سفر صالحة للسفر بها على متن القطار، وتنتهي مسؤولية مشغل القطار عند خروج المشافر من محطة القطار، وفي حالة بقاء المشافر داخل محطة الوصول لأسباب لا علاقة لها بعملية النقل ولفترة زمنية أطول من تلك الفترة والتي كان من المفترض أن يخرج منها، فإن المسؤولية العقدية لمشغل القطار تنتهي في هذه الحالة، ولا تتراخى لحين خروج المشافر من محطة الوصول^(٣٤٣).

ونحن نؤيد ما ذهب اليه جانب من الفقه القانوني في هذا الخصوص، لأنه من الغير العدل والمنطق أن يكون مشغل القطار مسؤولاً عن أي ضرر يحصل للمشافر أثناء تواجده في محطة الوصول لأمر وأسباب لا تتعلق بعملية النقل، إلا أنه لا بد لنا أن نوضح أنه يمكن للمشافر أن يرجع على مشغل القطار استناداً لأحكام المسؤولية التقصيرية، كما لو أن المشافر بقي داخل محطة الوصول بسبب رغبته في تناول وجبة الغداء أو العشاء، ومن ثم قيامه بإجراء بعض الاتصالات بعدة أشخاص عن طريق الجوال، أو بسبب رغبته في أخذ قسط من الراحة، أو إجراء بعض الأعمال عن طريق - اللاب توب - الخاص به، أو تأخر أحد اقاربه أو أصدقائه لفترة زمنية أطول من الفترة والتي كان من المفترض أن يكون متواجد في انتظاره عند محطة الوصول، ففي مثل هذه الأمثلة وغيرها إذا ما تأخر المشافر في الخروج من محطة الوصول لفترة أطول من الفترة اللازمة للخروج منها، فإن مسؤولية مشغل القطار العقدية تنتهي بمجرد الفرض الذي كان من المفترض على المشافر أن يخرج من محطة الوصول، ومن ثم إذا بقي المشافر في محطة الوصول لفترة أطول من الفترة اللازمة لخروجه منها وحصل له أي ضرر خلال هذه الفترة، فإنه لا يكون أمام المشافر سوى الرجوع على مشغل القطار استناداً إلى أحكام المسؤولية التقصيرية وليست العقدية.

أما إذا كان بقاء المشافر داخل محطة الوصول لأسباب تتعلق بعملية النقل، كتأخر مشغل القطار في تسليم الأمتعة المشحونة للمشافر، أو تكس أمتعة المسافرين لدى مشغل القطار بسبب سوء ظروف عمليات التشغيل لدى مشغل القطار، فإن المسؤولية العقدية لمشغل القطار في هذه الحالة تظل قائمة، وإذا حصل أي ضرر للمشافر خلال هذه الفترة الزمنية، فإنه يمكن للمشافر

(٣٤٣) اكثم امين الخولي - المرجع نفسه - ص ٣٣٨ وما بعدها.

الرجوع على مشغل القطار، استناداً لأحكام المسؤولية العقدية، لأن بقاء المسافر داخل محطة الوصول لفترة أطول من الفترة اللازمة لخروجه منه كان بسبب مشغل القطار وليس المسافر.

الاتجاه الثاني: الاتجاه المضيق لنطاق التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين^(٣٤٤).

يرى أنصار هذا الاتجاه أن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين يبدأ منذ وقت أخذ المسافر مكانه في عربة القطار، وينتهي التزام مشغل القطار بنزول المسافر منها، كما أن مشغل القطار يكون ملزماً بتعويض المسافر عن أي ضرر قد يلحق به خلال نزوله على السلالم المؤدية إلى القطارات أو الخارجة منها إلى الطريق العام، حيث أنهم يستندون في رأيهم إلى أعمال المسؤولية العقدية، ومع هذا فإن مشغل القطار يمكن أن تتعدّد مسؤوليته استناداً إلى أحكام المسؤولية التقصيرية، كأن يصاب المسافر بصعق كهربائي أثناء شرائه التذكرة من شبّاك التذاكر حينما ترك المسؤولون أسلاك الكهرباء في المحطة عارية بدون تأمينه من خطر الصعق الكهربائي، أو سقوط كتلة حجرية من سور محطة السكك الحديدية على أحد المسافرين قبل صعوده إلى القطار، أو سقوط صندوق القمامة الحديدي الموجود بالمحطة على أحد المسافرين، أو حصول أي ضرر للمسافر أثناء تواجده على رصيف محطة القطار، ففي هذه الأمثلة تكون مسؤولية مشغل القطار منعقدة استناداً إلى أحكام المسؤولية التقصيرية، وليس استناداً إلى أحكام المسؤولية العقدية، لأن عقد النقل لم يبدأ تنفيذه حتى يمكن القول بأن مسؤولية مشغل القطار قد بدأت، حيث أن مسؤولية مشغل القطار عند أنصار هذا الاتجاه تبدأ منذ اللحظة التي يكون فيها المسافر على متن القطار، وتنتهي بمجرد نزوله من على متن القطار حتى لو بقي في محطة الوصول لأي سبب كان، ومن ثم إذا حصل أي ضرر للمسافر أثناء نزوله من القطار وتواجده في محطة الوصول، فإن المسؤولية العقدية لمشغل القطار في هذه الحالة تنتفي.

وفي فرنسا، وبخصوص مسؤولية مشغل القطار قبل دخول المسافر وسيلة النقل فقد عدلت المحاكم الفرنسية عن موقفها بشأن تكييف مسؤولية مشغل القطار على أنها مسؤولية عقدية، حيث اعتبرت مسؤولية تقصيرية^(٣٤٥).

وقد حرص القضاء الفرنسي على إقرار مبدأ التزام مشغل القطار بأمن وسلامة المسافرين من صعود المسافر القطار في محطة الانطلاق وحتى الوصول لمحطة المقصد ونزوله من القطار،

^(٣٤٤) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٦١. طالب حسن موسى - المرجع السابق - ص ٨٨.

^(٣٤٥) محكمة النقض الفرنسية - Cass.Civ. 7 mars 1989, Gaz. Pal.1989,2.632 تمت الزيارة في

www.courdecassation.fr - ٢٠٢٤/١٢/٢٣ م

حيث أن التزام مشغل القطار في هذا الخصوص هو التزام بتحقيق نتيجة، وبالتالي فإذا حدث ضرر للمسافر، فإن مشغل القطار يكون مسؤولاً عن هذا الضرر^(٣٤٦)، ولا يعفى إلا إذا اثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر كان نتيجة قوة قاهرة.

وفي هذا قضت محكمة الاستئناف بالإسكندرية، بأنه "لا محل بأن يقبل من المستأنف دفعه بأنه قد احتاط لمنع وقوع الحادث بوضع جهاز الإطفاء بالسيارة وبوجود تابعيه على مقربة منها وبأن هؤلاء قد بذلوا غاية جهدهم في إطفاء النار وتخليص المصاب"^(٣٤٧)، وقد أيدت محكمة النقض حكم محكمة الاستئناف في هذا الخصوص حيث قضت بأن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر يوجب على مشغل القطار إيصال المسافر إلى محطة الوصول سليماً معافى من أي ضرر، ولا يمكن لمشغل القطار التخلص من هذا الالتزام إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر يرجع للسبب الأجنبي، وذلك استناداً للحكم القاضي منطوقه "بأن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب بمعنى أنه يكون ملتزماً بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليماً وهو التزام بتحقيق غاية بحيث إذا أصيب الراكب فيكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانبه"^(٣٤٨).

ولا يمكن لمشغل القطار التخلص من مسؤوليته بضمان سلامة المسافر، إلا إذا اثبت بأن الضرر الذي وقع للمسافر كان نتيجة القوة القاهرة أو خطأ الغير، ويشترط في خطأ الغير حتى يكون سبباً في إعفاء مشغل القطار من مسؤوليته عن ضمان سلامة المسافر، أن يكون خطأ الغير لا يمكن توقعه أو ليس بمقدور مشغل القطار تقادي هذا الخطأ وأن يكون خطأ الغير هو سبب الضرر للمسافر^(٣٤٩).

وفي حكم حديث لمحكمة النقض المصرية، بشأن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر، فقد قضت بأن "عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب

^(٣٤٦) لم يقصر المشرع الفرنسي التزام الناقل بسلامة المسافر على النقل بواسطة القطارات فقط، فقد مد المشرع الفرنسي التزام الناقل بضمان سلامة المسافر ليشمل النقل بواسطة السيارات، وغير ذلك من وسائل النقل، وذلك بموجب المرسوم بقانون رقم ٦٣٧ لسنة ٢٠٠٣م بتاريخ ٩/ يوليو / ٢٠٠٣م، وبموجب هذا القانون فإنه ينبغي على الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ التزامه بضمان السلامة.

^(٣٤٧) حكم صادر من محكمة استئناف الإسكندرية بتاريخ ١٩٥٠/٢/٥م - مجلة المحاماة - مصر - سنة ٣٠ - رقم ٢٧٦ - ص ٥٠١.

^(٣٤٨) مجموعة أحكام النقض المصرية الصادرة من الدوائر المدنية والتجارية والأحوال الشخصية - طعن رقم ٣٦٣ - سنة ٢٦ ق - تاريخ ١٩٦٢/٤/٢٦م - السنة ١٣ - العدد الثاني - ص ٥٢٢.

^(٣٤٩) محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٣٥.

وتوصيله إلى الوجهة التي اتفق عليها في الميعاد الذي حدده الناقل وارتضاء الراكب وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية ويتحقق الإخلال به عند عدم تحققها ودون حاجة لإثبات خطأ الناقل ولا ترتفع هذه المسؤولية وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية إلا إذا أثبت الناقل أن ما حدث من ضرر قد نشأ عن قوة قاهرة^(٣٥٠).

ويتضح لنا من خلال الأحكام سالفة الذكر بأن القضاء المصري الزم مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين من أي ضرر، وذلك ابتداء من محطة الانطلاق وحتى نزوله بمحطة الوصول. ومن جانبنا، نؤيد الاتجاه الثاني، لأن الأسباب التي استندوا إليها تعتبر منطقية ومعقولة، فمن غير المعقول أن يتم ائصال كاهل مشغل القطار والتوسع في نطاق فترة التزامه بضمان سلامة المسافرين في الفترة التي تسبق صعوده عربة القطار، وإنما لابد من قصر فترة التزام مشغل القطار على لحظة دخول المسافرين عربة القطار وحتى نزوله منها.

٣. قوانين التجارة.

أخذت أغلب تشريعات الدول بتقرير التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين، والفضل في ذلك وكما رأينا فإنه يعود للقضاء عندما قرر هذا الالتزام على عاتق مشغل القطار تجاه المسافرين على الرغم من عدم وجود نصوص تنص صراحة على التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين، حيث نصت أغلب التشريعات^(٣٥١) على أن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، وبالتالي فإذا أخل مشغل القطار بهذا الالتزام ولم يصل المسافرين إلى محطة الوصول سالماً، فإن مشغل القطار في هذه الحالة يعتبر قد أخل بتنفيذ التزامه المتمثل بضمان سلامة المسافرين، وتتعدد على مشغل القطار المسؤولية العقدية، ولا يمكن لمشغل القطار التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

وتطبيقاً لذلك، فقد قضت الدائرة المدنية لمحكمة النقض المصرية "بأن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الركاب وهو التزام بتحقيق غاية، يكفي الراكب إثبات إصابته أثناء تنفيذ العقد، ويعتبر هذا إثباتاً لإخلال الناقل بالتزاماته وقيام مسؤوليته عن الضرر الناشئ عن الإصابة بغير حاجة إلى ثبوت وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا بالقوة

(٣٥٠) محكمة النقض المصرية - طعن مدني رقم ١٨٧٨ - سنة ٦٩ق - تاريخ ١٠/١٠/٢٠١٦م - تمت الزيارة في ٢٣/١٢/٢٠٢٤م - www.cc.gov.eg.

(٣٥١) الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني. الفقرة (١) من المادة (١٨٩) من قانون التجارة الكويتي.

القاهرة، أو خطأ المتضرر، أو خطأ من الغير لم يكن في مقدور الناقل توقعه وتقديره متى كان هذا الخطأ وحده هو سبب الضرر الحادث للراكب^(٣٥٢).

وقد قُضي في فرنسا بأن الشركة الدولية لعربات النوم وهيئة السكك الحديدية الفرنسية يقع عليهم التزام بضمان سلامة المسافرين، ويمكن مطالبة الشركة أو هيئة السكك الحديدية بالتعويض عن الضرر، ولا يجوز مطالبة الاثنين معاً بالتعويض عن ذات الضرر^(٣٥٣).

ثانياً: أساس الالتزام بضمان السلامة.

حيث إن قانون التجارة المصري القديم، قد خلت نصوصه من التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين، وبعد أن رأى القضاء المصري أهمية هذا الالتزام على الناقل تجاه المسافر، فقد اضطر إلى افتراض وجود هذا الالتزام على الناقل في عقد نقل الأشخاص، وقد كان افتراض القضاء المصري وجود هذا الالتزام نتيجة طبيعية لعدم وجود نص صريح في قانون التجارة المصري القديم، ناهيك عن تطور وسائل النقل في العصر الحديث، وبالتالي فإن القضاء المصري افترض وجود اتفاق ضمني بين الناقل والمسافر بضمان سلامة المسافر^(٣٥٤)، حيث قضت محكمة استئناف الإسكندرية بأنه "عند انعدام النص الصريح في عقد النقل على ضمان الناقل للراكب الذي تعهد بنقله، يعتبر الناقل مسؤولاً مسؤولية تعاقدية على أساس اشتغال العقد على التزام ضمني من جانبه بإيصال الراكب سالماً إلى الجهة التي تعهد بنقله إليها"^(٣٥٥).

إلا أنه وفي ظل قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩م، نجد أنه قد نص صراحة في الفقرة (١) من المادة (٢٦٤) منه على التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل التي جاء فيها "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان"^(٣٥٦) وكذلك الحال بالنسبة لقانون التجارة البحريني، فقد نص على أنه "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية"^(٣٥٧).

(٣٥٢) محكمة النقض المصرية - الطعن رقم ٣٦٣ - لسنة ٨٦ق - جلسة ٢٦/٤/٢٠١٩م - تمت الزيارة في

٢٣/١٢/٢٠٢٤م - www.cc.gov.eg.

(٣٥٣) Paris 16 fev. 1962, Gaz. Pal.1962,2,52.

(٣٥٤) عبدالرحيم الجابري - المرجع السابق - ص ١٢٧.

(٣٥٥) حكم محكمة استئناف الإسكندرية في ١٩٥٠/٢/٥م - مجلة التشريع والقضاء - دار النشر للجامعات المصرية

- القاهرة - العدد الأول - السنة الثانية - ص ٢٧٧.

(٣٥٦) الفقرة (١) من المادة (٢٦٤) من قانون التجارة المصري.

(٣٥٧) المادة (٢٥٦) من قانون التجارة البحريني.

وبناء على ما ذكر، فإن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر وإن كان يستمد من الأساس التشريعي، إلا أن الفقهاء قد اختلفت اتجاهاتهم بشأن تبرير هذا الأساس، فمنهم من أنكر وجود هذا الالتزام أصلاً، ومنهم من أثبتته ورأى بأن أساسه قائم على فكرة العدالة، ومنهم من أستند في تقرير هذا الالتزام إلى الإرادة الضمنية للمتعاقدين، وسوف نتناول فيما يلي آراء الفقهاء بهذا الخصوص لبيان وجهة وحجج كل منهم:

الرأي الأول: المنكرون لوجود التزام على مشغل القطار بضمان سلامة المسافر.

يذهب أصحاب هذا الرأي^(٣٥٨) إلى إنكار وجود التزام على مشغل القطار بضمان سلامة المسافر، ويستندون في حجتهم، إلى أن الأساس الذي استند عليه القضاء بشأن مسؤولية مشغل القطار العقدية فيما يتعلق بنقل الأشخاص، إنما يرجع إلى تشبيه هذا العقد بعقد نقل البضائع، والذي خصه المشرع بنصوص خاصة وطبق عليه قواعد المسؤولية العقدية، وهو قياس مع الفارق، لأن مشغل القطار في نقل البضائع يحكم سيطرته على البضائع عند نقلها، بعكس نقل الأشخاص، وبالتالي فإن مشغل القطار يضمن سلامة البضائع، في حين أن مشغل القطار في نقل المسافرين لا يستطيع السيطرة عليهم، حتى يمكن القول بأن مشغل القطار يضمن سلامة المسافرين، فقد يكون الضرر الذي أصاب المسافر راجعاً لفعله بسبب ما يتمتع به المسافر من حرية الحركة والتنقل داخل عربات القطار، وقد ذهب أحد أصحاب هذا الاتجاه، إلى القول بأنه حتى وأن تضمن عقد نقل المسافرين التزام بضمان السلامة، فإن هذا الالتزام لا يعد التزاماً تعاقدياً^(٣٥٩).

لذا فإن أصحاب هذا الاتجاه يرون بأن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر إنما هو مجرد افتراض ليس له سند لدى أي من طرفي عقد النقل وهما مشغل القطار والمسافر، كما أنه لا يتصور أن يثقل مشغل القطار نفسه بالتزام ضمان سلامة المسافر، وعند القول بعكس ذلك يكون القضاء قد خالف الحقيقة والواقع وتجاوز حدود سلطته وخرج عن وظيفته وإنشأ حالة من حالات المسؤولية الملقاة على عاتق مشغل القطار، وبالتالي فإن القضاء في هذه الحالة يكون قد خالف القواعد العامة دون سند قانوني^(٣٦٠).

(٣٥٨) سليمان مرقس - تعليق على حكم محكمة استئناف الإسكندرية في ١٩٥٠/٢/٥ م - مجلة التشريع والقضاء - السنة ٢ - ١٩٤٩ م - ص ٢٨٤ وما بعدها، فريد مشرقى - أصول القانون التجاري المصري - الجزء الأول - الطبعة الثالثة - مكتبة الانجلو المصرية - القاهرة - ١٩٥٩ م - ص ٥٢٧، عبدالرحمن عياد - نظام المسؤولية العقدية - نظرة انتقادية - مجلة الحقوق - العددان ٤، ٣ - السنة ١٤ - كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية - ١٩٦٩ م - ص ١٠٨ وما بعدها.

(٣٥٩) عبدالرحمن عياد - المرجع السابق - ص ١١٠.

(٣٦٠) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٦٦ وما بعدها.

ونرى من جانبنا، بأن هذا الرأي لا يمكن التسليم بصحته لمخالفته للواقع، لأن من أهم ما يميز عقد نقل المسافرين، هو التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين من أي ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل.

الرأي الثاني: الاستناد إلى فكرة العدالة.

يذهب أصحاب هذا الرأي^(٣٦١) إلى أن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين يجد أساسه في الاستناد إلى فكرة العدالة، فهم لا ينكرون التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين، ولكنهم يرون بموجب رأيهم أن أساس هذا الالتزام يستند إلى فكرة العدالة، فليس من الممكن القول بأن التزام مشغل القطار تجاه المسافر ينحصر في تغيير مكان المسافر من مكان لآخر، أي أن يقوم مشغل القطار بإيصال المسافر إلى الجهة المقصودة حتى لو كان جثة هادمة، لأن ذلك مناف للعدالة، كما أنه لا يكفي لحماية المسافر الاستناد إلى قواعد المسؤولية عن الأشياء كما ذهب أصحاب المنكرين لوجود التزام على مشغل القطار بضمان سلامة المسافر، لأنها لا تخدم المسافر المتضرر إلا عندما يكون الضرر الذي أصابه قد حدث نتيجة التدخل الإيجابي للقطار.

واستند أصحاب هذا الرأي في حجتهم، إلى ما جاء في المادة (١١٣٥) من القانون المدني الفرنسي، وكذلك ما جاء في نص الفقرة (٢) من المادة (١٤٨) من القانون المدني المصري، التي نصت على أنه "لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه. ولكن يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته، وفقاً للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام"^(٣٦٢) وبموجب نص هذه المادة فإن القاضي له أن يكمل العقد وأن يضيف إليه التزامات لم يتفق عليه أطراف العقد^(٣٦٣)، مثل الالتزام بضمان سلامة المسافر إذا لم يجد القاضي في القواعد القانونية أو العرف ما يسد به النقص الظاهر في نطاق آثار العقد، وذلك استناداً لقواعد العدالة^(٣٦٤).

^(٣٦١) ثروت انيس الاسيوطي - مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن - رسالة دكتوراه - القاهرة - ١٩٦٠م - ص ١٤٧، وكذلك صلاح الدين قوره - التكييف القانوني لمسؤولية الناقل البري في القانون المصري - العدد ٣ - مجلة التأمين - بيروت - ١٩٧٠م - ص ٥٣ وما بعدها.

^(٣٦٢) يقابل هذا النص في نظام المعاملات المدنية السعودي، الفقرة (٢) من المادة (٩٥) والتي تنص على "لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يشمل ما هو من مستلزماته وفقاً لما تقضي به النصوص النظامية والعرف وطبيعة العقد" كذلك ما جاء في القانون المدني البحريني، المادة (١٢٧) والتي تنص على "لا يقتصر العقد على ما يرد فيه من شروط أو يسري عليه من أحكام القانون، وإنما يتضمن كذلك ما يعتبر من مستلزماته، وفقاً لما تجري عليه العادة وما تمليه العدالة، ومع مراعاة طبيعة التعامل وما يقتضيه حسن النية وشرف التعامل".

^(٣٦٣) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٩٣ وما بعدها.

^(٣٦٤) عبدالرحيم الجابري - المرجع السابق - ص ١٢٨.

وقد تعرض هذا الرأي للنقد، لأن سد النقص الظاهر في نطاق آثار العقد بناء على قواعد العدالة، لا يكون إلا لتبرير تصرف أو حالة معينة، وذلك عند عدم النص عليها في العقد من قبل المتعاقدين، وأيضاً عند خلو النص التشريعي من التطرق لها وبعد استنفاد المصادر الأخرى كالعرف مثلاً، وحيث أن الالتزام بضمان سلامة المسافر قد أقرته أغلب التشريعات، فإن الاستناد لقواعد العدالة أصبح في الوقت الراهن غير مستساغ في وقتنا الحاضر^(٣٦٥).

الرأي الثالث: الاستناد إلى الإرادة الضمنية للمتعاقدين.

ذهب أغلب الفقهاء^(٣٦٦) إلى أن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر يستمد من تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين، وهما مشغل القطار والمسافر، لأن المسافر عندما يتعاقد مع مشغل القطار على نقله من مكان لآخر، فإن المسافر يرغب أيضاً بأن يصل إلى مكان الوصول سليماً معافى من أي ضرر، بحيث لو أن مشغل القطار لم يتعهد للمسافر ولو ضمناً بإيصاله إلى مكان الوصول سليماً لما أقدم المسافر وتعاقد مع مشغل القطار، على اعتبار أن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر يعتبر من الالتزامات الأساسية ويرتبط بعقد النقل، ولا يمكن فصل هذا الالتزام عن عقد النقل.

وقد برر المحامي العام Sarrut وجود التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر^(٣٦٧)، بموجب مذكرته التي رفعها أمام محكمة النقض الفرنسية، عندما أقرته في حكمها الصادر بتاريخ ١٩١٣/١٢/٢٧م بشأن النقل بالسكك الحديدية، مما يمكن اعتباره سنداً لتأييد هذا الرأي وهو في نفس الوقت يعتبر رداً على من أنكر وجود التزام السلامة على عاتق مشغل القطار، وقد جاء في مذكرته "من أنه لا فرق بين نقل الأشياء ونقل الأشخاص لأن الشخص إذا كان له نشاط ذاتي فإن الشيء قد يكون له ذات النشاط، كما لو كان هذا الشيء حيواناً، وهذا له نشاط ذاتي لا شبهة له فيه كالإنسان فهو يتحرك فيصيب ويصاب، على أن الإنسان الذي نخشى عليه من نشاطه الذاتي

(٣٦٥) عبد الرحيم الجابري - المرجع نفسه - ص ١٢٩.

(٣٦٦) محمد لبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - دراسة في القانون المدني المصري مقارناً بالقانون الفرنسي - مكتبة النهضة المصرية - ١٩٥٧م - ص ٢٠٣. اكرم يا ملكي - العقود التجارية وفقاً لأحكام قانون التجارة الجديد رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠م - عقد النقل - مطبعة العاني - بغداد - ١٩٧٢م - ص ٣٣. علي البارودي - القانون التجاري - الإسكندرية - ١٩٦١م - ص ٢٧٣ وما بعدها. عبدالرزاق احمد السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني الجديد - نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام - دار النشر للجامعات العربية - ١٩٥٢م - ص ٨١٤. علي حسن يونس - العقود التجارية - دار الفكر العربي - القاهرة - ١٩٦٩م - ص ٢٧١ وما بعدها. طالب حسن موسى - العقود التجارية في قانون التجارة العراقي الجديد - الجزء الأول - الطبعة الأولى - بغداد - ١٩٧٣م - ص ٨٥ وما بعدها.

(٣٦٧) علي جمال الدين عوض - المرجع السابق - ص ٢٢٩ وما بعدها.

هو أشد حرصاً على سلامة نفسه من صاحب البضاعة على بضاعته، فلماذا نجعل الناقل مسؤولاً عن سلامة البضاعة أثناء النقل ولا نجعله مسؤولاً عن سلامة الإنسان؟ وهل للإنسان، وهو يسلم نفسه للناقل، أي سيطرة على أعمال النقل، أو انتظام الآلات، أو اعتدال السرعة أو دقة التوجيه؟ لا شك أن كل هذا في يد الناقل، وهو الذي يسيطر عليه، وقد ثبت أن أغلب حوادث النقل ترجع إلى اسباب لا صلة لها بالمسافر"

وانتهى Sarrut بعد ذلك، إلى أن عقد النقل، يتضمن التزاماً على مشغل القطار، بضمان سلامة المسافرين، من مكان القيام إلى مكان الوصول.

ونلاحظ أن الغالبية من قوانين التجارة العربية تبني هذا الحكم وجاءت تشريعاتها^(٣٦٨) بنصوص تؤكد من خلالها التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين من محطة الانطلاق وحتى محطة الوصول.

وفي هذا الرأي، والذي يرجع أساس التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين، إلى إرادة المتعاقدين الضمنية، نجد أن حكم محكمة استئناف الإسكندرية، قد جاء مسائراً لهذا الرأي، حيث تقول المحكمة "أن من بين الالتزامات التي يشتمل عليها العقد، التزام الناقل ضمناً بسلامة الراكب، أثناء النقل إلى الجهة المتعهد بنقله إليها، لأن مثل هذا الالتزام هو أول ميزات هذا النوع من التعاقد، ويترتب على عدم الوفاء به، ضمان الناقل للضرر الناشئ عن عدم الوفاء به، طبقاً للقواعد العامة"^(٣٦٩).

ويرى الباحث بأن هذا الرأي، هو الذي يتفق مع طبيعة عقد نقل الأشخاص، فلا يمكن التسليم بأن واجب مشغل القطار يتمثل في نقل المسافرين من محطة الانطلاق إلى محطة الوصول، وإنما ينبغي على مشغل القطار ضمان سلامة المسافرين، سواء نص عليه عقد النقل أم لم ينص، وكما رأينا فقد نصت أغلب قوانين التجارة العربية على هذا الالتزام للتأكيد على استقراره، وكذلك لاستبعاد أي اتفاق بين مشغل القطار والمسافر على مخالفته، حيث أن حياة وسلامة المسافرين، فوق أي اعتبار، ولا يجوز أن تكون محل اتفاق مخالف^(٣٧٠).

^(٣٦٨) ومن هذه التشريعات على سبيل المثال، الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) والمادة (٢٥٦) من قانون التجارة البحريني، الفقرة (١) من المادة (٢٦٤) من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، الفقرة (١) من المادة (١٨٩) من قانون التجارة الكويتي، الفقرة (٢) من المادة (٧٧) من قانون التجارة الأردني.

^(٣٦٩) حكم محكمة استئناف الإسكندرية - في ١٩٥٠/٢/٥م.

^(٣٧٠) المادة (٢٥٦) من قانون التجارة البحريني، حيث نصت "يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية".

وبالرجوع إلى الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، فإننا لم نجد في نصوصها ما يشير إلى تعريف الحادث أو العارض^(٣٧١). إلا أنه وبالرجوع إلى نظام الخطوط الحديدية، فقد تناول هذا النظام تعريف العارض والحادث^(٣٧٢)، وفرق في التعريف فيما بينهما، حيث عرف العارض بأنه "أي حدث غير متوقع كان من الممكن أن يؤدي إلى وقوع حادث على الخطوط الحديدية أو أحد مرافقها أو بنيتها التحتية" بينما عرف الحادث بأنه "أي حدث أو سلسلة من الأحداث على الخطوط الحديدية أو في البنية التحتية حدثت بفعل عمدي أو غير عمدي أو امتناع عن فعل أو تقصير أو إهمال من أي شخص، نتج عنه إصابات أو وفيات للأفراد أو أضرار في الممتلكات أو البيئة أو تعطيل الخدمات".

وقد تناولت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، مسؤولية مشغل القطار تجاه المسافرين، بالنص على أنه "في حال نجم عن توفير الخدمة حادث أدى إلى وفاة الراكب أو لحقت به إصابة جسيمة أثناء استقافته من الخدمة أو لدى دخوله أو خروجه من القطار، وثبتت مسؤولية الناقل أو أحد مستخدميها أو الخاضعين لإشرافه في التسبب بذلك، يحق للراكب أو لورثته الحصول على تعويض عن ما لحقه من ضرر وفق الأنظمة والقوانين المعمول بها، مع التزام الناقل في كل الأحوال باتخاذ كافة الخطوات الفورية اللازمة لتوفير المساعدة الطبية للراكب المصاب وتحمل نفقات علاجه؛ والتي لا تدخل في احتساب قيمة التعويض المستحق له"^(٣٧٣).

ويتضح لنا من خلال نص هذه المادة، بأنه في حالة حصول أي ضرر للمسافر، سواء أكان هذا الضرر يتمثل في وفاة المسافر أم تعرضه لأي إصابة جسيمة، وذلك نتيجة استقافته من خدمة النقل، أو لدى صعوده أو نزوله من القطار، فإنه يحق للمسافر أو ورثته مطالبة مشغل القطار بالحصول على تعويض عن هذا الضرر، وفقاً للأنظمة المعمول بها في هذا الشأن، بشرط أن تثبت مسؤولية مشغل القطار أو أحد مستخدميها أو الخاضعين لإشرافه، بأنهم المتسببون في ذلك، وفي كل الأحوال، فإن مشغل القطار يلتزم باتخاذ كافة التدابير الفورية واللائمة من أجل توفير الإسعافات الأولية للمسافر المصاب، مع تحمل نفقات علاجه والتي لا تدخل في احتساب قيمة التعويض المستحق للمسافر المصاب.

^(٣٧١) الفقرة (١٧) من المادة (١) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - تعريف الحادث أو العارض، حيث كانت تنص بالقول "أي حادث على الخطوط الحديدية أو في المرافق التابعة لها أو أي عارض كان يمكن أن يتسبب في حادث".

^(٣٧٢) المادة (١) من نظام الخطوط الحديدية.

^(٣٧٣) الفقرة (١) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

ونرى من جانبنا، بأن المنظم السعودي قد أكد من خلال نص المادة المذكورة، على أخذه بفكرة التوسع في نطاق فترة التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر^(٣٧٤)، والتي تبدأ من دخول المسافر سور محطة الانطلاق وحتى اللحظة التي يخرج منها المسافر من سور محطة الوصول، وذلك استناداً لما جاء في المادة المذكورة "في حال نجم عن توفير الخدمة حادث أدى إلى وفاة الراكب أو لحقت به إصابة جسيمة أثناء استفادته من الخدمة أو لدى دخوله أو خروجه من القطار" حيث أن عبارة استفادته من الخدمة، قد جاءت بصيغة مطلقة وعامة دون تقييد وتحديد، فقد يكون حصول الضرر للمسافر أثناء استفادته من خدمة النقل بالقطار وقبل صعوده للقطار، كحدوث كسر أو إصابة في أحد أعضاء جسمه أثناء تواجده داخل حرم محطة القطار، أي داخل سور المحطة، أو في محطة القطار، كذلك فإنه من المعروف في اللغة العربية، أن كلمة (أو) تقييد التخيير بين أمرين أو أكثر، مما يعني التوسع في نطاق فترة التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر، فقد يكون الضرر الذي وقع على المسافر أثناء استفادته من خدمة النقل بالقطار أثناء تواجده داخل سور المحطة، أو أثناء صعوده على القطار، أو نزوله من القطار.

ومن ثم فإن الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية قد بينت كيفية التعامل مع الأضرار التي قد تقع على المسافرين داخل المرافق^(٣٧٥) أو أثناء الرحلة بسبب الحوادث.

ونلاحظ على النصوص السابقة، بأن المنظم السعودي قد أخذ بفكرة التوسع في نطاق فترة التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر، وبالتالي فإن مشغل القطار يكون مسؤولاً من مرحلة ما قبل النقل وحتى مرحلة ما بعد النقل.

كما نلاحظ، بأن المنظم السعودي قد أحال للأنظمة الأخرى ذات العلاقة فيما يتعلق بمسؤولية مشغل القطار عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين متى وقع الحادث في أحد المرافق التابعة له، أو أثناء تشغيل القطار^(٣٧٦). ويجد الباحث أن موقف المنظم السعودي غير واضح في هذا الخصوص، ومن ثم كان يتعين على المنظم السعودي أن يتناول معالجة هذا الأمر بوضوح، حتى لا يتم الرجوع إلى القواعد العامة في هذا الشأن، وهو ما ندعو المنظم السعودي إلى إعادة النظر فيه.

(٣٧٤) أنظر فيما سبق: ص ١٠٥ وما بعدها.

(٣٧٥) الفقرة (١٦) من المادة (١) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - كانت تنص على تعريف المرافق بأنه "مرافق الخطوط الحديدية أو الشبكة، وتشمل: أي محطة، أو ورشة صيانة معدات متحركة أو غير متحركة، أو ورشة صيانة الخطوط الحديدية، أو محطة لتزويد القطارات بالوقود، أو ساحة مناورات قطارات، أو مواقف قطارات وعربات، أو أي أصل له علاقة بتشغيل الخطوط الحديدية أو الشبكة أو القطارات".

(٣٧٦) الفقرة (٢٨) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

كذلك فإن المنظم السعودي قد أغفل النص على أهم التزام يقع على عاتق مشغل القطار، وهو التزامه بضمان سلامة المسافر، وإيصال المسافر لمحطة الوصول وهو سليماً معافى من أي ضرر.

كما تناولت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية السعودية، حالات إعفاء مشغل القطار من مسؤوليته في حالة وفاة المسافر أو إصابته، حيث نصت على "٢. يعفى الناقل من المسؤولية؛ سواء في حالة وفاة الراكب أو إصابته في الحالات التالية:

أ. إذا كانت الخسارة أو الضرر ناجمين عن فعل غير مشروع أو خطأ أو إهمال من جانب الراكب.

ب. إذا كانت الخسارة أو الضرر ناجمين عن قوة القاهرة أو حرب.

ج. إذا كان المتسبب طرفاً ثالثاً لا تربطه علاقة تعاقدية بأي شكل من الأشكال مع الناقل أو مدير البنية التحتية للسكك الحديدية^(٣٧٧)، ويتعين على الناقل الذي يتصل من المسؤولية في هذه الحالة، مساندة الركاب في مطالباتهم بالتعويض بوجه أي أطراف ثالثة تبين أو يرى مسؤوليتها بتلك المطالبة"^(٣٧٨).

ويتضح لنا من خلال نص هذه المادة، بأن مشغل القطار يعفى من مسؤوليته عن الضرر الحاصل للمسافر في حالة وفاته أو إصابته، إذا أثبت أن هذا الضرر ناجم عن الفعل غير المشروع أو الخطأ أو الإهمال من جانب المسافر، أو أن يكون هذا الضرر ناجم عن القوة القاهرة أو الحرب، أو أن يكون المتسبب في هذا الضرر طرفاً ثالث لا تربطه علاقة تعاقدية مع مشغل القطار، إلا أنه يجب على مشغل القطار في هذه الحالة الأخيرة أن يقدم المساعدة للمسافر المتضرر من أجل الحصول على حقه في المطالبة بتعويضه عن الضرر الذي قد وقع عليه من هذا الطرف الثالث. كذلك نصت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية على أنه "لا تترتب المسؤولية على الناقل تحديداً إلا فيما يتصل بالحوادث الناشئة عن النقل بالسكك الحديدية أو تشغيل خطوطها، وكذلك عندما يتم توفير نقل بديل للركاب بسبب ظروف استثنائية لدى تعليق خدمة السكك الحديدية بصورة مؤقتة إذا كان النقل قد تم وفق الاتفاقية التي بين الناقل والراكب"^(٣٧٩).

^(٣٧٧) الفقرة (١٧) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، حيث عرفت مدير البنية التحتية بأنه "المنشأة أو الجهة المسؤولة عن حيازة وتشغيل وصيانة البنية التحتية".

^(٣٧٨) الفقرة (٢) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٣٧٩) الفقرة (٣) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

من خلال نص هذه المادة، فإن مشغل القطار يلتزم بضمان سلامة المسافرين، حتى في حالة توفير وسيلة نقل بديلة^(٣٨٠)، وأياً كانت هذه الوسيلة، نتيجة وجود أسباب وظروف استثنائية أدت إلى إيقاف خدمة النقل بالقطارات بصورة مؤقتة.

وإذا توفر أحد الأسباب التي تعفي مشغل القطار من مسؤوليته عن الخسارة أو الضرر، فإن عبء إثبات ذلك يقع على عاتق مشغل القطار^(٣٨١).

وفي حالة وفاة المسافر، وثبتت مسؤولية مشغل القطار فإن تعويض الورثة يجب أن يشمل نقل جنازة المسافر المتوفي، بالإضافة إلى التعويض المقرر نظاماً للورثة^(٣٨٢).

أما في حالة إصابة المسافر، فيجب أن يشمل تعويضه، على نفقات النقل والعلاج، بالإضافة إلى التعويض المقرر نظاماً للمسافر المصاب^(٣٨٣).

وترفع الدعوى ضد مشغل القطار الذي كان السبب في وفاة أو إصابة المسافر، وذلك إذا كان من تولى عملية نقل المسافر مشغل واحد، أما إذا كانت عملية نقل المسافر مقسمة على عدة مشغلين لنقل المسافر إلى وجهته النهائية، فإنه يجوز رفع الدعوى ضد المشغل الأول، أو الأخير، أو أي مشغل قام بجزء من عملية نقل المسافر، بشرط أن تكون وفاة أو إصابة المسافر حدثت أثناء توليه عملية نقل المسافر، كما يمكن أن تكون الدعوى مرفوعة ضدهم جميعاً، على اعتبار أن كل منهم كان طرفاً في عقد نقل المسافر^(٣٨٤).

ويكون رفع الدعوى بخصوص المطالبة بالتعويض عن الوفاة أو الإصابات الجسدية، أمام المحكمة المختصة، وذلك وفقاً للأنظمة المعمول بها في المملكة العربية السعودية^(٣٨٥).

وبالنسبة لموقف المشرع البحريني، فقد تناول قانون التجارة البحريني، مسؤولية الناقل عن ضمان سلامة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، إذ نص صراحة على "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له ان ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب"^(٣٨٦).

^(٣٨٠) الفقرة (١٠) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، عرفت الناقل المنفذ أو الناقل البديل بأنه "أي شخص غير الناقل سواء كان مالك الوسيلة أو مستأجرها أو متعهدها والذي ينفذ فعلياً كل عملية النقل أو جزءاً منها".

^(٣٨١) الفقرة (٤) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٣٨٢) الفقرة (٥) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٣٨٣) الفقرة (٦) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٣٨٤) الفقرة (٢٢) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٣٨٥) الفقرة (٢٨) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٣٨٦) الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني.

يتضح لنا من خلال نص هذه المادة، أن المشرع البحريني، ألزم الناقل بضمان سلامة المسافرين أثناء تنفيذ عقد النقل، والتزام الناقل هنا، هو التزام بتحقيق نتيجة، وليس التزام ببذل عناية، كما أنه أخذ بفكرة تضيق فترة التزام الناقل بضمان سلامة المسافر^(٣٨٧)، حيث يبدأ هذا الالتزام من بداية صعود المسافر على وسيلة النقل وحتى نزوله منها عند الوصول لجهة القودم^(٣٨٨).

وبما أن التزام الناقل هنا التزاماً تعاقدياً، بمعنى أنه التزام بتحقيق نتيجة، وليس ببذل عناية، فإن الناقل لا يعفى من هذا الالتزام بأنه قد بذل العناية اللازمة من أجل سلامة المسافرين، وأنه قد قام بجميع الاحتياطات اللازمة من أجل إيصال المسافرين سالماً إلى الجهة المقصودة.

وبالتالي إذا أصاب المسافرين أي ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، فإن الناقل يكون قد أخل بالتزامه، لأنه لم يحقق النتيجة المطلوبة منه، وهي إيصال المسافرين إلى الجهة المقصودة وهو سليماً معافى، فضلاً عن تعويض المسافرين عن الأضرار التي لحقت به.

وتتحقق النتيجة المطلوبة من الناقل، عندما يقوم بإيصال المسافرين إلى الجهة المقصودة وهو سليماً معافى من أي ضرر، سواء أكانت أضرار بدنية أو مادية، وتتمثل الأضرار البدنية، كأن يصاب المسافر بجروح أو إصابات في جسمه، وما يترتب على ذلك من نفقات العلاج اللازمة، في حين تتمثل الأضرار المادية، كتفويت فرصة الدخول في مناقصة أو صفقة تجارية أو مزاد علني، نتيجة التأخير في الوصول.

ومما يجدر بنا ملاحظته، أن المشرع البحريني، لم يتعرض للأضرار الأدبية - المعنوية - كالألام النفسية والمعنوية للراكب، ونجد من جانبنا، بأن النص على الضرر الأدبي يعد أمراً حتمياً عند إصابة الراكب بأي ضرر، كحدوث عجز كلي، أو جزئي، أو حدوث تشوهات بجزء من جسمه أو حواسه، وهو ما ندعو المشرع البحريني إلى إعادة النظر في الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني.

وكما ذكرنا سابقاً، فإن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر^(٣٨٩)، هو التزام رئيسي، لا يمكن للناقل التملص منه، ووقوع الحادث دليل كاف لإثبات عدم التزام الناقل بضمان سلامة المسافر،

(٣٨٧) أنظر فيما سبق: ص ١٠٨ وما بعدها.

(٣٨٨) زهير عباس كريم - مبادئ القانون التجاري - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - ١٩٩٥م - ص ٣٣٨.

(٣٨٩) يعتبر التزام الناقل بضمان سلامة الراكب، من الالتزامات التي شهدت تحولات وتطورات على مر التاريخ، وذلك أبتدأ من استخدام وانتشار وسائل النقل، حيث كانت مسؤولية الناقل تخضع في بادئ الأمر لأحكام المسؤولية التقصيرية، ثم اخضعت بعد ذلك لأحكام المسؤولية العقدية، حيث أستقر القضاء على اعتبار التزام الناقل التزاماً عقدياً يخضع معه الناقل لأحكام المسؤولية العقدية، للتفصيل راجع عبدالحى حجازي - العقود التجارية - القاهرة - ١٩٥٤م - ص ٢٥٢ وما بعدها.

ولا حاجة لإثبات وقوع الخطأ من جانب الناقل أو من تابعيه، ولا تنتفي مسؤولية الناقل عن وقوع الضرر للمسافر، إلا بإثبات أن الحادث كان ناجماً عن القوة القاهرة أو خطأ من المسافر^(٣٩٠) وكل شرط يتضمن إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من هذا الالتزام يعد باطلاً^(٣٩١). لأن سلامة وحياة المسافر لا يجوز أن تكون محلاً لاتفاقات خاصة، حتى لا يكون المسافر تحت رحمة الناقل.

ومع ذلك يجوز للناقل أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته الناجمة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق بالمسافر، على أنه يشترط لذلك، أن لا يكون هذا الضرر نتيجة خطأ عمدي أو خطأ جسيم من الناقل أو من أحد تابعيه، وفي كل الأحوال لا بد أن يكون شرط الإعفاء مكتوباً، وأن يكون الناقل قد أعلم به المسافر^(٣٩٢).

كذلك تناول المشرع البحريني، مسؤولية الناقل في حالة وفاة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، إذ نصت الفقرة (٢) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني، على القول "وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن".

وهذا يعني، أن المشرع البحريني أعطى لورثة المسافر الذي توفي أثناء نقله، الحق في مقاضاة الناقل لتعويضهم عما أصابهم من ضرر نتيجة وفاة مورثهم، يستوي في ذلك، أن تكون وفاة المورث حصلت بعد الحادث مباشرة أو بعد مرور فترة من الزمن، أي أن وفاة المسافر لم تحصل بعد الحادث مباشرة، ولكنها حدثت بعد مرور فترة زمنية منذ وقوع الحادث، وأن هذا الحادث كان السبب الرئيسي في وفاة المسافر، ويكون رجوع الورثة على الناقل على أساس المسؤولية في ذلك النص القانوني وليس عقد النقل^(٣٩٣).

ويثور التساؤل، في حالة أن مشغل القطار اضطر إلى تغيير وسيلة النقل أثناء الرحلة، بسبب عطل أو خلافه، واضطر المسافر للنزول أثناء الرحلة، إلا أنه وأثناء نزوله تعرض لأي أذى، فهل من الممكن أن تنعقد مسؤولية مشغل القطار في هذه الحالة أم لا؟

انقسمت الآراء بشأن الإجابة عن هذا السؤال^(٣٩٤)، فمنهم من يرى بأن مشغل القطار يتحمل المسؤولية في حالة إصابة المسافر بأي أذى، لأن مدة الانتظار تدخل في مدة تنفيذ عقد النقل.

^(٣٩٠) الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني.

^(٣٩١) عالج بعض التشريعات هذا الشرط وقررت بطلانه، مثل ما جاء في نص المادة (٢٥٦) من قانون التجارة البحريني، وكذلك ما جاء في نص الفقرة (١) من المادة (١٩١) من قانون التجارة الكويتي، بينما لم ينص المشرع الأردني على ذلك في قانون التجارة الأردني.

^(٣٩٢) المادة (٢٥٧) من قانون التجارة البحريني.

^(٣٩٣) سميحة القليوبي - المرجع السابق - ص ٥٢٦-٥٢٧.

^(٣٩٤) علي البارودي - القانون التجاري - الطبعة الثالثة - دار المعارف - الإسكندرية - ١٩٩١م - ص ١٩١.

ويرى فريق آخر، بأن مشغل القطار لا يتحمل أي مسؤولية عما يصيب المسافرين خلال فترة الانتظار، نظراً لانقطاع المسافرين عن وسيلة النقل، ولذلك لا يجوز أن يحمل مشغل القطار مسؤولية أي ضرر يقع للمسافر وهو بعيد عن وسيلة النقل.

ونرى من جانبنا، بأن الرأي الأول هو الأقرب للصواب، لأنه عند تعطل القطار لأسباب فنية، وليس لها علاقة بالقوة القاهرة أو دواعي الأمن والسلامة، فإن مشغل القطار في هذه الحالة يتحمل تبعات ما نتج عن تعطل القطار، لأن مشغل القطار ملزم ومن بداية تنفيذ عقد النقل، بالتأكد من صلاحية القطار لنقل المسافرين، وفي حالة حدوث خلل فني في القطار، فإن ذلك كان نتيجة إهماله وتقصيره في عمال الصيانة اللازمة للقطار، وبالتالي فإنه يلتزم بتوفير وسيلة نقل أخرى تكون مناسبة لنقل المسافرين مع توفير الرعاية والمساعدة اللازمة للمسافر وحتى وصوله إلى الجهة المقصودة، ومما لا شك فيه أن الفترة الزمنية لانتظار المسافرين حتى يقوم مشغل القطار بتأمين وسيلة نقل أخرى تكون من ضمن فترة تنفيذ عقد النقل.

وفيما يتعلق بلائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد ألزمت مشغل القطار بتأمين مسؤوليته تجاه المسافرين في حالة إصابته بأي ضرر نتيجة تعرضه لحادث أثناء تنفيذ عقد النقل^(٣٩٥). كذلك تناولت اللائحة توفير الحماية الفعالة للمسافرين وحفظ حقوقهم في حالة تعرضهم لأي ضرر، كالوفاة أو الإصابة الشخصية، نتيجة أي حادث، وذلك من أجل تشجيع المسافرين على السفر بالقطارات^(٣٩٦). وفي حالة تعرض المسافرين للوفاة أو الإصابة أثناء تنفيذ عقد النقل، فإنه يجب على مشغل القطار أن يقوم بتعويض المسافرين أو ورثته أو من له الحق في التعويض دون تأخير وفي موعد أقصاه (١٥) يوماً من تاريخ وقوع الحادث^(٣٩٧)، ويجب أن لا تقل الدفعة المقدمة كتعويض للمسافر في حالة وفاته عن (٢١٠٠٠) يورو^(٣٩٨). علماً بأن تعويض المسافرين بهذا المبلغ، لا يعني اعترافاً بمسؤولية مشغل القطار لأنها تعتبر دفعة مقدمة، وبالتالي يمكن مقاصة هذا المبلغ من أي تعويضات لاحقة يتم دفعها، إلا أنها غير قابلة للاسترداد، إلا إذا تبين لاحقاً بأن سبب الحادث كان نتيجة إهمال وخطأ من المسافرين، أو أن الشخص الذي استلم هذا المبلغ ليس له الحق في الحصول على هذا التعويض^(٣٩٩).

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م. فقد تناولت مسؤولية مشغل القطار في حالة وفاة المسافر أو

^(٣٩٥) الفقرة (٣٤) من ديباجة لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٣٩٦) الفقرة (ج) من المادة (١) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٣٩٧) الفقرة (١) من المادة (١٥) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٣٩٨) الفقرة (٢) من المادة (١٥) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٣٩٩) الفقرة (٣) من المادة (١٥) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

إصابته بجروح أو أي إصابة أخرى يتعرض لها، سواء أكانت هذه الإصابة، إصابة جسدية أم إصابة نفسية أثناء الرحلة^(٤٠٠). ويعفى مشغل القطار من مسؤوليته عن الحادث تجاه المسافر، إذا كان الحادث قد وقع بسبب ظروف خارجية وليس لها علاقة باستغلال السكة الحديد، ولم يكن لمشغل القطار تلافي أو تدارك نتائج هذه الظروف الخارجية، على الرغم من بذله للعناية اللازمة من أجل تلافيها أو تداركها^(٤٠١)، كذلك يعفى مشغل القطار كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن الحادث، إذا كان سبب هذا الحادث يرجع لخطأ المسافر، أو نتيجة تصرفه بتصرف مخالف للسلوك الطبيعي للمسافرين^(٤٠٢) وإذا كان سبب الحادث يرجع لتصرف الغير، أي طرف ثالث، ولم يكن بإمكان مشغل القطار منعه أو تقادي نتائجه على الرغم من بذله للعناية المطلوبة لذلك، وإذا لم يعف مشغل القطار من هذه المسؤولية، فإنه يعتبر مسؤولاً مسؤولية كاملة، ولكن في حدود القواعد الموحدة ودون المساس بحق مشغل القطار بالرجوع على الغير والذي كان سبباً في الحادث^(٤٠٣)، وإذا كان هنالك ثمة استثمار مشترك بين مشغلين فيعتبر كل منهم مسؤولاً، حيث تقع المسؤولية عليهم جميعاً تجاه المسافر^(٤٠٤).

ويلتزم مشغل القطار في حالة وفاة المسافر فور وقوع الحادث، بتعويض الورثة أو من له الحق بالتعويض، بالنفقات اللازمة والناجمة عن وفاة المسافر، خاصة نفقات نقل الجثمان والدفن أو حرق الجثة^(٤٠٥)، أما إذا لم يتوف المسافر فور وقوع الحادث، فيلتزم مشغل القطار بالنفقات اللازمة، كنفقات العلاج والنقل، وكذلك التعويض عن الضرر الحاصل بسبب العجز الكلي أو الجزئي عن العمل^(٤٠٦). وإذا ترتب على وفاة المسافر حرمان أشخاص كان المسافر ملزماً بإعالتهم،

(٤٠٠) الفقرة (١) من المادة (٢٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

(٤٠١) الفقرة (أ/٢) من المادة (٢٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

(٤٠٢) الفقرة (ب/٢) من المادة (٢٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

(٤٠٣) الفقرة (ج/٢) من المادة (٢٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

(٤٠٤) الفقرة (٤) من المادة (٢٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

(٤٠٥) من المعروف أنه بالنسبة للمسلمين، فإنه لا يجوز إحراق جثة المسلم بل يتم دفنها، في حين أن الأمر مختلف إذا كان المتوفي غير مسلم، كالهندوس مثلاً الذين يحرقون جثث موتاهم.

(٤٠٦) الفقرة (١) من المادة (٢٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

أي أنه يعيّلهم بموجب القانون، فإن مشغل القطار يكون ملزماً في هذه الحالة بتعويضهم عن الضرر الذي أصابهم نتيجة وفاة من كان يعيّلهم، أما إذا ترتب على وفاة المسافر حرمان أشخاص كان المسافر غير ملزم بإعالتهم، أي أن هذه الإعالة لم تكن بموجب القانون، فإن دعوى التعويض التي يرفعها هؤلاء الأشخاص ضد مشغل القطار تكون خاضعة للقانون الوطني^(٤٠٧).

أما إذا لم يتوف المسافر، فإن مشغل القطار يلتزم بتعويض المسافر في حالة إصابته في جسمه، كحدوث إصابة أو جروح في جسمه، أو أن تكون هذه الإصابة نفسية، ناتجة عن هول وقوة الحادث مما أثرت على نفسيته، ويتضمن التعويض النفقات اللازمة للعلاج والنقل، وكذلك التعويض عن الضرر بسبب العجز الكلي أو الجزئي عن العمل^(٤٠٨).

ويحدد القانون الوطني^(٤٠٩) الحالات والشروط التي يلتزم مشغل القطار بدفعها للمسافر، كتعويض عن الأضرار الأخرى التي حصلت له نتيجة الحادث، وكذلك مقدار هذه التعويضات غير المنصوص عليها في المادتين (٢٧، ٢٨) من هذه القواعد، مثل التعويض عن الأضرار المعنوية والجسدية والجمالية^(٤١٠).

وإذا كانت هذه القواعد قد ألزمت مشغل القطار في حالة وفاة المسافر، بدفع التعويض المستحق للأشخاص الذين كان المسافر يعولهم بموجب القانون، أو بموجب القانون الوطني، وكذلك تعويض المسافر عن الضرر الناتج عن الحادث بسبب عجزه الكلي أو الجزئي عن العمل، كما رأينا سابقاً، فإن هذه القواعد قد حددت شكل ومقدار هذا التعويض، بحيث يتم دفعه على شكل رأس مال - مبالغ مالية تدفع دفعة واحدة - ومع هذا فإنه يجوز أن يكون التعويض على شكل دخل

^(٤٠٧) الفقرة (٢) من المادة (٢٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

^(٤٠٨) المادة (٢٨) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

^(٤٠٩) الفقرة (١) من المادة (٣) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م، حيث نصت على "يحق لكل دولة عند توقيعها على الاتفاقية أو إيداع وثائق مصادقتها وقبولها وموافقتها أو الانضمام إليها التحفظ بحق عدم تطبيق كافة الأحكام المتعلقة بمسؤولية السكة الحديدية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح، وذلك على المسافرين ضحايا الحوادث الواقعة على أراضيها عندما يكون هؤلاء المسافرين من رعاياها أو من الأشخاص الذين يقيمون بصورة اعتيادية في هذه الدولة".

^(٤١٠) المادة (٢٩) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

سنوي، إذا طلب المسافر المصاب أو أصحاب الحق بذلك، بشرط أن يكون القانون الوطني يجيز منحها على هذا الشكل^(٤١١).

ويحدد القانون الوطني مبلغ التعويضات المستحقة للمسافر، على ألا يتجاوز مبلغ التعويض عن (١٧٥٠٠٠)^(٤١٢) وحدة حسابية^(٤١٣) كمبلغ إجمالي يتم دفعه دفعة واحدة، أو على شكل دخل

^(٤١١) الفقرة (١) من المادة (٣٠) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

^(٤١٢) بموجب الفقرة (٢) من المادة (٣٠) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م بصيغتها المعدلة، فقد تم تعديل هذا المبلغ من (٧٠٠٠٠) إلى (١٧٥٠٠٠) وحدة حسابية.

^(٤١٣) المادة (٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م. بشأن الوحدة الحسابية، سعر تحويل العملات أو سعر قبولها، حيث نصت على "١- إن الوحدة الحسابية المنصوص عليها في القواعد الموحدة هي حق السحب الخاص كما هو معرف من قبل صندوق النقد الدولي، وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة عضو في صندوق النقد الدولي، بحقوق السحب الخاص، بطريقة التقييم المطبقة من قبل صندوق النقد الدولي على عملياته وصفقاته الخاصة. ٢- تحسب قيمة العملة الوطنية لدولة غير عضو في صندوق النقد الدولي بحقوق السحب الخاص، بالطريقة المحددة من قبل هذه الدولة، ويجب أن يعبر هذا الحساب بالعملة الوطنية عن قيمة فعلية أقرب ما أمكن مما قد ينتج عن تطبيق الفقرة (١). ٣- بشأن دولة غير عضو في صندوق النقد الدولي ولا تسمح تشريعاتها بتطبيق الفقرة (١) أو الفقرة (٢) تعتبر الوحدة الحسابية المنصوص عليها في القواعد الموحدة مساوية لثلاث فرنكات ذهب، ويحدد الفرنك الذهب ب (١٠/٣١) من غرام الذهب وبعيار (٠,٩٠٠) ويجب أن يعبر سعر تحويل الفرنك الذهب بالعملة الوطنية عن قيمة فعلية أقرب ما أمكن مما قد ينتج عن تطبيق الفقرة (١). ٤- تبلغ الدول المكتب المركزي طريقة حسابها وفق الفقرة (٢) أو نتائج التحويل وفق الفقرة (٣) وذلك في غضون الثلاثة أشهر التي تلي وضع الاتفاقية موضع التنفيذ وكلما طرأ تعديل على طريقة حسابها أو على قيمة عملتها الوطنية بالنسبة للوحدة الحسابية، ويبلغ المكتب المركزي هذه المعلومات إلى الدول. ٥- يتوجب على السكة الحديدية نشر الأسعار التي: أ- تقوم بموجبها بتحويل المبالغ المعبر عنها بالعملة الأجنبية والمدفوعة بعملة البلد (سعر التحويل). ب- تقبل بموجبها عملات أجنبية للدفع (سعر القبول)".

سنوي كمرتب، وذلك عن كل مسافر، مع مراعاة القانون الوطني^(٤١٤) إذا كان ينص على حد أقصى دون هذا المبلغ^(٤١٥).

وكل شرط يتضمن إعفاء مشغل القطار كلياً أو جزئياً من التزامه تجاه المسافر في حالة وفاته أو إصابته بجروح، أو أن يكون هدف الشرط تعديل عبء الإثبات الذي يقع على عاتق مشغل القطار، أو أن يضع حدوداً أقل مما هو مذكور في الفقرة (٢) من المادة (٣٠) والمادة (٣١) من القواعد الموحدة فإنه يكون باطلاً بموجب القانون، غير أن هذا البطلان لن يؤدي لبطلان عقد النقل بين مشغل القطار والمسافر^(٤١٦).

الفرع السادس

ضياح الأمتعة وتلفها وهلاكها

قبل الخوض والحديث عن ضياح الأمتعة وتلفها وهلاكها، باعتبارها صورة من صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين بالقطارات، لابد لنا من تحديد ماهية هذه الأمتعة، وأنواعها، حيث نلاحظ أن أغلب القوانين واللوائح والتي نظمت عقد نقل المسافرين بالقطارات، لم تتطرق إلى تعريف محدد وواضح بشأن ماهية هذه الأمتعة، وإنما اكتفت بتحديد ماهية هذه الامتعة، وأنواعها. وعلى أية حال، يقصد بالأمتعة التي يلتزم مشغل القطار بنقلها والمحافظة عليها من الضياح والتلف والهالك، هي تلك الأمتعة التي يصطحبها معه المسافر أثناء السفر، ويكون مسموحاً فيها للمسافر بنقلها، وذلك بموجب لائحة أو عقد النقل^(٤١٧)، وتختلف طبيعة التزام مشغل القطار بشأن هذه الأمتعة - كما سنرى لاحقاً - عما إذا كانت هذه الامتعة مسجلة، أو غير مسجلة، ويقصد بالأمتعة المسجلة، هي تلك الأمتعة التي يقوم فيها المسافر بتسليمها لمشغل القطار من أجل شحنها من ضمن الأمتعة المشحونة في عربات الشحن. أما الأمتعة غير المسجلة، فهي

^(٤١٤) المادة (٨) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، حيث نصت على "١- في كل مالم ينص عليه في القواعد الموحدة والنصوص المتممة والتعريفات الدولية، يطبق القانون الوطني. ٢- يقصد بالقانون الوطني قانون الدولة التي يمارس فيها صاحب الحق حقوقه بما في ذلك القواعد المتعلقة بتنازع القوانين. ٣- لتطبيق الأحكام المتعلقة بمسؤولية السكة الحديدية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح، يكون القانون الوطني قانون الدولة التي وقع على أراضيها حادث إصابة المسافر بما في ذلك القواعد المتعلقة بتنازع القوانين".

^(٤١٥) المادة (٣٠) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٤١٦) المادة (٣٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(٤١٧) سميحة القليوبي - المرجع السابق - ص ٥١٩.

تلك الأمتعة التي يحملها المسافر معه أثناء الرحلة في عربات سفر المسافرين، بحيث لا يسلمها لمشغل القطار.

ولإلقاء الضوء على هذا الموضوع من جميع جوانبه، سنبحث أولاً مسؤولية مشغل القطار عن الأمتعة غير المسجلة، ثم نتحدث عن مسؤولية مشغل القطار بشأن الأمتعة المسجلة ثانياً.

أولاً: الأمتعة غير المسجلة.

يقصد بالأمتعة غير المسجلة، أو اليدوية أو الشخصية كما يطلق عليها أيضاً، تلك الأمتعة غير المسلمة لمشغل القطار ولا تسجل ضمن الأمتعة المشحونة في العربات المخصصة لشحن أمتعة المسافرين، وإنما يحتفظ بها المسافر وتظل في حراسته طوال مدة الرحلة، ويكون مسموحاً للمسافر بنقلها معه، وذلك بموجب قوانين مشغل القطار، ولا يدفع عنها المسافر أجرة نقل أو شحن، لأنها تكون تابعة لنقل المسافر، ويرجع السبب في عدم تسليم المسافر هذه الأمتعة لمشغل القطار إما لطبيعتها، والتي لا تسمح بشحنها من ضمن الأمتعة المسجلة المشحونة؛ وذلك لخفة وزنها أو صغر حجمها، لدرجة ما يمكن اعتبارها لصيقة بالشخص المسافر^(٤١٨)، كمنظارته وساعته وهاتفه المحمول ومحفظته الشخصية التي تحتوي على بطاقته الوطنية ورخصة قيادة السيارة والبطاقة أو البطاقات البنكية، أو أن تكون هذه الامتعة معرضة للتلف والكسر في حال شحنها من ضمن الامتعة المشحونة في عربات الشحن، كما هو الحال في الكمبيوتر المحمول - لاب توب - أو بسبب أهميتها للمسافر، كما هو الحال في الحقائب الصغيرة أو حقائب اليد، والتي قد تحتوي على أوراق ومستندات مهمه للمسافر، أو أوراق مالية نقود، أو أن يكون بها أشياء ثمينة كالذهب أو المجوهرات.

والسؤال المطروح هنا: هل يكون مشغل القطار ملتزماً تجاه المسافر في حالة ضياع أو تلف أو هلاك هذه الامتعة أم لا؟

للإجابة عن هذا السؤال، يجب علينا بيان موقف كل من الفقه والقضاء والقانون بشأن ذلك، وفقاً لما يلي:

١. موقف الفقه والقضاء .

لقد أنقسم الفقه بشأن التزام مشغل القطار عن الأمتعة غير المسجلة إلى رأيين:

(٤١٨) نبيل صالح العريايوي - المرجع السابق - ص ٩٥.

الرأي الأول:

يذهب أصحاب هذا الرأي^(٤١٩) إلى أن مشغل القطار مسؤول عن المحافظة على الأمتعة اليدوية للمسافر، والسبب في ذلك، لأنها تدخل من ضمن عقد نقل المسافر، وبالتالي يعتبر مشغل القطار مسؤولاً عنها مسؤولية عقدية أثناء تنفيذ عقد النقل، لأن مشغل القطار كان يعلم عندما أبرم عقد النقل مع المسافر بأن المسافر سوف يحمل معه بعض الأمتعة اليدوية، وبالتالي فإن آثار عقد النقل تمتد لتشمل هذه الأمتعة.

وبناءً على ذلك، إذا فقد المسافر نقوده أو نظارته أو هاتفه المحمول أو أي شيء من متعلقاته الشخصية، أو تعرضت للتلف أو الهلاك، فإن مشغل القطار يكون مسؤولاً تجاه المسافر، وتقوم هذه المسؤولية على أساس المسؤولية العقدية، ولكن يمكن لمشغل القطار أن يثبت إهمال المسافر، وتنتفي بهذه الحالة مسؤوليته، بحيث تقع المسؤولية على المسافر نفسه لكونه أهمل في المحافظة على أمتعته غير المسجلة ويتحمل تبعاً لذلك المسؤولية عن ضياعها أو تلفها أو هلاكها^(٤٢٠).

وتطبيقاً لذلك قضت الدائرة الأولى في محكمة النقض الفرنسية بأنه من الضروري التمييز بين نوعين من الأمتعة غير المسلمة للناقل، النوع الأول وهو المتعلقات الشخصية الخاصة بالمسافر، مثل تليفونه المحمول ومعطفه ويكون الناقل مسؤولاً عن فقدانه أو هلاكه ما دام ذلك راجعاً لخطأ أو سلوك الناقل. أما النوع الثاني من الأمتعة غير المسلمة فهي الأمتعة التي يضعها المسافر في الأماكن المخصصة للتخزين ونقل الأمتعة في الحافلات دون تسليمها للناقل أو إخطاره بها حتى يتخذ الإجراءات الضرورية لتأمينها، وأن عدم تسليمها في هذه الحالة تنتفي معه مسؤولية الناقل^(٤٢١).

الرأي الثاني:

يذهب أصحاب هذا الرأي^(٤٢٢)، إلى خلاف الرأي الأول، ويرون بأنه لا يمكن القول بأن مشغل القطار كان يعلم بأن المسافر يحمل معه أمتعته الشخصية غير المسلمة لمشغل القطار

(٤١٩) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٤٠. طالب حسن موسى - المرجع السابق - ص ٩٩. علي العريف - المرجع السابق - ص ٦٢٧. معمر ولد محمد سالم - المرجع السابق - ص ٤٦.

(٤٢٠) معمر ولد محمد سالم - المرجع نفسه - ص ٤٦.

(٤٢١) محكمة النقض الفرنسية - Cour de cassation, 1 ch. du 26 septembre 2006 تمت الزيارة في www.courdecassation.fr - ٢٠٢٤/٥/٢

(٤٢٢) علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٩٧. أدوار عيد - المرجع السابق - ص ٤٠٨. علي جمال الدين عوض - المرجع السابق - ص ٢٣٥. مصطفى كمال طه - المرجع السابق - ص ٣٧٠. صفوت ناجي بهنساوي - المرجع السابق - ص ١٢٠. نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ٩٥.

أثناء الرحلة، وفي حالة تعرض هذه الأمتعة للضياع أو التلف أو الهلاك، فلا يمكن مساءلة مشغل القطار عنها استناداً للمسؤولية التعاقدية، لأنه لو تم الأخذ بذلك، فقد يكون هنالك تعسف في اللجوء إلى استنباط ما يسمى بالشروط أو الإرادة الضمنية للمتعاقدين^(٤٢٣). فالمشغل عندما سمح للمسافر بحمل هذه الأمتعة اليدوية معه، فإن ذلك لا يعدو أن يكون مجرد رخصة تقررت للمسافر بحملها معه أثناء الرحلة، ويكون نقلها مجاناً، فليس هنالك أي ارتباط عقدي بين مشغل القطار والمسافر على نقل هذه الأمتعة، لأن المسافر يحتفظ بها وتظل في حراسته طوال مدة الرحلة، فضلاً عن ذلك، فإن مشغل القطار قد لا يعلم بوجود مثل هذه الأمتعة مع المسافر، كما يستند أصحاب هذا الرأي إلى ما جاء في نص المادة (١٣٨٤) من القانون المدني الفرنسي، والتي اشترطت لانعقاد مسؤولية حارس الأشياء (الناقل البري للأشخاص) أو تابعيه عن الإلتلاف الكلي أو الجزئي أو الحريق الذي يحدث للممتلكات وغيرها من الأشياء المنقولة التي يحملها معه المسافر ضرورة علم الناقل بها^(٤٢٤).

ووفقاً لهذا الرأي، فإن مسؤولية مشغل القطار تجاه المسافر بشأن الأمتعة غير المسجلة، تكون خاضعة للمسؤولية التقصيرية، وتبعاً لذلك، يجب على المسافر أن يثبت خطأ مشغل القطار أو تابعيه لاستحقاق التعويض عن ضياع أو تلف أو هلاك هذه الأمتعة^(٤٢٥).

وتطبيقاً لذلك فقد قُضي بأنه: "لا يوجد ارتباط بين الناقل والمسافر على نقل الامتعة اليدوية إذ لا يعلم الناقل بوجودها ولا محتوياتها، ولا تكون في حراسة الناقل، وإنما يظل المسافر محتفظاً بها معه مما يستتبع عدم مساءلة الناقل عقدياً عنها وتبقى خاضعة لقواعد المسؤولية التقصيرية التي تستوجب من المسافر إثبات خطأ الناقل"^(٤٢٦).

وفي قضية بفرنسا تتلخص وقائعها في أن أحد المسافرين سرق أمتعته اليدوية من المكان المخصص لوضع الأمتعة فيه، وقد طالب المسافر من هيئة السكك الحديدية بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به جراء سرقة أمتعته، وقد قبلت محكمة الاستئناف طلبه استناداً إلى المسؤولية التقصيرية الواقعة على هيئة السكك الحديدية، لأنها لم تتخذ الاحتياطات والإجراءات اللازمة لمنع وقوع مثل هذه السرقة، إلا أن محكمة النقض قد نقضت هذا الحكم استناداً لنص المادة رقم

(٤٢٣) معمر ولد محمد سالم - المرجع السابق - ص ٤٦.

(٤٢٤) علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٩٧.

(٤٢٥) علي جمال الدين عوض - المرجع السابق - ص ٢٣٥.

(٤٢٦) قرار محكمة النقض السورية - هيئة عامة - الرقم ٤٧٦ - تاريخ ١٩٦٩/٦/٣ م - مجلة القانون - العدد ١٠

- السنة ٢٠ - ص ٧٤٢-٧٤٣.

(١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي، وجاء في حيثيات هذا الحكم بأنه ليس هناك أي خطأ قد ارتكبته هيئة السكك الحديدية^(٤٢٧).

وذهب بعض أصحاب هذا الرأي، إلى القول بأن المسافر يتحمل الأضرار التي تلحق بالمشغل أو المسافرين الآخرين، إذا كان يحمل معه أمتعة يُمنع عليه نقلها بموجب أنظمة ولوائح وتعليمات مشغل القطار، وأدت أمتعته إلى تلف أو هلاك أمتعة المسافرين الآخرين^(٤٢٨). ويرى الباحث من جانبه، بأن الرأي الثاني هو الأقرب للصواب، وذلك استناداً لما ذهب إليه أصحاب هذا الرأي.

٢. موقف القوانين.

نصت أغلب القوانين العربية^(٤٢٩)، على عدم مسؤولية الناقل عن ضياع أو تلف أو هلاك أمتعة المسافر غير المسجلة (اليدوية) التي تكون في حيازة المسافر طوال مدة الرحلة، إلا أنها أعطت للمسافر الحق في الرجوع على الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية، حيث اشترطت لذلك أن يثبت المسافر وقوع خطأ من الناقل أو من تابعيه.

ومما تجدر ملاحظته، أن المشرع المصري ذهب إلى أبعد من ذلك، حيث يعتبر بأن المسافر مسؤولاً عما يلحق الناقل أو تابعيه أو الغير، بسبب الأمتعة أو الحيوانات التي يحملها المسافر معه^(٤٣٠)، وبالتالي إذا حدث أي ضرر ونتج عنه أصابه لأي من هؤلاء، فإن المسافر في هذه الحالة يعتبر مسؤولاً عن هذا الضرر، لأن المسافر يعتبر حارساً لهذه الأشياء.

ونتفق مع ما قرره الفقهاء، وأغلب القوانين العربية، والتي اعتبرت أمتعة المسافر غير المسجلة (اليدوية) خارجة عن نطاق العقد، وبناءً على ذلك فإن مشغل القطار يعتبر غير مسؤول عنها تعاقدياً لعدم علمه بما تحتويه هذه الأمتعة، إلا أنه وفي حالة تعرض المسافر لضرر بسبب ضياع أو تلف أو هلاك هذه الأمتعة، فإن المسافر في هذه الحالة يستحق التعويض، بشرط أن يثبت أن هذا الضرر ناتج عن خطأ مشغل القطار أو تابعيه، ويكون لمركز المسافر ومهنته

^(٤٢٧) محكمة النقض الفرنسية - Civ. 2, 29Avri. 1994 SNCF CI Bull. Civ. II,n.122 تمت الزيارة في

٢٠٢٤/٥/٤ - www.courdecassation.fr

^(٤٢٨) اكرم يا ملكي - المرجع السابق - ص ٣٢.

^(٤٢٩) الفقرة (١) من المادة (٢٥٨) من قانون التجارة البحريني، حيث نصت بالقول "لا يسأل الناقل عن ضياع الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أو تلفها إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه". الفقرة (١) من المادة (١٩٢) من قانون التجارة الكويتي، الفقرة (١) من المادة (٢٦٩) من قانون التجارة المصري، المادة (٧٨) من قانون التجارة الأردني.

^(٤٣٠) الفقرة (٢) من المادة (٢٦٩) من قانون التجارة المصري، حيث نصت بالقول "يسأل الراكب عن الضرر الذي يلحق الناقل أو تابعيه أو الغير بسبب الأمتعة أو الحيوانات التي ينقلها معه"

والغرض من رحلة السفر أثر في تقدير قيمة الأمتعة التي هلكت عند الاختلاف على عدم معرفة محتوياتها.

ثانياً: الأمتعة المسجلة.

يقصد بالأمتعة المسجلة، تلك الأمتعة التي يسلمها المسافر لمشغل القطار قبل مباشرة عملية السفر، ويكون مسموح للمسافر بنقلها، وذلك بموجب قوانين وتعليمات مشغل القطار، ويعطى للمسافر في هذه الحالة تذكرة أو قسيمة خاصة بالأمتعة التي سلمت لمشغل القطار، موضحاً بها أسم المسافر، وعدد الأمتعة ووزنها، وطبيعتها، ومحطة الانطلاق والوصول، وتكون هذه الأمتعة في حيازة مشغل القطار طوال مدة رحلة السفر، أي أنها تكون في حراسة مشغل القطار، وتحدد قوانين وتعليمات مشغل القطار أقصى وزن وحجم للأمتعة يكون مسموحاً للمسافر بنقلها أثناء رحلة السفر، وعما إذا كان يسمح للمسافر بإحضار أمتعة زائدة عن الحد المسموح به، وفي هذه الحالة يتوجب على المسافر دفع أجرة نقل عما زاد عن الحد المسموح به^(٤٣١).

وحيث أن نقل الأمتعة المسجلة يتم عادة بمناسبة نقل المسافرين، فإن مشغل القطار في هذه الحالة يعتبر ملزماً بالمحافظة على هذه الأمتعة طوال مدة الرحلة، لأن هذه الأمتعة - كما قلنا سابقاً - تكون في حراسة مشغل القطار وليس المسافر، وبالتالي تكون مسؤولية مشغل القطار تجاه المسافر في حالة تعرض هذه الأمتعة للضياع أو التلف أو الهلاك مسؤولية عقدية، استناداً لعقد النقل بين مشغل القطار والمسافر^(٤٣٢).

إلا أن البعض يرى بأن نقل هذه الأمتعة يكون بعقد آخر مستقل عن عقد نقل المسافرين، بمعنى أنه عقد نقل يتبع لعقد نقل المسافرين^(٤٣٣)، أما البعض الآخر فيرى عكس ذلك، حيث يذهب للقول بأن نقل أمتعة المسافرين المسجلة جزء لا يتجزأ من عقد النقل المبرم بين مشغل القطار والمسافر، وبالتالي فإنه لا يعتبر عقد مستقل أو ملحق بعقد النقل^(٤٣٤).

ونرى من جانبنا، صحة هذا الرأي الأخير، لأن مشغل القطار عندما سمح للمسافر بنقل أمتعته المسجلة، فإن ذلك كان بموجب عقد النقل المبرم بين مشغل القطار والمسافر، وليس بموجب عقد آخر مستقل عن عقد النقل أو ملحق بهذا العقد، بدليل أنه لا يوجد عقد آخر مبرم بين مشغل القطار والمسافر، وإنما هنالك عقد واحد فقط، وهو عقد نقل المسافرين، وفي حالة حصول ضرر للمسافر من جراء ضياع أو تلف أو هلاك هذه الأمتعة، فإن للمسافر الحق في الرجوع على مشغل

(٤٣١) دليل الأمتعة - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٥/٣/٢٠٢٤م - www.sar.com.sa.

(٤٣٢) علي جمال الدين عوض - المرجع السابق - ص ٢٣٥.

(٤٣٣) مصطفى كمال طه - المرجع السابق - ص ٣٧٠. المادة (٧٨) من قانون التجارة الأردني.

(٤٣٤) اكرم يا ملكي - المرجع السابق - ص ٣٢.

القطار، وفقاً للمسؤولية العقدية، استناداً لعقد نقل المسافرين المبرم بين مشغل القطار والمسافر، فضلاً عن ذلك فإن نقل أمتعة المسافرين المسجلة تعتبر أحد الامتيازات التي يقدمها مشغل القطار للمسافر^(٤٣٥).

وفي حكم صادر من القضاء الفرنسي، وهو ما يمكن القياس عليه بشأن التزام مشغل القطار في المحافظة على الأمتعة المسجلة للمسافرين، وأن هذا الالتزام متولد عن عقد نقل المسافرين، وليس عقد مستقل عنه، حيث تتلخص وقائع الدعوى، أنه وخلال المسافة التي قطعها الركاب في الاتوبيس، فقد وضعوا حقائبهم في مستودع الأمتعة، وعند وصول الركاب لمحطة الوصول، تبين لهم اختفاء حقائبهم، وقضت المحكمة بمسؤولية الناقل عن ضياع هذه الحقائب، لأن مسؤولية الناقل في المحافظة على هذه الحقائب، ما هو إلا التزام فرعي تابع لالتزام الناقل الأصلي والمتمثل بنقل الركاب، وهو التزام بتحقيق نتيجة، وقد طعن الناقل بالنقض على هذا الحكم، إلا أن محكمة النقض رفضت هذا الطعن، وذلك استناداً إلى أن التزام الناقل هو التزام بنتيجة بالنسبة للأمتعة الموجودة في مستودع الأمتعة، وأن الناقل قد أخل بالتزامه بمراقبة تلك الأمتعة الموجودة في المستودع، وإن لم يحتسب بمراقبتها فمن الممكن اختلاسها في كل مرة يتم فيها فتح المستودع^(٤٣٦).

كما قضت محكمة باريس بمسؤولية هيئة السكك الحديدية عن سرقة أمتعة المسافرين الموجودة في مستودعات العفش (الأمتعة المسجلة) ولا يجوز أن تمتد هذه المسؤولية العقدية إلى تلك الأمتعة الموجودة تحت حراسة المسافرين (الأمتعة غير المسجلة)^(٤٣٧).

ولقد تناولت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، بيان مسؤولية مشغل القطار عن ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة^(٤٣٨)، ويلاحظ أن المنظم السعودي عند تنظيمه للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، وذلك فيما يتعلق بمسؤولية مشغل القطار تجاه أمتعة المسافرين، أنه لم يفرق بين الأمتعة المشحونة المسجلة، والأمتعة غير المسجلة، وهنا ندعو المنظم السعودي إلى أهمية إعادة النظر في هذا الجانب كما فعل سابقاً، وذلك قبل إلغاء لائحة حماية حقوق المسافرين

^(٤٣٥) دليل الأمتعة - الخطوط الحديدية السعودية - سار - تاريخ الدخول ٢٥/٣/٢٠٢٤م - www.sar.com.sa.

^(٤٣٦) Civ.1,26 Sep. 2006, Bull. Civ. 1,no.418, D. 2006, IR. 2417, RTD Com.2, 2007, P.399.

^(٤٣٧) Paris, 8 em Ch. A. 23 Nov. 1993. Mlle Avoine, op. cit., p13.

^(٤٣٨) المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

بالقطارات^(٤٣٩)، حتى يمكن للمنظم السعودي مسابقة أغلب التشريعات الحديثة في هذا الخصوص وهو ما يقتضيه العقل والمنطق، فمن غير المعقول أن يتحمل مشغل القطار المسؤولية الكاملة حتى بالنسبة لأمتعة المسافرين الشخصية والخاضعة لإشراف المسافرين، ومن ثم فإن مسؤولية مشغل القطار في هذه الحالة سوف تكون مسؤولية تعاقدية، في حين أنه يفترض أن تكون مسؤوليته تقصيرية، وفقاً لما سبق وأن تحدثنا عنه في بداية هذا الفرع، ومما يؤكد كلامنا بأن المنظم السعودي قد جعل مسؤولية مشغل القطار مسؤولية عقدية حتى لأمتعة المسافرين غير المسجلة، هو ما جاء صراحة في نص الفقرة (٧) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على أن "يتحمل الناقل مسؤولية أي فقدان أو تلف تسبب به هو أو أحد موظفيه لأمتعة الراكب من وقت توليه لها ولحين تسليمها، ويشمل ذلك الأمتعة الشخصية المحمولة أو الملبوسة من قبل الراكب أو الخاضعة لإشرافه" وحتى لو سلمنا جدلاً، بأن المنظم السعودي لم يقصد من هذه المادة أن تكون مسؤولية مشغل القطار عقدية بالنسبة لأمتعة المسافرين الشخصية، فإنه كان ينبغي على المنظم السعودي النص صراحة على ذلك، كما فعل سابقاً في لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - وحتى لا يكون هنالك أي اجتهاد من قبل القضاء في حالة وجود خلاف بين مشغل القطار والمسافر.

وإذا كان يحق للمسافر اصطحاب أمتعته الشخصية (الأمتعة اليدوية) أثناء الرحلة، فإنه يسمح كذلك للمسافرين باصطحاب حيواناتهم الأليفة^(٤٤٠) صغيرة الحجم^(٤٤١) وكذلك حيوانات الخدمة

(٤٣٩) لقد كانت المادة (١١) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - تنص على أنه "١- يتحمل المشغل مسؤولية ضياع الأمتعة المشحونة المسجلة. ٢- لا يتحمل المشغل مسؤولية تلف أو ضياع الأمتعة الشخصية الناتجة عن إهمال المسافرين. ٣- في حال ضياع الأمتعة يقوم المشغل بالتعويض حسب الآتي: أ- الأمتعة المشحونة والتي لم يتم التبليغ عن وجود أغراض ثمينة بداخلها يتم التعويض بمبلغ (٧٥) ريال سعودي لكل كيلوغرام من الأمتعة المشحونة.

ب- الأمتعة المشحونة والتي تم التبليغ عن وجود مواد ثمينة بداخلها وتم الموافقة من قبل المشغل على شحنها يتم التعويض بقيمة هذه الأمتعة وبحد أعلى يضعه المشغل في سياسة الشحن الخاصة به.

ج- الأمتعة غير المشحونة والمحمولة مع المسافرين داخل القطار تعد تحت مسؤولية المسافرين ولا يلتزم المشغل بدفع أي تعويضات في حال ضياعها أو تلفها.

٤. يلتزم المشغل بإيضاح آلية الإبلاغ عن الأمتعة الثمينة وسياسات شحن الأمتعة وتعويضاتها للمسافرين الراغبين بشحن أمتعتهم بالشكل الذي لا يتعارض مع ما نصت عليه هذه اللائحة".

(٤٤٠) لقد اعتاد بعض المسافرين اصطحاب الحيوانات الصغيرة الأليفة معهم أثناء رحلة السفر بالقطار.

(٤٤١) تصنف من ضمن المخالفات غير الجسيمة، وتكون العقوبة رفض تقديم الخدمة للمسافر، لمزيد من التفاصيل، انظر للجدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

المعتمدة على متن القطار لذوي الإعاقة البصرية^(٤٤٢)، إلا أنه يشترط لذلك، أن لا تتسبب هذه الأمتعة أو الحيوانات بمضايقة المسافرين الآخرين أو أن تتسبب بأي نوع من الأضرار^(٤٤٣)، سواء على مشغل القطار أو المسافرين الآخرين، أو أن تشكل خطراً على أمن وسلامة الرحلة، وفي حالة لم يسمح للمسافر من ذوي الإعاقة البصرية باصطحاب هذه الحيوانات، فيجب على مشغل القطار إبلاغهم بالخدمات الأخرى المتوفرة والتي تكون متوافقة مع احتياجاته، وفي كلا الحالات، بالنسبة للأمتعة المشحونة، والأمتعة غير المشحونة، فإنه يجب على مشغل القطار إعداد قائمة بالمواد الممنوعة على المسافرين شحنها، وذلك من خلال نشرها بمراكز بيع التذاكر، والموقع الإلكتروني لمشغل القطار، وكذلك من خلال التطبيقات الذكية، كما يجب على مشغل القطار اعداد سجلات (المفقودات) والاحتفاظ بها، للرجوع اليها عند الحاجة، وذلك فيما يتعلق بالأمتعة والأشياء المفقودة من المسافرين أثناء الرحلة، وفي حالة وفاة المسافر أو إصابته بعارض صحي أثناء الرحلة، فيجب على مشغل القطار الاحتفاظ بأمتعته وأغراضه وتسليمها لذويه أو للشرطة، حسب الإجراءات المتبعة في هذا الشأن^(٤٤٤).

كما يحق للمسافر شحن أي أمتعة بعربات الشحن (الأمتعة المسجلة) بشرط أن تكون من ضمن الأمتعة المسموح بشحنها من قبل مشغل القطار، وأن تكون في حدود الأوزان المسموح بها، وفي حالة زيادة الوزن عن المسموح به، فقد يتم فرض رسوم إضافية من قبل مشغل القطار على المسافر، ويتم شحن الأمتعة المسجلة في عربات شحن أمتعة المسافرين، بموجب إيصال يسلم للمسافر (قسمة تسجيل الأمتعة) وتتضمن هذه القسمة أسم المسافر، وعنوانه، وأسم محطة الانطلاق، ومحطة الوصول، وعدد قطع الأمتعة وطبيعتها ووزنها، وأسم مشغل القطار وعنوانه، والقواعد المعمول بها في شحن الأمتعة المسجلة، حيث تعتبر هذه القسمة دليلاً كافياً على موافقة مشغل القطار بشحن هذه الامتعة وتحمله أي أضرار قد تحدث لها من ضياع أو تلف أو هلاك، ويتم تسليم الأمتعة المسجلة للمسافر عند محطة الوصول المتفق عليها، ويجب على المسافر في هذه الحالة ابراز (قسمة تسجيل الأمتعة) لمشغل القطار حتى يتمكن من استلام أمتعته، وإذا لم يتم ابراز تلك القسمة، فيجب على المسافر في هذه الحالة تقديم الدليل على أحقيته بهذه الأمتعة، وإذا لم يقتنع مشغل القطار بأحقية المسافر بهذه الامتعة، فيجوز له الامتناع عن تسليم هذه الأمتعة للمسافر، والاحتفاظ بها، وتسليمها للشرطة حتى يتم تسليمها للمسافر بمعرفة الشرطة ووفقاً

^(٤٤٢) المادة (٥) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٤٤٣) تصنف من ضمن المخالفات الأخرى، وتكون العقوبة رفض تقديم الخدمة للمسافر، لمزيد من التفاصيل، انظر للجدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٤٤٤) المادة (٥) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

للإجراءات المتبعة لديهم في هذا الخصوص، وإذا لم يتم استلام الامتعة المشحونة عند محطة الوصول، ففي هذه الحالة تودع هذه الامتعة بمكان آمن وبمعرفة مشغل القطار لمدة تصل إلى (٣٠) يوماً، ثم بعد ذلك يتم تسليمها للشرطة حسب الإجراءات المتبعة، إلا إذا كانت هذه الامتعة سريعة التلف، مثل المواد الغذائية، فإن مشغل القطار يحتفظ بها لمدة (٢٤) ساعة فقط، ثم بعد ذلك يحق لمشغل القطار التخلص منها، على أن يثبت ذلك في سجلاته المعدة لهذا الغرض، حتى يمكن الرجوع إليها عند الحاجة^(٤٥)، كما يحق للمسافر شحن دراجته الهوائية^(٤٦)، بشرط أن تكون هذه الدراجة سهلة الحمل والتخزين، كما أنه قد يتم فرض رسوم شحن إضافية على هذه الدراجة^(٤٧). ولا يعفى مشغل القطار من مسؤوليته عن فقدان أو تلف أمتعة المسافر، إلا في حالات محددة ومنصوص عليها في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، حيث نصت الفقرة (٨) من المادة (٤٧) من هذه الأحكام، بالنص على "يعفى الناقل من المسؤولية عن فقدان أو تلف الأمتعة في الحالات التالية:

- أ. فقدان أو تلف الأمتعة بسبب وجود عيب كامن فيها.
 - ب. في حالة غياب أو عدم التوضيب أو التغليف الجيد للأمتعة.
 - ج. في حال عدم إفصاح الراكب عن الطبيعة الخاصة للأمتعة، وكان من الممكن تلفها في ظروف النقل العادية كالزجاج أو الفخاريات أو اللوحات الفنية أو الآلات الموسيقية.
 - د. في حال تم شحن مواد غير مسموح بنقلها"
- ولا يحق للمسافر مطالبة مشغل القطار بالتعويض عن تلف أو فقدان أو هلاك أمتعته، وذلك إذا قبلها بالحالة التي سلمت له، أو إذا كان المسافر قد قام بإبلاغ مشغل القطار بوجود تلف في أمتعته قبل شحنها، أو إذا لم تتم المطالبة من قبل المسافر، أو أن يكون الضرر الذي حدث

^(٤٥) المادة (٤١) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٤٦) استخدام الدراجات أو الزلاجات من أي نوع أو ألواح التزلج، سواء على متن القطار أو في المحطات أو المرافق، تصنف من ضمن المخالفات الطفيفة، وتكون قيمة المخالفة في المرة الأولى (٢٠٠) ريال سعودي، وفي المرة الثانية تكون قيمة المخالفة (٦٠٠) ريال، وفي المرة الثالثة (٨٠٠) ريال، وفي حالة تكرار المخالفة لأكثر من ثلاث مرات خلال السنة الواحدة، فيحق لمشغل القطار رفض تقديم الخدمة للمسافر المخالف لمدة تصل إلى شهر واحد، لمزيد من التفاصيل، انظر للجدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالتزامات مستخدمي السكك الحديدية بين المدن.

^(٤٧) المادة (٤٢) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

لأمتعة المسافر غير واضح عند أستلام المسافر لأمتعته، وفي هذه الحالة ينبغي على المسافر أن يثبت أن الضرر الذي حصل لأمتعته كان أثناء فترة تسليمها لمشغل القطار^(٤٤٨)

وإذا تأخر مشغل القطار بتسليم أمتعة المسافر، فإنه ينبغي على المسافر في هذه الحالة مطالبة مشغل القطار بتسليم أمتعته خلال مدة (١٤) يوماً^(٤٤٩)، وتعتبر أمتعة المسافر في حكم الأمتعة المفقودة، إذا لم يتم مشغل القطار بتسليمها للمسافر خلال مدة (١٤) يوماً، ويبدأ حساب هذه المدة من تاريخ مطالبة المسافر بها^(٤٥٠).

وإذا تم إيجاد هذه الأمتعة خلال سنة واحدة من تاريخ الرحلة التي فقدت فيه هذه الأمتعة، فإنه ينبغي على مشغل القطار إشعار المسافر بذلك فوراً لاستلامها خلال مدة (٣٠) يوماً من تاريخ الاشعار، وإذا قبل المسافر استلامه لهذه الأمتعة فإنه ينبغي عليه إعادة أي تعويضات حصل عليها لمشغل القطار، إلا أنه وفي كل الأحوال يبقى الحق للمسافر بمطالبة مشغل القطار بالتعويض عن التأخير بتسليم هذه الأمتعة^(٤٥١)، ويكون حد التعويض عن كل يوم تأخير في تسليم الأمتعة للمسافر هي (٢) ريال للكيلوغرام الواحد، وبحد أقصى (١٤) يوماً فقط^(٤٥٢).

وفي حالة ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة المشحونة والتي لم يتم المسافر بإبلاغ مشغل القطار عند شحنها، بأنه تحتوي على أغراض ثمينة، فإن تعويض المسافر يكون وفقاً لوزن الأمتعة التي تعرضت للضرر، بحيث يتم تعويض المسافر بمبلغ (٧٥) ريال سعودي عن كل كيلوغرام من هذه الأمتعة^(٤٥٣).

أما إذا كان المسافر قد ابلغ مشغل القطار بأن هذه الأمتعة المشحونة تحتوي على أغراض ثمينة، فإن تعويض المسافر يكون وفقاً لسياسة الشحن لدى مشغل القطار والمعلن عنها على متن القطار، ومراكز بيع التذاكر، وكذلك من خلال التطبيقات الذكية، والمعتمدة من قبل الهيئة العامة للنقل^(٤٥٤).

(٤٤٨) الفقرة (٢٤) من المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٤٩) الفقرة (٢٥) من المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٥٠) الفقرة (٩) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٥١) الفقرة (١٠) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٥٢) الفقرة (١٥) من المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٥٣) الفقرة (١١) من المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٥٤) الفقرة (١٢) من المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

- John Guandolo – Transportation law – 4ed – New York – 1999 – P136.

ويكون من حق المسافر مطالبة مشغل القطار باسترداد أي رسوم دفعها عند شحنه لأمتعته^(٤٥٥)، أما إذا كانت هذه الامتعة قد تعرضت للتلف، فأنها في هذه الحالة تنطبق عليها أحكام الأمتعة المفقودة، ويكون تعويض المسافر بما يعادل فقدان الأمتعة، يستوي في ذلك أن تكون جزئية أو كلية^(٤٥٦).

وبالنسبة لتعويض المسافر عن فقدان أو تلف معدات التنقل الخاصة بهم، فيكون التعويض بمقدار تكلفة استبدال هذه المعدات أو إصلاحها، على أن يلتزم مشغل القطار بتوفير بديل مؤقت وبصفة عاجلة للمسافر الذي يكون بحاجة لهذه المعدات لحين تعويضه^(٤٥٧).

وحيث أنه وكما أوضحنا سابقاً، بأن المنظم السعودي قد جعل مسؤولية مشغل القطار تجاه أمتعة المسافرين، المسجلة وغير المسجلة، قائمة على أساس المسؤولية العقدية، استناداً لما جاء في نص الفقرة (٧) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت صراحة بالقول على "يتحمل الناقل مسؤولية أي فقدان أو تلف تسبب به هو أو أحد موظفيه لأمتعة الراكب من وقت توليه لها ولحين تسليمها، ويشمل ذلك الأمتعة الشخصية المحمولة أو الملبوسة من قبل الراكب أو الخاضعة لإشرافه" لذا فإنه يكون من حق المسافر رفع شكوى شفاهية أو كتابية لمشغل القطار في حالة حدوث تلف بأمتعته، على أنه ينبغي أن نلاحظ أنه بالنسبة للأمتعة المسجلة، فإن تقديم الشكوى ينبغي أن يكون خلال ثلاثة أيام من تاريخ استلامه لأمتعته المسجلة، أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة، فيكون تقديم الشكوى فور وصول المسافر إلى محطة الوصول^(٤٥٨). وفي هذه الحالة فإنه يتعين على مشغل القطار إعداد تقرير مفصل عن أمتعة المسافرين التي تعرضت للضياع أو التلف أو الهلاك، مع إيضاح التاريخ ووقت حدوثه المقدر، مع بيان السبب في ذلك، وتزويد المسافرين بنسخة منه، وإذا لم يوافق المسافر على هذا التقرير المعد من قبل مشغل القطار، فإنه يحق له الاعتراض عليه، وطلب الاستعانة بأهل الخبرة في هذا الخصوص.

ويرى الباحث، أنه من الصعوبة عملياً على المسافر في حالة اعتراضه على التقرير المعد من قبل مشغل القطار أن يستعين بأهل الخبرة في هذا الشأن، لعدة أسباب من أهمها، صعوبة إيجادهم، هذا أن لم يكن من المستحيل إيجادهم، حتى في حالة إيجادهم فإن هذه الإجراءات تأخذ وقتاً طويلاً، ناهيك عن أنه من الممكن أن تكون التكلفة المالية المطلوب دفعه لأصحاب الخبرة أكثر من قيمة الأمتعة نفسها والتي هي محل الخلاف بين مشغل القطار والمسافر إلا أن هذا

(٤٥٥) الفقرة (١٣) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٥٦) الفقرة (١٤) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٥٧) الفقرة (٢٧) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٤٥٨) الفقرة (٢٦) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

لا يمنع المسافر في حال وجود خلاف بينه وبين مشغل القطار أن يرفع دعواه القضائية أمام المحكمة المختصة، بشأن مبلغ التعويضات المستحقة له^(٤٥٩).

وأخيراً نقترح على المنظم السعودي، أن يعيد النظر في نص الفقرة (٧) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، بحيث تكون مسؤولية مشغل القطار بخصوص ضياع أو تلف أو هلاك أمتعة المسافرين المسجلة، وهي تلك الامتعة التي تكون في حيازة مشغل القطار طوال مدة الرحلة، قائمة على أساس المسؤولية التعاقدية، ولا يتحمل مشغل القطار مسؤولية ضياع أو تلف أو هلاك أمتعة المسافرين غير المسجلة، أي تلك الأمتعة الشخصية والتي تكون في حيازة المسافر طوال مدة الرحلة، حيث يسمح للمسافر باصطحاب أمتعته الشخصية أو أي أشياء يمكن حملها معه أثناء الرحلة، بشرط أن يتم وضع الحقائق والأمتعة الشخصية في الأماكن المخصصة لها^(٤٦٠)، وأن لا تشكل هذه الأمتعة خطراً على أمن وسلامة الرحلة أو المسافرين الآخرين، أو أن تتبعث منها روائح كريهة، أو أن تكون عبارة عن أطعمة قد تفسد أثناء الرحلة وتتبعث منها روائح كريهة^(٤٦١)، وبالتالي فإن مسؤولية مشغل القطار تجاه أمتعة المسافرين الشخصية، تكون مبنية على أساس المسؤولية التقصيرية، وفي هذه الحالة لا مجال لمسؤولية مشغل القطار إلا إذا ثبت الخطأ التقصيري في جانب مشغل القطار أو تابعيه^(٤٦٢).

وبالنسبة لمملكة البحرين، فإن أحكام عقد النقل الواردة في قانون التجارة البحريني، قد تناولت النص على مسؤولية الناقل المتعلقة بأمتعة الراكب والتي يجوز له الاحتفاظ بها من محطة الانطلاق وحتى الوصول إلى محطة الوصول، وفي الميعاد المتفق عليه^(٤٦٣)، حيث نص قانون التجارة البحريني، على أن "يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته التي يجوز له الاحتفاظ بها إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف"^(٤٦٤).

^(٤٥٩) الفقرة (٣١) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

^(٤٦٠) وضع الحقائق والأمتعة في غير الأماكن المخصصة لها، تصنف من ضمن المخالفات غير الجسيمة، وتكون قيمة المخالفة (١٠٠) ريال سعودي، لمزيد من التفاصيل، انظر للجدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٤٦١) تصنف من ضمن المخالفات غير الجسيمة، وتكون قيمة المخالفة (٢٠٠) ريال سعودي، لمزيد من التفاصيل، انظر للجدول رقم (١) من المخالفات والعقوبات المرتبطة بالالتزامات العامة للركاب - لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

^(٤٦٢) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٧٤.

^(٤٦٣) - Kameran Al-Sahlihi - Commercial Law - Trade. Commercial Transactions. Commercial Contracts - University of Bahrain - 2005 - P120.

^(٤٦٤) المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني.

ويميز قانون التجارة البحريني، بين نوعين من الأمتعة، النوع الأول، وهي الأمتعة غير المسجلة، أي تلك الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر وتكون في حيازته طوال مدة الرحلة^(٤٦٥)، ولا تدخل في عقد النقل، وبالتالي فإن المسافر يكون مسؤولاً عن المحافظة على أمتعته الشخصية، وكذلك يكون مسؤولاً عن أي أضرار قد تسببها هذه الأمتعة للناقل أو الغير، ولا يسأل الناقل عن هذه الأمتعة إلا إذا أثبت المسافر صدور خطأ من الناقل أو من أحد تابعيه^(٤٦٦)، وفقاً لما جاء في قانون التجارة البحريني، حيث نص على "لا يسأل الناقل عن ضياع الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أو تلفها إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه"^(٤٦٧).

أما النوع الثاني، فهي الأمتعة المسجلة، وهي تلك الأمتعة التي تضاف لعقد نقل المسافر، حيث يقوم المسافر بتسليمها للناقل من أجل نقلها وتكون في حراسته طوال مدة الرحلة، ويستلم المسافر عنها إيصلاً كإثبات بأحقيقته بهذه الأمتعة والمطالبة بها عند الوصول للجهة المتفق عليها، ويسأل الناقل عن ضياعها أو تلفها أو هلاكها أثناء الرحلة، حيث أن هذه الامتعة تخضع للأحكام الخاصة بنقل الأشياء^(٤٦٨)، لذلك إذا حدث ضياع أو تلف أو هلاك للأمتعة المسجلة فإنه وبموجب قانون التجارة البحريني يرجع إلى الأحكام الخاصة بنقل الأشياء في أي نزاع بشأن هذه الأمتعة، فقد نص قانون التجارة البحريني على أنه "يخضع نقل الأمتعة المسجلة للأحكام الخاصة بنقل الأشياء"^(٤٦٩) وبالتالي إذا حصل أي ضرر لهذه الامتعة، فإن مسؤولية الناقل لا تنتفي إلا إذا اثبت أن الضرر الواقع كان نتيجة القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في الشيء، أو خطأ المرسل، أو المرسل اليه^(٤٧٠).

وفي جميع الأحوال، فإن الناقل يلتزم باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للمحافظة على أمتعة المسافر، وذلك في حالة وفاته إلى أن يتم تسليم هذه الامتعة لذوي الشأن، حيث نص قانون التجارة البحريني، على "إذا توفي الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل يلتزم الناقل بأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعته إلى أن تسلم إلى ذوي الشأن"^(٤٧١).

(٤٦٥) علي يونس - القانون التجاري الكويتي - الكويت - ١٩٧١م - ص ٣٢٩.

(٤٦٦) Hisham Baban - op.cit - P 358.

(٤٦٧) الفقرة (١) من المادة (٢٥٨) من قانون التجارة البحريني.

(٤٦٨) لمزيد من التفاصيل، انظر في نقل الأشياء، المواد من (٢٢٦) إلى (٢٥١) من قانون التجارة البحريني.

(٤٦٩) الفقرة (٢) من المادة (٢٥٨) من قانون التجارة البحريني.

(٤٧٠) بالرجوع الى احكام نقل الأشياء، نجد ان المادة (٢٤٤) من قانون التجارة البحريني، نصت على "لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء محل النقل أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه".

(٤٧١) الفقرة (١) من المادة (٢٥٩) من قانون التجارة البحريني.

وبالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد أحالت اللائحة^(٤٧٢) بشأن ما جاء بمسؤولية مشغل القطار عن ضياع أو تلف أو هلاك أمتعة المسافرين، إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، حيث يتعهد مشغل القطار وبموجب عقد النقل بنقل المسافر وأمتعته من محطة الانطلاق وحتى الوصول إلى محطة المقصد^(٤٧٣)، ويحق للمسافر أن يأخذ معه أثناء الرحلة أمتعته غير المسجلة، وهي تلك الأمتعة والأشياء سهلة الحمل التي يصطحبها معه في عربات القطار، كحقائب اليد والحيوانات الأليفة صغير الحجم، إلا أنه لا يحق للمسافر اصطحاب مثل هذه الأمتعة والأشياء، إذا كان من الممكن أن تتسبب بإلحاق الضرر أو إزعاج لمشغل القطار أو باقي المسافرين، ففي هذه الحالة ينبغي على المسافر إيداع هذه الأمتعة والأشياء لدى مشغل القطار كأمتعة مسجلة، ويحق للمسافر نقل المركبات الخاصة به بمناسبة نقله على القطار، وذلك وفقاً للأحكام الخاصة والموضحة في الشروط العامة للنقل^(٤٧٤)، وعندما يكون لدى مشغل القطار سبب وجيه في الاشتباه بأن المسافر لم يراع الشروط العامة للنقل، وذلك فيما يخص أمتعته المسجلة وغير المسجلة، ففي هذه الحالة يحق لمشغل القطار فحص هذه الأمتعة للتأكد من مطابقتها للشروط العامة للنقل، ما لم تكن قوانين وتعليمات الدولة التي سيتم فيها الفحص تحظر هذا الفحص، وإذا ثبت لمشغل القطار أثناء عملية فحص الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة، بأن المسافر قد خالف ما جاء بالشروط العامة للنقل، ففي هذه الحالة يحق لمشغل القطار أن يطلب من المسافر دفع التكاليف المالية المترتبة على عملية فحص الأمتعة^(٤٧٥)، ويجب على المسافر أن يكون متواجداً أثناء عملية فحص الأمتعة، إلا إذا نصت قوانين الدولة التي يجري على أراضيها عملية الفحص خلاف ذلك^(٤٧٦).

^(٤٧٢) المادة (١٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٤٧٣) الفقرة (١) من المادة (٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٤٧٤) المادة (١٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٤٧٥) المادة (١٣) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٤٧٦) المادة (١٤) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

ويقع على عاتق المسافر مسؤولية الاشراف على أمتعته غير المسجلة والمحافظة عليها من الضياع أو التلف أو الهلاك^(٤٧٧)، وبالنسبة للأمتعة المسجلة، فإنها تخضع للالتزامات التعاقدية، وذلك بموجب ما جاء بقسمة تسجيل الأمتعة الصادرة للمسافر، ولا يؤثر فقدان قسمة تسجيل الأمتعة على وجود أو صحة هذه القسمة والتي تظل خاضعة لهذه القواعد الموحدة، ودليلاً على تسجيل هذه الأمتعة وأنها كانت في حالة جيدة، ما لم يوجد دليل على عكس ذلك^(٤٧٨).

وتحدد الشروط العامة للنقل شكل ومحتوى قسمة تسجيل الأمتعة، وكذلك اللغة والحروف التي سيتم طباعتها وكتابتها على هذه القسمة، ويجب أن تتضمن القسمة أسم مشغل القطار أو المشغلين في حالة وجود أكثر من مشغل قطار، كما يجب أن تتضمن القسمة بأن النقل يخضع لهذه القواعد الموحدة من خلال الاختصار إلى ذلك ب (CIV) وبغض النظر عن وجود أي شرط مخالف لذلك، كما يجب أن تتضمن القسمة أي بيان آخر ضروري لإثبات مسؤولية مشغل القطار التعاقدية، حتى يتمكن المسافر من مطالبة مشغل القطار بالحقوق الناتجة عن هذه المسؤولية، وأخيراً يجب على المسافر التأكد عند استلامه لقسمة تسجيل الأمتعة من أنها قد تم تحريرها وفقاً لتعليماته، من حيث احتواء هذه القسمة على أسم المسافر وعنوانه، وأسم محطة الانطلاق ومحطة الوصول، وعدد الأمتعة المسلمة لمشغل القطار، ووزنها، وطبيعتها^(٤٧٩).

ولا يتم تسجيل الأمتعة من قبل مشغل القطار إلا عندما يقوم المسافر بتقديم تذكرة سفر صالحة للسفر بها على متن القطار، ما لم تنص الشروط العامة على النقل على أنه يجوز لمشغل القطار قبول الأمتعة المسجلة دون الحاجة لإبراز تذكرة السفر، ويجوز لمشغل القطار نقل الأمتعة المسجلة على قطار آخر أو بوسيلة نقل أخرى وبطريق مختلف عن الطريق الذي سوف يسافر من خلاله المسافر^(٤٨٠).

وفيما يتعلق بدفع رسوم نقل الأمتعة، فقد يفرض مشغل القطار رسوم إضافية على المسافر، إذا زاد وزن هذه الأمتعة عند الحد المسموح به للمسافر، ويلتزم مشغل القطار بتسليم أمتعة المسافر المسجلة فور الوصول لمحطة الوصول، وذلك بموجب قسمة تسجيل الأمتعة، وفي حالة ضياع

^(٤٧٧) المادة (١٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٤٧٨) المادة (١٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٤٧٩) المادة (١٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

^(٤٨٠) المادة (١٨) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

أو تلف هذه القسيمة، فيحق لمشغل القطار أن يمتنع عن تسليم هذه الأمتعة، ولا يلتزم إلا بتسليمها للمسافر الذي يثبت حقه فيها، وإذا بدا لمشغل القطار أن الدليل المقدم من المسافر كأثبات حقه في هذه الامتعة غير كاف، ففي هذه الحالة يجوز لمشغل القطار أن يطلب من المسافر تقديم ضمان من أجل تسليمه هذه الأمتعة^(٤٨١).

أما بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م، فقد نصت على حق المسافر باصطحاب أمتعته الشخصية والحيوانات الصغيرة الأليفة سهلة الحمل أثناء الرحلة، بشرط أن يتم وضع هذه الامتعة بالمكان الذي فوق مقعد المسافر، أو بأسفل مقعده، أو في مخزن الأمتعة عندما تكون عربات المسافرين من النوع الخاص والذي يحتوي على وجود مثل هذه الخزانات، كما يشترط أن لا تكون تلك الامتعة تحتوي على مواد أو أشياء تشكل خطراً على أمن وسلامة الرحلة، مما قد يسبب الضرر لمشغل القطار أو لباقي المسافرين، كالأسلحة النارية، أو الأشياء القابلة للانفجار، أو الاشتعال، أو المواد السامة، أو أن تتسبب هذه الأمتعة بمضايقة أو إزعاج باقي المسافرين، أو أن تكون طبيعة هذه الأمتعة من الأشياء التي لا تسمح بها قوانين ولوائح الدولة التي سوف يمر من خلال أراضيها القطار بحملها في عربات المسافرين، وبالتالي فإن المسافر يكون مسؤولاً عن كل ضرر قد تسببه هذه الامتعة والحيوانات التي يصطحبها معه في عربة السفر، إلا إذا أثبت بأن الضرر الذي حصل ناتج عن خطأ مشغل القطار أو خطأ الغير أو نتيجة ظروف لم يكن بوسع المسافر تلافيها أو تدارك نتائجها^(٤٨٢).

كذلك يحق للمسافر نقل أمتعته المسجلة والتي يتم تسليمها لمشغل القطار من أجل شحنها في عربات شحن أمتعة المسافرين، كما يحق للمسافر نقل الحيوانات وأشياء أخرى كالسيارات المرافقة المسلمة للنقل بمقطورتها أو بدونها، إلا أنه من حق مشغل القطار أن يمنع اصطحاب بعض الأمتعة بشكل مطلق أو في مواعيد معينة في بعض القطارات أو في بعض الفئات منها^(٤٨٣). وقد تناولت القواعد الموحدة، حالات حظر نقل بعض الأشياء كالأمتعة ومنها على سبيل المثال: الأشياء المحظورة نقلها وفقاً لسياسة الشحن لدى مشغل القطار، وكذلك الأشياء المحظور نقلها بواسطة البريد، ولو كان ذلك على إحدى الأراضي المقرر أن تمر من خلالها هذه الأمتعة،

^(٤٨١) المادة (٢٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م بصيغتها المعدلة.

^(٤٨٢) المادة (١٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

^(٤٨٣) المادة (١٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

والبضائع المخصصة للتجارة، الأشياء المركبة أو ذات الوزن غير الاعتيادي، والمواد والأشياء الخطرة لاسيما الأسلحة والمواد والأشياء القابلة للانفجار أو الاشتعال والمواد المحرقة والسامة والمشعة أو المسببة للتآكل وكذلك المواد المنفرة أو المعدية، ويلاحظ بأن التعريفات الدولية يمكن أن تقبل نقل بعض هذه المواد كأمتعة، ولكن بشروط معينة^(٤٨٤).

ولا يتم تسجيل الأمتعة إلا إذا قام المسافر بتقديم تذكرة سفر صالحة للسفر بها من محطة الانطلاق وحتى محطة الوصول، ويحق لمشغل القطار نقل هذه الأمتعة من خلال طريق مختلف عن الطريق الذي سوف يسافر من خلاله المسافر، وإذا كانت هنالك رسوم إضافية بشأن نقل الأمتعة المسجلة، أو بسبب زيادة الوزن عن الحد المسموح به للمسافر، فيجب على المسافر دفع هذه الرسوم عند تسليم هذه الأمتعة لمشغل القطار^(٤٨٥).

وعند تسجيل الأمتعة، فإن مشغل القطار يقوم بتسليم المسافر بطاقة تسجيل الأمتعة والتي تحمل شعار CIV وتحدد التعريفات الدولية أو الاتفاقات بين المشغلين شكل ومضمون بطاقة تسجيل الأمتعة، وكذلك اللغة والحروف التي يجب أن تطبع بها هذه البطاقة، إلا أنه ووفقاً للقواعد الموحدة، فإن بطاقة تسجيل الأمتعة، يجب أن تتضمن، أسم محطة الانطلاق والوصول، خط السير، موعد تسليم الأمتعة، عدد المسافرين، عدد ووزن هذه الأمتعة، قيمة النقل والمصاريف الأخرى إن وجدت، ويجب على المسافر عند استلامه لهذه البطاقة أن يتأكد من صحة ما جاء بها من معلومات^(٤٨٦).

كما تناولت القواعد الموحدة حالة الأمتعة وتكليفها وتغليفها وتأشيرها، إذ يجوز لمشغل القطار رفض الأمتعة التي يكون تغليفها غير كاف أو تبدو عليها مظاهر عيب واضحة، غير أنه إذا قبل مشغل القطار هذه الأمتعة، فعليه تسجيل عبارة ملائمة على بطاقة الأمتعة، ويجب على المسافر أن يسجل على كل متاع من أمتعته المسلمة لمشغل القطار وفي مكان ظاهر للعيان وبشكل واضح وغير قابل للطمس ولا يسمح بأي التباس، اسمه وعنوانه ومحطة الوصول، ويحق لمشغل القطار رفض نقل هذه الأمتعة، إذا كانت لا تتضمن معلومات المسافر^(٤٨٧).

^(٤٨٤) المادة (١٨) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

^(٤٨٥) المادة (١٩) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

^(٤٨٦) المادة (٢٠) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

^(٤٨٧) المادة (٢١) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

كما يحق لمشغل القطار معاينة هذه الأمتعة للتأكد من محتواها وعدم مخالفتها للقوانين، وفي حالة مخالفتها للقوانين، فإن المسافر يتحمل دفع رسوم المعاينة، كما يحق لمشغل القطار فرض رسوم إضافية على المسافر، وفقاً للتعريفات الدولية، ولا تحتسب هذه الرسوم الإضافية من ضمن التعويض عن الضرر المحتمل^(٤٨٨).

ويلتزم مشغل القطار بتسليم الأمتعة للمسافر، وفي المكان المتفق عليه، مقابل تسليم بطاقة الأمتعة لمشغل القطار، وعند الاقتضاء مقابل تسديد النفقات التي ترتبت على شحن الأمتعة، كما يحق لمشغل القطار التأكد فيما إذا كان حامل بطاقة الأمتعة مخولاً باستلام الأمتعة من عدمه، وتعتبر الأمتعة بحكم المسلمة إلى حامل البطاقة عندما يتم تسليم الأمتعة إلى سلطات الجمارك أو ايداعها في المستودعات العائدة لها، هذا إذا لم تكن هذه الأماكن تحت حراسة مشغل القطار، وكذلك إذا تم تسليم الحيوانات الحية لدى شخص ثالث، وفي حالة عدم قيام المسافر بتقديم مستند الأمتعة لمشغل القطار، فإن مشغل القطار غير ملزم بتسليم هذه الأمتعة، إلا لمن يثبت حقه فيها، وإذا كان هذا الإثبات غير كاف، فإنه يحق لمشغل القطار أن يطلب تقديم ضمان، ويحق للمسافر الذي لم تسلم له أمتعته، أن يطلب من مشغل القطار إثبات اليوم والساعة الذي طلب فيهم تسليم الأمتعة، وفي حالة وجود ضرر لحق بهذه الأمتعة، يحق للمسافر أن يطلب من مشغل القطار إثبات الضرر المدعي به، وإذا لم يستجب مشغل القطار لطلبه، ففي هذه الحالة يحق للمسافر أن يرفض استلام هذه الأمتعة^(٤٨٩).

^(٤٨٨) المادة (٢٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

^(٤٨٩) المادة (٢٣) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

الفصل الثاني

الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق
المسافرين وأحكامها

الفصل الثاني

الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وأحكامها

تمهيد وتقسيم:

حري بنا، ونحن نبحث أحكام مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات، أن نبحث في الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية، ونوضح التطورات التي وصلت إليها هذه المسؤولية، منذ نشأتها وحتى وقتنا الحاضر، ثم بعد ذلك، نوضح أساس المسؤولية العقدية لمشغل القطار بين الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة، وأساس مسؤولية مشغل القطار بين الخطأ المفترض والخطأ واجب الإثبات، ثم نتناول بعد ذلك أحكام هذه المسؤولية من حيث أركانها وجزاء تحققها وطرق دفعها من جانب مشغل القطار، فضلاً عن بيان المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن مسؤولية مشغل القطار في حال النقل العابر للحدود، وبيان القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة، ولذلك سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين كما يلي:

المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وأساسها القانوني.

المبحث الثاني: أحكام مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين.

المبحث الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وأساسها القانوني

تقسيم:

إن أهم ما في عقد نقل المسافرين بالقطارات، هو المسؤولية الملقاة على عاتق مشغل القطار تجاه المسافرين إذا حدثت لهم أضرار أثناء الرحلة، ففي هذه الحالة فإن مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين تدور بين المسؤولية التقصيرية والعقدية، ولكل منهما أحكامها الخاصة، فلو اعتبرت مسؤولية مشغل القطار تقصيرية، فهل يجب على المسافر في هذه الحالة، أن يثبت خطأ مشغل القطار أو تابعيه إذا تعرض لأي ضرر أثناء عملية النقل. لاشك أن الزامه بالإثبات أمر صعب على المسافر، وقد يكون مستحيلاً في بعض الأحيان، ومما لاشك فيه أن في ذلك اضراراً بمصلحة المسافر في عدم حصوله على حقه في التعويض المستحق له.

أما إذا كانت مسؤولية مشغل القطار عقدية، وذلك استناداً لعقد النقل، فإن التساؤل يُثار بشأن طبيعة الالتزام المنوط بمشغل القطار، وما إذا كان التزاماً بتحقيق نتيجة أم ببذل عناية.

لذا سيتم تخصيص هذا المبحث لمراحل تطور المسؤولية القانونية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وطبيعتها القانونية، ثم خصوصية المسؤولية القانونية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين، وذلك في مطلبين متتاليين:

المطلب الأول: مراحل تطور المسؤولية القانونية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وطبيعتها القانونية.

المطلب الثاني: خصوصية المسؤولية القانونية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين.

المطلب الأول

مراحل تطور المسؤولية القانونية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وطبيعتها القانونية

إن تناول الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين، يقتضي منا استعراض وتحليل طبيعة التزامات أطراف عقد النقل، وهل تستمد وجودها من فكرة عقد النقل، أم تقوم على فكرة الالتزام القانوني المتمثل في عدم الإضرار بالغير.

أما بالنسبة لمراحل تطور مسؤولية مشغل القطار تجاه المسافرين، فقد كان للفقهاء والقضاء الدور الفعال في تطوير هذه المسؤولية، وذلك استناداً إلى القواعد العامة ومبادئ العدالة، إلى أن قام المشرع بتنظيم هذه المسؤولية بنصوص خاصة^(٤٩٠).

وسوف نعرض لذلك من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: مراحل تطور مسؤولية الناقل البري للأشخاص في ضوء القضاء والفقهاء.

الفرع الثاني: الطبيعة العقدية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين.

الفرع الثالث: الطبيعة التقصيرية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين.

^(٤٩٠) لقد نظم المنظم السعودي حقوق المسافرين بالقطارات، وذلك بموجب نظام الخطوط الحديدية، وكذلك اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية، وأيضاً الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام ومن ضمنها الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، لمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك، الهيئة العامة للنقل www.tga.gov.sa.

بالنسبة للمشرع البحريني، فيخضع عقد النقل لأحكام قانون التجارة البحريني الصادر بموجب مرسوم بقانون رقم (٧) لسنة ١٩٨٧م حيث خصص هذا القانون الفصل السادس من الباب الثاني، تحت عنوان النقل من المادة (٢٢٤) وحتى المادة (٢٧٣).

الفرع الأول

مراحل تطور مسؤولية الناقل البري للأشخاص في ضوء القضاء والفقه

من الملاحظ أن أغلب التشريعات القديمة لم تنظم أحكام عقد النقل البري للأشخاص بنصوص خاصة من أجل تأمين حماية المسافرين في حالة تعرضهم لأي ضرر أثناء سفرهم في وسائل النقل، غير أن المشرع الفرنسي قد أهتم بعقد نقل الأشياء، وأفرد له نصوصاً خاصة لتنظيمه، ويمكن رد ذلك إلى عدة أسباب أهمها: احترام جسم الإنسان وعدم الرغبة في معاملته معاملة الأشياء، حيث كان عقد نقل الأشخاص قليل الأهمية من الناحية التجارية عند مقارنته في تلك الفترة بنقل البضائع. إلا أن القضاء والفقه قد تصدوا لمسؤولية الناقل البري للأشخاص، وذلك من أجل توفير حماية كافية للمسافرين من المخاطر التي قد يتعرضون لها من قبل الناقل على أساس أنه يعتبر الطرف الأقوى في عقد النقل^(٤٩١).

لذا نجد القضاء قد أرسى، وبمساعدة الاتجاه الراجح في الفقه، هذا الالتزام على الناقل بضمان سلامة المسافرين، وهو التزام لم يتقرر مرة واحدة، وإنما مر بعدة مراحل، وذلك من خلال الأحكام القضائية التي صدرت من المحاكم، وكذلك من خلال الآراء الفقهية لفقهاء القانون تعليقاً على تلك الأحكام القضائية.

وسنوضح في هذا الفرع دور كل منهم في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البري.

أولاً: دور القضاء في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

في بادئ الأمر كان القضاء الفرنسي يخضع الناقل إلى قواعد المسؤولية التقصيرية، استناداً إلى حكم المادة (١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي، ومضمون هذه المادة أنه يجب على المسافر عند تعرضه لضرر أثناء تنفيذ عملية النقل أن يثبت خطأ الناقل إذا أراد الحصول على حقه في التعويض^(٤٩٢). وبعد أن رأت المحاكم الفرنسية أن المسافر المتضرر يصعب عليه في أغلب الأحيان إثبات خطأ الناقل من أجل المطالبة بحقه في التعويض، وكثيراً ما يعجز عن معرفة الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث خاصة إذا كان الحادث متعلقاً بالجوانب الفنية (الميكانيكية) لأن المسافر كان في ذلك الوقت حديث العهد بوسائل النقل الحديثة والمتطورة والتي تعمل بواسطة الآلة (الميكانيكية)^(٤٩٣) وبحكم أن المسافر يعتبر الطرف الضعيف في عقد النقل، فقد ذهبت المحاكم

(٤٩١) نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ١٨٩.

(٤٩٢) مصطفى كمال طه - الوجيز في القانون التجاري - الإسكندرية - ١٩٧١م - ص ٣٧٠.

(٤٩٣) محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٣.

الفرنسية إلى ابتكار طرق وأساليب جديدة للتسهيل على المسافرين المتضرر من أجل الحصول على حقه في التعويض، ومن ذلك:

١. الاشتراط على الناقلين وخصوصاً شركات السكك الحديدية طائفة من الواجبات القانونية يكون من شأنها اتخاذ التدابير اللازمة من أجل تأمين سلامة المسافرين^(٤٩٤).
٢. كما ذهبت المحاكم الفرنسية بالالتجاء إلى قرائن الأحوال، فاعتبرت أن بعض الحوادث دليلاً على خطأ الناقل، كما في حالة خروج القطار عن الخط الحديدي - الدرهمان - وكذلك في حالة سقوط أحد المسافرين من عربات القطار، وأيضاً في حالة تصادم القطار بأي شيء أثناء الرحلة، كل هذه الحالات اعتبرت المحاكم دليلاً قاطعاً على خطأ الناقل^(٤٩٥).

ولكن جميع هذه الوسائل المخففة للإثبات كان تقديرها متروكاً لمحكمة الموضوع، فهي التي كانت تحدد ما يجب على الناقل من التزامات وتقدر القرائن والأحوال، إلا أن محكمة النقض الفرنسية رأت إخضاع هذه الحالة إلى رقابتها وكان عليها تطبيق الفقرة (١) من المادة (١٣٨٤) من القانون المدني الفرنسي^(٤٩٦)، غير أن الملاحظ أن حكم هذه المادة يؤدي إلى قيام قرينة قانونية على مسؤولية حارس الشيء بمجرد حدوث ضرر للمصاب من هذا الشيء وعدم إمكان دفع هذه القرينة إلا بإثبات السبب الأجنبي من قبل الناقل، فالاستناد إلى هذه المادة في بداية المراحل التي اعتمد عليها القضاء لم يكن بهذه القوة، فكان يشترط في الاستناد إلى نص الفقرة (١) من المادة (١٣٨٤) أن يثبت المسافر المتضرر وجود عيب في تركيبة الشيء الذي أحدث الضرر أو نقص في صيانتها، ومتى أثبت ذلك، فإنه في هذه الحالة لا يترتب على الناقل سوى قرينة بسيطة يجوز نقضها بإقامة الدليل على عدم وقوع خطأ منه، وذلك بأن يثبت أنه بذل العناية اللازمة، وبذلك تنتفي مسؤوليته حتى لو لم يثبت حدوث الضرر بسبب أجنبي، إلا أنه ومع تطور وسائل النقل والذي أدى بطبيعة الحال إلى تزايد الحوادث وتنوعها مما نتج عن ذلك خسائر في الأرواح والأموال والممتلكات، فإن المسافرين أصبح في أغلب الأحيان عاجز عن إثبات خطأ الناقل^(٤٩٧)، بحكم أن

^(٤٩٤) محكمة جرينوبل ١٤/١٢/١٨٨٠، ومحكمة Douai ٢/١١/١٨٩٥ أشار اليهما سليمان مرقس - نظرية دفع المسؤولية - رسالة دكتوراه - مطبعة الاعتماد - الجامعة المصرية - ١٩٣٦م - ص ٦٢.

^(٤٩٥) محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٣٢.

^(٤٩٦) سليمان مرقس - المرجع السابق - ص ٦٣، حيث تنص الفقرة (١) من المادة (١٣٨٤) على "أن الشخص لا يُسأل فحسب عن الأضرار التي تنتج من أفعاله، ولكن كذلك عن الأضرار التي تقع من أفعال تابعة والأشياء التي تحت حراسته On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des "personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde."

^(٤٩٧) طالب حسن موسى - المرجع السابق - ص ٨٤.

المسافر هو الطرف الضعيف في عقد النقل، ويكون من الصعب عليه إثبات خطأ الناقل، والسبب في ذلك أن المسافر لا تتوفر لديه الإمكانيات التي تمكنه من إثبات خطأ الناقل، في حين أن الناقل يملك من الإمكانيات والقدرات المادية والعملية والعلمية ما يفوق بكثير إمكانيات وقدرات المسافر، بالإضافة لذلك فإن المسافر كان حديث العهد بالآلات الميكانيكية في ذلك الوقت ما يجعل إثبات خطأ الناقل أكثر صعوبة على المسافر، مما أصبح اللجوء إلى حكم الفقرة (١) من المادة (١٣٨٤) من القانون المدني الفرنسي لا يفي بالغرض، فالناقل غالباً ما يتخلص من مسؤوليته تجاه المسافر، مما يؤدي إلى ضياع حق المسافر المصاب في الحصول على حقه في التعويض^(٤٩٨).

واستمر القضاء في ذلك، إلى أن رأت محكمة النقض الفرنسية أنه لا بد من تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على نقل الأشخاص، لأنه يفي بالغرض، كما أنه أكثر ملائمة لمصلحة المسافر المضروب، لذا أقرت بوجود التزام تعاقدى يقع على عاتق الناقل تجاه المسافر، ويجب على الناقل أن يوصل المسافر وهو سالماً معافى من أي ضرر، وفي حالة إخلال الناقل بهذا الالتزام المفروض عليه، تقوم مسؤوليته عن الضرر الذي يقع للمسافر^(٤٩٩).

وقد صدر أول قرار لمحكمة النقض الفرنسية، والذي اعتبرت فيه مسؤولية الناقل عقدية، هو ذلك القرار الشهير الصادر بتاريخ ٢١/ نوفمبر / ١٩١١م وكان متعلقاً بالنقل البحري^(٥٠٠)، ثم تلا هذا القرار قرار آخر صدر بتاريخ ٢٧/ يناير / ١٩١٣م صادر من الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية، وكان متعلقاً بالنقل البري، حيث قضى منطوقه بالقول "إن تسليم الراكب تذكرة النقل يتضمن بذاته، ودون حاجة لاشتراط صريح، التزام شركة السكك الحديدية بتوصيل الراكب سالماً معافى، فإذا أصيب أثناء نقله، تكون الشركة قد أخلت بالتزامها، ولم تنفذ العقد" من خلال هذا القرار يتضح لنا، بأنه قد قضى بمسؤولية مشغل القطار عن الاضرار التي تصيب المسافر استناداً للمسؤولية التعاقدية وليست التقصيرية^(٥٠١).

(٤٩٨) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٣١.

(٤٩٩) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع نفسه - ص ٣٧.

(٥٠٠) تتلخص وقائع الدعوى بإصابة راكب على السفينة كانت تقله من تونس إلى بون، طالب بالتعويض أمام محكمة الجزائر، فدفعت شركة النقل الدعوى على أساس وجود شرط يقضي باختصاص محكمة مرسيليا، أي أن الشركة احتكمت إلى العقد الذي يربطها مع الراكب المصاب، لتنظيم دعوى المسؤولية، والذي يوضح كيفية تنفيذ الناقل للعقد والتزاماته، وفي ذلك اعتراف بأن العقد قد أنشأ التزاماً بالسلامة على عاتق الناقل.

أشار إليه - إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع نفسه - ص ٣٧.

(٥٠١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع نفسه - ص ٣٧.

وفي حكم آخر صادر من دائرة العرائض بتاريخ ٢/ يونيو/ ١٩١٦م أكدت فيه محكمة النقض الفرنسية المسؤولية التعاقدية لناقل الأشخاص، كما أوضحت مضمون الالتزام التعاقدي بضمان السلامة الذي يقع على عاتق الناقل، بتقريرها أن عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل التزاماً بإيصال المسافر إلى جهة الوصول وهو سليماً معافى، ولا يمكن للناقل أن يتخلص من هذه المسؤولية، إلا إذا أقام الدليل على أن الحادث الذي أصاب المسافر يرجع إلى سبب أجنبي^(٥٠٢).

ومن ذلك الحين، فإن القضاء في فرنسا، أقر بتطبيق قواعد المسؤولية التعاقدية على الناقل، حيث يقع على عاتق الناقل التزام تعاقدي محدد، أو بنتيجة هي ضمان سلامة المسافر وإيصاله إلى الجهة المقصودة وهو سليماً معافى، وقد أقر القضاء الفرنسي تطبيق قواعد المسؤولية التعاقدية على عاتق الناقل، على الرغم من عدم وجود نصوص تشريعية خاصة بتنظيم مسؤولية الناقل بنقل الأشخاص، قياساً على نقل البضائع^(٥٠٣).

وهنا يُثار التساؤل عن دور القضاء الفرنسي بالنسبة لالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر، وهل هو دور إنشائي لهذا الالتزام أم دور تقرير له؟

يرى البعض أن دور القضاء الفرنسي عند تقريره لالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر، هو إنشاء هذا الالتزام، لأنهم يرون أن القضاء الفرنسي، أضاف التزاماً جديداً على عاتق الناقل في نقل الأشخاص. غير أن هنالك من يرى أن دور القضاء الفرنسي، كان الكشف عن هذا الالتزام، لأنه التزام موجود بالفعل في تقدير الناقل والمسافر، وأن إرادتهما اتجهت إليه عند التعاقد، حتى وأن لم يفصحا عنه صراحة^(٥٠٤). كما أن القضاء الفرنسي، عندما أقر هذا الالتزام على الناقل لأول مرة في الأحكام المذكورة آنفاً، فإن هذا لا يعني أن الناقل لم يكن قبل ذلك يضمن سلامة المسافر، فالقضاء لا يمانع إذا اتفق صراحة بين الناقل والمسافر على مثل هذا الالتزام، لأن عقد النقل وما جاء به من بنود هي أول ما يرجع إليه القضاء لمعرفة ما إذا كان قد تم الاتفاق على ذلك أم لا^(٥٠٥).

ويري الباحث من جانبه، بأن دور القضاء الفرنسي كان كشف هذا الالتزام بتقريره هذه المسؤولية على عاتق الناقل، وذلك استناداً إلى ما جاء في آراء الفقهاء الذين يرون بأن دور القضاء كان كشف هذا الالتزام، كما أنه ليس من المعقول والمنطق أن يكون هدف المسافر من عملية

(٥٠٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع نفسه - ص ٣٧.

(٥٠٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع نفسه - ص ٣٨.

(٥٠٤) سعد واصف - المرجع السابق - ص ٦٠.

(٥٠٥) مصطفى مرعي - المسؤولية المدنية في القانون المصري - الطبعة الثانية - مطبعة الاعتماد - القاهرة -

النقل أن يصل إلى جهة الوصول المتفق عليه حتى لو كان مصاباً، بل هدف المسافر أيضاً أن يصل وهو سليماً ومعافى.

وبعد صدور القانون رقم (٦٧٧) لسنة ١٩٨٥م الصادر بتاريخ ٥/ يوليو/ ١٩٨٥م المتعلق بتعويض المجني عليهم عن حوادث السير في فرنسا، فقد أصبح الناقل مسؤولاً مسؤولية تعاقدية عن سلامة المسافرين، وكذلك عن الأضرار التي تصيبه أثناء تنفيذ عملية النقل^(٥٠٦).

وحيث أن أغلب التشريعات المعاصرة، أخذت بما أخذ به المشرع الفرنسي، من أن مسؤولية الناقل بضمان سلامة المسافرين هي مسؤولية تعاقدية، فنجد في هذا السياق حكماً حديثاً نسبياً لمحكمة النقض المصرية بتاريخ ١٠/ ١٠/ ٢٠١٦م بشأن الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل البري للأشخاص، حيث جاء في منطوق الحكم "إن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب، وتوصيله إلى الوجهة التي اتفق عليها في الميعاد الذي حدده الناقل وارتضاه الراكب، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية ويتحقق الإخلال به عند عدم تحققها ودون الحاجة لإثبات خطأ الناقل، ولا ترتفع هذه المسؤولية العقدية إلا إذا أثبت الناقل أن ما حدث من ضرر قد نشأ عن قوة قاهرة"^(٥٠٧).

ثانياً: دور الفقه في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

اختلف الفقهاء في فرنسا بخصوص ما ذهب إليه القضاء الفرنسي من اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية، وتقرير مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافرين على عاتقه، حيث ذهب أغلب الفقهاء إلى تأييد القضاء في اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية، استناداً لرأي مفاده أن عقد نقل الأشخاص برأى يحتوي على التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين، ويعتبر هذا الالتزام من الالتزامات الأساسية الملقة على عاتق الناقل، ولا يمكن القول بأن الناقل نفذ التزامه بنقل المسافرين فقط، بل لابد بالإضافة إلى ذلك، أن يتم إيصال المسافرين إلى وجهته المقصودة سليماً ومعافى^(٥٠٨)، كما يرى هذا الاتجاه الفقهي بأنه لن تكون هنالك أي صعوبة على المسافرين في إثبات خطأ الناقل حال تعرضه للضرر^(٥٠٩).

(٥٠٦) إشراف جابر سعيد - المسؤولية عن الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد - دار النهضة العربية - ٢٠٠٢م - ص ٥٦.

(٥٠٧) محكمة النقض المصرية - طعن مدني رقم ١٨٧٨/٦٩ق - تاريخ ١٠/ ١٠/ ٢٠١٦م - تمت الزيارة في ١/ ٦/ ٢٠٢٤م - www.cc.gov.eg.

(٥٠٨) محمد لبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - الطبعة الثانية - مكتبة الوفاء القانونية - ٢٠٠٩م - ص ٢٣٠.

(٥٠٩) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٣٦.

بينما ذهب فريق آخر من الفقهاء، إلى نقد النظرية العقدية لمسؤولية ناقل الأشخاص، وقالوا أنها نظرية تقوم على مجرد افتراض^(٥١٠)، فلا يمكن القول باتجاه إرادة الناقل إلى تحمل الالتزام بضمان سلامة المسافر، مادام أن العقد لم يتضمن نصاً صريحاً في شأنه^(٥١١)، وأن في ذلك تحميل الناقل لمسؤولية ثقيلة ليس لها ما يبررها في عقد نقل الأشخاص، حيث يظل المسافر حراً في حركته، مما يجعل رجوع إصابته إلى فعله قريب الاحتمال، كما أنه ليس هنالك مبرر لتشبيهه بنقل الأشياء التي تظل جامدة في مكانها ويسهل السيطرة عليها من قبل الناقل، كما أن تشبيهه الانسان بالبضائع فيه انقاص لقدر الانسان بإنزاله لمستوى الشيء وهو أمر لا يمكن قبوله^(٥١٢).

كما ذهب هؤلاء الفقهاء أيضاً إلى القول بأن القضاء قد تعدى وظيفته في تفسير العقود إلى تكوينها، وأن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر والذي تقول المحاكم بوجوده ضمناً في عقد النقل، ليس مصدره إرادة المتعاقدين، وإنما هو من صنع القضاء^(٥١٣)، ويكون القضاء في هذه الحالة قد تجاوز حدود وظيفته القضائية، لأنه صنع حالة من حالات المسؤولية على أساس تحمل التبعة مع أنه ليس في وسع أحد غير المشرع أن يحمل العقد فوق ما أراده العاقدان^(٥١٤).

إلا أن هذه الانتقادات لم تكن كافية لهدم نظرية المسؤولية العقدية، فبالنسبة للاعتراض الأول فيمكن الرد عليه، بأن التزام الناقل الأساسي بالنقل يتضمن بالضرورة الالتزام بضمان سلامة المسافر، فلا يمكن القول بأن الناقل قد نفذ التزامه بالنقل حتى لو كان ذلك بإيصال المسافر جثة هامة إلى مكان الوصول المتفق عليه^(٥١٥)، وبالنسبة للانتقاد الثاني فيمكن الرد عليه، بأنه من السهولة على الناقل إثبات خطأ المسافر وأن الحادث قد وقع نتيجة خطأ المسافر^(٥١٦)، أما بالنسبة للاعتراض الأخير فهو اعتراض عام ينصب على أساس المسؤولية عن الاخلال بأي التزام تعاقدي^(٥١٧).

(٥١٠) سمير عبدالسميع الأودن - المسؤولية عن حوادث النقل السريع - منشأة المعارف الإسكندرية - ٢٠٠٨م - ص ١٩٨.

(٥١١) محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٢٣١.

(٥١٢) اكثم امين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٦.

(٥١٣) محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٢٠٤.

(٥١٤) نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ١٣١.

(٥١٥) نبيل صالح العريايي - المرجع نفسه - ص ١٣١.

(٥١٦) اكثم امين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٢.

(٥١٧) اكثم امين الخولي - المرجع نفسه - ص ٣٣٢.

ونرى من جانبنا، بأن القضاء الفرنسي قد أحسن صنعاً، بتقريره هذه المسؤولية على عاتق الناقل، والقول بغير ذلك، يعني الابتعاد عن مبادئ وقواعد العدالة، لأن عقد نقل الأشخاص لا يقتصر على تلك الالتزامات الرئيسية والتي ينظمها ويشترطها الناقل والمسافر، بل تتضمن كذلك الالتزامات التي يفرضها القانون، وما يجب أن يكون عليه التعامل من حسن النية بين أطرافه، كما أنه ليس من المعقول والمنطق أن يكون هدف المسافر من عملية النقل أن يصل إلى جهة الوصول المتفق عليه حتى لو كان مصاباً، بل هدف المسافر أيضاً أن يصل وهو سليماً ومعافى، كما أن عقد النقل الأشخاص لا يكون صالحاً إلا في حدود القانون، ومما لا شك فيه أن القانون لا يسمح بنقل المسافر دون الاهتمام بضمان سلامته.

كما أن معظم التشريعات تنص عادة على أن العقد لا يقتصر على ما يرد فيه من شروط أو يسري عليه من أحكام القانون، وإنما يتضمن كذلك ما يعتبر من مستلزماته، وفقاً لما تجري عليه العادة وما تمليه العدالة، مع مراعاة التعامل وما يقتضيه حسن النية وشرف التعامل، وفي هذا الخصوص نجد أن المادة (٩٥) من نظام المعاملات المدنية السعودي، نصت على "١- يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية. ٢- لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يشمل ما هو من مستلزماته وفقاً لما تقضي به النصوص النظامية والعرف وطبيعة العقد." هذه المادة تقابلها المادة (١٢٧) من القانون المدني البحريني، والتي نصت على "لا يقتصر العقد على ما يرد فيه من شروط أو يسري عليه من أحكام القانون، وإنما يتضمن كذلك ما يعتبر من مستلزماته، وفقاً لما تجري عليه العادة وما تمليه العدالة، ومع مراعاة طبيعة التعامل وما يقتضيه حسن النية وشرف التعامل" وكذلك المادة (١١٩٤) من القانون المدني الفرنسي، التي تنص على أن "تلتزم العقود، ليس فقط بما ورد فيها، بل أيضاً بما هو من مستلزماتها التي يقرها العرف، العدالة، أو القانون"^(٥١٨).

الفرع الثاني

الطبيعة العقدية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين

المسؤولية العقدية هي "جزاء الإخلال بالالتزامات الناشئة عن العقد أو عدم تنفيذها أو التأخر فيها"^(٥١٩) فالدائن والمدين في المسؤولية العقدية كانا مرتبطين بعقد قبل تحقق المسؤولية، فهي تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام تعاقدى يختلف باختلاف ما اشتمل عليه العقد من التزامات ويعتبر

Art. 1194 – Les contrats obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que leur donnent l'équité, l'usage ou la loi ^(٥١٨)

^(٥١٩) محمود جلال الدين زكي – المرجع السابق – ص ٢٣٨.

العقد مصدر نشوء هذه المسؤولية، لذلك فإنها تخضع لأحكامه^(٥٢٠)، ولا جدال في أن مسؤولية مشغل القطار تجاه المسافر لا تخرج عن كونها مسؤولية عقدية مع من أبرم معه عقد النقل من المسافرين، وذلك لتقديم خدمة النقل من محطة الانطلاق وحتى محطة الوصول، فإذا أخل مشغل القطار بالتزامه تجاه المسافر فهنا تنهض ضده مسؤوليته العقدية استناداً لعقد النقل^(٥٢١).

وفي هذا السياق أقرت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ ٣٠ يناير ٢٠٢٠م بالمسؤولية العقدية لمشغل القطار، وذلك استناداً لعقد النقل، حيث قضت "بأن حجز المسافر تذكرة سفر في القطار، يكون بمثابة العقد، وحيث إن المسافر أصيب أثناء الرحلة، فإن مسؤولية مشغل القطار تكون مسؤولية عقدية، وإن دفع مشغل القطار بأن المسافر قد أسترل عربة في غير الدرجة التي حجز بها تذكرة السفر، بما ينتفي معه مسؤولية مشغل القطار، يكون قائماً على غير أساس ويتعين رفضه"^(٥٢٢).

ومن الواضح أنه يشترط لقيام المسؤولية العقدية لمشغل القطار وجود التزام سابق تم الاخلال به من قبل مشغل القطار، إذ يلتزم مشغل القطار بضمان سلامة المسافر أثناء الرحلة، وإيصاله سليماً معافى إلى محطة الوصول، وفي الوقت المتفق عليه دون تأخير في الوصول، ويعتبر التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر من أهم الالتزامات الأساسية المفروضة على مشغل القطار، لأن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر كما يذهب رأي نرجحه هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً بوسيلة أي ببذل عناية، وفي حالة إصابة المسافر بضرر فإن مشغل القطار يكون في هذه الحالة قد اخل بتنفيذ التزامه، لأنه لم يحقق النتيجة المطلوبة منه، وتتم مساءلته عن الاضرار الناجمة عن عقد النقل^(٥٢٣)، ولا تنتفي مسؤولية مشغل القطار إلا إذا أثبت أن هذا الضرر كان راجعاً للقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المسافر نفسه^(٥٢٤).

(٥٢٠) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٣٧.

(٥٢١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٦٨.

(٥٢٢) محكمة النقض الفرنسية - تمت الزيارة في ٢٠٢٤/٦/٣ م -

www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/troisieme_chambre_civile_572/65/_30_44344.html.

(٥٢٣) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٩٠.

(٥٢٤) محمد دمانه - المرجع السابق - ٢٧٦.

وفي هذا السياق قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية مشغل القطار عن الأضرار التي لحقت بالمسافر جراء انفجار وقع في القطار أثناء الرحلة، إذ تتلخص وقائع هذه الدعوى في إصابة أحد المسافرين بجروح خطيرة أثناء الرحلة المتجهة إلى برشلونة، وقد جاء في حكم محكمة النقض الفرنسية، بأنه إذا قدرت محكمة الموضوع التعويض وفقاً لأحكام اتفاقية برن الموقعة في ٩/مايو/١٩٨٠م م فإنها تكون بذلك قد أصابت صحيح القانون^(٥٢٥).

كما قضت محكمة النقض المصرية بأن الناقل ملتزم بضمان سلامة الراكب، فقد جاء في منطوق الحكم "أنه من المقرر أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب، وهو التزام بتحقيق غاية، فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المتضرر أو خطأ من الغير، ويشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه"^(٥٢٦).

وهنا يثور التساؤل، عن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافرين أثناء الرحلة، وإيصاله إلى محطة الوصول، وهو سليم معافى، فهل يقتصر هذا الالتزام على ضمان السلامة من حوادث اصطدام القطار فقط، أم أنه ضمان شامل لكل وجميع ما قد يصيب المسافرين أثناء الرحلة؟

للإجابة عن هذا السؤال، فإنه يتعين علينا الرجوع لأحكام القضاء في هذا الصدد، فنجد أن الحكم الصادر من محكمة النقض الفرنسية، قد أقر بمسؤولية الناقل عن الاعتداء الذي يحصل

^(٥٢٥) حكم محكمة النقض الفرنسية في الطعن رقم ٥-١١-٨٠٠ بتاريخ ١٣ مارس ٢٠٠٨- التي قضت بأن:

"En application de la Convention de Berne, s'agissant d'un transport international, la SNCF responsable des dommages aux voyageurs causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire est déchargée de cette responsabilité en tout ou partie dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement anormal de celui-ci"

تمت الزيارة في ٤/٦/٢٠٢٤م - www.courdecassation.fr.

^(٥٢٦) حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٣٣١ لسنة ٤٦ جلسة ٢٨/١٩٨٠م، مجموعة أحكام محكمة النقض الصادرة من الدوائر المدنية والتجارية والأحوال الشخصية، السنة ٣١ من مايو إلى ديسمبر ١٩٨٠م ق. ٢٩٠، ص ١٥٥١.

بسبب مسافر ضد مسافر آخر، حيث ترجع وقائع هذه الدعوى، إلى أن أحد المسافرين قام بالاعتداء على مسافر آخر، وقد أصيب بجروح أثناء الرحلة من مرسيليا إلى باريس، وقد طالب المسافر (المجني عليه) الناقل بالتعويض عن الأضرار التي حصلت له جراء هذا الاعتداء، وقد قام الناقل بالطعن ضد الحكم الصادر بتعويض المسافر المعتدى عليه، إلا أن محكمة النقض رفضت هذا الطعن، على أساس إن اعتداء مسافر على مسافر آخر قد كان في حالة سكر، وأنه من التزامات الناقل الإشراف والرقابة على المسافرين، وأن التزام الناقل هو التزام بنتيجة، وهي تأمين سلامة المسافرين، وأن وقوع هذا الاعتداء على المسافر المجني عليه، كان من الممكن تجنبه كما أنه لا يعتبر حالة من حالات القوة القاهرة^(٥٢٧).

كذلك ما جاء في الحكم الصادر من محكمة النقض الفرنسية، حيث تتلخص وقائع هذا الحكم أنه بتاريخ ٢٦ / نوفمبر / ١٩٩٣م تعرضت مسافرة أثناء الرحلة من جنيف إلى نيس، إلى إصابتها بجروح وسرقة مجوهراتها من قبل شخص آخر غير معروف والذي هدها بسكين، وطالبت المسافرة من مشغل القطار بالتعويض عن الضرر الذي لحق بها، إلا أن مشغل القطار طعن على حكم محكمة الاستئناف بقبول طلب التعويض، وذلك تأسيساً على مخالفة الحكم المطعون فيه لأحكام المادة (١١٤٧) من القانون المدني الفرنسي، والذي ادعى فيه مشغل القطار أن الاعتداء الذي وقع في القطار هو من واجبات الشرطة ولم يتم مقاومته، إلا أن محكمة النقض رفضت هذا الطعن، على اعتبار أن مشغل القطار يقع عليه التزام بتأمين المسافرين، وأنه لا يعفى من هذا الالتزام، إلا إذا أثبت حالة من حالات القوة القاهرة، وقد أثبت الحكم أن هذه الاعتداءات من الممكن توقعها، إلا أن مشغل القطار لا يملك أي وسيلة لفحص المسافرين الذين يصعدون على عربات القطار، كما تفقد لوجود عدد كافٍ من المراقبين، فضلاً عن عدم وجود أي إجراء من إجراءات الوقاية، ومن ثم تكون محكمة الاستئناف قد اقامت قضاءها على أسباب تحمله، ولا مجال للقول بوجود حالة من حالات القوة القاهرة، أو القول بعدم القدرة على مقاومة الاعتداء^(٥٢٨).

ونرى من جانبنا، بأن مشغل القطار ملتزم بضمان سلامة المسافرين أثناء الرحلة، وإيصاله إلى محطة الوصول، وهو سليم معافى، وأن هذه الالتزام لا يقتصر على ضمان سلامة المسافرين

(٥٢٧) محكمة النقض الفرنسية - Allegret (P.), op. cit., p2; CA Riom, 25 Jain 1988 - تمت

الزيارة في ٢٠٢٤/٦/٤م - www.courdecassation.fr

(٥٢٨) محكمة النقض الفرنسية - Allegret (P.), op. cit., p2 - تمت الزيارة في ٢٠٢٤/٦/٤م -

www.courdecassation.fr

من حوادث اصطدام القطار فقط، بل يشمل كل وجميع ما قد يصيب المسافر أثناء الرحلة، لأن التزام مشغل القطار بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً بوسيلة، وفي حالة إصابة المسافر بأي ضرر فإن مشغل القطار يكون في هذه الحالة قد أخل بتنفيذ التزامه، لأنه لم يحقق النتيجة المطلوبة منه.

كما يلتزم مشغل القطار بأن يكون القطار وعربات نقل المسافرين صالحة للسفر عليها ونقل المسافرين وأمتعته من محطة الانطلاق وحتى الوصول إلى محطة المقصد، وأن يوفر للمسافر المقعد وفي الدرجة التي تعاقد عليها، فإذا لم يتمكن المسافر من الجلوس في المقعد المخصص له، أو في حالة تم تغيير درجة السفر إلى درجة أدنى من تلك المتعاقد عليها، فإن مشغل القطار يكون مسؤولاً عن دفع الفرق للمسافر في تذكرة السفر، كما يلتزم بتعويض المسافر عن الضرر الأدبي الذي أصابه من ذلك، كما يلتزم مشغل القطار بأن يهيئ للمسافر أثناء الرحلة الراحة المناسبة وتقديم ما التزم به من خدمات إضافية، كتقديم المأكولات والمشروبات وأستخدام الانترنت - الواي فاي - وإذا تعطل القطار أثناء الرحلة فإنه يجب على مشغل القطار أن يعد واسطة نقل أخرى سواء أكانت قطاراً أو غيره من وسائل النقل الأخرى وبأسرع وقت ممكن لإكمال الرحلة، وإلا كان ملتزماً بتعويض المسافر عن الضرر الذي حصل له، استناداً لعقد النقل القائم بين مشغل القطار والمسافر^(٥٢٩)، وهذا ما يؤكد الطبيعة العقدية لمسؤولية مشغل القطار لنقل المسافرين^(٥٣٠).

ولكي تقوم مسؤولية مشغل القطار العقدية، فلا بد من وجود عقد نقل صحيح بين مشغل القطار والمسافر لحظة وقوع الضرر للمسافر حتى يمكن مطالبة مشغل القطار بالتعويض، وبالتالي فإن المسافر الذي أَسْتَقِلَّ قطاراً بالخطأ لغير الوجهة المحددة بتذكرة السفر، وكان هذا الخطأ راجعاً للمسافر نفسه دون مشغل القطار، وكذلك المسافر الذي واصل الرحلة لمسافة أبعد من تلك المحددة بتذكرة السفر، دون أن تكون لديه نية لدفع فرق قيمة التذكرة، وأيضاً المسافر الذي تسلل خفية لعربات السفر دون علم مشغل القطار، فإن هؤلاء لا يمكنهم التمسك بالمسؤولية العقدية ضد مشغل القطار، لانتهاء وجود عقد النقل، ولا يكون أمامهم إلا التمسك بأحكام المسؤولية التقصيرية^(٥٣١).

(٥٢٩) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٩١.

(٥٣٠) إبراهيم الشديفات - المسؤولية المالية عن حوادث وسائل النقل - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - دار يافا العلمية للنشر والتوزيع - الأردن - ٢٠١٤م - ص ٢٤٢.

(٥٣١) براسي محمد - شروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري - مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص - جامعة الجليلي اليابس - الجزائر - ٢٠١١م - ص ١٥٦.

الفرع الثالث

الطبيعة التقصيرية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين

في بعض الحالات قد تكون مسؤولية مشغل القطار مسؤولية تقصيرية وليست عقدية، ومن خلال هذا الفرع نتناول الحالات التي تكون فيها مسؤولية مشغل القطار مسؤولية تقصيرية، سواء تجاه المسافر أو الشخص المضرور من غير المسافر.

كما هو معلوم فإن المسؤولية التقصيرية تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام يفرضه القانون^(٥٣٢)، ومن ثم فهي تقوم على الإخلال بالتزام قانوني عام وهو الالتزام بعدم الإضرار بالغير^(٥٣٣)، لذا فإذا كان هذا الالتزام مصدره العمل غير المشروع كانت المسؤولية تقصيرية^(٥٣٤)، والمسؤولية التقصيرية التي نقصدها هنا، هي تلك المسؤولية الناتجة عن إخلال مشغل القطار بالتزامه القانوني خارج نطاق عقد النقل بينه وبين المسافر، أو الشخص المضرور، فهي لا تستند إلى وجود عقد النقل، سواء أكان هذا العقد باطلاً أم صحيحاً، فهي مسؤولية تستند إلى إخلال مشغل القطار بالتزام قانوني عام يترتب عليه ضرر يستوجب التعويض عن الضرر، وتقوم على ثلاثة أركان: خطأ مشغل القطار، والضرر الذي لحق بالمسافر أو الشخص المضرور، ووجود علاقة السببية بين خطأ مشغل القطار والضرر الذي أصاب المسافر أو الشخص المضرور^(٥٣٥).

وتتحقق المسؤولية التقصيرية في جانب مشغل القطار حين يرتكب مشغل القطار خطأ ما يسبب ضرراً للغير، وهذا ما نستشفه من خلال نص المادة (١٢٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي، التي نصت على أن: "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض" وكذلك ما جاء في المادة (١٥٨) من القانون المدني البحريني، التي جاء فيها: "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من أحدثه بتعويضه" ويتحقق ذلك بالنسبة للأضرار التي تصيب أشخاصاً آخرين لا ينطبق عليهم وصف المسافر، كاصطدام القطار ببعض المارة أو أشياء أو سيارات مملوكة للغير، نتيجة جنوح وخروج القطار عن مساره أو عن قضبان الخط الحديدي، وطبقاً للقواعد العامة فإن المسؤولية

(٥٣٢) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٣٧.

(٥٣٣) فتحي عبد الرحيم عبدالله - شرح النظرية العامة للالتزام - الكتاب الأول - الطبعة الثالثة - منشأة المعارف - الإسكندرية - ٢٠٠١م - ص ٤٠٤.

(٥٣٤) رمضان أبو السعود - النظرية العامة للالتزام - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ٢٠٠٢م - ص ٣١١.

(٥٣٥) مختار رحمانى محمد - المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - دراسة مقارنة - الجزائر - ٢٠٠٣م - ص ٨٤ وما بعدها.

التقصيرية هي كل ما يخرج من إطار المسؤولية العقدية، فمتى كان هذا الخطأ خارج النطاق العقدي فيعتبر خطأ تقصيرياً، سواء كان مرتكبه شخصاً طبيعياً أو شخصاً اعتبارياً.

لذا يسأل مشغل القطار في هذه الحالة عن تعويض المضرور عن الضرر المتوقع وغير المتوقع، ويتحقق ذلك في حالة تخلف عقد النقل، ومن ثم يكون مصدر التزام مشغل القطار هو إخلاله بالتزام مصدره القانون، كمخالفة التزام أقره القانون، أو الاتفاقيات الدولية، أو مخالفة الواجب العام مما ترتب عليه ضرر للغير^(٥٣٦)، وكذلك في حالة الإركاب بالخطأ، والإركاب الخفي^(٥٣٧)، كما أنها قد تنشأ على أساس حراسة الأشياء، أو على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع.

فإذا كانت المسؤولية التقصيرية ناشئة عن حراسة الأشياء، فإنه يتطلب لقيامها مجموعة من الشروط، وهي أن يكون هنالك أشياء أو شيء (المتمثل في القطار) والموضوعة تحت حراسة شخص، وأن يكون لمن يتولى حراسة الشيء سلطة فعلية على هذا الشيء، وأن يتسبب هذا الشيء في حدوث ضرر. وقد نصت المادة (١٣٢) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أن: "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب عناية خاصة - بطبيعتها أو بموجب النصوص النظامية - للوقاية من ضررها، كان مسؤولاً عما تحدثه تلك الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن الضرر كان بسبب لا يد له فيه" كذلك نصت المادة (١٣٤) من نظام المعاملات المدنية السعودي على أنه: "يعد حارساً للشيء من له بنفسه أو بوساطة غيره سلطة فعلية عليه ولو كان الحارس غير مميز، ويفترض أن مالك الشيء هو حارسه ما لم يقر الدليل على أن الحراسة انتقلت لغيره" كذلك ما جاء في المادة (١٧٥) من القانون المدني البحريني، حيث نصت على أن: "أ - كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلزم بتعويض الضرر الذي يحدثه هذا الشيء، ما لم يثبت أن هذا الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير. ب - وتعتبر من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها السيارات والطائرات والسفن، وغيرها من المركبات الأخرى، والآلات الميكانيكية، والأسلحة والأسلاك، والمعدات الكهربائية، والحيوانات والمباني، وكل شيء آخر يكون، بحسب طبيعته أو بحسب وضعه مما يعرض للخطر. ج - وتبقى الحراسة على الحيوان ثابته للحارس، حتى ولو ضل الحيوان أو تسرب، وذلك إلى أن يسيطر عليه غيره لحساب نفسه"

^(٥٣٦) نبيل إبراهيم سعد - النظرية العامة للالتزام - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠١٤م - ص ١٢٣.

^(٥٣٧) انظر في ذلك لموضوع أسباب الاركاب وأثرها على حقوق المسافرين بالقطارات - ص ٣٥ وما بعدها.

كذلك فإن المسؤولية التقصيرية قد تنشأ على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، فقد جاء في الفقرة (٢) من المادة (١٢٩) من نظام المعاملات المدنية السعودي: "٢ - يكون المتبوع مسؤولاً تجاه المتضرر عن الضرر الذي يحدثه تابعه بخطئه أثناء تأدية عمله أو بسبب هذا العمل، إذا كانت للمتبوع سلطة فعلية في رقابة التابع وتوجيهه ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه". وأيضاً ما نصت عليه الفقرة (٣٠) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الاعمال التي يجريها وكلائه نيابة عنه والأشخاص الآخرين المستفيدين منه لأداء عقد النقل" وكذلك ما نصت عليه المادة (١٧٢) من القانون المدني البحريني، على: "أ - يكون المتبوع مسئولاً، في مواجهة المضرور، عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في أداء وظيفته أو بسببها. ب - وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه" وأيضاً ما جاء في المادة (٢٥٥) من قانون التجارة البحريني، حيث نصت على: "يسأل الناقل عن أفعال الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد نقل الأشخاص" ومن خلال هذه النصوص يتضح لنا بأنه يستلزم وجود رابطة التبعية وأن يحدث الفعل الضار بمناسبة تأدية الوظيفة أو بسببها، فإذا تعرض المسافر لضرر أثناء عملية النقل، وكان هذا الضرر صادر من تابعي مشغل القطار فإن مسؤولية مشغل القطار في هذه الحالة تكون مسؤولية تقصيرية، ويكون من حق المسافر الرجوع على مشغل القطار مباشرة، لأن مشغل القطار مسؤول عن أفعال موظفيه متى كان الفعل الضار الصادر تجاه المسافر حدث بسبب تأديتهم لمهام أعمالهم، فهي مسؤولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المسافر المضرور، أي أنها قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب المتبوع^(٥٣٨).

ومن الآثار المترتبة على كون مسؤولية مشغل القطار مسؤولية تقصيرية، أنه يقع على المسافر أو الشخص المضرور عبء إثبات أن مشغل القطار قد أخل بالتزاماته القانونية ونتيجة لذلك حصل له ضرر، والرابطة السببية بينهما، ويكون التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع، ويكون من حق الشخص المتضرر والغير مطالبة مشغل القطار بالتعويض عن الضرر^(٥٣٩).

(٥٣٨) عدلي أمير خالد - المرجع السابق - ص ٩١-٩٢.

(٥٣٩) محمد دمانه - دفع المسؤولية المدنية للناقل - رسالة دكتوراه - جامعة تلمسان - ٢٠١١م - ص ٢٨٨.

المطلب الثاني

خصوصية المسؤولية القانونية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين

لابد من الإشارة إلى أننا لن نتطرق في هذا المطلب إلى القواعد التقليدية للمسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية لمشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين من حيث أركانها: الخطأ والضرر والعلاقة السببية. فالطبيعة التعاقدية بين مشغل القطار والمسافر، تفرض على مشغل القطار التزاماً بتنفيذ عملية النقل وفق ما تم الاتفاق عليه، فإذا تعرض المسافر لأي ضرر^(٥٤٠) وأياً كانت صورته ونوعه، فإن مشغل القطار يعتبر قد أخل بالتزاماته التعاقدية ويكون مسؤولاً عن تحمل المسؤولية تجاه المسافر، ومن هنا يثور التساؤل عن الأساس الذي تستند إليه هذه الالتزامات، وخصوصية مسؤولية مشغل القطار، فهل التزامه ببذل عناية أم بتحقيق نتيجة؟ وفي حال تأسيس المطالبة بالتعويض على أساس المسؤولية التقصيرية، هل يتحمل المسافر المضرور عبء إثبات المسؤولية التقصيرية؟ وفي سبيل الإجابة عن هذا التساؤل سوف نقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين:

الفرع الأول: خصوصية المسؤولية العقدية لمشغل القطار ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة.

الفرع الثاني: خصوصية مسؤولية مشغل القطار بين الخطأ المفترض والخطأ واجب الإثبات.

(٥٤٠) الضرر بوجه عام، هو الأذى أو التعدي الذي يصيب حقاً أو مصلحة مشروعة لشخص، وهذا الأذى أو التعدي ينشأ عن الإخلال بالتزام عقدي ربط المتعاقد المتضرر مع آخر أخل به في شكل عدم القيام بالالتزام أو بالتأخر في التنفيذ أو بتنفيذه بصورة معيبة أو جزئية. نقلاً عن د. ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٦٣.

الفرع الأول

خصوصية المسؤولية العقدية لمشغل القطار ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة

يكون المدين مسؤولاً تجاه الدائن إذا لم ينفذ التزاماته، أو إذا نفذها على غير ما أُنقِ علىه، أو إذا نفذها متأخرة عن الوقت المحدد، لأن عدم التنفيذ يعتبر خطأ من جانب المدين، غير أن عدم التنفيذ يختلف مدلوله بحسب نوع الالتزام، فإذا كان التزام المدين التزاماً ببذل عناية، فيسأل المدين إذا لم يبذل العناية اللازمة في تنفيذ العقد، أما إذا كان التزام المدين التزاماً بتحقيق نتيجة، كما هو الحال في عقد نقل المسافرين بالقطارات والذي يتضمن التزام مشغل القطار بتحقيق نتيجة، وذلك بضمان سلامة المسافر أثناء الرحلة، وإيصاله إلى وجهته المقصودة وهو سالماً معافى من أي ضرر، ونقل المسافر وأمتعته والوصول بالرحلة في الموعد المحدد لها دون تأخير، بالإضافة إلى الالتزامات الأخرى التي التزم بها مشغل القطار وفقاً لما جاء في عقد النقل، فكل هذه الالتزامات تعتبر من قبيل الالتزامات بتحقيق نتيجة، فإذا لم ينفذ مشغل القطار عقد النقل بالطريقة المتفق عليها، فيكون مسؤولاً عن ذلك، ولا يعفى من هذه المسؤولية، إلا إذا اثبت أن عدم تنفيذ هذه الالتزامات يرجع إلى سبب أجنبي، كالقوة القاهرة أو فعل المسافر المضرور أو فعل الغير، وتكون القرينة المتعلقة بخطأ مشغل القطار والمتمثلة في عدم تحقيق النتيجة المطلوبة، قرينة قاطعة غير قابلة لإثبات العكس^(٥٤١).

وحيث إن مشغل القطار هو المدين في تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد النقل بالقطارات، فيكون من واجبه تنفيذ هذه الالتزامات، فإذا لم ينفذها كان مرتكباً لخطأ، ويعتبر خطؤه في هذه الحالة خطأ عقدياً استناداً لعقد النقل، كما يستوي أن يكون عدم تنفيذه لهذه الالتزامات ناشئاً عن عمد، أو عن إهمال^(٥٤٢).

إن خطأ مشغل القطار في المسؤولية العقدية يتمثل في عدم الوفاء بتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل بالقطارات، بمعنى أن يكون هذا الخطأ هو السبب في الضرر الذي أصاب المسافرين^(٥٤٣)، ولا يمكنه التملص من هذه المسؤولية، إلا إذا اثبت انقطاع السببية بين الضرر وفعل الشيء، لأن خطأه يعتبر ثابتاً ومحققاً^(٥٤٤).

(٥٤١) سعد واصف - المرجع السابق - ص ٨٥.

(٥٤٢) عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني الجديد نظرية الالتزام بوجه عام - دار النشر

للجامعات العربية - ١٩٥٢م - ص ٦٥٦.

(٥٤٣) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٦٣.

(٥٤٤) عباس حسن الصراف - المسؤولية العقدية عن فعل الغير في القانون المقارن - رسالة دكتوراه - جامعة

القاهرة - مطابع دار الكتاب العربي - مصر - ١٩٥٤م - ص ٢٢.

وقد أخذ المنظم السعودي والمشرع البحريني بفكرة الخطأ، حيث جاء في نص المادة (١٦٨) من نظام المعاملات المدنية السعودي: "إذا كان المطلوب من المدين هو المحافظة على الشيء أو القيام بإدارته أو توخي الحيلة في تنفيذ التزامه، فإنه يكون قد وفى بالالتزام إذا بذل في تنفيذه عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود، مالم يقض نص نظامي بخلاف ذلك، أما إذا كان المطلوب هو تحقيق غاية فلا يعد الوفاء حاصلاً إلا بتحقيق تلك الغاية" كذلك ما جاء في المادة (٢١٤) من القانون المدني البحريني التي نصت على: "أ- إذا كان المطلوب من المدين أن يحافظ على الشيء أو أن يقوم بإدارته، أو كان المطلوب أن يتوخى الحيلة في تنفيذ التزامه، فإنه يكون قد وفى بالالتزام إذا بذل في تنفيذه عناية الشخص المعتاد، ولو لم يتحقق الغرض المقصود، هذا ما لم ينص القانون أو الاتفاق على غير ذلك. ب - وفي كل حال يكون المدين مسؤولاً عما يأتيه من غش أو خطأ جسيم". كذلك نصت المادة (١٧٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي على أن: "١- يحكم على المدين بالتعويض لعدم الوفاء إذا استحال التنفيذ عيناً، بما في ذلك أن يتأخر فيه المدين حتى يصبح غير مجد للدائن. ٢- للدائن إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه عيناً أن يعين له مدة معقولة للتنفيذ، فإذا لم ينفذ جاز للدائن طلب التعويض لعدم الوفاء. ٣- لا يحكم بالتعويض وفقاً للفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة إذا أثبت المدين أن عدم الوفاء بسبب لا يد له فيه" ونصت المادة (٢١٦) من القانون المدني البحريني، على أنه: "إذا تعذر تنفيذ الالتزام عيناً أو تأخر المدين في التنفيذ، فعليه تعويض الضرر الذي لحق الدائن بسبب ذلك ما لم يثبت المدين أن عدم التنفيذ أو التأخير كان لسبب أجنبي لا يد له فيه".

إن المتعاقد الذي لم يقد بتنفيذ التزامه، دون أن يكون ذلك راجعاً لسبب أجنبي كالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ مثلاً، فإن عدم الوفاء بالتزامه يعتبر خطأ بحد ذاته، وحيث إن المسافر هو المدعي فعليه إثبات عدم قيام المدين (مشغل القطار) بتنفيذ التزامه، ويكون ذلك من خلال قيام المسافر بإثبات وجود عقد النقل، وعدم قيام مشغل القطار بتنفيذ التزامه^(٥٤٥).

ومن خلال النصوص القانونية سالفة الذكر، يمكن القول، إنه في الالتزام بتحقيق نتيجة، وإن لم تتحقق النتيجة المطلوبة، فعلى المسافر لكي يحصل على حقه في التعويض أن يثبت وجود عقد النقل، وأن مشغل القطار لم ينفذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل بالقطارات حتى يتحقق الخطأ في جانب مشغل القطار وتقوم مسؤوليته، وأن ثمة ضرراً قد أصاب المسافر من جراء عدم التنفيذ، ومتى ثبت عدم تنفيذ الالتزام والضرر استحق المسافر التعويض، ولا يمكن لمشغل القطار نفي علاقة السببية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

(٥٤٥) خالد مصطفى الخطيب - المرجع السابق - ص ٤٠.

وبالنسبة للألية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، فقد تناولت تحديد العلاقة بين مشغل القطار والمسافر ونصت ضمناً على اعتبارها علاقة تعاقدية، ووسيلة إثباتها هي تذكرة السفر، بحيث يكون المشغل مسؤولاً عن نقل المسافرين من لحظة تواجده في محطة المغادرة حتى وصوله إلى محطة الوصول، وذلك وفقاً للتفاصيل الموضحة بتذكرة السفر^(٥٤٦) إلا أنه قد غاب عن واضع اللائحة بيان حقيقة التزام مشغل القطار وخاصة التزامه بضمان سلامة المسافرين، وتحمل مشغل القطار المسؤولية في حال وفاة المسافرين أو أصابته بأضرار بدنية أو معنوية، وما إذا كان التزام مشغل القطار التزاماً بتحقيق نتيجة أم التزاماً ببذل عناية.

ونقترح على المنظم السعودي، إعادة النظر بخصوص النص صراحة على بداية ونهاية العلاقة التعاقدية بين مشغل القطار والمسافر، كما كان منصوصاً عليه سابقاً في لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات^(٥٤٧) - الملغاة - وكذلك النص صراحة على التزام مشغل القطار بإيصال المسافرين إلى وجهته النهائية وهو سليماً معافى، بحيث يكون التزامه في هذا الخصوص التزاماً بتحقيق نتيجة، حتى لا يتم الرجوع إلى القواعد العامة، وكذلك سد باب تباين أحكام القضاء في هذا الخصوص.

وفي ظل سكوت اللائحة عن تنظيم هذه المسألة، فإن المبادئ العامة تقضي بأن ضمان سلامة المسافرين يدخل ضمن المسؤولية العقدية على اعتبار أن التزام مشغل القطار من قبيل الالتزام بتحقيق نتيجة، متى كانت تلك الأضرار قد لحقت بالمسافر أثناء تنفيذ عملية النقل. حيث نصت الفقرة (٣) من المادة (١) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام^(٥٤٨)، على أنه: "لا يخل تطبيق هذه الآلية بتنفيذ أي من المتطلبات والالتزامات المنصوص عليها في الأنظمة واللوائح والاتفاقيات النافذة في المملكة" كذلك ما جاء في نص الفقرة (١) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "..... يحق للراكب أو لورثته الحصول على تعويض عن ما لحقه من ضرر وفق الأنظمة والقوانين المعمول بها". كذلك ما جاء في نص الفقرة (٢٨) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة

^(٥٤٦) الفقرة (٨) من المادة (٢) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.
^(٥٤٧) المادة (٤) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - كانت تنص على أنه "تتشا العلاقة التعاقدية بين المشغل والمسافر عند شراء التذكرة، ويكون المشغل مسؤول عن نقل المسافرين من تواجده في محطة المغادرة حتى وصوله إلى محطة القودم، ولا يعد المشغل مسؤولاً عن نقل المسافرين في حال تأخر المسافرين عن الموعد المجدول لانطلاق الرحلة أو إخلاله بشروط وسياسات المشغل".

^(٥٤٨) المادة (١٢) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - كانت تنص "يتم معالجة الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حال وقوع حادث داخل المرافق أو أثناء تشغيل القطار وفقاً للأنظمة المعمول بها في المملكة".

بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "تتظر المحكمة المختصة المطالبات المتعلقة بالتعويض عن الوفاة أو الإصابات الجسدية وفقاً للأنظمة والأحكام المعمول بها في المملكة" وبالتالي يتعين الرجوع إلى نظام المعاملات المدنية السعودي، وبما أن المنظم السعودي، على نحو ما سلف بيانه، قد أخذ بفكرة الخطأ، فيتم الرجوع إلى نص المادة (١٦٨) من نظام المعاملات المدنية السعودي التي جاء فيها: "إذا كان المطلوب من المدين هو المحافظة على الشيء أو القيام بإدارته أو توخي الحيلة في تنفيذ التزامه، فإنه يكون قد وفى بالالتزام إذا بذل في تنفيذه عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود، مالم يقض نص نظامي بخلاف ذلك، أما إذا كان المطلوب هو تحقيق غاية فلا يعد الوفاء حاصلاً إلا بتحقيق تلك الغاية" كذلك ما نصت عليه المادة (١٧٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي والتي جاء فيها: "١- يحكم على المدين بالتعويض لعدم الوفاء إذا استحال التنفيذ عيناً، بما في ذلك أن يتأخر فيه المدين حتى يصبح غير مجد للدائن. ٢- للدائن إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه عيناً أن يعين له مدة معقولة للتنفيذ، فإذا لم ينفذ جاز للدائن طلب التعويض لعدم الوفاء. ٣- لا يحكم بالتعويض وفقاً للفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة إذا أثبت المدين أن عدم الوفاء بسبب لا يد له فيه".

أما بالنسبة لما يمكن استخلاصه من نصوص الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، بخصوص التزام مشغل القطار فيما يتعلق بموعد الرحلة وزمن الوصول فهو التزام بتحقيق نتيجة، ودليل ذلك ما نصت عليه المادة (٤٦) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على: "

١. لا يجوز للناقل إلغاء رحلة أو تأخيرها الا إذا اقتضت دواعي الأمن والسلامة ذلك، وعلى الناقل عند تأخير الرحلة إبلاغ الراكب دون إبطاء بالموعد الجديد لانطلاقها.

٢. في حال إلغاء الرحلة يحق للراكب عندها أن يختار بين استعادة قيمة التذكرة كاملة عن خط السير غير المستخدم مع تعويض يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة للرحلة الملغاة، أو إيجاد بدائل أخرى للتنقل خلال (٣) ساعات من الوقت المحدد للرحلة الملغاة على درجة مماثلة لدرجة الحجز من دون أي تكلفة اضافية على الراكب، مع تعويض يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة للرحلة الملغاة.

٣. في حال تأخر الرحلة لما يزيد عن ساعتين يتم تعويض الراكب على النحو التالي:

أ. إعادة كامل ثمن التذكرة لدى عدم رغبة الراكب بإكمال الرحلة.

ب. إذا اختار الراكب إكمال الرحلة رغم التأخير الزائد عن (٦٠) دقيقة، فيستحق حينها تعويضاً يعادل (٢٥%) من قيمة التذكرة لخط السير المتأخر إذا لم يتجاوز التأخير (٣) ساعات،

أما إذا زاد التأخير على ذلك، فيستحق الراكب (٥٠%) من قيمة التذكرة لخط السير المتأخر.

٤. إذا تجاوز التأخير (٤) ساعات من الوقت المحدد للمغادرة، تعتبر الرحلة حينها ملغاة، وينطبق عليها البند الثاني من هذه المادة.

٥. في حالة فقدان الراكب لخدمة الربط مع رحلة أخرى بسبب الإلغاء أو التأخير، يجب على الناقل حينها توفير رحلة بديلة يوافق عليها الراكب ويتحمل الناقل تكاليفها.

٦. يعفى الناقل من المسؤولية وعن سداد الحد الأدنى من التعويض الناجم عن التأخير في الوصول إلى الوجهة النهائية، إذا أثبت وفقاً للتقارير الصادرة عن الجهات المعنية بأن ذلك ناتج عن سوء الأحوال الجوية التي تعرض التشغيل الآمن للقطار للخطر أو كان ذلك بسبب ظروف استثنائية أو قوة قاهرة أعاق انتظام الخدمة؛ ولم يكن بالإمكان تجنبها حتى لو تم اتخاذ جميع التدابير المعقولة.

٧. يتم دفع التعويضات أو المبالغ الواجب إرجاعها للراكب بأي طريقة سداد يقبلها الراكب؛ إما نقداً، أو عن طريق تحويل مصرفي إلكتروني، أو طلب مصرفي، أو شيكات مصرفية، وكذلك على شكل قسائم لخدمات يوفرها نفس الناقل بذات القيمة، وفق ما يطلبه الراكب.

٨. لا يستحق الراكب أي تعويض في حال تم إبلاغه بتأخر الرحلة قبل شراء التذكرة، أو إن كان سبب ذلك التأخير يعتمد على انتظام خدمة أخرى لا علاقة للناقل بها، أو لدى إعادة توجيه الرحلة بأقل من (٦٠) دقيقة.

٩. في حالة التأخير في الوصول أو المغادرة لأكثر من (٦٠) دقيقة، يتلقى الراكب مجاناً الوجبات الخفيفة أو العادية أو المرطبات.

١٠. يتم إرجاع قيمة التذكرة للراكب خلال مدة لا تزيد عن (١٤) يوماً من تاريخ تسليم طلب استرجاع إلى الناقل، في حين يجب سداد قيمة أي تعويضات مستحقة له خلال مدة لا تزيد عن (٣٠) يوماً.

١١. يجب على موظفي الناقل توفير تأكيد عند تأخر الخدمة، متى طلب منهم الراكب ذلك".

وفيما يتعلق بمسؤولية مشغل القطار عن أمتعة المسافرين، فإنه يلاحظ لنا بأن المنظم السعودي عند تنظيمه للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، وذلك فيما يتعلق بمسؤولية مشغل القطار تجاه أمتعة المسافرين، بأنه لم يفرق بين الأمتعة المشحونة المسجلة، والأمتعة غير المسجلة، ومما يؤكد ذلك هو أن المنظم السعودي قد جعل مسؤولية مشغل القطار مسؤولية عقدية حتى لأمتعة المسافرين غير المسجلة، على نحو ما جاء صراحة في نص الفقرة (٧) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "يتحمل الناقل مسؤولية أي فقدان

أو تلف تسبب به هو أو أحد موظفيه لأمتعة الراكب من وقت توليه لها ولحين تسليمها، ويشمل ذلك الأمتعة الشخصية المحمولة أو الملبوسة من قبل الراكب أو الخاضعة لإشرافه" وحتى لو سلمنا جدلاً، بأن المنظم السعودي لم يقصد من هذه المادة أن تكون مسؤولية مشغل القطار عقدية بالنسبة لأمتعة المسافرين الشخصية، فإنه كان ينبغي على المنظم السعودي النص صراحة على ذلك، كما فعل سابقاً في لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - وحتى لا يكون هنالك أي اجتهاد من قبل القضاء في حالة وجود خلاف بين مشغل القطار والمسافر، ومن ثم فالالتزام مشغل القطار تجاه أمتعة المسافرين الشخصية، هو التزام بتحقيق نتيجة، وذلك بالمحافظة عليها من الضياع أو التلف أو الهلاك^(٥٤٩).

ولا يعفى مشغل القطار من مسؤوليته عن فقدان أو تلف أمتعة المسافرين، إلا في حالات محددة ومنصوص عليها في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، حيث نصت الفقرة (٨) من المادة (٤٧) من هذه الاحكام، بالنص على "يعفى الناقل من المسؤولية عن فقدان أو تلف الأمتعة في الحالات التالية: أ. فقدان أو تلف الأمتعة بسبب وجود عيب كامن فيها. ب. في حالة غياب أو عدم التوضيب أو التغليف الجيد للأمتعة. ج. في حال عدم إفصاح الراكب عن الطبيعة الخاصة للأمتعة، وكان من الممكن تلفها في ظروف النقل العادية كالزجاج أو الفخاريات أو اللوحات الفنية أو الآلات الموسيقية. د. في حال تم شحن مواد غير مسموح بنقلها".

ولا يحق للمسافر مطالبة مشغل القطار بخصوص تلف أو فقدان أو هلاك أمتعته، وذلك إذا قبلها بالحالة التي سلمت له، أو إذا كان المسافر قد قام بإبلاغ مشغل القطار بوجود تلف في أمتعته قبل شحنها، أو إذا لم تتم المطالبة من قبل المسافر، أو أن يكون الضرر الذي حدث لأمتعة المسافر غير واضح عند استلام المسافر لأمتعته، وفي هذه الحالة ينبغي على المسافر أن يثبت أن الضرر الذي حصل لأمتعته كان أثناء فترة تسليمها لمشغل القطار^(٥٥٠).

ونقترح على المنظم السعودي، أن يعيد النظر فيما يتعلق بمسؤولية مشغل القطار عن أمتعة المسافرين، كما كان عليه الحال سابقاً في لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - حيث كان مشغل القطار مسؤولاً عن وصول الأمتعة المسجلة سليمة من الضياع أو التلف أو الهلاك، وهو التزام بتحقيق نتيجة، وفق ما أوضحت الفقرة (١) من المادة (١١) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - والتي كانت تنص على أن "يتحمل المشغل مسؤولية ضياع الأمتعة المشحونة المسجلة" أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة، فقد كانت الفقرة (٢) من المادة (١١)

(٥٤٩) أنظر في ذلك لموضوع ضياع الأمتعة وتلفها وهلاكها - ص ١٢٦.

(٥٥٠) الفقرة (٢٤) من المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

من اللائحة نفسها، تنص على أنه: "٢. لا يتحمل المشغل مسؤولية تلف أو ضياع الأمتعة الشخصية الناتجة عن إهمال المسافر" وهذا يعني أن هذه الأمتعة التي تكون في حيازة المسافر أثناء الرحلة، يتحمل المسافر تبعه ضياعها وتلفها وهلاكها، إلا إذا أثبت المسافر الخطأ التقصيري لمشغل القطار^(٥٥١)، كما أن المسافر يكون مسؤولاً أمام مشغل القطار عن الأضرار التي قد تسببها أمتعته غير المسجلة (الشخصية) وكذلك الحيوانات الأليفة التي تكون معه أثناء الرحلة، يستوي في ذلك أن تكون هذه الأضرار قد حدثت لمشغل القطار أو لأحد المسافرين، ويحق للمسافر إذا أصابه أي ضرر من هذه الأمتعة أن يرجع مباشرة على مشغل القطار بالتعويض عن الضرر الذي أصابه، ويكون لمشغل القطار في هذه الحالة الرجوع على المسافر بما أداه من تعويض للمسافر المضرور^(٥٥٢).

وفيما يتعلق بباقي التزامات مشغل القطار في حالة رفض إركاب المسافر، أو تخفيض درجة السفر، أو إلغاء الرحلة، أو تأخيرها، أو تعطل القطار أثناء الرحلة، وكذلك التزاماته تجاه المسافرين من ذوي الاحتياجات الخاصة، وحقوق المسافرين قبل وأثناء الرحلة، وإعادة قيمة تذكرة السفر والتعويضات، يبدو، من خلال استقراء ما جاء في النصوص المنظمة لمثل هذه الحالات، أن التزام مشغل القطار تجاه المسافر، هو التزام بتحقيق نتيجة^(٥٥٣).

وبالنسبة للمشرع البحريني، ووفقاً لنصوص قانون التجارة البحريني، يعتبر التزام الناقل بصفة عامة من قبيل الالتزام بتحقيق نتيجة، وذلك بنقل المسافر من محطة الانطلاق وحتى محطة الوصول، فقد نص قانون التجارة البحريني، على أن: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم"^(٥٥٤) كما يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر وأمتعته المسجلة والوصول بالرحلة في الموعد المتفق عليه دون تأخير، حيث نص قانون التجارة البحريني في هذا الخصوص على أن "يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته التي يجوز له الاحتفاظ بها إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف"^(٥٥٥) كما نص على أن: "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء

(٥٥١) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٧٤.

(٥٥٢) ضحى محمد النعمان - المرجع نفسه - ص ١٧٤-١٧٥.

(٥٥٣) أنظر في ذلك للألية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، وكذلك للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٥٥٤) الفقرة (١) من المادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحريني.

(٥٥٥) المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني.

تنفيذه عقد النقل، ويكون مسئولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب^(٥٥٦).

كما أن المشرع البحريني قد أخذ بفكرة الخطأ، استناداً لما جاء في نص المادة (٢١٤) من القانون المدني البحريني، والتي نصت على "أ- إذا كان المطلوب من المدين أن يحافظ على الشيء أو أن يقوم بإدارته، أو كان المطلوب أن يتوخى الحيلة في تنفيذ التزامه، فإنه يكون قد وفى بالالتزام إذا بذل في تنفيذه عناية الشخص المعتاد، ولو لم يتحقق الغرض المقصود، هذا ما لم ينص القانون أو الاتفاق على غير ذلك. ب - وفي كل حال يكون المدين مسئولاً عما يأتيه من غش أو خطأ جسيم". كذلك نصت المادة (٢١٦) من القانون المدني البحريني، بالقول على أنه: "إذا تعذر تنفيذ الالتزام عيناً أو تأخر المدين في التنفيذ، فعليه تعويض الضرر الذي لحق الدائن بسبب ذلك ما لم يثبت المدين أن عدم التنفيذ أو التأخير كان لسبب أجنبي لا يد له فيه".

ويستخلص من النصوص السابقة، إن التزام الناقل بنقل المسافرين من مكان إلى مكان آخر، وضمن سلامة المسافرين والأمتعة المسجلة والالتزام بموعد الرحلة وزمن الوصول هو التزام بتحقيق نتيجة^(٥٥٧)، فالمدين (الناقل) يكون مسؤولاً بالنتيجة عن إخلاله بتنفيذ التزامه سواءً أكان ذلك الإخلال يتمثل في عدم تنفيذ الالتزام الناشئ عن عقد النقل، أم التأخير في تنفيذه، أم التنفيذ المعيب، أو التنفيذ الجزئي^(٥٥٨)، ومن ثم يكون الناقل ملزماً بتعويض الدائن (المسافر) في كل هذه الأحوال عما لحقه من ضرر، فإن لم تتحقق النتيجة المطلوبة يكون الناقل مسؤولاً بمجرد ثبوت عدم التنفيذ، ولا ترتفع هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن ذلك كان راجعاً لسبب أجنبي لا يد له فيه^(٥٥٩).

وبالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد أشارت صراحة بشأن معرفة حقيقة التزام مشغل القطار بالإحالة^(٥٦٠) إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة ومنعاً للتكرار، سوف يتم التطرق لمعرفة فيما إذا كان التزام مشغل القطار هو التزام بتحقيق نتيجة أو ببذل عناية عند التطرق لهذه القواعد في نهاية هذا الفرع.

^(٥٥٦) الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني.

^(٥٥٧) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٦٨.

^(٥٥٨) ضحى محمد النعمان - المرجع نفسه - ص ١٦٣. شريف أحمد الطباخ - المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية - الجزء الأول - دار الفكر والقانون - المنصورة - ٢٠٠٩م - ص ٤٠٤.

^(٥٥٩) عبدالرحيم الجابري - المرجع السابق - ص ١٣٦.

^(٥٦٠) المادة (١٣) من لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

وفيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م. فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (٢٦) منها على أنه: "تكون السكة الحديدية مسؤولة عن كل ضرر ناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي إصابة أخرى تتناول كيانه الجسدي أو الذهني من جراء حادث له علاقة باستثمار الخطوط الحديدية وقع أثناء وجود المسافر داخل المركبات أو عند دخوله إليها أو خروجه منها. وتكون السكة الحديدية، فضلاً عن ذلك، مسؤولة عن الضرر الذي نجم عنه فقدان الكلي أو الجزئي أو التعييب للأشياء التي كان المسافر ضحية مثل هذا الحادث يحملها إما معه شخصياً أو معه كطرد يدوي بما في ذلك الحيوانات".

كذلك نصت الفقرة (١) من المادة (٢٦) من ذات القواعد سالفه الذكر بصيغتها المعدلة، فيما يتعلق بأساس مسؤولية مشغل القطار في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأي ضرر أثناء الرحلة، بالنص على: "١. يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناتج عن وفاة المسافر أو إصابته أو أي ضرر جسدي أو عقلي آخر يلحق به نتيجة لحادث ناشئ عن تشغيل السكة الحديد وقع أثناء الرحلة".

كذلك نصت الفقرة (١) من المادة (٣٢) من ذات القواعد الموحدة بصيغتها المعدلة، فيما يخص مسؤولية مشغل القطار في حالة إلغاء أو تأخير الرحلة، بالنص على: "يكون الناقل مسؤولاً تجاه المسافر عن الخسارة أو الضرر الناتج عن عدم إمكانية مواصلة رحلته في نفس اليوم بسبب الإلغاء أو تأخر تشغيل القطار أو استمرار الرحلة".

كذلك ما جاء في الفقرة (١) من المادة (٣٣) من ذات القواعد الموحدة بصيغتها المعدلة، بخصوص أمتعة المسافرين الغير مسجلة، والحيوانات الأليفة التي تكون بصحبة المسافر أثناء الرحلة، بالنص على: "في حالة وفاة المسافر أو إصابته جسدياً، يكون الناقل مسؤولاً أيضاً عن الخسارة أو الضرر الناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي أو تلف الأشياء التي كان المسافر يحملها معه، وينطبق ما ذكر على الحيوانات التي أحضرها المسافر معه".

كذلك ما نصت عليه الفقرة (١) من المادة (٣٦) من ذات القواعد الموحدة بصيغتها المعدلة، بشأن أمتعة المسافرين المسجلة، بالنص على: "١. يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي أو تلف الأمتعة المسجلة بين وقت الاستلام ووقت التسليم، وكذلك عن التأخير في التسليم".

يتضح لنا من خلال النصوص السابقة، أن التزام مشغل القطار تجاه المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة^(٥٦١)، سواء فيما يتعلق بالأضرار البدنية كالوفاة، أو أي إصابة أخرى تصيب جسم المسافر، أو حتى الإصابة النفسية التي تصيب المسافر بسبب حادث وقع أثناء الرحلة^(٥٦٢)، وكذلك إلغاء أو تأخير الرحلة، كما أن مشغل القطار ملتزم بتحقيق نتيجة، بالمحافظة على أمتعة المسافر ضحية الحادث من التلف أو الضياع أو الهلاك، يستوي في ذلك أن تكون هذه الأمتعة مسجلة أو غير مسجلة، ما دام أنها تخص المسافر الذي كان ضحية حادث وقع أثناء الرحلة^(٥٦٣).

الفرع الثاني

خصوصية مسؤولية مشغل القطار بين الخطأ المفترض

والخطأ واجب الأثبات

ان مسؤولية مشغل القطار تقوم كأصل عام على الإخلال بالالتزامات الواردة بعقد النقل، ومتى تم الإخلال بهذه الالتزامات تقوم مسؤوليته دون أن يكون المسافر مكلفاً بعبء إثبات خطأ مشغل القطار، وبالرجوع إلى الفقرة (٣) من المادة (١) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، نجدها تنص على أنه "لا يخل تطبيق هذه الآلية بتنفيذ أي من المتطلبات والالتزامات المنصوص عليها في الأنظمة واللوائح والاتفاقيات النافذة في المملكة" كذلك ما جاء في نص الفقرة (١) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "..... يحق للراكب أو لورثته الحصول على تعويض عن ما لحقه من ضرر وفق الأنظمة والقوانين المعمول بها". كذلك ما جاء في نص الفقرة (٢٨) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "تتظر المحكمة المختصة المطالبات المتعلقة بالتعويض عن الوفاة أو الإصابات الجسدية وفقاً للأنظمة والأحكام المعمول بها في المملكة" كذلك ما جاء بخصوص مسؤولية مشغل القطار تجاه المسافر وأمتعته، حيث نصت الفقرة (٣١) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، على أنه "لا يخل ما ذكر في هذه المادة بحق الراكب المتضرر بالمطالبة قضائياً بالتعويض أمام المحاكم المختصة في المملكة".

وفي ظل سكوت لائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام عن تنظيم مسألة وفاة المسافرين أو الأضرار البدنية والمعنوية التي لحقت بالمسافر أو ورثته، وحيث إن اللائحة لم تعالج

(٥٦١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٧٥.

(٥٦٢) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٦٤.

(٥٦٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٧٣.

هذه المسائل بنصوص خاصة، فإنه يتعين علينا الرجوع إلى المبادئ العامة التي تقتضي بأن ضمان سلامة المسافرين أثناء الرحلة تقوم على أساس الخطأ المفترض^(٥٦٤) في جانب مشغل القطار تأسيساً على تحقق الضرر^(٥٦٥)، فمن أحدث ضرراً بالغير وجب عليه أن يجبره، فبمجرد حدوث الضرر وعلاقة السببية تقوم مسؤولية مشغل القطار ويجب الحكم بتعويض المسافر (المضرور) دون البحث في وجود خطأ من عدمه في جانب مشغل القطار، فالخطأ مفترض بمجرد حصول الإصابة، ولا تنتفي هذه المسؤولية عن مشغل القطار إلا إذا أثبت انتفاء الخطأ من جانبه، وأن ذلك كان راجعاً للسبب الأجنبي الخارج عن إرادته^(٥٦٦).

أما فيما يتعلق بالتزام مشغل القطار بموعد الرحلة وزمن الوصول، وحيث إن زمن الرحلة موضح مسبقاً في عقد النقل، لذا فإن مسؤولية مشغل القطار عن الاخلال بموعد انطلاق الرحلة وعن تأخر وصولها يقوم على أساس الخطأ المفترض، مع تحمل مشغل القطار عبء إثبات انتفاء الخطأ.

أما بالنسبة لمسؤولية مشغل القطار عن أمتعة المسافرين، وحيث أن الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية لم تفرق بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة، فإن مسؤولية مشغل القطار تكون قائمة على أساس الخطأ المفترض، في حالة ضياع أو تلف أو هلاك هذه الأمتعة، وذلك استناداً لنص الفقرة (٧) من المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "يتحمل الناقل مسؤولية أي فقدان أو تلف تسبب به هو أو أحد موظفيه لأمتعة الراكب من وقت توليه لها ولحين تسليمها، ويشمل ذلك الأمتعة الشخصية المحمولة أو الملبوسة من قبل الراكب أو الخاضعة لإشرافه".

ولا يعفى مشغل القطار من مسؤوليته عن فقدان أو تلف أمتعة المسافر، إلا في حالات محددة ومنصوص عليها في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، حيث نصت الفقرة (٨) من المادة (٤٧) من هذه الاحكام، بالنص على "يعفى الناقل من المسؤولية عن فقدان أو تلف الأمتعة

^(٥٦٤) أن الأعمال التحضيرية للقانون المدني المصري، اتجهت إلى إدخال فكرة الخطأ المفترض من بين عناصر المسؤولية العقدية، حيث جاء فيها أنه إذا أصبح التنفيذ العيني مستحيلاً نسب ذلك إلى خطأ يفترض وقوعه من المدين، ومن ثم يجب عليه تعويض الدائن عن عدم الوفاء أو عن التأخر فيه على حسب الأحوال، مالم يسقط قرينة الخطأ عن نفسه بإقامة الدليل على أن هذه الاستحالة ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه. مجموعة الأعمال التحضيرية، الجزء الثاني، الحكومة المصرية، وزارة العدل، مطبعة دار الكتاب العربي، القاهرة، ص ٥٤٦.

^(٥٦٥) سعد واصف - المرجع السابق - ص ١٢٦.

^(٥٦٦) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٦٨.

في الحالات التالية: أ. فقدان أو تلف الأمتعة بسبب وجود عيب كامن فيها. ب. في حالة غياب أو عدم التوضيب أو التغليف الجيد للأمتعة. ج. في حال عدم إفصاح الراكب عن الطبيعة الخاصة للأمتعة، وكان من الممكن تلفها في ظروف النقل العادية كالزجاج أو الفخاريات أو اللوحات الفنية أو الآلات الموسيقية. د. في حال تم شحن مواد غير مسموح بنقلها".

ونرى بأنه كان من باب أولى على المنظم السعودي، أن تكون مسؤولية مشغل القطار تجاه أمتعة المسافرين غير المسجلة، كالأمتعة الشخصية التي تكون برفقة المسافرين طوال مدة الرحلة ويتولى المسافرين حراستها لكونها بحيازته أثناء الرحلة، بأن تكون قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات، بحيث يفترض المنظم السعودي أن ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة الشخصية المحتفظ بها المسافرين أنها ترجع إلى إهمال من قبل المسافرين، وعليه فإن إثبات خطأ مشغل القطار والتسبب في ضياعها أو تلفها أو هلاكها يقع على عاتق المسافرين^(٥٦٧).

أما بالنسبة لموقف المشرع البحريني، بشأن عبء اثبات مسؤولية الناقل عن نقل المسافرين من مكان إلى مكان معين، وكذلك عن ضمان سلامة المسافرين، أو التأخير، أو ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة، فإن المتأمل في نصوص قانون التجارة البحريني ذات العلاقة، يجد الفقرة (١) من المادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحريني تنص على أن "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم" كما تنص المادة (٢٥٣) من قانون التجارة البحريني، على أن "يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته التي يجوز له الاحتفاظ بها إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف" وكذلك تنص الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني، بشأن التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين، على أن "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذه عقد النقل،

(٥٦٧) الفقرة (١) من المادة (١١) من لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - كانت تفرق بين الأمتعة المسجلة والتي يتولى مشغل القطار حراستها، فهنا تقوم مسؤوليته على أساس الخطأ المفترض في حالة ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة المسجلة، عملاً بنص الفقرة (١) من المادة (١١) من اللائحة والتي كانت تنص على "١- يتحمل المشغل مسؤولية ضياع الأمتعة المشحونة المسجلة" أما بالنسبة للأمتعة الغير مسجلة، كالأمتعة الشخصية التي تكون برفقة المسافرين طوال مدة الرحلة ويتولى المسافرين حراستها لكونها بحيازته أثناء الرحلة، فأنها تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، عملاً بنص الفقرة (٢) من المادة (١١) من اللائحة والتي كانت تنص على أنه "٢- لا يتحمل المشغل مسؤولية تلف أو ضياع الأمتعة الشخصية الناتجة عن إهمال المسافرين" ومعنى ذلك أن المنظم السعودي كان يفترض أن ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة الشخصية المحتفظ بها المسافرين فأنها ترجع إلى إهمال من قبل المسافرين، وعليه فإن إثبات خطأ مشغل القطار والتسبب في ضياعها أو تلفها أو هلاكها يقع على عاتق المسافرين.

ويكون مسئولا عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب".

وفيما يتعلق بأمثلة المسافرين، فإن الناقل لا يسأل عن ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أثناء الرحلة إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه، حيث نصت الفقرة (١) من المادة (٢٥٨) من قانون التجارة البحريني، على أن "لا يسأل الناقل عن ضياع الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أو تلفها إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه".

ويستخلص من نصوص قانون التجارة البحريني السابقة بخصوص مسؤولية الناقل عن نقل المسافرين وضمان سلامة المسافرين والوصول في الموعد المحدد دون تأخير، وضمان عدم ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة المسجلة، بأنها مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، وبالتالي فإن الناقل مكلف بعبء إثبات نفي الخطأ في جانبه، كإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر، أما بالنسبة للأمتعة الشخصية التي يتولى المسافرين حراستها وتكون في حيازته أثناء الرحلة، فإن على المسافرين عبء اثبات خطأ الناقل^(٥٦٨).

وبالنسبة للاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد أشارت صراحة بالإحالة^(٥٦٩) إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، ومنعاً للتكرار، سوف يتم التطرق لمعرفة فيما إذا كان التزام مشغل القطار قائم على أساس الخطأ المفترض أو الخطأ واجب الإثبات، وذلك عند التطرق لهذه القواعد في نهاية هذا الفرع.

وبالرجوع إلى النصوص القانونية فيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م^(٥٧٠). وأيضاً ما جاء في القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة^(٥٧١).

فأنه يتضح لنا، أن التزام مشغل القطار تجاه المسافرين هو التزام قائم على أساس الخطأ المفترض، سواء فيما يتعلق بالأضرار البدنية كالوفاة، أو أي إصابة أخرى تصيب جسم المسافر،

(٥٦٨) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٧٤.

(٥٦٩) المادة (١٣) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

(٥٧٠) المادة (٢٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

(٥٧١) المادة (٢٦) والمادة (٣٢) والمادة (٣٣) والمادة (٣٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة.

أو حتى الإصابة النفسية التي تصيب المسافرين بسبب حادث وقع أثناء الرحلة، وكذلك إلغاء أو تأخير الرحلة، كما أن التزام مشغل القطار قائم على أساس الخطأ المفترض، وذلك فيما يتعلق بالمحافظة على أمتعة المسافرين ضحية الحادث من التلف أو الضياع أو الهلاك، يستوي في ذلك أن تكون هذه الأمتعة مسجلة أو غير مسجلة، ما دام أنها تخص المسافر الذي كان ضحية حادث وقع أثناء الرحلة^(٥٧٢).

ويستخلص مما سبق ذكره في هذا الفرع، أن الأحكام العامة في الأنظمة السعودية، وكذلك نصوص قانون التجارة البحريني، ونصوص الاتفاقيات الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، يجد أن مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين تقوم في الأصل على أساس عقدي، قوامه أن المسؤولية يتحملها مشغل القطار على أساس الخطأ المفترض.

كما أن الأحكام العامة في نصوص قانون التجارة البحريني، ونصوص الاتفاقيات الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، قد نصت على أن مسؤولية الناقل عن ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة التي يحتفظ بها المسافرين أثناء الرحلة، قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات، باستثناء المنظم السعودي، حيث تقوم مسؤولية مشغل القطار في هذه الحالة على أساس عقدي، قوامه أن المسؤولية يتحملها مشغل القطار على أساس الخطأ المفترض.

(٥٧٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٧٣.

المبحث الثاني

أحكام مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين

تقسيم:

وحيث إن عقد نقل المسافرين بالقطارات ينشأ عنه التزام في ذمة مشغل القطار يكون بمقتضاه مسؤولاً عما يصيب المسافرين من ضرر أثناء تنفيذ عملية النقل، ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام قيام مسؤولية مشغل القطار العقدية، فالمشغل عندما يخفق في تنفيذ التزاماته، وينشأ عن هذا الإخفاق ضرر بالمسافر، فمن الطبيعي أن يلجأ المسافر المضروب إلى القضاء ليرفع أمامه دعواه القضائية لمطالبة مشغل القطار بالتعويض نتيجة ما لحقه من ضرر، ولا يستطيع مشغل القطار التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

لذا أهتم المنظم السعودي والقوانين المختلفة، بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع ضد مشغل القطار عندما لا ينفذ أو يتأخر في تنفيذ التزاماته الثابتة بعقد النقل، ويتولد عن هذا ضرر للمسافر، وفي هذا الخصوص نصت المادة (١٧٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أنه "١- يحكم على المدين بالتعويض لعدم الوفاء إذا استحال التنفيذ عيناً، بما في ذلك أن يتأخر فيه المدين حتى يصبح غير مجد للدائن. ٢- للدائن إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه عيناً أن يعين له مدة معقولة للتنفيذ، فإذا لم ينفذ جاز للدائن طلب التعويض لعدم الوفاء. ٣- لا يحكم بالتعويض وفقاً للفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة إذا أثبت المدين أن عدم الوفاء بسبب لا يد له فيه" كذلك نصت المادة (١٧١) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أنه: "إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه وجب عليه تعويض الدائن عما يلحقه من ضرر بسبب التأخير، ما لم يثبت أن تأخير الوفاء بسبب لا يد له فيه" وبالنسبة للقانون المدني البحريني، فقد نصت المادة (٢١٦) على أنه: "إذا تعذر تنفيذ الالتزام عيناً أو تأخر المدين في التنفيذ، فعليه تعويض الضرر الذي لحق الدائن بسبب ذلك ما لم يثبت المدين أن عدم التنفيذ أو التأخير كان لسبب أجنبي لا يد له فيه".

وبناءً على ما تقدم فإن البحث في أحكام مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات، يقتضي منا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، وفقاً لما يلي:

المطلب الأول: أركان مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وطرق دفعها.

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود.

المطلب الأول

أركان مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وطرق دفعها

يلقي عقد النقل على عاتق مشغل القطار التزاماً بتحقيق نتيجة كما رأينا سابقاً، فإذا لم تتحقق النتيجة المطلوبة، تقوم مسؤولية مشغل القطار، ولا ترتفع إلا إذا أثبت أن ذلك راجع لسبب أجنبي لا يد له فيه، فقيام المسؤولية العقدية يفترض وجود عقد نقل صحيح واجب التنفيذ، وتخلف المدين (مشغل القطار) عن تنفيذ التزام ناشئ عنه، فإن لم يتم التنفيذ، فإنه لا يكون أمام الدائن (المسافر المضرور) إلا التعويض جزاء إخلال مشغل القطار بالتزامه، وهذه هي مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين، حيث يلزم لتحقيقها توافر أركان المسؤولية العقدية في جانب مشغل القطار من خطأ وضرر وعلاقة سببية، إلا أن مشغل القطار يستطيع أن يدفع مسؤوليته بطرق الدفع المقررة، وذلك بموجب الأنظمة والقوانين، وكذلك بموجب الاتفاقيات الدولية، وسوف نعرض لذلك من خلال الفروع الثلاثة الآتية:

الفرع الأول: أركان قيام مسؤولية مشغل القطار العقدية عن انتهاك حقوق المسافرين.

الفرع الثاني: جزاء تحقق مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين.

الفرع الثالث: طرق دفع مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين.

الفرع الأول

أركان قيام مسؤولية مشغل القطار العقدية عن انتهاك حقوق المسافرين

وكما هو معروف قانوناً، فإن العقد شريعة المتعاقدين، وتقوم المسؤولية العقدية بحق مشغل القطار، إذا توافرت أركان هذه المسؤولية، وهي عدم تنفيذ الالتزام الناشئ عن عقد النقل، أي الخطأ في جانب مشغل القطار، والضرر الذي لحق بالمسافر من جراء هذا الخطأ، وعلاقة السببية بين خطأ مشغل القطار والضرر الذي أصاب المسافر، وسوف نستعرض في هذا الفرع أركان قيام مسؤولية مشغل القطار العقدية عن انتهاك حقوق المسافرين، من خلال بيان كل من الخطأ العقدي لمشغل القطار، والضرر اللاحق بالمسافر، وعلاقة السببية بين خطأ مشغل القطار والضرر اللاحق بالمسافر، وفقاً لما يلي:

أولاً: الخطأ العقدي لمشغل القطار:

يقع على عاتق مشغل القطار التزام بنقل المسافرين وأمتعته، وضمان سلامة المسافرين أثناء الرحلة، والوصول في الموعد المتفق عليه، وكذلك تنفيذ التزاماته الأخرى وفقاً لما جاء بعقد النقل، فإذا أخل مشغل القطار بالتزاماته على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمسافر أو أمتعته، أو حتى إخلاله بباقي التزاماته الأخرى تجاه المسافرين، فهنا تتعدد المسؤولية العقدية تجاه مشغل القطار، وهذا ما يسمى بالخطأ العقدي لمشغل القطار.

وقد انقسم الفقه القانوني في تحديد معيار تحقق الخطأ العقدي إلى اتجاهين، على النحو التالي:

الاتجاه الأول: تذهب إليه غالبية الفقه القانوني^(٥٧٣)، إذ يستند في تحديد ماهية الخطأ العقدي على الركن المادي فقط دون الركن المعنوي، ويتمثل الركن المادي في عدم تنفيذ المدين لالتزامه الناشئ عن العقد، دون الركن المعنوي، وقد استند بعض أصحاب هذا الرأي^(٥٧٤) على المبادئ العامة في القانون المدني، والتي تقضي بأن العقد شريعة المتعاقدين، ويجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه، وأن ينفذ الالتزام جبراً على المدين، وإذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عيناً

(٥٧٣) عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني - مصادر الالتزام - الجزء الأول - تنقيح المستشار/ أحمد مدحت المرآغي - دار الشروق - القاهرة - ٢٠١٠م - ص ٥٦٦. سليمان مرقس - شرح القانون المدني في الالتزامات - الجزء الثاني - المطبعة العالمية - القاهرة - ١٩٦٤م - ص ٢٣٢ وما بعدها. سعد واصف - المرجع السابق - ص ٥٩.

(٥٧٤) عبد الرزاق السنهوري - المرجع نفسه - ص ٥٦٦.

حكم عليه بالتعويض لعدم الوفاء بالتزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب أجنبي لا يد له فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه.

كما أن جانباً من أنصار هذا الاتجاه يرى، بأن الخطأ ما هو إلا عدم قيام المدين بالتزامه الناشئ عن العقد أياً كان السبب في ذلك^(٥٧٥) وقد انحازت محكمة النقض المصرية لهذا الاتجاه وقضت بأن "المقرر وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة أن عدم تنفيذ المدين لالتزامه التعاقدى، أو التأخير في تنفيذه يعتبر في ذاته خطأ يرتب مسؤوليته التي لا يدرأها عنه إلا إذا أثبت هو أن عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث فجائي، أو قوة قاهرة، أو خطأ من الغير، أو من المتعاقدين الآخرين"^(٥٧٦).

الاتجاه الثاني: يذهب أنصار هذا الاتجاه^(٥٧٧) إلى أن الخطأ العقدي لا ينبغي أن يتوافر فيه الركن المادي فقط، وإنما ينبغي أن يتوافر فيه الركن المعنوي أيضاً.

ونحن نؤيد ما ذهب إليه الرأي الراجح، حيث إنه ينبغي أن يقتصر الخطأ العقدي على الركن المادي دون الركن المعنوي، بحيث يكون الخطأ ذا طابع موضوعي يستند على واقعة مادية وهي عدم قيام المدين بتنفيذ الالتزام العقدي أو التأخر في تنفيذه، وهذا هو معنى الخطأ، إلا أن هذا المعنى يختلف باختلاف نوع الالتزام، بمعنى هل التزام المدين هو التزام بتحقيق نتيجة أو التزام ببذل عناية.

ففي حالة الالتزام بتحقيق نتيجة، كما هو الحال في عقد نقل المسافرين بالقطارات، والذي يلتزم بمقتضاه مشغل القطار (المدين) بإيصال المسافر (الدائن) إلى محطة الوصول وهو سليماً معافى، فالمشغل لا يعتبر أنه قد نفذ التزامه المتولد عن عقد النقل إلا إذا تحققت النتيجة المطلوبة منه وهي إيصال المسافر سليماً معافى، أما إذا لم تتحقق هذه النتيجة، فإن مشغل القطار يعتبر قد أخل بتنفيذ التزامه، ومن ثم فإن المسافر لا يلتزم إلا بإثبات مصدر التزام مشغل القطار وهو عقد النقل، وأن هنالك ضرر قد أصابه أثناء تنفيذ عقد النقل، وبالتالي فإنه لا يمكن لمشغل القطار التملص من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن ذلك راجع لسبب أجنبي لا يد له فيه^(٥٧٨)، وعلى هذا الأساس

(٥٧٥) عبد الرزاق السنهوري - المرجع نفسه - ص ٥٦٨.

(٥٧٦) طعن مدني، رقم ٥٢/١٢٢٣ ق تاريخ ١٩٨٩/٣/٥م، مجموعة أحكام المكتب الفني، العدد ١، السنة ٤٠، ص ٧٠١.

(٥٧٧) إسماعيل غانم - النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام والاثبات - الجزء الثاني - مكتبة عبد الله وهبة - القاهرة - ١٩٦٧م - ص ٣٨.

(٥٧٨) محمد علي البدوي الأزهرى - النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام - الجزء الأول - الطبعة الرابعة - دار الكتاب الوطنية - بنغازي - ٢٠٠٣م - ص ٢٣٠ وما بعدها. خالد جمال أحمد حسن - النظرية العامة

قضت محكمة النقض المصرية "بأن المقرر في قضاء هذه المحكمة أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ من قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المضروب أو خطأ من الغير على أنه يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كاملاً إلا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده الذي سبب الضرر للراكب"^(٥٧٩).

أما إذا كان الالتزام ببذل عناية فإن المدين لا يلتزم بتحقيق غاية للدائن، وإنما ينبغي عليه أن يبذل عناية الرجل العادي، فإذا بذل العناية المطلوبة فإنه يكون قد وفى بالتزامه، يستوي في ذلك أن تتحقق الغاية من التزامه أم لا، ولا يفوتنا أن نشير إلى أن المقصود بالعناية المطلوبة في هذا الخصوص، هي تلك العناية التي نص عليها القانون أو حسب ما جاء في اتفاق طرفي العقد، ولكي تقوم المسؤولية العقدية تجاه المدين، فإنه ينبغي على الدائن أن يثبت أن المدين لم يبذل العناية المطلوبة في تنفيذ التزامه، ولا يمكن للمدين التصل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذه للالتزامه كان راجعاً للسبب الأجنبي والذي تولد عنه استحالة تنفيذ التزامه العقدي^(٥٨٠).

وبعد أن أوضحنا الخطأ العقدي لمشغل القطار، فلا يفوتنا أن نشير إلى مسؤولية مشغل القطار العقدية عن الغير، أي عن خطأ تابعيه، ويقصد بالمسؤولية العقدية عن فعل الغير مسؤولية المدين في التزام عقدي عن أفعال أشخاص آخرين يحلون مكانه ويستخدمهم في تنفيذ هذا الالتزام، على أن لا يكون المدين نفسه قد ارتكب خطأ يمكن أن ينسب إليه، وإلا فإن مسؤوليته سوف تكون مسؤولية عقدية عن فعل شخصي^(٥٨١).

وبالرجوع إلى الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، فإنها قد نصت صراحة على مسؤولية مشغل القطار عن خطأ تابعيه، حيث نصت الفقرة (٣٠) من المادة (٤٧) منه على "يكون الناقل مسؤولاً عن الأعمال التي يجريها وكلائه نيابة عنه والأشخاص الآخرين المستفيدين منه لأداء عقد

للاللتزامات في القانون المدني البحريني - دراسة مقارنة - مصادر الالتزام - الطبعة الثالثة - جامعة البحرين
- ٢٠٠٨م - ص ٢٦٥.

^(٥٧٩) طعن مدني - رقم ٥٩/٢٢٧١ ق - تاريخ ١٩٩٥/١١/٢٨م - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية - العدد ٢ - السنة ٤٦ - ص ١٢٥٢.

^(٥٨٠) بسيم خليل سكارنه - فعل المضروب واثره في المسؤولية التقصيرية - الطبعة الأولى - دار وائل للنشر والتوزيع - الأردن - ٢٠١٤م - ص ٣٣ وما بعدها.

^(٥٨١) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢١٠.

النقل" وحسناً فعل المنظم السعودي في هذا الخصوص^(٥٨٢)، كما أن القواعد والمبادئ العامة، قد نصت على ذلك، حيث نصت الفقرة (٢) من المادة (١٢٩) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على القول "٢- يكون المتبوع مسؤولاً تجاه المتضرر عن الضرر الذي يحدثه تابعه بخطئه أثناء تأدية عمله أو بسبب هذا العمل، إذا كانت للمتبوع سلطة فعلية في رقابة التابع وتوجيهه ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه".

وفيما يتعلق بالمشروع البحريني، فقد حسم مسؤولية الناقل عن أخطأ تابعيه بنص صريح، وذلك من خلال ما جاء في المادة (٢٥٥) من قانون التجارة البحريني، والتي نصت على "يسأل الناقل عن أفعال الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد نقل الأشخاص".

وبالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فلم نجد في نصوصها ما يشير إلى مسؤولية مشغل القطار عن خطأ تابعيه، ومن ثم لا يكون أماننا إلا الاستناد^(٥٨٣) إلى ما جاء بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة - ومنعاً للتكرار - نحيل لما ذكر عند الحديث عن القواعد الموحدة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV بصيغتها المعدلة.

أما بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، فقد نصت المادة (٤٥) من هذه القواعد، على أن "تكون السكة الحديدية مسؤولة عن مستخدميها وعن غيرهم من الأشخاص الذين تستخدمهم لتنفيذ النقل. غير انه إذا أدى هؤلاء المستخدمون وغيرهم من الأشخاص، بناء على طلب أحد المسافرين، خدمات لا تقع على عاتق السكة الحديدية، فإنهم يعتبرون قائمين بذلك لحساب المسافر الذي يقدمون له هذه الخدمات" يتضح لنا من خلال نص هذه المادة بأن مشغل القطار يكون مسؤولاً عن خطأ تابعيه، باستثناء إذا كان ما تم تقديمه من خدمات كانت بناء على طلب المسافر، فإن مشغل القطار في هذه الحالة لا يتحمل أي التزام تجاه المسافر.

وفيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، فقد جاء في المادة (٥١) من هذه القواعد، على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن خدمه والأشخاص الآخرين الذين يستخدم خدماتهم لأداء النقل، عندما يعمل هؤلاء الخدم والأشخاص الآخرون في نطاق وظائفهم. ويعتبر مديرو

^(٥٨٢) وذلك لتلافي النقص النظامي الذي كان حاصل في لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - لأنها لم تكن تنص على مسؤولية مشغل القطار عن خطأ تابعيه، وفي هذه الحالة كان لابد من تطبيق القواعد والمبادئ العامة في هذا الشأن.

^(٥٨٣) الفقرة (١٤) من ديباجة لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

البنية التحتية للسكك الحديدية التي يتم النقل عليها بمثابة الأشخاص الذين يستفيد الناقل من خدماتهم في أداء النقل".

ثانياً: تحقق الضرر بالمسافر.

يقصد بالضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقاً بسلامة جسمه، أو عاطفته، أو بماله، أو حريته، أو شرفه واعتباره، أو غير ذلك^(٥٨٤). كما عرفه البعض بأنه هو المساس بمصلحة مشروعة للغير^(٥٨٥).

لذا يعتبر الضرر هو الركن الثاني في المسؤولية العقدية^(٥٨٦)، ولا يكفي لقيامها وجود خطأ في جانب المدين في تنفيذ التزامه، بل لابد أن ينتج عن هذا الخطأ ضرر يصيب الدائن، حتى تترتب المسؤولية في ذمة المدين، فهي تقوم من أجل جبر الضرر، والقاعدة العامة في هذه المسؤولية تتمثل في أن كل خطأ تولد عنه ضرر يلزم من ارتكبه بالتعويض، فإذا لم يتولد عن ذلك ضرر فلا تقوم المسؤولية بحق المدين، ففي بعض الأحيان قد لا يصيب الدائن ضرر من عدم تنفيذ المدين لالتزامه، وبالتالي يقع عبء إثبات الضرر في المسؤولية العقدية على مدعيه^(٥٨٧).

وبتطبيق ما ذكر على مشغل القطار إذا نتج عن خطأ المشغل ضرر أصاب المسافر عند تنفيذ عقد النقل، ترتبت المسؤولية في ذمة مشغل القطار وعبء إثبات الضرر في هذه الحالة يقع على عاتق المسافر، ويكفي أن يثبت المسافر المضرور أنه قد أصابه ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل حتى تثبت مسؤولية مشغل القطار، ومن ثم يجب على هذا الأخير تعويض المسافر المضرور عما أصابه من ضرر، إلا أن مشغل القطار يستطيع أن ينفي مسؤوليته تجاه المسافر بإثبات أن ما حدث كان بسبب أجنبي، ولا يفترض بالضرورة حصول ضرر بالمسافر لمجرد أن مشغل القطار لم ينفذ التزامه العقدي، فمثلاً إذا تعرض القطار لأي حادث أثناء الرحلة، ولم ينتج عن هذا الحادث أي ضرر للمسافر، فلا يمكن للمسافر مطالبة مشغل القطار بالتعويض نتيجة هذا الحادث، وذلك لانقضاء ركن الضرر، أي أنه لا يوجد ثمة ضرر أصاب المسافر للقول بحق المسافر في مطالبة

(٥٨٤) سليمان مرقس - المرجع السابق - ص ٣١٠.

(٥٨٥) محمد علي البدوي الأزهرى - المرجع السابق - ص ٣٣٩.

(٥٨٦) سعيد جبر - مصادر الالتزام - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٩م - ص ٣٤٩. رمضان أبو السعود

- المرجع السابق - ص ٢٤٠ وما بعدها .

(٥٨٧) عبدالرزاق السنهوري - المرجع السابق - ص ٥٩٢.

مشغل القطار بتعويضه عن الضرر الذي أصابه، لأن التعويض في المسؤولية العقدية يقتصر على الضرر المباشر المتوقع^(٥٨٨)، وبالتالي يجب أن يترتب عن هذا الحادث ضرر للمسافر، مثل وفاته، أو إصابته بجروح في جسده، أو إصابته بضرر وإن لم يتم تحديد نسبته بشكل نهائي. فإذا انتفى الضرر تنتفي مسؤولية مشغل القطار، كما هو الحال فيما لو لم يتمكن المسافر من استقلال عربة السفر الموضحة بذاكرة سفره، وذلك لأسباب ترجع للمشغل نفسه، غير أن مشغل القطار ولتدرك هذا الخطأ قام بترقية درجة سفر المسافر إلى درجة سفر أعلى من تلك الموضحة بذاكرة سفر المسافر^(٥٨٩)، فإن المسافر في هذه الحالة لا يمكنه مطالبة مشغل القطار بالتعويض عن الضرر الذي أصابه نتيجة عدم استقلاله لعربة السفر والموضحة بذاكرة سفره، وذلك لانقضاء ركن الضرر.

وفي هذا السياق فقد أكد القضاء في مصر على أن الضرر يعتبر شرطاً لقيام مسؤولية المدين العقدية، حيث قضت محكمة النقض المصرية، على أنه "لما كان الضرر من أركان المسؤولية، وكان ثبوته شرطاً لازماً لقيام هذه المسؤولية، والحكم بالتعويض نتيجة لذلك، وكانت الطاعنة قد تمسكت في دفاعها بأن المطعون عليه لم يلحقه أي ضرر من فصله للأسباب التي استندت عليها في الدفاع، فإن الحكم المطعون فيه وقد التفت عن هذا الدفاع ولم يعن بتمحيصه أو الرد عليه، مع أنه دفاع جوهري يحتمل فيما لو ثبت أن يتغير معه وجه الرأي في الدعوى، يكون مشوباً بقصور يبطله"^(٥٩٠).

وفي حكم آخر لمحكمة النقض المصرية، فقد قضت في حكمها "بأن المدين في المسؤولية العقدية يلزم طبقاً لنص المادة ٢٠١/٢٢١ من القانون المدني بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، ويشمل تعويض الضرر ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، والضرر المتوقع إنما يقاس بمعيار موضوعي لا بمعيار شخصي، بمعنى أنه ذلك الضرر الذي يتوقعه

^(٥٨٨) ثروت حبيب المرجع السابق - ص ٣٨٨. فتحي عبدالرحيم عبدالله - المرجع السابق - ص ٤٧١ - ٤٧٢.

^(٥٨٩) الفقرة (٤) من المادة (٤٤) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، تنص على "لا تعد ترقية درجة الحجز امتناعاً عن نقل الراكب، وبالتالي لا يتوجب على الناقل تعويض الراكب".

^(٥٩٠) طعن مدني - رقم ٢٥/٢٢٨ ق - تاريخ ١٩٦٠/١/٧م - مجموعة أحكام المكتب الفني - العدد ١ - السنة ١١ - ص ٢٥.

الشخص المعتاد في مثل هذه الظروف التي يوجد بها المدين، لا الضرر الذي يتوقعه هذا المدين بالذات^(٥٩١).

ومن خلال أحكام محكمة النقض المصرية السابقة، فإنه يتضح لنا أهمية ركن الضرر في المسؤولية العقدية، فالضرر يعتبر ركناً جوهرياً في المسؤولية العقدية، وإلزام المدين بتعويض الدائن ما هو إلا لجبر الضرر الذي أصابه.

والضرر قد يكون مادياً، وهو ذلك الضرر الذي يصيب المسافر في حق أو مصلحة مالية، كالضرر الذي يصيب المسافر أثناء الرحلة نتيجة حادث، ويتسبب ذلك الحادث للمسافر بعجز كلي أو جزئي، وتسبب في عدم قدرته على العمل^(٥٩٢)، كما يرى بعض الفقهاء، بأن الإصابة العقلية التي تصيب المسافر والناجمة عن حادث أثناء الرحلة، كالانهيار العصبي أو الخلل العقلي فإنها تندرج ضمن الإصابة البدنية^(٥٩٣)، وقد يكون الضرر الذي أصاب المسافر ضرر أدبي، يتمثل في الأضرار النفسية، وهو ذلك الضرر الذي يصيبه في شعوره وعاطفته نتيجة الآلام والاضطرابات النفسية، والناجمة عما أصاب جسمه من جروح وتشوهات بدنية^(٥٩٤).

والتعويض عن الضرر لا يقتصر على الضرر الذي لحق بالمسافر جراء أصابته أو وفاته أثناء تنفيذ عقد النقل، وإنما يشمل التعويض ما يصيب غير المسافر ممن تربطهم به صلة قرابة أو من كان يعيلهم^(٥٩٥).

وهناك شروط يجب توفرها في الضرر الذي أصاب المسافر أثناء الرحلة، حتى تقوم المسؤولية العقدية في جانب مشغل القطار وهذه الشروط كما يلي^(٥٩٦):

(٥٩١) طعن مدني - رقم ٣٦/٢٠٦ ق - تاريخ ١٩٧٠/٢/٢٩ م - مجموعة أحكام المكتب الفني - العدد ٣ - السنة ٢١ - ص ١٢٠٨.

(٥٩٢) محمد علي البدوي الأزهرى - المرجع السابق - ص ٢٣٤. خالد جمال أحمد حسن - المرجع السابق - ص ٢٥٠ - ٢٥١.

(٥٩٣) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ١٦٦.

(٥٩٤) ضحى محمد النعمان - المرجع نفسه - ص ١٦٥-١٦٦. خالد مصطفى الخطيب - المرجع السابق - جامعة عين شمس - ص ٤٢.

(٥٩٥) أنظر لموضوع المدعي ورثة المسافر أو من يعولهم - ص ٢٢٦ وما بعدها.

(٥٩٦) صلاح محمد أحمد دياب و جميل محمد حسين - الوجيز في النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام في ضوء القانون المدني البحريني - الطبعة الأولى - جامعة البحرين - ٢٠٢٣ م - ص ٢٢٧.

١. أن يكون الضرر محقق الوقوع.

لا بد أن يكون الضرر محقق الوقوع^(٥٩٧)، بمعنى أن يكون الضرر قد حصل فعلاً للمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، كما لو نتج عن الحادث إصابة المسافر بعاة مستديمة، وقد يكون الضرر لم يحصل للمسافر، إلا أنه محقق الوقوع في المستقبل، كأن يحصل ضرر للمسافر أثناء الرحلة إلا أن الضرر لم يتحدد بشكل نهائي من حيث نسبة عجزه الكلي^(٥٩٨)، أما إذا كان الضرر احتمالياً، بمعنى أنه قد يتحقق في المستقبل وقد لا يتحقق، فأن المسافر لا يعرض عنه إلا إذا تحقق فعلاً^(٥٩٩).

٢. أن يكون الضرر ناشئاً عن الإضرار بحق أو مصلحة مشروعة.

لابد أن يكون مشغل القطار قد أخل بحق للمسافر المضرور، يستوي في ذلك أن يكون هذا الحق مالياً، أو حقاً من الحقوق اللصيقة بشخصية المسافر، ويشترط أن تكون هذه المصلحة مشروعة^(٦٠٠).

٣. أن يكون الضرر مباشراً.

لابد أن يكون الضرر الذي حصل للمسافر كان نتيجة لخطأ مشغل القطار، وكذلك لم يكن باستطاعة المسافر أن يتقاده ببذل الجهد المعقول، ولمعرفة مدى إمكانية المسافر أن يتقادي ما حدث من ضرر، فإنه ينبغي النظر في ذلك إلى كل وجميع الظروف والملابسة والتي وقعت أثناء الحادث، فتعويض المسافر لا يكون إلا عن الضرر المباشر^(٦٠١).

٤. أن يكون الضرر متوقعاً.

أن تعويض المسافر في المسؤولية العقدية، لا يكون إلا عن الضرر المباشر المتوقع، ولا يمتد إلى الضرر غير المتوقع، إلا إذا كان عدم تنفيذ الالتزام راجعاً إلى غش المدين أو خطئه

(٥٩٧) رمضان أبو السعود - المرجع السابق - ص ٣٦٢.

(٥٩٨) محمد علي البدوي الأزهرى - المرجع السابق - ص ٢٣٥.

(٥٩٩) عبدالرزاق السنهوري - المرجع السابق - ص ٥٩٥. رمضان أبو السعود - المرجع السابق - ص ٣٦٣.

(٦٠٠) محمد علي البدوي الأزهرى - المرجع السابق - ص ٣٣٩. فتحي عبدالرحيم عبدالله - المرجع السابق -

ص ٤٦٩ وما بعدها.

(٦٠١) محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٢٠٥-٢٠٦. فتحي عبدالرحيم عبدالله - المرجع السابق -

ص ٤٧١ وما بعدها.

الجسيم. فقد نصت المادة (١٨٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أنه "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص نظامي، قدرته المحكمة وفقاً لأحكام المواد (السادسة والثلاثين بعد المائة) و (السابعة والثلاثين بعد المائة) و (الثامنة والثلاثين بعد المائة) و (التاسعة والثلاثين بعد المائة) من هذا النظام. ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد"^(٦٠٢). والتي تقابلها المادة (٢٢٣) من القانون المدني البحريني، والتي نصت على "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل الجهد معقول. ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

وفي هذا السياق قضت محكمة النقض المصرية بأن "تقدير التعويض - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - على أساس المسؤولية العقدية أخف منه على أساس المسؤولية التقصيرية،

(٦٠٢) أنظر في ذلك، للمادة (١٣٦) من نظام المعاملات المدنية السعودي، والتي تنص على "يكون التعويض بما يجبر الضرر كاملاً؛ وذلك بإعادة المتضرر إلى الوضع الذي كان فيه أو كان من الممكن أن يكون فيه لولا وقوع الضرر" وكذلك المادة (١٣٧) من ذات النظام، والتي تنص على "يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب، إذا كان ذلك نتيجةً طبيعيةً للفعل الضار. ويعد كذلك إذا لم يكن في مقدور المتضرر تقاويه ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد". المادة (١٣٨) من ذات النظام والتي نصت "١- يشمل التعويض عن الفعل الضار التعويض عن الضرر المعنوي. ٢- يشمل الضرر المعنوي ما يلحق الشخص ذا الصفة الطبيعية من أذى حسي أو نفسي، نتيجة المساس بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي. ٣- لا ينتقل حق التعويض عن الضرر المعنوي إلى الغير إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى نص نظامي أو اتفاق أو حكم قضائي. ٤- تقدر المحكمة الضرر المعنوي الذي أصاب المتضرر، وتراعي في ذلك نوع الضرر المعنوي وطبيعته وشخص المتضرر". وأيضاً المادة (١٣٩) من ذات النظام والتي نصت بالقول على "١- يُقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للمحكمة تبعاً للظروف وبناءً على طلب المتضرر أن تقضي بالتعويض بالمثل أو بإعادة الحال إلى ما كانت عليه، أو أن تقضي بأمر معين متصل بالفعل الضار. ٢- يجوز الحكم بأداء التعويض على أقساط أو في صورة إيراد مرتب، وللمحكمة في هاتين الحالتين أن تحكم بإلزام المدين بتقديم ضمان كافٍ"

إذا أنه طبقاً لنص المادة (٢٢١) من القانون المدني يقتصر التعويض في المسؤولية العقدية في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم على الضرر المباشر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، أما في المسؤولية التقصيرية فيكون التعويض عن أي ضرر مباشر سواء كان متوقعاً أو غير متوقع، والضرر المباشر هو ما يكون نتيجة طبيعية لخطأ المسئول إذا لم يكن من الاستطاعة توقيه ببذل الجهد المعقول، ويقاس الضرر المتوقع بمعيار موضوعي لا بمعيار شخصي، بمعنى أنه ذلك الضرر الذي يتوقعه الشخص العادي في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين وقت التعاقد، ولا يكفي توقع سبب الضرر فحسب بل يجب توقع مقداره ومداه^(٦٠٣).

ويتضح من خلال النصوص القانونية السابقة، أنه في الحالة التي يرتكب فيها المدين (مشغل القطار) غشاً أو خطأ جسيماً، فإنه يسأل عن تعويض الدائن (المسافر) وذلك عن كل الأضرار المباشرة المتوقعة وغير المتوقعة، والسبب في ذلك بأن مشغل القطار يخرج في هذه الحالة عن شريعة العقد، بمعنى أنه يخرج من إطار المسؤولية العقدية ليدخل في إطار المسؤولية التقصيرية^(٦٠٤).

ومما يجدر ملاحظته، أن توقع الضرر لا يقتصر على سببه فقط، وإنما يشمل مقداره ومداه^(٦٠٥)، وبالنسبة للوقت الذي يمكن توقع الضرر فيه للمسافر، فهو وقت إبرام عقد النقل، وهذا ما نصت عليه المادة (١٨٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي، وكذلك المادة (٢٢٣) من القانون المدني البحريني، والذي سبق الإشارة إليهما.

والضرر المتوقع يقاس بمعيار موضوعي، وهو معيار الشخص المعتاد الذي يوجد في نفس ظروف المدين الخارجية، ولا يقاس بمعيار شخصي، وهو ذلك المعيار الذي ينظر فيه على شخص المدين بالذات^(٦٠٦).

(٦٠٣) طعن مدني - رقم ٥٣/١٠٧٠ ق - تاريخ ١٩٨٤/٦/٦ م - مجموعة أحكام المكتب الفني - العدد ١ - السنة ٣٥ - ص ١٥٥٤.

(٦٠٤) سليمان مرقس - المرجع السابق - ص ٢٣٧.

(٦٠٥) عبدالرزاق السنهوري - المرجع السابق - ص ٦٠٠.

(٦٠٦) ثروت حبيب - المرجع السابق - ص ٣٩٠.

ثالثاً: علاقة السببية بين خطأ مشغل القطار وضرر المسافر.

يلزم لقيام المسؤولية العقدية لمشغل القطار وجود علاقة مباشرة بين الخطأ الذي ارتكبه والضرر الذي أصاب المسافر، أي أن يكون هذا الضرر نتيجة لخطأ مشغل القطار^(٦٠٧)، دون أن يكون المسافر مكلف بإثباتها، بمعنى أنه بمجرد حصول ضرر للمسافر ما عليه إلا أن يثبت أن الضرر قد أصابه أثناء تنفيذ عقد النقل، وبالتالي فإن عبء الإثبات ينتقل إلى مشغل القطار والذي لا يستطيع نفي علاقة السببية إلا بإثبات السبب الأجنبي، وذلك في الأحوال التي يكون فيها التزامه بتحقيق نتيجة^(٦٠٨).

وحيث أنه في بعض الأحيان قد تساهم عدة أفعال في وقوع الضرر، كما أنه في أحوال أخرى قد يتولد عن الخطأ الواحد عدد من الأضرار المتعاقبة^(٦٠٩)، لذا سوف نتناول ذلك وفقاً لما يلي:

١. حالة مساهمة عدة أفعال في وقوع الضرر.

لقد ظهرت في هذا الخصوص نظريتان لحل مشكلة السببية، وهما: نظرية تعادل الأسباب، ونظرية السبب المنتج^(٦١٠).

أ. نظرية تعادل الأسباب^(٦١١).

يرجع الفضل في ظهور هذه النظرية إلى الفقيه الألماني فون بيري (Von Buri) ومضمون هذه النظرية أن كل سبب أو عامل أسهم في حدوث الضرر فهو يعتبر سبباً في حصوله، ويعتبر كل سبب له دخل في وقوع هذا الضرر متعادلاً أو متكافئ مع بقية الأسباب الأخرى التي أدت إلى حدوث الضرر، بمعنى أن لكل سبب من هذه الأسباب دخل في وقوع الضرر، ولو لم يوجد لما وقع الضرر، ومن ثم تقوم رابطة السببية بين خطأ المدين والضرر الذي أصاب الدائن، متى ثبت أنه لولا خطأ المدين ما أصيب الدائن بهذا الضرر^(٦١٢).

^(٦٠٧) ثروت حبيب - المرجع نفسه - ص ٣٩١.

^(٦٠٨) شريف احمد الطباخ - المرجع السابق - ص ٤٠٩.

^(٦٠٩) إسماعيل غانم - المرجع السابق - ص ٧٤.

^(٦١٠) بسيم خليل سكارنه - المرجع السابق - ص ٧٠ وما بعدها.

^(٦١١) عبدالرزاق السنهوري - المرجع السابق - ص ٨٣١. خالد جمال أحمد حسن - المرجع السابق - ص ٢٦٠.

^(٦١٢) سليمان مرقس - المرجع السابق - ص ٢٣٨.

ب. نظرية السبب المنتج^(٦١٣).

تبنى هذه النظرية الفقيه الألماني فون كريس (Von Kries) وتقضي هذه النظرية بضرورة حصر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر في الواقعة التي تؤدي إلى حدوث الضرر دون غيرها من الوقائع الأخرى التي كان لها دخل في إحداثه، وتميز هذه النظرية بين الأسباب المنتجة، والتي تجعل حصول الضرر محتمل الوقوع، وبين الأسباب العارضة، وهي تلك الأسباب غير المألوفة والتي لا يحدث بسببها عادة مثل هذه الأضرار، ومن ثم فإن هذه النظرية تعتد بالأسباب المنتجة فقط.

وقد تعرضت نظرية تعادل الأسباب للنقد من جانب بعض الفقه القانوني، لأنها تؤدي إلى التوسع في معنى رابطة السببية بطريقة غير مقبولة، كما أنه ينشأ عنها تقرير المسؤولية عن كل ضرر ما كان ليقع لولا وقوع الخطأ، وبالتالي فهي تؤدي إلى التوسع في فرضيات تحقق المسؤولية بشكل يصعب قبوله^(٦١٤).

وبالرجوع إلى نظام المعاملات المدنية السعودي، وكذلك القانون المدني البحريني، فإن كل منهما قد أخذ بنظرية السبب المنتج، ويتضح ذلك من خلال نص المادة (١٣٧) من نظام المعاملات المدنية السعودي، حيث نصت على القول "يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب، إذا كان ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار. ويعد كذلك إذا لم يكن في مقدور المتضرر تقاديه ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد" والتي تقابلها المادة (٢٢٣) من القانون المدني البحريني، والتي نصت على "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول، ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

وفي هذا السياق نجد أن محكمة النقض المصرية، قد تبنت أيضاً نظرية السبب المنتج، حيث جاء في منطوق حكمها الآتي "ركن السببية في المسؤولية المدنية لا يقوم إلا على السبب

^(٦١٣) عبدالرزاق السنهوري - المرجع السابق - ص ٨٣٢. خالد جمال أحمد حسن - المرجع السابق - ص ٢٦١.

^(٦١٤) إسماعيل غانم - المرجع السابق - ص ٧٥.

المنتج الفعال المحدث للضرر دون السبب العارض الذي ليس من شأنه بطبيعته إحداث مثل هذا الضرر مهما كان قد أسهم مصادفة في إحداثه بأن كان مقترناً به^(٦١٥).

٢. حالة تعاقب الأضرار^(٦١٦).

يقصد بحالة تعاقب الأضرار، هي تلك الحالة التي يتولد عنها عدة أضرار، إلا أن الخطأ واحد، بمعنى أن تتعاقب الأضرار، وكل ضرر يكون مبنياً على سابقه من الضرر، بحيث يتم تعيين ما يعتبر من هذه الأضرار ناشئاً عن الخطأ، فيسأل المخطئ عنه، وما لا يعتبر ناشئاً عن الخطأ فلا يسأل عنه، وحيث إن التعويض في المسؤولية العقدية يشمل الضرر المباشر فقط، وهو ما كان نتيجة للخطأ الذي حدث، دون الضرر غير المباشر، لذا فالمادة (١٣٧) من نظام المعاملات المدنية السعودي، نصت على أن "يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب، إذا كان ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار. ويعد كذلك إذا لم يكن في مقدور المتضرر تفاديه ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد" والتي تقابلها المادة (٢٢٣) من القانون المدني البحريني، والتي جاء في نهايتها "ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول".

الفرع الثاني

جزاء تحقق مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين

الأصل أن التزام مشغل القطار بالتعويض عن الضرر الناشئ للمسافرين وامتعهم هو جزاء على الإخلال بالالتزام التعاقدي الناشئ عن عقد النقل بالقطارات، حيث يعتبر تعويض المسافر عما أصابه من ضرر أحد أهم الآثار المترتبة على تحقق جزاء مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات، لذا فإن تعويض المسافر هو الوسيلة التي تؤدي إلى إزالة الضرر الذي أصاب المسافر، أو على الأقل التخفيف من هذا الضرر إذا لم تكن إزالته ممكنة، فالغالب في حوادث النقل بالقطارات يكون تعويض المسافر المضرور عبارة عن مبلغ من المال يحكم به للمسافر المضرور، أو لورثته، أو من يعولهم بعد وفاته، كما أنه قد يكون في صورة مرتب شهري مدى الحياة^(٦١٧)، وقد يكون عينياً في صورة توفير رحلة بديلة للمسافر.

^(٦١٥) طعن مدني - رقم ٦٨/٨٤٨ ق - تاريخ ١٩٩٩/١٢/٧ م - مجموعة أحكام محكمة النقض - العدد ٢ - السنة ٥٠ - ص ١٢٤٠.

^(٦١٦) خالد جمال أحمد حسن - المرجع السابق - ص ٢٦٣.

^(٦١٧) انظر فيما سبق الإشارة إليه: ص ١٢٤ وما بعدها.

أولاً: التعويض النقدي.

إن تعويض المسافرين المضرور عما أصابه من ضرر، إما أن يكون تعويضاً عينياً أو نقدياً، ويكون التعويض عينياً من خلال إصلاح الضرر وإعادة الحال إلى ما قبل وقوع الاخلال^(٦١٨)، ويكون التعويض نقدياً، إذا لم يكن بالإمكان تعويض المسافرين تعويضاً عينياً، بمعنى أن يصبح التعويض العيني عديم الجدوى خصوصاً عند إصابة المسافرين بضرر جسدي، وبالتالي فإنه لا يكون أمام المسافرين سوى المطالبة بالتعويض النقدي^(٦١٩)، فالتعويض النقدي هو مبلغ من المال يحكم به للمسافر المضرور كتعويض عما أصابه من ضرر نتيجة إخلال مشغل القطار بالتزامه العقدي.

وهذا التعويض يشمل الضرر المباشر المتوقع، دون الضرر غير المباشر^(٦٢٠)، وإذا صدر من مشغل القطار عند تنفيذه لعقد النقل غش أو خطأ جسيم، فإن مشغل القطار يلتزم بتعويض المسافرين عن الأضرار المتوقعة وغير متوقعة^(٦٢١)، وذلك استناداً لمفهوم المخالفة وفقاً لما نصت عليه المادة (١٨٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي، والتي نصت على القول "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص نظامي، قدرته المحكمة وفقاً لأحكام المواد (السادسة والثلاثين بعد المائة) و (السابعة والثلاثين بعد المائة) و (الثامنة والثلاثين بعد المائة) و (التاسعة والثلاثين بعد المائة) من هذا النظام. ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد". تقابلها المادة (٢٢٣) من القانون المدني البحريني، والتي نصت على "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

وقد ذهب جانب من الفقه إلى ضرورة تعويض المسافرين المضرور عن الضرر المتوقع وغير المتوقع في حالة تعرضه لإصابة في جسده، كما هو الحال في المسؤولية التقصيرية، والسبب في ذلك أنهم يرون أنه من غير المعقول أن يكون مشغل القطار مسؤولاً عن الأضرار المتوقعة وغير

(٦١٨) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٤٨

(٦١٩) حسن علي الذنون - النظرية العامة للالتزام - الجزء الأول - بغداد - ١٩٤٦ م - ص ٢٧٣.

(٦٢٠) محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٢٠٥.

(٦٢١) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٥٤.

المتوقعة في المسؤولية التقصيرية، كما لو أن القطار دهس أحد المارة أثناء عبوره الخط الحديدي، في حين أن مشغل القطار وفي حال تعرض أحد المسافرين لإصابة في جسده أثناء الرحلة، فإنه لا يكون مسؤولاً إلا عن الضرر المتوقع فقط، دون الضرر غير المتوقع، في حين أن كلا الضررين كانا بسبب مشغل القطار، فالعدالة وحق الإنسان في الحياة تشترط ألا يكون هنالك تمييز بين هاتين الحالتين، فضلاً عن ذلك، فإن المسافر الذي يرتبط مع مشغل القطار بعقد نقل صحيح أثناء تعرضه لأصابه في جسده، فإنه يكون في مركز قانوني أقوى مع مشغل القطار من ذلك الشخص الذي تعرض للدهس بالقطار والذي لا يعتبر متعاقداً مع مشغل القطار، أي أنه لا يوجد بينهم عقد نقل^(٦٢٢).

ومن جانبنا، فإننا نتفق مع هذا الرأي، ونرى بوجود التفرقة بين الاضرار الحاصلة بسبب تأخير الرحلة، أو فقدان أو تلف أو هلاك أمتعة المسافر المسجلة، وبين الإصابات الجسدية، ففي الحالة الأولى يكون تعويض المسافر عن الاضرار المتوقعة فقط، كما لو فقد أحد أمتعة المسافر والتي بداخلها أشياء ثمينة، فإن مشغل القطار لا يسأل بشأن هذه الأمتعة إلا وفقاً لمعايير تحديد مسؤولية مشغل القطار والتي ينص عليها النظام أو القانون المنظم لعملية النقل، أو وفقاً لحدود التعويض والمنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية - حال كان النقل دولياً - دون النظر للأشياء الثمينة، لأن الضرر الذي يصيب المسافر من جراء فقده للأشياء الثمينة يعتبر ضرراً غير متوقع وقت التعاقد فيما بينهم، في حين أنه في الحالة الثانية فأنا نرى، بضرورة تعويض المسافر المضروب عن الضرر المتوقع وغير المتوقع في حالة تعرضه لإصابة في جسده، كما هو الحال في مسؤولية مشغل القطار في المسؤولية التقصيرية، والسبب في ذلك أن اعتبارات العدالة والمنطق تقرض مثل هذا الالتزام على مشغل القطار ففضلاً عن ما ذكره الفقهاء في مبرراتهم، نعطي مثلاً لما تقرضه اعتبارات العدالة والمنطق من ضرورة عدم التفرقة بخصوص مسؤولية مشغل القطار بين المسافر الذي يرتبط بعقد نقل مع مشغل القطار، والغير الذي لا يرتبط بعقد نقل مع مشغل القطار، فبالرجوع إلى ما سلفت إليه الإشارة بالنسبة للأركاب بالخطأ، وكذلك مواصلة المسافر للرحلة وعدم دفع فرق قيمة التذكرة، وكذلك لموضوع المسافر الخفي (المتسلل)^(٦٢٣) فإن هؤلاء الأشخاص لا يرتبطون بعقد نقل مع مشغل القطار، ومع ذلك ففي حالة تعرضهم لأي إصابة أثناء الرحلة، فإن مسؤولية مشغل القطار تخضع للمسؤولية التقصيرية ويكون مسؤولاً عن تعويضهم عن الاضرار المتوقعة وغير المتوقعة، في حين أن المسافر الذي يرتبط بعقد نقل صحيح وتعرض لأي أصابه أثناء الرحلة، فإن مسؤولية مشغل القطار تخضع للمسؤولية العقدية ويكون مسؤولاً عن

(٦٢٢) سعد واصف - المرجع السابق - ص ٢٦٣.

(٦٢٣) انظر فيما سبق الإشارة إليه: ص ٥٨ وما بعدها.

الضرر المتوقع فقط، دون الضرر غير المتوقع، فلو افترضنا أن القطار تعرض لحادث أثناء الرحلة، ونتج عن هذا الحادث إصابة كل الأشخاص المتواجدين بعربة السفر لإصابات جسيمة أدت هذه الإصابات لأمراض غير متوقعة كالشلل الرباعي، فمن غير المعقول أن يقوم مشغل القطار بتعويض الشخص المضرور عن الضرر المتوقع وغير المتوقع، بينما المسافر والذي يرتبط بعقد نقل مع مشغل القطار يتم تعويضه عن الضرر المتوقع فقط، في حين ان اصابتهم الجسيمة والتي أدت إلى أمراض غير متوقعة كانت في زمن ومكان واحد وبنفس الرحلة.

وبعد أن أوضحنا المقصود بجزء تحقق مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات، ونطاق هذا الجزء، فإننا هنا نكتفي بالإحالة إلى ما سبق ذكره في المطلب الثاني من المبحث الثاني^(٦٢٤) والذي تعرضنا فيه لتحديد مقدار تعويض المسافرين عن الضرر في حالة انتهاك مشغل القطار لحقوقهم، وذلك وفقاً للمنظم السعودي، والمشرع البحريني، وكذلك الاتفاقيات الدولية.

ومما تجدر الإشارة إليه، أنه وكما ذكرنا سابقاً^(٦٢٥) بخصوص إحالة المنظم السعودي إلى الأنظمة الأخرى ذات العلاقة فيما يتعلق بمسؤولية مشغل القطار عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين متى وقع الحادث في أحد المرافق التابعة له، أو أثناء تشغيل القطار، هذا وبالرجوع إلى القواعد العامة في هذا الخصوص، فإنه وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي فإن تحديد التعويض ومقداره يقوم على مبدأ عام وهو رفع الضرر، بمعنى أن التعويض يقدر بحدود الضرر فإن اتفق المتعاقدان على مقدار من التعويض مبالغ فيه جاز للمحكمة انقاصه بناء على طلب المدين كما يجوز زيادته بناء على طلب الدائن، بشرط أن يثبت أن الضرر جاوز مقدار التعويض الاتفاقي نتيجة غش أو خطأ جسيم من المدين، حيث نصت المادة (١٧٩) من نظام المعاملات المدنية السعودي، بالنص على "١- لا يكون التعويض الاتفاقي مستحقاً إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر. ٢- للمحكمة بناءً على طلب المدين أن تنقص هذا التعويض إذا أثبت أن التعويض المتفق عليه كان مبالغاً فيه أو أن الالتزام الأصلي قد نُفذ جزء منه. ٣- للمحكمة بناءً على طلب الدائن أن تزيد هذا التعويض إلى ما يساوي الضرر إذا أثبت أن الضرر جاوز مقدار التعويض الاتفاقي نتيجة غش أو خطأ جسيم من المدين. ٤- يقع باطلاً كل اتفاق يخالف احكام هذه المادة" ويتضح لنا أن ما جاء في هذه المادة بأنه يأتي منسجماً مع الضمان عند إخلال المدين (مشغل القطار) بعقد النقل أو عدم تنفيذه، على اعتبار أن عقد النقل مصدر للالتزام، وبالتالي

(٦٢٤) انظر فيما سبق الإشارة إليه: ص ٧٧ وما بعدها.

(٦٢٥) انظر فيما سبق الإشارة إليه: ص ١١٧ وما بعدها.

لا بد من تعويض الدائن (المسافر) عن الاضرار الناشئة، وذلك إعمالاً للمبادئ العامة القاضية برفع الضرر، وهو ما ينطبق على عقد النقل بالقطارات.

وإذا كان تقدير التعويض يعتبر من المسائل العامة في القانون المدني، والتي يستقل بها قاضي الموضوع، إلا أن هناك سياسات معينة تفرضها شركات النقل المنوط بها تشغيل القطارات وخدمة نقل المسافرين تتولى تحديد مبالغ التعويض، هذا بالإضافة إلى حدود التعويض التي تحددها الاتفاقيات الدولية، وهنا يتعين التزام قاضي الموضوع باتباع تلك المعايير والتقيد بأحكامها ما لم يكن السبب الناشئ عنه الضرر راجعاً إلى غش أو خطأ جسيم من مشغل القطار أو احد تابعيه^(١٢٦)، حيث يخضع التعويض في هذه الحالة لسلطة قاضي الموضوع تطبيقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية وفقاً للقواعد العامة.

وحيث أنه لم يرد في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، وكذلك الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، ولا حتى في الأنظمة الأخرى ذات العلاقة، نص واضح يتناول تحديد قيمة التعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار جسدية أثناء الرحلة، إلا أنها قد أحيات للأنظمة الأخرى ذات العلاقة، وذلك فيما يتعلق بمسؤولية مشغل القطار عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين متى وقع الحادث في أحد المرافق أو أثناء تشغيل القطار، حيث نصت الفقرة (٣) من المادة (١) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، على أنه "لا يخل تطبيق هذه الآلية بتنفيذ أي من المتطلبات والالتزامات المنصوص عليها في الأنظمة واللوائح والاتفاقيات النافذة في المملكة" كذلك ما جاء في نص الفقرة (١) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "..... يحق للراكب أو لورثته الحصول على تعويض عن ما لحقه من ضرر وفق الأنظمة والقوانين المعمول بها كذلك ما جاء في نص الفقرة (٢٨) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "تتظر المحكمة المختصة المطالبات المتعلقة بالتعويض عن الوفاة أو الإصابات الجسدية وفقاً للأنظمة والأحكام المعمول بها في المملكة".

وحيث إن الإخلال بعقد النقل يُعد سبباً من أسباب مسؤولية مشغل القطار، وبالتالي فإن الإخلال بما يقتضي به طبيعة هذا العقد، فإنه يكون سبباً من أسباب مسؤولية مشغل القطار، فعقد النقل يقتضي بطبيعته تحقيق نتيجة، وذلك بضمان سلامة المسافر أثناء الرحلة، وإيصاله إلى محطة الوصول وهو سليماً معافى. وإذا لم تتحقق النتيجة المطلوبة فإنه في هذه الحالة تتحقق المسؤولية العقدية لمشغل القطار، وبما أن المنظم السعودي في هذا الخصوص، قد أحال للأنظمة

^(١٢٦) المادة (١٨٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي. تقابلها المادة (٢٢٣) من القانون المدني البحريني.

انظر في ذلك/ سعد واصف - المرجع السابق - ص ٢٦٠ وما بعدها.

الأخرى ذات العلاقة، بشأن تحديد قيمة التعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار جسدية أثناء الرحلة، فإنه في هذه الحالة يتم الرجوع إلى نظام المعاملات المدنية السعودي، فقد اشارت المادة (١٨٠) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أنه: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص نظامي، قدرته المحكمة وفقاً لأحكام المواد (السادسة والثلاثين بعد المائة) و (السابعة والثلاثين بعد المائة) و (الثامنة والثلاثين بعد المائة) و (التاسعة والثلاثين بعد المائة) من هذا النظام. ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

كما اشارت المادة (١٤٢) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أنه: "إذا كان الضرر واقعاً على النفس أو ما دونها فإن مقدار التعويض عن الإصابة ذاتها يتحدد وفقاً لأحكام الضمان المقدر في الشريعة الإسلامية في الجناية على النفس وما دونها"

وفي هذا الخصوص، فقد تضمن الأمر السامي، رقم (٤٣١٠٨) وتاريخ ١٠/٢/١٤٣٢هـ القاضي بالموافقة على قرار الهيئة العامة للمحكمة العليا رقم (٢) وتاريخ ١٤/٧/١٤٣١هـ المتضمن ما يأتي:

أولاً: أن الأصل في الدية الإبل، وأن دية الخطأ أخماس، ودية العمد وشبهه أثلاث. ويجوز إعادة تقييمهما حسب أقيامهما في كل زمن.

ثانياً: تكون دية الخطأ (٣٠٠٠٠٠) ثلاثمائة ألف ريال سعودي، ودية العمد وشبهه (٤٠٠٠٠٠) أربعمائة ألف ريال سعودي.

ثالثاً: تكون دية ما دون النفس من الأعضاء والمنافع والشجاج بنسبة ما ذكر في دية العمد والخطأ.

رابعاً: تكون دية المرأة المسلمة على النصف من دية الرجل المسلم، ودية جراحها وأطرافها كدية الرجل حتى الثلث ثم تكون على النصف من دية أطراف وجراح الرجل.

خامساً: يسري هذا التقدير على كل حالة لم يحكم فيها قبل العمل به.

سادساً: يستمر العمل على هذا التقدير ما لم يصدر أمر بتغيير تقدير الدية لتغير قيمة الإبل بزيادة أو نقص ملحوظ يوجب إعادة التقدير حسب الزمان.

سابعاً: يعمل بهذا القرار ابتداءً من تاريخ موافقتنا عليه ... الخ.

ثانياً: التعويض العيني.

يلتزم مشغل القطار في بعض الحالات كما هو الحال في الغاء الرحلة أو تأخرها، أو تعطل القطار أثناء الرحلة، بتوفير رحلة بديلة للمسافر، وقد سبق تناول هذه المسألة ضمن المطلب الثاني من المبحث الثاني من الفصل الأول، فنحيل إليها منعاً للتكرار^(٦٢٧).

الفرع الثالث

طرق دفع مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين

لا يمكن لمشغل القطار ان ينفي مسؤوليته تجاه المسافر، إلا في حالات محددة منصوص عليها في القانون، وهذه الحالات هي القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، أو فعل الغير، أو خطأ المتضرر نفسه (المسافر) فإذا تمكن مشغل القطار من إثبات ذلك كان غير ملزم بتعويض المسافر المضروب، ما لم يوجد نص أو اتفاق يقضي بغير ذلك^(٦٢٨)، فقد نصت المادة (١٢٥) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أنه: "لا يكون الشخص مسؤولاً إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، كقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المتضرر، مالم يتفق على خلاف ذلك" تقابلها المادة (١٦٥) من القانون المدني البحريني، والتي نصت على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ من المضروب أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، مالم يوجد نص خلاف ذلك"

لذا سوف نبحث في هذا الفرع مفهوم السبب الأجنبي، مع بيان صورته، وشروطه، كوسيلة لدفع مسؤولية مشغل القطار عن مسؤوليته تجاه المسافر، وفقاً لما يلي:

أولاً: مفهوم السبب الأجنبي.

من خلال استقراء ما نصت عليه المادة (١٢٥) من نظام المعاملات المدنية السعودي، وكذلك المادة (١٦٥) من القانون المدني البحريني، فأنا نجد أنهما قد تطرقتا مباشرة إلى ذكر صور السبب الأجنبي، والمتمثل بالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو خطأ المضروب أو خطأ الغير، دون الخوض بتعريف السبب الأجنبي.

لذا علينا أن نوضح ما هو المقصود بالسبب الأجنبي كوسيلة لدفع مسؤولية مشغل القطار عن مسؤوليته العقدية تجاه المسافر، وذلك وفقاً للتعريفات التي ذكرها فقهاء القانون. فقد عرفه

^(٦٢٧) انظر فيما سبق الإشارة إليه: ص ٧٧ وما بعدها.

^(٦٢٨) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ١٩٦.

البعض من فقهاء القانون بأنه: "كل فعل أو حادث معين لا ينسب إلى المسئول ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار مستحيلاً"^(٦٢٩) كما عرفه البعض الآخر من فقهاء القانون بأنه: "كل حادث ليس من فعل المسئول المطالب بالتعويض يكون سبب إحداث الضرر، وقد يكون حادثاً فجائياً أو قوة قاهرة، وقد يكون خطأ المضرور أو خطأ الغير"^(٦٣٠) ويلاحظ بأن هذين التعريفين وإن اختلفا في الصياغة، إلا أنهما يتفقان في أن الفعل الذي أدى إلى وقوع الضرر كان أجنبياً عن المدعي عليه، بمعنى أنه لا دخل له فيه.

ثانياً: صور السبب الأجنبي.

استناداً لما جاء في المادة (١٢٥) من نظام المعاملات المدنية السعودي، والتي تنص على "لا يكون الشخص مسؤولاً إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، كقوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المتضرر، ما لم يتفق على خلاف ذلك" يلاحظ لنا من خلال نص هذه المادة بأن المنظم السعودي لا يعتبر الحادث الفجائي سبباً من أسباب دفع المسؤولية، ومن ثم لا يمكن لمشغل القطار أن يدفع مسؤوليته استناداً للحادث الفجائي، كما لو احترقت كابينة القيادة أو إحدى عربات القطار، حيث تظل مسؤوليته قائمة ما دام أن المنظم السعودي لم ينص صراحة على الحادث الفجائي كسبب من ضمن أسباب دفع المسؤولية والتي ذكرت على سبيل الحصر.

وبالنسبة للمشرع البحريني، وبعض التشريعات^(٦٣١) فقد كانت واضحة عندما نصت صراحة على اعتبار الحادث المفاجئ سبباً من أسباب دفع المسؤولية، ففي هذا الخصوص نجد أن المادة (١٦٥) من القانون المدني البحريني، نصت بالقول على "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص بخلاف ذلك" ومن ثم فإن للسبب الأجنبي ثلاث صور، وهي القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، وخطأ الغير، وخطأ المضرور، وسوف نوضح ما هو المقصود من كل صورة من هذه الصور، وفقاً للآتي:

(٦٢٩) سليمان مرقس - المرجع السابق - ص ٣٦٦.

(٦٣٠) محمد كامل مرسي - شرح القانون المدني الجديد - الالتزامات - الجزء الثاني - المطبعة العالمية - القاهرة - ١٩٥٥م - ص ١٢٨.

(٦٣١) المادة (١٢١٨) من القانون المدني الفرنسي. المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري.

١. القوة القاهرة والحادث الفجائي^(٦٣٢).

لقد أنقسم فقهاء القانون بشأن مصطلح القوة القاهرة والحادث الفجائي إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول:

يرى أصحاب هذا الاتجاه^(٦٣٣) عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي^(٦٣٤)، فالقوة القاهرة والحادث الفجائي تعبيران مترادفان من حيث المعنى والأثر وأنها حالة واحدة ولا يوجد ثمة فرق بينهما في دفع مسؤولية مشغل القطار، فهم يشترطون أن يكون الحادث غير متوقع حدوث ولا يمكن لمشغل القطار دفعه^(٦٣٥)، بالإضافة على ذلك، فإنه ينبغي أن يكون الحادث خارجياً عن إرادة مشغل القطار، ولا دخل له فيها، ولا يمكن مساءلته عن هذه الواقعة^(٦٣٦) فإذا كان لمشغل القطار توقع حدوث الحادث حتى لو استحال دفعه بعد ذلك، فإنه في هذه الحالة لا يعتبر قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً، والمعيار الذي يعتد به في هذه الحالة هو معيار موضوعي وليس ذاتي^(٦٣٧).

واستناداً لأصحاب هذا الاتجاه، فإن مسؤولية مشغل القطار تنتفي تجاه المسافر، إذا كان سبب الحادث راجعاً لفعل الطبيعة، كحدوث الزلازل والفيضانات، أو حتى إذا كان الحادث راجعاً

^(٦٣٢) بعض التشريعات المقارنة، مثل التشريع العراقي، يشترط بالإضافة إلى القوة القاهرة والحادث الفجائي الآفة السماوية، بحيث تكون شرط من شروط السبب الأجنبي، الآفة السماوية والقوة القاهرة والحادث الفجائي، والآفة السماوية هي مصطلح استنبطه المشرع العراقي من الفقه الإسلامي ويقصد به كل ما كان سبباً في الضرر دون أن يكون من صنع البشر بل من صنع السماء كالبرد والقحط والصواعق والزلازل وغيرها فهو تعبير عن النازلة أو الأمر غير المتوقع حصوله والذي لا يمكن تلافيه فيجبر الشخص على الإخلال بالتزامه. نقلاً عن الأستاذة الدكتورة ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٧٧.

^(٦٣٣) مصطفى كمال طه - الوجيز في القانون التجاري - بدون دار نشر - الإسكندرية - ١٩٧١م - ص ٣٤٨ وما بعدها. محمد وحيد محمد علي - الالتزام بضمان السلامة في العقود - دار النهضة العربية - ٢٠٠١م - ص ٢٢-٢٣. محمد لبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - دراسة مقارنة - الطبعة الثانية منقحة - مكتبة الوفاء القانونية - الإسكندرية - ٢٠٠٩م - ص ٢٥٩ وما بعدها. اكثم امين الخولي - المرجع السابق - ص ٢٨٣. محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٢١٨ - ٢١٩. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٠٦. سليمان مرقس - المرجع السابق - ص ٣٦.

^(٦٣٤) ان مصطلح القوة القاهرة والحادث الفجائي، مصطلحان مستنبطان من القانون الفرنسي، فهما تعبيران مترادفان لمعنى واحد - ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٧٧.

^(٦٣٥) محسن عبدالحميد إبراهيم البيه - النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام - الجزء الأول - مكتبة الجلاء - مصر - ص ٣٥٧. ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٧٧.

^(٦٣٦) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٠٦.

^(٦٣٧) محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٢١٩. محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٢٥٩.

إلى وسيلة النقل نفسها (القطار) دون أن يكون لمشغل القطار أو لأحد تابعيه دخل في الحادث، كخروج القطار عن مساره عن الخط الحديدي وحصول ضرر للمسافر نتيجة هذا الحادث^(٦٣٨)، أو حدوث تصادم أثناء الرحلة حتى لو كانت متوقعة^(٦٣٩).

ويلاحظ لنا أن أصحاب هذا الرأي، يذهبون إلى أن مشغل القطار يعفى من مسؤوليته عند حصول ضرر للمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، يستوي في ذلك أن يكون سبب الحادث راجعاً إلى القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي.

وقد اعتبر القضاء في مصر أنه ليس هنالك ثمة محل للتفرقة بين مصطلح القوة القاهرة والحادث الفجائي، فكلاهما مصطلحان مترادفان، وفي هذا الخصوص ذهبت محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر في الطعن رقم ٦٩/٦٧٧ وتاريخ ١٠/ أبريل/ ٢٠١٢م إلى عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، حيث جاء في منطوق حكمها بأنه "يبين من نص المادة (١٦٥) من التقنين المدني - وعلى ما أفصحت عنه المذكرة الإيضاحية - أن السبب الأجنبي الذي يعدم رابطة السببية في المسؤولية المدنية، يكون بوجه عام حادثاً فجائياً أو قوة القاهرة - وليس ثمة محل للتفريق بينهما - أو خطأ وقع من المتضرر أو من الغير، وهذا البيان وارد على سبيل الحصر، فلا تنتفي المسؤولية لانعدام السببية وحدها، بل تارة لانعدامها مع الضرر، وتارة لانعدامها مع الخطأ"^(٦٤٠).

الاتجاه الثاني:

يذهب أصحاب هذا الاتجاه^(٦٤١) إلى عكس أصحاب الاتجاه الأول، فهم يرون بأنه هنالك فرق بين مصطلح القوة القاهرة والحادث الفجائي، فهم يرون أن القوة القاهرة هي تلك الواقعة الخارجة عن إرادة مشغل القطار والتي لا يمكن توقعها وفي نفس الوقت لا يمكن تلافيها، مما يؤدي إلى أن يصبح تنفيذ التزام مشغل القطار مستحيلاً، كحدوث زلازل وفيضانات وغيرها من حوادث الطبيعة، وكذلك الحال في حالة نشوب حرب أو صدور أوامر من سلطة الدولة، وبالتالي إذا كان

(٦٣٨) مصطفى كمال طه - المرجع السابق - ص ٣٤٩.

(٦٣٩) عبدالرزاق السنهوري - المرجع السابق الوسيط - ص ٨٧٧.

(٦٤٠) محكمة النقض المصرية - تم الزيارة في ٦/٩/ ٢٠٢٤م - www.cc.gov.eg.

(٦٤١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٠٦ وما بعدها. محسن شفيق - المرجع السابق -

الحادث ناجماً عن القوة القاهرة، فيحق لمشغل القطار دفع مسؤوليته عما يصيب المسافرين من أي أضرار نتيجة الحادث^(٦٤٢).

أما إذا كان الحادث راجعاً للحادث الفجائي، وهو ذلك الأمر الناتج من وسيلة النقل نفسها (القطار) والمتصل بنشاط مشغل القطار، ولم يكن نتيجة فعل خارجي عن نشاط المشغل، فإن مشغل القطار يتحمل كافة الأضرار التي لحقت بالمسافر نتيجة الحادث، ولا يحق له دفع مسؤوليته استناداً للحادث الفجائي حتى لو لم يكن ممكناً توقعه أو السيطرة عليه، طالما أن الحادث راجع لوسيلة النقل نفسها، كحدوث خلل فني في القطار، أو حدوث عطل في مكابح القطار، أو حدوث حريق في محرك النقل، أو انفصال بعض عربات المسافرين أثناء الرحلة عن القطار، أو خروج القطار عن مساره أثناء الرحلة^(٦٤٣).

ونرى من جانبنا، بأن الرأي الثاني هو الأقرب للصواب، لأن أصحاب الرأي الأول يعتبرون أن القوة القاهرة والحادث الفجائي سبباً أجنبياً يحق لمشغل القطار دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمسافر نتيجة وقوع حادث أثناء تنفيذ عقد النقل، في حين أن المنظم السعودي، وكذلك قانون التجارة البحريني، وكذلك الاتفاقيات الدولية بشأن نقل المسافرين، نجدها قد فرقت بين القوة القاهرة والحادث الفجائي فيما يخص مسؤولية مشغل القطار ففي حالة أن الحادث كان راجعاً للقوة القاهرة، ففي هذه الحالة فإن مشغل القطار يعفى من مسؤوليته تجاه المسافر عن الأضرار التي لحقت بهذا الأخير، أما في حالة الحادث الفجائي فإن مشغل القطار لا يعفى من مسؤوليته ويتحمل كافة الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء الرحلة، فضلاً عن ذلك، فإذا كان الحادث راجعاً للحادث الفجائي، والمتصل بنشاط مشغل القطار وليس خارجاً عن نشاطه، أي نشاط النقل، فإنه لا يحق له دفع مسؤوليته استناداً للحادث الفجائي، كحدوث حريق في محرك القطار، أو خروج القطار عن مساره عن الخط الحديدي، فمثل هذه الأمثلة وأن كانت تعتبر حادثاً فجائياً، إلا أنها تعتبر متصلة بنشاط مشغل القطار ومن الممكن توقعها من جانبه، وبالتالي فمن الواجب عليه أن يتخذ كافة التدابير والاحتياطات والإجراءات اللازمة لتلافي ذلك.

وفي هذا السياق، قضت محكمة النقض المصرية، بأن تعطل جرار القطار، لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من التزاماته، حيث جاء في منطوق الحكم "إن تأخر وصول القطار إلى المحطة في الموعد المحدد بسبب عطل الجرار لا يعد من قبيل القوة القاهرة المنصوص عليها في المادة (٢٥٩) من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ مقتضاه أحقية الراكب في التعويض. وكان الثابت من الأوراق أن تعطل جرار في القطار أدى إلى عدم وصوله إلى محطة الإسكندرية

(٦٤٢) اكرم ياملكي - المرجع السابق - ص ٢٢-٢٣. أدوار عيد - المرجع السابق - ص ٤٠٠ وما بعدها.

(٦٤٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٠٦ وما بعدها.

في الموعد المحدد، وكان ذلك العطل يعتبر من الأمور المحتملة والمتوقعة التي تنتج عادة من التقصير في صيانة تلك الجرارات، وهو ما لا يعد من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من مسؤوليته عن تأخر وصول الراكب في الموعد المحدد، وهو ما حدا بالمشرع إلى تقنين هذه القواعد العامة فنص صراحة في المادة (٢٥٩) من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ - لخلو قانون التجارة القديم المنطبق على الدعوى من نص مشابه - على أحقية الراكب في التعويض إن كان له مقتضى إذا تعطل النقل بسبب يرجع إلى الناقل أو تابعيه أو الوسائل التي يستعملها في النقل^(٦٤٤).

٢. فعل الغير (خطأ الغير).

يقصد بالغير هنا، كل شخص أجنبي عن عقد النقل لا يكون طرفاً فيه ولا يسري العقد في حقه ويؤدي فعله إلى إلحاق الضرر بالمسافر، بمعنى أنه شخص غير مشغل القطار، وكذلك غير المسافر المضروب، يؤدي فعله إلى حدوث ضرر بالمسافر^(٦٤٥)، كما يشترط أن يكون من غير تابعي مشغل القطار الذين يستخدمهم في تنفيذ التزاماته العقدية؛ لأنه لو كان من تابعي مشغل القطار، فلا يعتبر من الغير، لأن مشغل القطار يكون مسؤولاً عن أفعال تابعيه عن أي ضرر يلحق بالمسافر^(٦٤٦).

وبالتالي إذا تمكن مشغل القطار من إثبات أن الضرر الذي لحق بالمسافر كان نتيجة فعل الغير، مع توافر شروط القوة القاهرة، وهي عدم إمكان توقعه، ولا دفعه، وأن فعل الغير يعتبر السبب الوحيد في إحداث الضرر بالمسافر، فإن مشغل القطار في هذه الحالة يعفى من مسؤوليته تجاه المسافر، أما إذا لم يتمكن من إثبات ذلك فإنه يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافر^(٦٤٧).

وتطبيقاً لذلك، قضت محكمة النقض المصرية بأنه: "لا ترتفع مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب إلا إذا أثبت هو - أي الناقل - أن الحادث نشأ عن قوة القاهرة أو عن خطأ من الراكب المضروب أو خطأ من الغير. ويشترط في خطأ الغير الذي يعفي مشغل القطار من المسؤولية إعفاء كاملاً ألا يكون في مقدور مشغل القطار توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو

(٦٤٤) محكمة النقض المصرية - الطعن رقم ١٨٧٨ - لسنة ٦٩ - جلسة ٢٠١٦/٤/١٠ م - تم الزيارة في ٢٠٢٤/٦/٩ - www.cc.gov.eg.

(٦٤٥) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢١٤.

(٦٤٦) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٨١-٢٨٢.

(٦٤٧) سعد واصف - المرجع السابق - ص ٦٩. علي العريف - المرجع السابق - ص ٦٢٥. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢١٥. عبد الرحيم الجابري - المرجع السابق - ص ١٥٠ وما بعدها.

الذي سبب الضرر للراكب. فإذا كانت مصلحة السكك الحديدية (الطاعنة) لم تقدم إلى محكمة الموضوع ما يدل على أنه لم يكن في مقدورها توقع خطأ الغير الذي قذف الحجر على القطار - فأصاب المطعون عليه - ومنع هذا الخطأ بل إن قذف الأحجار على قطارات السكك الحديدية هو من الأمور التي توقعتها المصلحة الطاعنة في قرار ٤ مارس سنة ١٩٢٦ الخاص بنظام السكك الحديدية الذي ينص على معاقبة من يرتكب هذا الفعل بعقوبة المخالفة، كما أنه كان في مقدور المصلحة تفادي عواقب هذا الفعل لو أنها اتخذت الاحتياطات الكفيلة بمنع قذف الأحجار على قطارات السكك الحديدية أو على الأقل يمنع ما يترتب على احتمال قذفها من ضرر للراكب ولا يهم ما قد تكبدها هذه الاحتياطات من مشقة ومال إذ طالما كان في الإمكان تفادي عواقب خطأ الغير بأية وسيلة فإن هذا الخطأ لا يعفي الناقل من المسؤولية إعفاءً كلياً^(٦٤٨).

وفي حكم آخر لمحكمة النقض المصرية، فقد جاء في منطوق حكمها بأن: "المقرر في قضاء هذه المحكمة أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية، إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المتضرر أو خطأ من الغير على أنه يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاءً كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو الذي سبب الضرر للراكب"^(٦٤٩).

ومن خلال الاطلاع على هذه الأحكام القضائية، نستطيع القول بأنه يحق لمشغل القطار أن يدفع مسؤوليته المترتبة على عقد النقل، إذا أستطاع إثبات أن فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، مع توافر شروط القوة القاهرة.

ولكن يثور التساؤل، إذا لم يكن فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، بمعنى أن الضرر الذي لحق بالمسافر كان نتيجة اشتراك خطأ مشغل القطار مع خطأ الغير، فكيف يتم توزيع المسؤولية فيما بينهم في هذه الحالة؟

للإجابة عن هذا السؤال، يجدر بنا أن نوضح أولاً أن موقف كل من الفقه والقضاء، عندما قرر اعفاء مشغل القطار من المسؤولية، بسبب فعل الغير، فإنه أشترط أن يكون فعل الغير، غير متوقع، وليس بإمكان مشغل القطار دفعه، وأن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في إلحاق

^(٦٤٨) الطعن رقم ٣٠٠ لسنة ٣١ ق - جلسة ٢٧ / ١ / ١٩٦٦م - مكتب فني ١٧ ج ١ ق ٢٦ - ص ١٩٩.

^(٦٤٩) طعن رقم ٢٢٧١ لسنة ٥٩ ق - جلسة ٢٨ / ١١ / ١٩٩٥م - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية الصادرة

من الدوائر المدنية والتجارية والأحوال الشخصية - السنة ٤٦ - العدد الثاني - ص ١٢٥٢.

الضرر بالمسافر، أما إذا كان الضرر الذي لحق بالمسافر كان نتيجة اشتراك مشغل القطار مع الغير في إحداثه، ولم تتوافر فيه شروط القوة القاهرة، فقد كان محل خلاف في هذا الخصوص.

لذا سوف نبحث هذه المسألة في كل من الفقه والقضاء، فقد ذهب جانب من الفقهاء يشاركه القضاء المصري، إلى أن المسؤولية في هذه الحالة تكون موزعة بين مشغل القطار والغير، بمعنى أن تكون مسؤولية مشغل القطار مخففة تجاه المسافر المضرور بسبب فعل الغير، لأن فعله لم يستغرق كل الضرر الذي حصل للمسافر، كما لو تعرض أحد المسافرين لضرر نتيجة اعتداء مسافر آخر عليه، أو أن تكون هذه الإصابة ناجمة عن تصادم القطار بأي شيء أثناء الرحلة، أو قيام الغير بقذف حجارة على عربة المسافرين من الخارج مما نتج عنه إصابة أحد أو بعض المسافرين، ففي هذه الأمثلة تكون المسؤولية موزعة بين مشغل القطار والغير بشأن الإصابة التي حدثت للمسافر، والسبب في ذلك أنه لا تنطبق عليها شروط القوة القاهرة، كونها من الحوادث المتوقعة، كما أنه بإمكان مشغل القطار تفاديها^(٦٥٠).

وتطبيقاً لذلك، قضت محكمة النقض المصرية بأنه: "لا ترتفع مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب إلا إذا أثبت هو - أي الناقل - أن الحادث نشأ عن قوة القاهرة أو عن خطأ من الراكب المضرور أو خطأ من الغير. ويشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاءً كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو الذي سبب الضرر للراكب. فإذا كانت مصلحة السكك الحديدية (الطاعنة) لم تقدم إلى محكمة الموضوع ما يدل على أنه لم يكن في مقدورها توقع خطأ الغير الذي قذف الحجر على القطار - فأصاب المطعون عليه - ومنع هذا الخطأ بل إن قذف الأحجار على قطارات السكك الحديدية هو من الأمور التي توقعتها المصلحة الطاعنة في قرار ٤ مارس سنة ١٩٢٦ الخاص بنظام السكك الحديدية الذي ينص على معاقبة من يرتكب هذا الفعل بعقوبة المخالفة، كما أنه كان في مقدور المصلحة تفادي عواقب هذا الفعل لو أنها اتخذت الاحتياطات الكفيلة بمنع قذف الأحجار على قطارات السكك الحديدية أو على الأقل يمنع ما يترتب على احتمال قذفها من ضرر للركاب ولا يهم ما قد تكبدها هذه الاحتياطات من مشقة ومال إذ طالما كان في الإمكان تفادي عواقب خطأ الغير بأية وسيلة فإن هذا الخطأ لا يعفي الناقل من المسؤولية إعفاءً كلياً"^(٦٥١) كما أن هذه المحكمة قضت في حكم آخر لها بنفس هذا الحكم، عندما قررت عدم إعفاء مشغل القطار اعفاءً كلياً من مسؤوليته، بشأن حادث

(٦٥٠) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢١٦ وما بعدها. أدوار عيد - المرجع السابق - ص ٤٠٢.

(٦٥١) الطعن رقم ٣٠٠ لسنة ٣١ ق - جلسة ٢٧ / ١ / ١٩٦٦ م - مكتب فني ١٧ ج ١ ق ٢٦ - ص ١٩٩.

تعرض أحد المسافرين لإصابات نتيجة انفجار مواد متفجرة كان بحوزة أحد المسافرين أثناء الرحلة بالقطار^(٦٥٢).

يتضح لنا من خلال هذه الأحكام، بأن القضاء المصري، لم يعف مشغل القطار من مسؤوليته الكاملة تجاه المسافر، ولكنه خفف من هذه المسؤولية، في حالة حدوث ضرر للمسافر بفعل الغير، وذلك عندما يكون من الممكن توقعه، أو من الممكن تفاديه، بحيث يتحمل مشغل القطار جزءاً من هذه المسؤولية، والجزء الآخر يتحمله الغير.

وهناك رأي آخر، يذهب إلى أنه لا بد أن يتحمل مشغل القطار كامل المسؤولية، بحيث يصبح مسؤولاً عن كافة الأضرار التي لحقت بالمسافر نتيجة فعل الغير، حتى لو كانت مسؤولية مشغل القطار جزئية في الضرر الذي لحق بالمسافر، عندما يكون مشغل القطار قد ساهم في ذلك^(٦٥٣)، مثال ذلك، عدم وجود حارس أمن على متن القطار أثناء الرحلة مما أدى إلى سهولة اعتداء أحد المسافرين على المسافر الآخر، فمثل هذه الحالة فإنه تعتبر من الأمور المتوقعة ومن الممكن تفاديه من قبل مشغل القطار، لذا فإنه لا يعفى من مسؤوليته، وقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الرأي، حيث نجده ومن خلال الأحكام الصادرة منه قد تشدد بالنسبة لإعفاء مشغل القطار، بسبب فعل الغير، ولم يعف مشغل القطار من مسؤوليته تجاه المسافر عن فعل الغير، لأن فعل هذا الأخير كان متوقعاً بالنسبة لمشغل القطار، كما أنه باستطاعة مشغل القطار تفاديه إذا أصيب أحد المسافرين نتيجة تصادم القطار مع غيرها من المركبات الأخرى، وكذلك في حالة إذا أصيب أحد المسافرين نتيجة تزاخم المسافرين وتدافعهم عند صعودهم أو نزولهم من القطار، وكذلك الانفجار الذي تسببه حقائب أحد المسافرين بسبب ما تحتويه من مواد متفجرة، وكذلك في حالة الاعتداء على المسافرين من منظمي الاضراب وأعمال التخريب عامة، وأيضاً خروج القطار عن الخط الحديدي نتيجة أعمال الصيانة حتى لو كانت هذه الاعمال قد تم تنفيذها بواسطة مقاول مستقل عن مشغل القطار، وكذلك إذا أصيب أحد المسافرين نتيجة أمتعة أو أشياء يحملها معه أثناء الرحلة^(٦٥٤).

وفي حكم صادر من محكمة النقض الفرنسية، حيث أن أحد المسافرين قام بالاعتداء على مسافر آخر، مما تسبب ذلك بإحداث كدمات وجروح في جسده، ونتيجة لذلك قام برفع دعوى قضائية ضد هيئة السكك الحديدية من أجل تعويضه عن الضرر الذي أصاب جسده لأنها مسؤولة

(٦٥٢) طعن رقم ٣٦٣ لسنة ٢٦ - جلسة ١٩٦٢/٤/٢٦م - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية الصادرة من الدوائر المدنية والتجارية والأحوال الشخصية - السنة ١٣ - العدد الثاني - ص ٥٢٢.

(٦٥٣) نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ٢٣٠.

(٦٥٤) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢١٧ وما بعدها.

عن حمايته وإيصاله إلى محطة الوصول وهو سالماً معافى، إلا أن هيئة السكك الحديدية دفعت بإعفائها من هذه المسؤولية، وذلك لتوافر شروط القوة القاهرة، لأن قيام أحد المسافرين بالاعتداء على مسافر آخر أثناء الرحلة يعتبر أمراً لم يكن ممكناً ولا حتى مقاومته من قبل مشغل القطار، إلا أن محكمة النقض الفرنسية رفضت هذا الدفع لأنها لم تتخذ الإجراءات اللازمة للرقابة على المسافرين وأن اعتداء مسافر على مسافر آخر، يعتبر من الحوادث المتوقعة، ولا يعتبر قوة القاهرة، كما أن مشغل القطار ملزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال المسافر إلى محطة الوصول وهو سليماً ومعافى، وبناءً على ذلك فإن هيئة السكك الحديدية تعتبر مسؤولة مسؤولية كاملة عن تعويض المسافر استناداً إلى التزاماتها العقدية^(٦٥٥).

ومن جانبنا، نرى بأن مسألة التشدد في تقرير إعفاء مشغل القطار من مسؤوليته بسبب فعل الغير، هي الأقرب للصواب، وحسناً فعل القضاء الفرنسي في هذا الخصوص، لأن مثل هذه الحوادث وغيرها، لا بد أن تكون متوقعة بالنسبة لمشغل القطار، وبالتالي يجب عليه اتخاذ كافة الإجراءات والاحتياطات والتدابير اللازمة من أجل منع وقوع مثل هذه الحوادث، وإذا كنا نرى بأن مشغل القطار يعتبر مسؤولاً مسؤولية كاملة تجاه المسافر عن أي ضرر يصيبه بسبب فعل الغير، فإن هذا لا يمنع مشغل القطار وفقاً للقواعد العامة من أن يكون له الحق في الرجوع على الغير الذي ساهم في إحداث الضرر بسبب ما دفعه من تعويض للمسافر، على أن يكون ذلك بنسبة مساهمة الغير في إحداث الضرر.

إلا أن جانباً من الفقهاء، يرون أن تكون مسؤولية مشغل القطار عن جميع الأضرار الناتجة عن فعل الغير وفقاً لنظرية الضرر بحيث تقوم مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر، وأن كل ما يحدث للمسافر يعتبر نتيجة مباشرة لحادثة النقل وبسببه، كما أن مقتضيات العدالة تقتضي الوقوف إلى جانب المسافر المضرور، بتخفيف نتائج الضرر عنه، لأنه في حالة رجوع المسافر المضرور على الغير، فإن هذا الغير قد يكون معسراً غير قادر على دفع مبلغ التعويض^(٦٥٦)، أما بالنسبة لمشغل القطار فهو في أغلب الأحيان يكون مؤمناً على وسيلة النقل (القطار) ضد الحوادث، ومن ثم في حالة حصول ضرر للمسافر، فإن هذا الأخير يرجع على شركة التأمين، حيث أن شركة التأمين قادرة على دفع التعويض كاملاً للمسافر المضرور، وبعد أن تدفع شركة التأمين مبلغ التعويض كاملاً للمسافر المضرور، تستطيع الرجوع على الغير استناداً إلى قانون التأمين الإجباري، ولا شك

Cass. 1 Civ., 12 Dec. 2000, Bull. Civ.1, no 323, RTD Com. 54(2), 2001, ^(٦٥٥) p505.

^(٦٥٦) عبد الرحيم الجابري - المرجع السابق - ص ١٥٢.

في أن هذا يشجع ويحفز المسافرين على السفر بالقطارات، كما أنه يعزز نظام الحماية اللازمة لهم^(٦٥٧).

٣. فعل المسافر (خطأ المضرور).

يستطيع مشغل القطار أن يدفع مسؤوليته العقدية تجاه المسافر، إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر كان بسبب فعل هذا الأخير، وأنه ليس لمشغل القطار أي علاقة في إحداثه^(٦٥٨)، غير أن فعل المسافر لا يعفي مشغل القطار كلياً من المسؤولية، إلا إذا توافرت فيه شروط القوة القاهرة، وهي عدم إمكان التوقع، واستحالة الدفع، وأن يكون الضرر الذي لحق بالمسافر نتيجة خطئه وحده بحيث لا يكون لمشغل القطار أي مساهمة فيه^(٦٥٩)، ويذهب جانب من الفقهاء^(٦٦٠)، إلى أن خطأ المسافر في هذه الحالة يعد سبباً أجنبياً عن مشغل القطار، مما يترتب عليه أن يتحمل المسافر نتائج خطئه وحده ولا يحق له مطالبة مشغل القطار بالتعويض، ويجب على مشغل القطار أن يثبت في هذه الحالة أن الضرر الذي لحق بالمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل كان بسبب المسافر نفسه^(٦٦١)، يستوي أن يكون هذا الضرر ناتجاً عن إهمال المسافر، كما لو خالف تعليمات مشغل القطار بشأن اتباع إرشادات السلامة أثناء الصعود والنزول من القطار مما أدى إلى أصابته، أو أن يكون الضرر الذي لحق بالمسافر نتيجة تعمد من المسافر نفسه، كما هو الحال في انتحار المسافر أثناء سير القطار برمي نفسه من خارج نافذة أو باب عربة السفر، وبالتالي يعفى مشغل القطار من مسؤوليته العقدية تجاه المسافر، بشرط أن يثبت أنه قد اتخذ كافة الاحتياطات والتدابير اللازمة من أجل عدم حدوث مثل هذه الحوادث وأنه لم يساهم في حدوث هذا الضرر.

ويستند أصحاب هذا الرأي من الفقهاء بخصوص إعفاء مشغل القطار من مسؤوليته تجاه المسافرين عن الضرر الذي يلحق به أثناء تنفيذ عقد النقل، إلى أن المسافر لا بد له أن يكون حريصاً على سلامة نفسه، ومن ثم لا يجوز أن يسأل مشغل القطار عن الضرر الذي لحق بالمسافر إذا كان يمكنه تجنبه وتقديره، كما لو قام باتخاذ إجراءات الحيطة والحرص، كما أن مشغل القطار يعفى من مسؤوليته إذا كان الضرر الذي لحق بالمسافر ناتجاً عن حالته الصحية السيئة فقط ،

^(٦٥٧) سعد واصف - المرجع السابق - ص ١٧٣ - ١٧٤.

^(٦٥٨) Hussein, Shuq and others. (2024) Harmonising liability: exploring arrier responsibilities in transportation contracts and their application to autonomous vehicle services under the UAE Law. Retrieved from www.ebsco.com

^(٦٥٩) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٢٦ وما بعدها.

^(٦٦٠) إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع نفسه - ص ٢٢٦. محسن شفيق - المرجع السابق - ١٥٤ - ١٥٥.

علي البارودي - المرجع السابق - ص ١٤٦-١٤٧.

^(٦٦١) منذر الفضل - المرجع السابق - ص ٣٩٥.

مثل وفاة المسافر أثناء الرحلة بسبب حالته الصحية، ولم يكن لمشغل القطار أي دور في هذه الوفاة^(٦٦٢).

وتطبيقاً لذلك، قضت محكمة النقض الفرنسية، بإعفاء مشغل القطار من مسؤوليته العقدية عن الضرر الذي لحق بأحد المسافرين الذي قفز من فوق سور محطة القطار حتى يتمكن من اللاحق بالقطار فسقط على الخط الحديدي مما أدى إلى وفاته، واستندت المحكمة في حكمها بأن فعل المسافر (المجني عليه) هو السبب الوحيد في وفاته، دون أن يكون لمشغل القطار أي دور في وفاته، مما يعني أن شروط خطأ الغير قد توافرت في وفاة هذا المسافر^(٦٦٣).

وفي حكم آخر لها، قضت محكمة النقض الفرنسية، بأن ضياع أمتعة المسافر التي وضعها على الخط الحديدي، مما أدى إلى ضياعها يعد سبباً كافياً لإعفاء مشغل القطار من مسؤوليته بشأن هذه الأمتعة، لأن ما قام به المسافر يتنافى مع السلوك الطبيعي الذي كان يجب عليه إتباعه بعدم وضع أمتعته فوق الخط الحديدي، ومن ثم فإن مشغل القطار يعفى من مسؤوليته عن ضياع هذه الأمتعة^(٦٦٤).

وقد اشترطت أحكام محكمة النقض الفرنسية لكي يكون خطأ المسافر سبباً لإعفاء مشغل القطار من مسؤوليته، أن يكون هو السبب الوحيد لوقوع الضرر الذي لحق بالمسافر، بحيث تتحقق فيه شروط القوة القاهرة بالنسبة لمشغل القطار، وحتى يكون خطأ المسافر المضروب سبباً أجنبياً عن مشغل القطار يعفى بموجبه هذا الأخير من مسؤوليته تجاه المسافر، فلا بد من أن تتوافر الشروط الآتية^(٦٦٥):

١. أن يكون فعل المسافر المضروب هو السبب في إحداث الضرر الذي لحق به، بمعنى أن تكون هنالك علاقة سببية مع الضرر الذي لحق بالمسافر، فإذا لم تكن هنالك أي علاقة سببية في حدوث الضرر الذي حصل له، فإنه في هذه لا يعتد به حتى لو كان ما صدر من المسافر المضروب يعد خطأ.
٢. ألا يكون فعل المسافر المضروب نتيجة لخطأ مشغل القطار، فيجب ألا يكون فعل المسافر المضروب منسوباً لمشغل القطار، كما لو أن مشغل القطار هو الذي وجه المسافر إلى طريق الضرر.

^(٦٦٢) علي البارودي - المرجع السابق - ص ٢٤٦-٢٤٧.

^(٦٦٣) Cass. Civ. 1 Ch. Du 1.7.69, n 67-10.230.

^(٦٦٤) Cass. Civ. 13 mars, 2008, pourvoi no 05-11.800, Bull. Civ. VIII, 2008, p65.

^(٦٦٥) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٨٧.

٣. أن يكون فعل المسافر المضرور هو السبب الوحيد في إحداث الضرر الذي لحق به، ففي هذه الحالة يحق لمشغل القطار أن يدفع بمسؤوليته تجاه المسافر المضرور، لأنه لم يساهم بأي شكل في إحداث هذا الضرر.

٤. لا بد أن تتوفر شروط القوة القاهرة في فعل المسافر المضرور، حتى يمكن إعفاء مشغل القطار من مسؤوليته إعفاءً كلياً، أما إذا لم تتوفر شروط القوة القاهرة، ففي هذه الحالة فإن مسؤولية مشغل القطار ستكون جزئية بحسب مساهمته في إحداث الضرر.

٥. أن يثبت مشغل القطار أن فعل المسافر المضرور هو سبب الضرر الذي أصابه، يستوي في ذلك أن يكون هو السبب الوحيد للضرر مع توافر شروط القوة القاهرة، أو أنه قد أشارك معه خطأ آخر، كخطأ مشغل القطار، ولكن خطأ المسافر المضرور قد استغرق خطأ مشغل القطار، فمتى أشارك خطأ مشغل القطار مع خطأ المسافر المضرور في إحداث الضرر، فلا بد أن يكون فعل هذا الأخير مكوناً لخطأ يستغرق خطأ مشغل القطار حتى يكون له تأثير في المسؤولية، وبالتالي إذا أستطاع مشغل القطار أن يثبت ذلك للمحكمة فإنه يكون لها سلطة تقديرية في إعفاء مشغل القطار إعفاءً كلياً أو جزئياً من المسؤولية، بحسب وقائع كل حالة وظروفها، ويقاس خطأ المسافر المتضرر بمقياس موضوعي، أي أن سلوك المسافر المتضرر يقاس بسلوك الشخص المعتاد الذي هو في نفس ظروف المسافر المتضرر أثناء ارتكابه للخطأ الذي أدى إلى إلحاق الضرر به^(٦٦٦).

ولكن ما الحكم إذا لم يكن فعل المسافر المضرور هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، بمعنى أن الضرر الذي لحق بالمسافر كان نتيجة اشتراك خطأ مشغل القطار مع خطأ المسافر المضرور، فكيف يتم توزيع المسؤولية فيما بينهما في هذه الحالة؟

للإجابة عن هذا السؤال، يتعين الرجوع إلى المادة (١٢٨) من نظام المعاملات المدنية السعودي، التي تنص على أنه: "إذا اشترك المتضرر بخطئه في إحداث الضرر أو زاد فيه، سقط حقه أو بعض حقه في التعويض، وذلك بنسبة اشتراكه فيه" تقابلها المادة (١٦٦) من القانون المدني البحريني، حيث نصت على أنه "إذا أسهم خطأ الشخص مع خطأ المضرور في إحداث الضرر، فإنه غير ملزم بالتعويض إلا بقدر يتناسب مع ما كان لخطئه من أثر في وقوع الضرر بالنسبة إلى خطأ المضرور نفسه"

(٦٦٦) محمد يوسف الزعبي - مسؤولية المباشر والمتسبب في القانون المدني الأردني - بحث منشور في مجلة مؤتته - المجلد الثاني - العدد الأول - ١٩٨٧م - ص ١٨٢.

وعليه، إذا كان الضرر الذي لحق بالمسافر نتيجة خطأ مشترك فيما بين مشغل القطار والمسافر المضرور كأن يكون المسافر واقفاً بجانب باب القطار وممسكاً بكلتا يديه بجريدة يقرأها على ضوء المصباح الموجود عند باب القطار فيتعرض القطار إلى اهتزازات أثناء الرحلة فيسقط هذا المسافر على باب عربة القطار ومن ثم سقوطه خارج العربة لأن الباب لم يكن مغلقاً بإحكام^(٦٦٧)، وكذلك الحال إذا وقف القطار بعيداً عن رصيف المحطة ولم يبق موظفو مشغل القطار بإنذار المسافرين بأن عليهم الانتظار حتى يرجع القطار إلى الرصيف، وأثناء ذلك قام أحد المسافرين بالنزول من القطار فتعرض إلى إصابة من جراء ذلك^(٦٦٨) ففي هذه الحالة لا يحق لمشغل القطار دفع مسؤوليته عن هذا الضرر وتحملها للمسافر المضرور وحده دون مشغل القطار، لأنه وكما ذكرنا سابقاً فإن فعل المسافر المضرور لا ينفي المسؤولية عن مشغل القطار إلا إذا كان هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، ومن ثم ينقص من مبلغ التعويض المقضي به على مشغل القطار بنسبة ما ارتكبه المسافر المضرور من خطأ أسهم في إحداث الضرر الذي لحق به، بمعنى أن مشغل القطار يكون مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالمسافر بقدر الخطأ الذي صدر منه ويجب عليه دفع مبلغ جزئي للمسافر المضرور بحسب ما يراه القاضي ويقدره وفقاً لمساهمة في إحداث هذا الضرر^(٦٦٩).

ويمكن تصور ذلك في حالة صدور خطأ من جانب مشغل القطار وكذلك من المسافرين المضرور، وكان كلا هذين الخطأين قد تسببا في إحداث الضرر، فهنا لا بد لنا أن نميز بين ما إذا كان أحد الخطأين قد استغرق الخطأ الآخر أو أن كلا من الخطأين بقي مستقلاً عن الخطأ الآخر فتتج عنهما خطأ مشترك، فإذا استغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر لم يكن للخطأ المستغرق من أثر، كأن يكون خطأ مشغل القطار هو الذي استغرق خطأ المسافر المضرور، فإنه في هذه الحالة تكون مسؤولية مشغل القطار كاملة وليست جزئية ولا يخفف منها خطأ المسافر المضرور، أما إذا كان خطأ المسافر المضرور هو الذي استغرق خطأ مشغل القطار فإنه في هذه الحالة لا يمكن مساءلة مشغل القطار لانتفاء مسؤوليته بسبب انعدام رابطة السببية.

أما إذا لم يستغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر، بمعنى أن يشترك خطأ مشغل القطار وخطأ المسافر المضرور، بحيث يعتبر كل من الخطأين سبباً في إحداث الضرر، فإن مسؤوليتهم عن

^(٦٦٧) قرار محكمة الاستئناف المختلطة في ١٧/٤/١٩٠٧م - نقلاً عن اكثم امين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٤.

^(٦٦٨) قرار محكمة الاستئناف المختلطة في ١٦/٦/١٨٩٧ - نقلاً عن أدوار عيد - المرجع السابق - ص ٣٣٤.

^(٦٦٩) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٨٦. أدوار عيد - المرجع السابق - ص ٤٠٤ وما بعدها. اكثم امين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٤ وما بعدها.

هذا الضرر تكون بالتساوي فيما بينهم، فيكون مشغل القطار مسؤولاً عن نصف الضرر، ويتحمل المسافر المضرور النصف الآخر، إلا إذا استطاع قاضي الموضوع تحديد نسبة خطأ كل منهما، ففي هذه الحالة تكون المسؤولية موزعة فيما بينهم وفقاً لنسبة خطأ كل منهما، وتحديد هذه النسبة تعد مسألة موضوعية يستقل بها قاضي الموضوع دون رقابة عليه من محكمة التمييز^(٦٧٠)، أما إذا لم يرتكب المسافر المضرور أي خطأ من جانبه، فيبقى مشغل القطار مسؤولاً مسؤولية كاملة عن الأضرار التي لحقت بالمسافر^(٦٧١).

وفي هذا الخصوص نجد أن محكمة النقض المصرية، قد بينت دور خطأ المسافر المجني عليه بشأن إعفاء مشغل القطار من مسؤوليته، وذلك من خلال ما جاء في منطوق حكمها بأنه: "يشترط في خطأ المتضرر إذا كان هو الدعامة التي يستند إليها الحارس للقول بانقطاع رابطة السببية بين فعل الشيء والضرر الذي وقع أن يصدر عن المتضرر أي فعل من شأنه أن يحدث الضرر به وأن يكون هو السبب المباشر له وهو ما يعني انقطاع رابطة السببية إذا كان تدخل الشيء في حدوث الضرر سلبياً حتى ولو كان خطأ المتضرر ممكن التوقع أو ممكن تجنب آثاره"^(٦٧٢).

وبالرجوع إلى الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، ومن خلال استقراء ما جاء بها من نصوص نظامية، نجدها قد نصت صراحة على أن طرق دفع مسؤولية مشغل القطار عن مسؤوليته تجاه المسافر مرجعها إلى دواعي الأمن والسلامة، أو سوء الأحوال الجوية والتي من الممكن أن تعرض المسافرين للخطر في حال نقلهم بالقطار، أو الظروف الاستثنائية، أو القوة القاهرة، أو إهمال المسافر، وذلك على النحو التالي:

أولاً: القوة القاهرة.

عرفت الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، القوة القاهرة بأنها "كل حادث عام لاحق على تكوين عقد النقل، غير متوقع الحصول عند التعاقد ولا يمكن دفعه، يحدث دون تدخل الناقل، ويصبح معه تنفيذ الناقل لالتزامه مستحيلًا"^(٦٧٣) ومعنى ذلك أن القوة القاهرة هي كل حادث عام لاحق على تكوين عقد النقل، غير متوقع الحصول عند التعاقد ولا يمكن دفعه، يحدث دون تدخل مشغل القطار، مما يصبح معه تنفيذ مشغل القطار لالتزامه

(٦٧٠) ضحى محمد النعمان - المرجع نفسه - ص ٢٩٠.

(٦٧١) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٤٥ وما بعدها.

(٦٧٢) طعن رقم ٩٢ لسنة ٦٣ - جلسة ١٩٩٤/٦/١٥ - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية الصادرة من الدوائر المدنية والتجارية والأحوال الشخصية - السنة ٤٥ - الجزء الثاني - ص ١٠١٣.

(٦٧٣) الفقرة (٣٤) من المادة (٢) من الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

مستحيلاً، ومن ثم يحق لمشغل القطار أن يدفع مسؤوليته استناداً للقوة القاهرة، حيث نصت الفقرة (٦) من المادة (٤٦) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، على أنه "يعفى الناقل من المسؤولية وعن سداد الحد الأدنى من التعويض الناجم عن التأخير في الوصول إلى الوجهة النهائية، إذا أثبت وفقاً للتقارير الصادرة عن الجهات المعنية بأن ذلك ناتج عن سوء الأحوال الجوية التي تعرض التشغيل الآمن للقطار للخطر أو كان ذلك بسبب ظروف استثنائية أو قوة القاهرة أعاق انتظام الخدمة؛ ولم يكن بالإمكان تجنبها حتى لو تم اتخاذ جميع التدابير المعقولة" كما يحق لمشغل القطار أن يدفع مسؤوليته استناداً لدواعي الأمن والسلامة، حيث نصت الفقرة (١) من المادة (٤٦) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، على أنه "لا يجوز للناقل إلغاء رحلة أو تأخيرها إلا إذا اقتضت دواعي الأمن والسلامة ذلك، وعلى الناقل عند تأخير الرحلة إبلاغ الركاب دون إبطاء بالموعد الجديد لانطلاقها" ومن ثم يحق لمشغل القطار أن يدفع مسؤوليته في حالة إلغاء الرحلة أو تأخر موعد انطلاقها، إذا كان ذلك بسبب دواعي أمنية أوجبت على مشغل القطار ذلك من أجل الحفاظ على سلامة وأرواح المسافرين، كوجود أعمال إرهابية، أو أعمال تخريب، أو مظاهرات، وغيرها من الأعمال التي تهدد التشغيل الآمن للقطار.

ونرى من جانبنا، بأن ما جاء به المنظم السعودي بخصوص القوة القاهرة محل نظر، وندعوه إلى إعادة النظر في هذا الجانب، حيث كان ينبغي الإشارة صراحة وبما لا يدع مجالاً للشك إلى أنه لا يحق لمشغل القطار الاحتجاج بالقوة القاهرة، إذا كان ذلك عائداً لوجود خلل فني بالقطار أو لظروف تشغيلية أو جدولة أو سوء تقدير من جانبه أو من جانب أحد موظفيه، أو أن تكون ناتجة عن إهمال أو تقصير من مشغل القطار أو من أحد وكلائه.

وكذلك ندعو المنظم السعودي، إلى النص صراحة في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، على أن الحادث بمفهومه الوارد في المادة الأولى من نظام الخطوط الحديدية لا يعتبر من القوة القاهرة، ومن ثم لا يحق لمشغل القطار الاحتجاج به من أجل التنصل من مسؤوليته العقدية تجاه المسافر، ومما يؤكد كلامنا هذا، أن المادة الأولى سالف الإشارة، قد نصت على تعريف الحادث بأنه "أي حدث أو سلسلة من الأحداث على الخطوط الحديدية أو في البنية التحتية حدثت بفعل عمدي أو غير عمدي أو امتناع عن فعل أو تقصير أو إهمال من أي شخص، نتج عنه إصابات أو وفيات للأفراد أو أضرار في الممتلكات أو البيئة أو تعطل الخدمات".

كذلك ندعو المنظم السعودي، إلى بيان المقصود بالظروف الاستثنائية، والتي يحق لمشغل القطار أن يستند عليها لدفع مسؤوليته، حتى لا يترك هذا الموضوع لاجتهاد القضاء.

ثانياً: إهمال المسافر.

تناولت الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، مسؤولية المسافرين والغير قبل مشغل القطار في حالة حدوث ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، حيث يتحمل المسافر أو الغير المسؤولية عند حدوث أي خسارة أو ضرر ناتج عن عدم وفاء المسافر بالتزاماته تجاه مشغل القطار والمتمثلة باتباع إرشادات السلامة أثناء تنفيذ عقد النقل، أو أي إجراءات نظامية أخرى^(٦٧٤)، إلا إذا كان ذلك راجعاً للقوة القاهرة أو لظروف لم يكن بالإمكان تجنبها^(٦٧٥).

وفي حالة ثبوت مسؤولية المسافرين أو الغير فإنه يتحمل، بالإضافة إلى الغرامة المتوجب دفعها جراء مخالفته، التعويض عن الضرر الناتج عن عدم اتباع إرشادات السلامة أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون تحديد قيمة التعويض المستحق عن هذا الضرر من قبل مشغل القطار^(٦٧٦).

ونرى من جانبنا، بأن يتم إعادة النظر من قبل المنظم السعودي بشأن النص صراحة على أن مشغل القطار لا يتحمل مسؤولية تلف أو ضياع الأمتعة الشخصية الناتجة عن إهمال المسافر، فالأمتعة غير المشحونة أو غير المسجلة، وهي تلك الأمتعة المحمولة مع المسافرين داخل القطار والتي تكون بحوزة المسافرين طوال الرحلة ويتولى بنفسه حراستها، فأنها تعد تحت مسؤولية المسافرين ولا يلتزم مشغل القطار - كأصل عام - بدفع أي تعويضات في حال ضياعها أو تلفها أو هلاكها، ويستثنى من ذلك ثبوت إهمال مشغل القطار وتسببه في الضرر الذي لحق بالأمتعة غير المسجلة، ويقع هنا عبء الإثبات على عاتق المسافر^(٦٧٧).

و يثور التساؤل، إذ كان الضرر الذي لحق بالمسافر نتيجة حادث مجهول السبب أو لم يُعرف سببه، كما هو الحال في وفاة المسافرين أثناء الرحلة، لو وجد متوفياً والدماً تنزف من جسده، أو وجد متوفياً بجانب الخط الحديدي نتيجة سقوطه من نافذة القطار، دون أن يعرف السبب الحقيقي في هذه الوفاة فيما إذا كانت انتحاراً من قبل المسافر، أو بسبب إهماله، أو خطأ الغير، أو خطأ مشغل القطار أو أحد تابعيه؟

للإجابة عن هذا السؤال، لا بد أن نوضح أن مسؤولية مشغل القطار في هذه الحالة مفترضة، لذا نرى من جانبنا، أن مشغل القطار إذا لم يتمكن من إثبات سبب وفاة المسافرين، وأنه لم يكن له أي دور فيها، فإن مسؤوليته تظل قائمة في هذه الحالة عن وفاة المسافرين، لأن الأصل

(٦٧٤) لمزيد من التفاصيل - انظر في ذلك للمواد (٣٥ و ٦١ و ٦٢) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

(٦٧٥) الفقرة (١) من المادة (١٥) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

(٦٧٦) الفقرة (٢) من المادة (١٥) من الآلية التفصيلية لللائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام.

(٦٧٧) انظر في ذلك: ص ١٣٢ وما بعدها.

أن مسؤولية مشغل القطار أثناء تنفيذ عقد النقل تظل قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانبه، ولا يستطيع دفع مسؤوليته عن وفاة المسافر إلا إذا أثبت أن هذه الوفاة كانت راجعة لسبب أجنبي بصوره وشروطه التي تم ذكرها آنفاً^(٦٧٨)، فلا يكفي لمشغل القطار لدفع مسؤوليته أن يثبت أنه قد قام باتخاذ كافة الإجراءات والاحتياطات اللازمة من أجل تقادي وقوع الحادث الذي أدى إلى وفاة المسافر، أو أنه لم يصدر منه أي خطأ، لأن مسؤوليته مفترضة، خاصة وأن القضاء المقارن قد تشدد في قبول السبب الأجنبي كوسيلة لدفع مسؤولية مشغل القطار، وذلك حماية للطرف الضعيف في عقد النقل وهو المسافر.

وتطبيقاً لذلك، فقد ايدت محكمة النقض الفرنسية، الحكم القضائي الصادر من محكمة استئناف باريس، بتبرئة مشغل القطار من مسؤوليته عن وفاة أحد الركاب، حيث تتلخص وقائع هذه القضية، بأنه تم اكتشاف جثمان شخص متوفى على رصيف محطة المترو، وبعد التحقيق وجمع الأدلة بشأن أسباب الوفاة، تبين أن سببها يرجع إلى سقوطه على الخط الحديدي، وأن هذا الراكب كان ضريباً، ولم يكن معه مرافق يرشده ويذله أثناء تواجده في المحطة، ومن ثم فيكون الراكب المتوفى قد خالف تعليمات الناقل التي تقضي في مثل حالته بضرورة وجود مرافق أثناء تواجده في المحطة بسبب حالته الصحية، وهو أنه كان ضريباً، لذا خلص الحكم القضائي إلى أن مسؤولية الوفاة ترجع بأكملها إلى خطأ الراكب الذي كان يجب عليه اصطحاب مرافق معه، وأن سقوطه على الخط الحديدي قبل وصول القطار لا يعفي الناقل من المسؤولية لانعدام خطئه، ولكن لأن خطأ الراكب المتضرر هو السبب الوحيد في وفاته^(٦٧٩)

وبالنسبة للمشرع البحريني، فقد نصت الفقرة (١) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني على أن "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسئولا عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب"^(٦٨٠) يتضح لنا من خلال نص هذه المادة بأن المشرع البحريني

^(٦٧٨) انظر في ذلك: ص ١٩٨ وما بعدها.

^(٦٧٩) حكم محكمة النقض الفرنسية في ١٩٥٢/٣/٣٠ م. نقلاً عن دمانة محمد - دفع المسؤولية المدنية للناقل - رسالة دكتوراه - جامعة أبي بكر بلقايد - كلية الحقوق والعلوم السياسية - تلمسان - ٢٠١١ م - ص ١٩٢.

^(٦٨٠) من التشريعات المقارنة التي أخذت بما أخذ به المشرع البحريني، بشأن إعفاء الناقل من مسؤوليته عند توافر خصائص القوة القاهرة، أو خطأ الراكب نفسه، المشرع الأردني، حيث نصت الفقرة (٢) من المادة (٧٧) من قانون التجارة الأردني على أنه "يجب على الناقل إيصال المسافر سالماً إلى المحل المعين وفي المدة المتفق عليها وإذا وقع طارئ ما فإن التبعة الناشئة عن العقد تنتقي عن الناقل بإقامته البيئة على وجود قوة القاهرة أو خطأ من قبل المتضرر". كذلك ما جاء في الفقرة (١) من المادة (١٨٩) من قانون التجارة الكويتي، حيث نصت على "ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب".

قد حصر طرق دفع مسؤولية الناقل وحصرها في أمرين وهما: عند توافر خصائص القوة القاهرة أو خطأ صادر من الراكب نفسه، ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل، فإذا أثبت الناقل أن عدم تنفيذ الالتزام كان راجعاً للقوة القاهرة أو خطأ صادر من الراكب نفسه، فإن مسؤوليته تنتفي ولا يحق للراكب مطالبة الناقل بأي تعويض عما لحقه من ضرر.

كما أن المشرع البحريني عالج شرط إعفاء الناقل من مسؤوليته، وقرر بأن هذا الشرط يعتبر باطلاً، حيث أبطل المشرع البحريني أي شرط يعفي الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته إذا أصيب الراكب بأضرار بدنية، لأن سلامة الراكب لا يجوز أن تكون محلاً للاتفاقات، وإلا فإن الراكب سوف يكون تحت رحمة الناقل.

وإذا كان المشرع البحريني، قد ابطل كل شرط من شأنه أن يعفي الناقل من مسؤوليته عما يصيب الراكب من أضرار بدنية، يستوي في ذلك أن يكون هذا الإعفاء كلياً أو جزئياً، إلا أنه أجاز الاتفاق على الإعفاء كلياً أو جزئياً من الأضرار الأخرى غير البدنية أو أضرار التأخير التي تلحق بالراكب، على ألا يكون الضرر الذي لحق بالراكب نتيجة خطأ عمدي أو خطأ جسيم من الناقل أو من أحد تابعيه، كما يجب أن يكون شرط الإعفاء مكتوباً وأن يكون الناقل قد أعلم به الراكب^(٦٨١)، حيث نصت المادة (٢٥٦) من قانون التجارة البحريني، على أنه: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية" أما عن الأضرار غير البدنية فقد نصت المادة (٢٥٧) من قانون التجارة البحريني على أنه: "١. فيما عدا حالتي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه يجوز للناقل أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق بالراكب. ٢. ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوباً وأن يكون الناقل قد أعلم به الراكب".

كما أن مسؤولية الناقل تنتفي عن ضياع أو تلف أمتعة الراكب التي تكون بحوزته، بشرط ألا يكون ذلك راجعاً لخطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه، وفي هذا الخصوص نصت الفقرة (١) من المادة (٢٥٨) من قانون التجارة البحريني، على أنه "١. لا يسأل الناقل عن ضياع الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أو تلفها إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه".

وبالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد أشارت صراحة بالإحالة^(٦٨٢) إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة - ومنعاً للتكرار - سوف يتم التطرق لطرق دفع مسؤولية

^(٦٨١) Hisham Baban – op.cit – P 339.

^(٦٨٢) المادة (١٣) من لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

مشغل القطار عن مسؤوليته عند الحديث عن القواعد الموحدة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV بصيغتها المعدلة.

وفيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م. فقد نصت على أن مشغل القطار يعفى من مسؤوليته العقدية تجاه المسافر عن الضرر الذي يلحق به أو بأمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل، إذا كان الحادث قد وقع نتيجة ظروف خارجة عن نشاط مشغل القطار، أي أنها خارجة عن نشاط النقل، ولم يكن بإمكان مشغل القطار تلافي أو تدارك نتائج هذا الحادث رغم بذله للعناية اللازمة لذلك، وتوافرت فيه شروط السبب الأجنبي^(٦٨٣)، وفي حالة أن الضرر الذي لحق بالمسافر كان نتيجة خطأ المسافر نفسه فإن مشغل القطار يعفى كلياً أو جزئياً، وفقاً لمساهمة في هذا الحادث، بحيث إذا كان الضرر الذي لحق بالمسافر كان نتيجة خطأ وحده، يعفى مشغل القطار كلياً من المسؤولية عن هذا الضرر، إذ يجب على المسافر أن يكون حذراً وأن يتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لحماية نفسه وأن يتبع تعليمات مشغل القطار التي تضمن سلامته أثناء تنفيذ عقد النقل^(٦٨٤) أما إذا كان مشغل القطار قد ساهم في إحداث هذا الضرر، فيكون إعفاؤه جزئياً وفقاً لنسبة مساهمته في إحداثه، بمعنى أن تكون المسؤولية موزعة فيما بينهم، حيث يظل مشغل القطار مسؤولاً بقدر الخطأ الصادر منه وعليه دفع تعويض جزئي للمسافر حسب ما يراه القاضي وفقاً لأهمية وأثر خطئه في الحادث^(٦٨٥) أما إذا كان الحادث نتيجة خطأ الغير، ولم يكن بإمكان مشغل القطار تلافي أو تدارك نتائجه على الرغم من بذله العناية اللازمة في هذا الخصوص فإن مشغل القطار إذا لم يعفى من هذا الخطأ فإنه يكون مسؤولاً مسؤولية كاملة عن خطأ الغير في حدود هذه القواعد الموحدة، مع أحقية مشغل القطار بالرجوع على الغير^(٦٨٦).

وفيما يتعلق بتحديد مسؤولية مشغل القطار تجاه المسافر، فقد ابطلت هذه القواعد أي اتفاق بين مشغل القطار والمسافر، يكون من شأنه إعفاء مشغل القطار من مسؤوليته في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح، أو تلك الاتفاقيات التي يكون من شأنها أن تقلب عبء الإثبات من عاتق مشغل القطار إلى عاتق المسافر، بحيث يكون عبء الإثبات على المسافر، فمثل هذه الاتفاقيات تعتبر باطلة، كما يعتبر باطلاً تلك الاتفاقيات التي يكون من شأنها أن تضع حدوداً

(٦٨٣) محمد وحيد محمد علي - المرجع السابق - ص ٢٣.

(٦٨٤) علي البارودي - المرجع السابق - ص ٢٤٦.

(٦٨٥) هاني دويدار - المرجع السابق - ص ١٠٠.

(٦٨٦) الفقرة (٢) من المادة (٢٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

أدنى من الحدود الموضحة في الفقرة (٢) من المادة (٣٠) والمادة (٣١) من هذه القواعد بخصوص مقدار التعويض الذي يتوجب على مشغل القطار دفعه للمسافر في حالة وفاته أو إصابته بجروح في جسده، فإذا تضمن عقد النقل مثل هذه الاتفاقيات أو الشروط، فأنها تعتبر باطلة بقوة القانون، غير أن هذا البطلان لا يؤدي إلى بطلان عقد النقل، لأنه يظل صحيحاً في باقي أحكامه^(٦٨٧)، ومفاد ذلك أن المشرع الدولي قد فرض على مشغل القطار احترام أحكامه، حماية للطرف الضعيف في عقد النقل وهو المسافر.

أما فيما يتعلق بأمتعة المسافر، فأن مشغل القطار يعفى من مسؤوليته إذا كان سبب فقدان أو تلف أو هلاك هذه الأمتعة راجعاً لخطأ المسافر نفسه، أو من جراء عيب ذاتي في هذه الأمتعة، ولم يكن بإمكان مشغل القطار أن يتدارك أو أن يتقاضي ذلك، كأن تكون أمتعة المسافر غير مغلفة، أو أن تكون غير مغلفة بشكل جيد وكافي، أو أن يكون ذلك راجعاً لطبيعة الأمتعة ذاتها^(٦٨٨)، أو أن يقوم المسافر بشحنها على أنها أمتعة في حين أن مشغل القطار يمنع شحن مثل هذه الأمتعة التي تكون بطبيعتها قابلة للكسر أو التلف^(٦٨٩).

وبالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، فقد تطابقت أحكامها بخصوص طرق دفع مسؤولية مشغل القطار لمسؤوليته في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح في جسده مع القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، فكلاهما حصرتها في الآتي^(٦٩٠):

١- إذا كان وقوع الحادث نتيجة ظروف لا علاقة لها بالنقل: يُلزم مشغل القطار، في هذه الحالة، بإثبات أن الحادث لا علاقة له بنشاط النقل، وأنه لم يكن بإمكانه تلافيه أو تدارك نتائجه على الرغم من بذله العناية اللازمة، فإذا تحقق ذلك فيعفى مشغل القطار كلياً من مسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالمسافر.

^(٦٨٧) المادة (٣٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(٦٨٨) اكثم امين الخولي - المرجع السابق - ص ٢٨٦ وما بعدها.

^(٦٨٩) المادة (٣٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(٦٩٠) المادة (٢٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV لسنة ١٩٨٠م بصيغتها المعدلة.

٢- إذا كان الحادث نتيجة خطأ المسافر: يحق لمشغل القطار أن يدفع بمسؤوليته إذا أثبت أن وقوع الحادث كان بسبب خطأ المسافر أو تصرفه تصرفاً غير معتاد وغير طبيعي ولا ينسجم مع التصرفات التي ينبغي على المسافر الاتصاف بها، كنزول المسافر من عربة القطار قبل التوقف بشكل النهائي، أو مخالفة المسافر تعليمات مشغل القطار بالصعود إلى القطار قبل السماح له بذلك، مما ألحق بنفسه الضرر، فهنا يعفى مشغل القطار من مسؤوليته كلياً أو جزئياً، بقدر مساهمته في إحداث الضرر الذي لحق بالمسافر. ويلاحظ بأن المشرع الدولي قد أخذ بفكرة توزيع المسؤولية بقدر خطأ المسافر أو ما يعرف بالمسؤولية المشتركة.

٣- إذا كان الحادث نتيجة خطأ الغير: ويقصد بالغير شخص آخر من غير المسافر وتابعي مشغل القطار، ومن الممكن أن يكون هذا الغير مسافراً آخر، كحدوث مشاجرة على متن عربة المسافرين بالقطار مما ترتب عليها إلحاق الضرر الجسدي بمسافر آخر دون أن يكون لمشغل القطار أو أحد تابعيه دخل فيها، ولم يكن بإمكان مشغل القطار تلافيه أو تدارك نتائجه رغم بذل العناية اللازمة؛ فإذا لم يعفى مشغل القطار من المسؤولية قبل المسافر الآخر أعتبر مسؤولاً مسؤولية كلية عن الضرر الذي يصيب المسافر الآخر، ولكن في حدود هذه القواعد الموحدة، مع احتفاظه بحق الرجوع على الغير.

كما يُعفى مشغل القطار من المسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناتج عن إلغاء أو تأخير الرحلة؛ متى كان ذلك راجعاً إلى ظروف غير مرتبطة بتشغيل القطار، أي القوة القاهرة أو أسباب خارجة عن إرادة مشغل القطار ولم يتمكن من تلافيها أو كان سبب تأخير الرحلة راجعاً إلى خطأ المسافر نفسه أو بسبب تصرف طرف ثالث، ولم يكن بإمكان مشغل القطار تلافيه أو تدارك نتائجه^(٦٩١).

ويحق لمشغل القطار أن يدفع مسؤوليته عن تأخير تسليم أو تلف الأمتعة أو تعييبها وما ينشأ عنه من فقدان كلي أو جزئي للأمتعة؛ بخطأ المسافر أو عيب خاص بالأمتعة، كسوء تغليفها أو طبيعتها الخاصة القابلة للتلف^(٦٩٢)، أو بظروف لم يكن بإمكان مشغل القطار تفاديها ولا تدارك نتائجها^(٦٩٣).

^(٦٩١) المادة (٣٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م بصيغتها المعدلة.

^(٦٩٢) أدوار عيد - المرجع السابق - ص ٣٤٧.

^(٦٩٣) المادة (٣٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م بصيغتها المعدلة.

ثالثاً: شروط السبب الأجنبي.

هنالك عدة شروط ينبغي توفرها في الحادث حتى يعتبر قوة القاهرة تعفي مشغل القطار من مسؤوليته، وهي كما يلي^(٦٩٤):

أ- أن يكون الحادث غير متوقع وقت توقيع عقد النقل، فإذا كان من الممكن توقع حصول الحادث فلا يعتبر قوة القاهرة، كما لو كان يقع عادة في فصل معين من فصول السنة نتيجة هبوب العواصف الرملية، أو هطول الأمطار الغزيرة، أو تكون ضباب يحد من مدى الرؤية، مما يجعل أمر اصطدام القطار أمراً يمكن توقعه، ففي هذه الحالة تكون مسؤولية مشغل القطار مسؤولية كاملة تجاه المسافر والغير، والمعيار في مقياس التوقع من عدمه هو معيار الشخص المعتاد، والعبرة في ذلك بوقت وقوع الحادث، إلا أن بعض الفقهاء يرون بأنه ينبغي أن يكون معيار التوقع مطلقاً لا نسبياً^(٦٩٥)، بمعنى أنه لا يكفي أن يقاس من جانب مشغل القطار فحسب، بل يجب أن يقاس بمعيار الشخص شديد اليقظة والحرص، وعدم إمكان التوقع في المسؤولية العقدية يكون وقت إبرام عقد النقل، فمتى كان الحادث غير ممكن التوقع وقت التعاقد، فإن هذا يعتبر كافياً حتى لو أمكن توقعه بعد التعاقد وقبل تنفيذ عقد النقل، وفي هذا الخصوص نجد أن محكمة النقض المصرية، قد عبرت عن هذا الشرط من خلال ما جاء في منطوق حكمها بأنه: "إذا كان نص المادة (١٦٥) من التقنين المدني يصف القوة القاهرة والحادث الفجائي بأنهما سبب أجنبي لا يد للشخص فيه، إلا أنه يحتاج إلى تحديد، فيشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً - وعلى ما جرى به قضاء محكمة النقض - عدم إمكان توقعه واستحالة دفعه، فيجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب المدعي عليه فحسب، بل من جانب أشد الناس يقظة وبصراً بالأمر، والمعيار هنا معيار ذاتي، ويعني شرط استحالة دفع الحادث أنه إذا أمكن دفعه حتى لو استحال توقعه لم يكن قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً، ويجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً استحالة مطلقة، فلا تكون استحالة بالنسبة إلى المدين وحده بل استحالة بالنسبة لأي شخص يكون في موقف المدين"^(٦٩٦).

(٦٩٤) حسن علي الذنون - أصول الالتزام - مطبعة المعارف - ١٩٧٠م - ص ٣٠١. عبدالرزاق السنهوري -

المرجع السابق - ص ٥٠٨. ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٧٩.

(٦٩٥) ضحى محمد النعمان - المرجع نفسه - ص ٢٧٩.

(٦٩٦) محكمة النقض المصرية - طعن بالنقض رقم ٦٧٧ لسنة ٦٩ ق - جلسة ١٠ / ٤ / ٢٠١٢ - المكتب

الفني ٦٣ ق ٨٨ - ص ٥٨٩ - تم الزيارة في ١٠/٦/٢٠٢٤م - www.cc.gov.eg

ووفقاً لنص المادة (١٧٤) من نظام المعاملات المدنية السعودي، والتي نصت على أنه: "يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة القوة القاهرة" تقابلها المادة (٢١٨) من القانون المدني البحريني، حيث نصت على "يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة القوة القاهرة أو الحادث الفجائي" ويتضح لنا من خلال نص المادتين السابقتين، بأن المنظم السعودي، قد أجاز الاتفاق على ان يتحمل مشغل القطار المسؤولية عن الأضرار التي تحدث بسبب القوة القاهرة، في حين نجد أن المشرع البحريني، قد أجاز أن يتحمل الناقل المسؤولية عن الاضرار التي تحدثها القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

ب- أن يكون الحادث مستحيل الدفع أو من غير الممكن تفاديه، بمعنى ألا يكون بمقدور مشغل القطار أن يتفادى وقوع الضرر الذي لحق بالمسافر، فإذا كان من الممكن دفعه أو تفاديه رغم وقوع الحادث أثناء الرحلة، فإنه في هذه الحالة لا يعتبر سبباً أجنبياً يمكن لمشغل القطار أن يدفع به مسؤوليته حتى لو استحال توقعه. وتقدير ما إذا كانت الواقعة تعتبر سبباً أجنبياً أم لا، يرجع تقديرها لقاضي الموضوع، مستنداً في ذلك على خبرته القضائية وأسباب وظروف الحادث، كما أن لقاضي الموضوع أن يستعين بأهل الخبرة في هذا الخصوص لمعرفة الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث، ولا يشترط في الواقعة التي يستند عليها مشغل القطار باعتبارها سبباً أجنبياً للإعفاء من مسؤوليته أن تكون هي السبب الوحيد في الحادث الذي ألحق الضرر بالمسافر، فقد تشترك مع غيرها من الوقائع الأخرى، كما قد تشترك مع خطأ مشغل القطار، فإذا اشتركت هذه الواقعة مع غيرها من الأفعال الأخرى، فإن إعفاء مشغل القطار في هذه الحالة يكون إعفاءً جزئياً من مسؤوليته، أما إذا كان السبب الأجنبي ممكن التوقع والدفع به، فلا يعفي مشغل القطار من مسؤوليته^(٦٩٧)، وقد اشارت محكمة النقض المصرية إلى هذا الشرط صراحة كسبب لإعفاء مشغل القطار من مسؤوليته، حيث جاء في منطوق حكمها "يشترط في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ الذي يترتب عليه استحالة التنفيذ وينتضي به الالتزام عدم إمكان توقعه واستحالة دفعه، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة القاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية متى اقامت قضاءها على أسباب سائغة"^(٦٩٨).

(٦٩٧) ابراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ١٩٨ وما بعدها.

(٦٩٨) الطعن رقم ٢ لسنة ٤٦ - جلسة ١٩٧٩/٣/١٩ - قاعدة ١٥٨ - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية

الصادرة من الدوائر المدنية والتجارية والأحوال الشخصية - السنة ٣٠ - ص ٨٥٩.

ج- أن يكون تنفيذ الالتزام مستحيلاً، بمعنى أن تنفيذ مشغل القطار لالتزامه التعاقدي نتيجة الحادث أصبح أمراً مستحيلاً، وليس صعباً أو مرهقاً، فالاستحالة هنا لا بد أن تكون مطلقة بالنسبة للمدين (مشغل القطار) وغيره ممن يكون في موقفه، وهذا الشرط قد اشارت له محكمة النقض المصرية، حيث جاء في منطوق حكمها "إن القوة القاهرة التي يفسخ بها العقد - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - هي التي تجعل تنفيذ العقد مستحيلاً استحالة مطلقة لسبب أجنبي عن المدين مما مؤداه أنه إذا كانت القوة القاهرة تمثل مانعاً مؤقتاً من التنفيذ فلا يكون لها أثر سوى وقف تنفيذ الالتزام في الفترة التي قام فيها الحادث، حتى إذا ما زال هذا الحادث عاد للالتزام قوته في التنفيذ"^(٦٩٩).

د- أن يكون الحادث أجنبياً عن المدعي عليه (مشغل القطار) خارجاً عن إرادته، ولا يمكن أن تتسبب لمشغل القطار أو تابعيه لأي سبب كان، والسبب في ذلك، حتى يتم التأكد من أن الضرر الذي لحق بالمسافر نتيجة وقوع الحادث لا يرجع لخطأ مشغل القطار أو تابعيه، فإذا أثبت مشغل القطار أن الضرر الذي لحق بالمسافر نتيجة وقوع الحادث كان راجعاً لسبب أجنبي عنه، ولم يثبت خطأ مشغل القطار بشأن هذا السبب الأجنبي، ففي هذه الحالة يعفى من مسؤوليته تجاه المسافر، أما إذا كان الحادث ناتجاً عن خطأ مشغل القطار فلا يعتبر من قبيل القوة القاهرة، وإثبات السبب الأجنبي يقع على عاتق مشغل القطار، ويمكن إثباته بجميع طرق الإثبات بما فيها القرائن^(٧٠٠).

ويتضح لنا أنه متى كانت القوة القاهرة هي السبب الوحيد للضرر ولا توجد أسباب أخرى ساهمت معها في إحداث الضرر، فإن مشغل القطار في هذه الحالة يعفى تماماً من المسؤولية، أما إذا ساهمت القوة القاهرة مع خطأ مشغل القطار في إحداث الضرر، فإن مسؤوليته تظل كاملة، لأن خطأه ساهم في إحداث الضرر، وكذلك الحال إذا نتج عن القوة القاهرة استحالة تنفيذ مشغل القطار لالتزامه، فإنه يعفى من مسؤوليته، مالم يكن الحادث ناتجاً عن اجتماع خطأ مشغل القطار والقوة القاهرة، فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض المسافر، لأن خطأه كان سبباً في إلحاق الضرر بالمسافر، ولا يمكنه أن يرجع على أحد في تحمل هذه المسؤولية، فيتحمل مشغل القطار وحده

^(٦٩٩) الطعن رقم ٨٦٥ لسنة ٥٣ - جلسة ١٩٩١/١/٣٠ - قاعدة ٥٥ - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية

في المواد المدنية والتجارية والأحوال الشخصية - ص ٣٣٦.

^(٧٠٠) سليمان مرقس - المرجع السابق - ص ٣٦٧.

المسؤولية كاملة^(٧٠١)، وأن تقدير حصول الحادث نتيجة قوة قاهرة أو حادث فجائي كسبب أجنبي للإعفاء من المسؤولية يعتبر من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضي الموضوع دون رقابة عليه من محكمة التمييز متى كان قضاؤه قائماً على أسباب معقولة^(٧٠٢).

(٧٠١) أحمد حشمت أبو ستيت - نظرية الالتزام في القانون المدني الجديد - الطبعة الثانية - مطبعة مصر - ١٩٥٤م - ص ٤٥٠. مندر الفضل - النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني - دراسة مقارنة - الجزء الأول - الطبعة الأولى - ١٩٩١م - ص ٣٩٤.

(٧٠٢) عبد الباقي البكري - شرح القانون المدني العراقي - الجزء الثالث - مطبعة الزهراء - بغداد - ١٩٧١م - ص ١٢١.

المطلب الثاني

الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين

بالقطارات عبر الحدود

إذا لم يتمكن مشغل القطار من دفع مسؤوليته بأحد أسباب الدفع، وفقاً لما أوضحناه عند بحث طرق دفع مسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين^(٧٠٣) وذلك عن الأضرار التي لحقت بالمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، فإن مشغل القطار يكون ملزماً بدفع تعويض للمسافر، عما لحقه من ضرر، أيّاً كان هذا الضرر، يستوي أن يكون هذا الضرر ناتجاً عن الوفاة أو الإصابة البدنية، أو بسبب التأخير في الوصول، أو بسبب ضياع أو تلف أو هلاك أمتعة المسافر^(٧٠٤).

لكي يتمكن المسافر من الحصول على حقه في التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر من قبل مشغل القطار عند إخلاله بالتزاماته العقدية، لا بد من إقامة دعوى المسؤولية وهي دعوى قضائية ترفع من قبل المسافر بصفته المدعي ضد مشغل القطار بصفته المدعي عليه، إلا أن هذه الدعوى محددة بمدة زمنية يجب أن تقام خلالها الدعوى وإلا حكم بعدم قبولها.

وترفع الدعوى الناشئة عن عقد النقل بالقطارات العابرة للحدود أمام المحكمة المختصة على النحو المحدد في الاتفاقيات الدولية المنظمة لذلك، ويتحدد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وفقاً للمعايير الدولية التي تناولتها الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة.

لذا فإن دراستنا في هذا المطلب ستكون في أربعة فروع، كما يلي:

الفرع الأول: دعوى المسؤولية عن انتهاك حقوق المسافرين.

الفرع الثاني: المحكمة المختصة بنظر المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود.

الفرع الثالث: القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود.

الفرع الرابع: تقادم دعوى المسؤولية.

(٧٠٣) انظر فيما سبق الإشارة إليه: ص ١٩٨ وما بعدها.

(٧٠٤) انظر فيما سبق الإشارة إليه: ص ٧٧ وما بعدها.

الفرع الأول

دعوى المسؤولية عن انتهاك حقوق المسافرين

ان الدعوى بشكل عام هي الوسيلة القانونية التي يلجأ إليها صاحب الحق للوصول إلى حقه أو حمايته عن طريق السلطة القضائية^(٧٠٥)، وبتطبيق ذلك على عقد النقل بالقطارات، فإن مشغل القطار عندما يخفق في تنفيذ التزاماته العقدية ويتولد عن هذا الإخفاق ضرر بالمسافر، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء ليرفع أمامه دعواه للمطالبة بحقه الذي يجبر ما لحقه من ضرر عن طريق القضاء المختص^(٧٠٦).

لذا فإن دعوى المسؤولية الناشئة عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل بالقطارات، تفترض وجود طرفين، وهما المدعي والمدعي عليه، وفي الغالب الأعم، فإن المدعي هو المسافر والذي يطالب بحقه بالتعويض عما أصابه من ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، أما المدعي عليه فهو مشغل القطار لإخلاله بتنفيذ التزاماته أثناء تنفيذ عقد النقل، وقد يكون هنالك أطراف أخرى في الدعوى.

أولاً- المدعي.

كما هو معروف فإن عقد النقل في القطارات يتم أبرامه بين مشغل القطار والمسافر^(٧٠٧)، وغالباً ما يكون المدعي هو نفسه المسافر المتضرر من الحادث، الذي يثبت له حق المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر مادي أو معنوي نتيجة عدم تنفيذ مشغل القطار لالتزاماته^(٧٠٨)، غير أن هنالك حالات أخرى قد يكون فيها المدعي شخصاً آخر غير المسافر، كما هو الحال عند وفاة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، فإن الدعوى في هذه الحالة سوف تقام أمام القضاء المختص من قبل ورثة المسافر أو ممن كان يعولهم.

وفيما يلي نوضح موقف الفقه والقضاء بخصوص حق المسافر وورثته، وكذلك من كان يعولهم المسافرين من غير الورثة في إقامة الدعوى القضائية ضد مشغل القطار، وفق الحالات التالية:

(٧٠٥) معمر ولد محمد سالم - المرجع السابق - ص ٥٢.

(٧٠٦) محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٢٠١.

(٧٠٧) انظر فيما سبق ذكره في موضوع الراكب بتذكرة السفر - ص ٣٦.

(٧٠٨) مصطفى مرعي - المرجع السابق - ص ٢٨٩-٢٩٠.

أ- المدعي هو نفسه المسافر المتضرر.

في هذه الحالة فإن إقامة الدعوى القضائية أمام القضاء المختص تكون من قبل المسافر نفسه المتضرر بصفته المدعي، يستوي أن يكون الضرر الذي لحق به أثناء تنفيذ عقد النقل متمثلاً في صورة إصابته الجسدية، أو أن يكون بسبب تأخير الرحلة، أو في صورة ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة، أو غيرها من الأضرار الأخرى والمتمثلة بانتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين^(٧٠٩)، ومن ثم فإن المسافر المتضرر يرفع دعواه القضائية نتيجة إخلال مشغل القطار بالتزاماته التعاقدية من أجل المطالبة عما أصابه من ضرر مادي أو معنوي^(٧١٠).

وإذا كان من المتصور أن إقامة الدعوى القضائية في هذه الحالة تكون من قبل المسافر المتضرر ضد مشغل القطار، إلا أنه من الممكن أن تُرفع الدعوى القضائية من قبل غير المسافر المتضرر، بمعنى أن تُرفع ممن ينوب عن المسافر المتضرر، خاصة إذا كان هذا الأخير قاصراً أو مجنوناً، وبكل الأحوال ترفع الدعوى من قبل المحامي أو الوكيل، وكذلك يمكن رفع الدعوى من قبل أو الولي أو الوصي أو القيم، فهم يمثلون الصغير أو من لديه عارض من عوارض الأهلية^(٧١١)، فالدعوى القضائية في هذه الحالة تكون جائزة أمام القضاء المختص، مادام أن النائب يستند في دعواه القضائية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب من يمثله وهو المسافر المتضرر الأصل، وليس المطالبة بضرر أصاب النائب لعدم وجود علاقة تعاقدية بين مشغل القطار والنائب^(٧١٢).

ب- المدعي ورثة المسافر أو من يعولهم.

إذا توفي المسافر أثناء فترة تنفيذ عقد النقل، فإن الدعوى القضائية في هذه الحالة سوف تُقام من قبل ورثته أو ممن كان يعيلهم من دون الورثة، لذا سوف نتكلم أولاً عن الدعوى القضائية التي ترفع من قبل الورثة، ومن ثم نتكلم ثانياً عن الدعوى القضائية التي ترفع من قبل من كان يعولهم المسافر المتوفى.

^(٧٠٩) أنظر في ذلك لموضوع صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين من هذه الرسالة - ص ٧٧ وما بعدها.

^(٧١٠) مصطفى مرعي - المرجع السابق - ص ٢٨٩-٢٩٠.

^(٧١١) محمد إبراهيم دسوقي - تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع - بدون دار النشر - ٢٠٠٨م - ص ٧٠.

^(٧١٢) خليل أحمد حسن قعادة - الوجيز في شرح القانون المدني - الجزء الأول - الطبعة الأولى - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - ٢٠٠٥م - ص ٢٥٨.

١. حالة الدعوى القضائية التي ترفع من قبل ورثة المسافر المتوفى.

عندما يتوفى المسافر أثناء عملية النقل يتولد للورثة دعويان، الأولى وهي دعوى المطالبة بما كان للمسافر من حق في ذمة مشغل القطار عن الأضرار التي لحقت مورثهم، وذلك استناداً للمسؤولية العقدية، لأن هذا الحق يورث عن المسافر في حالة وفاته، والدعوى الثانية وهي الدعوى التي يرفعها الورثة ضد مشغل القطار للمطالبة بالأضرار الشخصية التي لحقت بهم نتيجة وفاة مورثهم المسافر، وذلك استناداً للمسؤولية التقصيرية.

ويثور التساؤل هنا، هل يحق لورثة المسافر المتوفى أن يرفعوا دعوى قضائية ضد مشغل القطار للمطالبة بكلا التعويضين؟ للإجابة عن ذلك نتناول فيما يلي كل مسألة على حدة: **مطالبة.**

* مطالبة مشغل القطار بالحق الموروث.

أختلف الفقه والقضاء^(٧١٣) بخصوص حق ورثة المسافر في إقامة الدعوى القضائية ضد مشغل القطار استناداً للمسؤولية العقدية، وذلك باختلاف إذا كانت وفاة المسافر فورية، أي أن وفاة المسافر كانت فورية لحظة حصول الحادث، أو أن وفاة المسافر تراخت ووقعت بعد مرور فترة من زمن وقوع الحادث.

فإذا كانت وفاة المسافر بسبب الحادث قد وقعت بعد مرور فترة من زمن الحادث، حتى لو كانت قصيرة، فإنه يحق لورثة المسافر رفع دعوى قضائية، لمطالبة مشغل القطار بالتعويض الذي كان لمورثهم، وذلك استناداً لدعوى المسؤولية العقدية.

أما إذا كانت وفاة المسافر فورية لحظة وقوع الحادث فلا يحق للورثة رفع دعوى المسؤولية العقدية والتي كان من الممكن للمسافر المتوفى (مورثهم) حق رفعها ومباشرتها لو كان على قيد الحياة، وذلك لأن الحق قد نشأ بعد وفاة المسافر، وعند وفاته كانت ذمته خالية من هذا الحق، ولم يكن له الحق في التعويض، كما أن الحقوق لا تنتقل من المورث إلى الوارث إلا بالنسبة للحقوق القائمة فعلاً، وحيث إن وفاة المسافر كانت لحظة وقوع الحادث، فإنه في هذا الوقت لم يكن قد نشأ للمسافر الحق في التعويض حتى يمكن القول بأن هذه الحقوق قد انتقلت إلى ورثة المسافر، ومن ثم فإنه لا يحق لهم مباشرة دعوى المسؤولية العقدية، فلا يحق للورثة رفع الدعوى القضائية إلا عما

(٧١٣) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٥٠. حسين عامر - المرجع السابق - ص ٩٠.

أصابهم من ضرر شخصي سواء كان مادياً أو أدبياً بسبب وفاة مورثهم، وتكون المطالبة على أساس دعوى المسؤولية التقصيرية^(٧١٤).

في حين ذهب البعض^(٧١٥) إلى الاعتراف بحق ورثة المسافرين في المطالبة بالتعويض الموروث، فحق المسافر المتوفى ينتقل إلى ورثته، ومن ثم يحق لهم رفع دعوى المسؤولية العقدية ضد مشغل القطار لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم، يستوي في ذلك أن تكون الوفاة فورية لحظة وقوع الحادث، أو أن الوفاة حصلت بعد مرور فترة من الزمن، فإذا كانت وفاة المسافر فورية، فإن ذلك كان بسبب الإصابة من الحادث، ومن ثم فإن وفاة المسافر كانت بعد حصول الإصابة للمسافر، بحيث أن الوفاة حصلت بعد مرور فترة من الزمن بين وقوع الإصابة والوفاة، حتى لو كانت هذه الفترة قصيرة، فهي كافية لثبوت حق المسافرين في التعويض عن الضرر الذي أصابه.

وبالتالي إذا توفي المسافر فإن حقه بالتعويض ينتقل إلى ورثته، ويكون من حق الورثة رفع الدعوى القضائية ضد مشغل القطار استناداً إلى عقد النقل، بمعنى أن تكون المطالبة على أساس المسؤولية العقدية^(٧١٦) لمطالبة مشغل القطار بالتعويض عما لحق مورثهم من ضرر، ومن ثم يكون لهم دعويان، الدعوى الأولى وهي عما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة المسافر، وهي دعوى المسؤولية التقصيرية، والدعوى الثانية، وهي دعوى عن الأضرار التي لحقت مورثهم، وهذه الدعوى تستند إلى قواعد المسؤولية العقدية المتولدة عن عقد النقل.

وتطبيقاً لذلك، فقد أيدت محكمة النقض المصرية هذا الرأي، حيث جاء في منطوق حكمها "إذا ما أدت الإصابة إلى وفاة الراكب من قبل رفع دعواه فإنه يكون أهلاً فيما يسبق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه وحسبما يتطور إليه هذا الضرر ويتفاقم، ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته ويحق لهم المطالبة به، تأسيساً على تحقق مسؤولية عقد النقل الذي كان المورث طرفاً فيه، وهذا التعويض يغير التعويض الذي يسوغ للورثة المطالبة به عن الأضرار المادية والأدبية التي لحقت بأشخاصهم بسبب موت مورثهم، وهو ما يجوز لهم الرجوع به على أمين النقل، على أساس من قواعد المسؤولية التقصيرية، وليس على سند من المسؤولية العقدية، لأن التزامات عقد النقل إنما انصرفت إلى

(٧١٤) محسن شفيق - المرجع السابق - ص ١٠٠ - ١٠١.

(٧١٥) محسن شفيق - المرجع نفسه - ص ١٠١. طالب حسن موسى - المرجع السابق - ص ٩٥. إبراهيم

الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٤٤.

(٧١٦) علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٩٠ وما بعدها.

عاقديه، فالراكب المسافر هو الذي يحق له المطالبة بالتعويض عن الإخلال بالتزامه بضمان سلامته دون ورثته الذين لم يكونوا طرفاً في هذا العقد^(٧١٧).

ونرى من جانبنا، بأن الرأي الأخير هو الأقرب للصواب، والذي يذهب إليه بعض الفقهاء بأن الحق ينتقل إلى ورثة المسافر (المتوفى) يستوي في ذلك أن تكون الوفاة قد حصلت مباشرة أثناء وقوع الحادث، أم أنها حصلت بعد مرور فترة من الزمن بعد وقوع الحادث، لأن أصحاب الرأي الأول يذهبون إلى أن حق ورثة المسافر في مطالبة مشغل القطار بالتعويض ينحصر إذا كانت وفاة المسافر حدثت بعد مرور فترة من الزمن عقب وقوع الحادث، ومن ثم فإن أصحاب هذا الرأي قد خالفوا مبدأ العدالة وجعلوا مركز مشغل القطار الذي يُصاب أحد مسافريه في حادث فيتوفى فوراً أقل من مركز مشغل القطار الذي يُصاب أحد مسافريه بإصابة دون أن يتوفى، أو أن يتوفى بعد مرور فترة من الزمن.

***مطالبة مشغل القطار بناءً على الضرر الشخصي والأساس الذي يستند عليه الورثة في المطالبة.**

عند وفاة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، فإن أثر هذه الوفاة يرتد إلى ورثته مما يعطي لهم الحق في مطالبة مشغل القطار عما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة المسافر، يستوي في ذلك أن يكون هذا الضرر مادياً أو معنوياً، بالإضافة إلى ما آل إليهم من حق المسافر المتوفى، ويجب علينا معرفة الأساس الذي يستند عليه الورثة في المطالبة بالضرر الشخصي.

لقد كان سابقاً، يحق لورثة المسافر مطالبة مشغل القطار بالضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة وفاة المسافر مورثهم، ولكن كان ينبغي عليهم وحتى يحصلوا على التعويض نتيجة هذا الضرر، أثبات خطأ مشغل القطار، بمعنى أن رجوعهم على مشغل القطار كان وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية، لأن مطالبة الورثة تكون بخصوص الضرر الذي أصابهم شخصياً وليس المطالبة بما أصاب المورث، وبالتالي فلا يحق لهم رفع دعواهم استناداً إلى عقد النقل، والسبب في ذلك أنه لا يوجد بينهم وبين مشغل القطار عقد نقل، أي انعدام الرابطة العقدية بينهم وبين مشغل القطار^(٧١٨).

^(٧١٧) الطعن رقم ١١٨٠ لسنة ٤٧ ق - تاريخ ١٩٨١/٤/٢٩ - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية الصادرة

من الدوائر المدنية والتجارية والأحوال الشخصية - العدد ١ - السنة ٣٢ - ص ١٣٢٨.

^(٧١٨) علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٩١. اكثم أمين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٩.

وحيث إن رجوع ورثة المسافرين على مشغل القطار كان بالاستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية، فإن ذلك كان يؤدي في أغلب الأحيان إلى حرمانهم من هذا التعويض، لأنه كان من الصعب عليهم إثبات خطأ مشغل القطار^(٧١٩) لذلك ذهب القضاء في فرنسا إلى الاجتهاد في ذلك وأصبح للورثة الحق بالرجوع على مشغل القطار استناداً لقواعد المسؤولية العقدية^(٧٢٠)، واستند في ذلك، إلى أنه يفترض بأن عقد النقل يتضمن اشتراط ضمني لمصلحة الغير، حيث يفترض أن المسافرين قد اشترط تعويضاً لمصلحة ورثته في حالة وفاته، وبالتالي فإن مشغل القطار يكون ملزماً تجاه المسافرين وتجاه ورثته بضمان السلامة^(٧٢١)، وقد كان هدف القضاء الفرنسي من هذا الافتراض التيسير على ورثة المسافرين في الحصول على تعويض عادل^(٧٢٢).

إلا أن اتجاه القضاء الفرنسي في هذا الشأن قد تعرض للنقد من قبل بعض الفقهاء، لأن هذا الافتراض وهمي ويختلف عن حقيقة الواقع، والسبب في ذلك أن مشغل القطار والمسافر، لم تتجه إرادتهما إلى إبرام أي اتفاق لمصلحة ورثة المسافرين، كما أن أثر الضرر الذي يحصل نتيجة وفاة المسافر لا يقتصر على ورثته فقط، وإنما يمتد ليشمل أشخاصاً آخرين غير الورثة، كالأشخاص الذي كان المسافرين المتوفى يعيلهم^(٧٢٣).

ونظراً لهذه الانتقادات التي تعرض له القضاء الفرنسي، فقد عدل عن موقفه السابق، وأصبح لورثة المسافرين المتوفى الحق في الرجوع على مشغل القطار، وذلك وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية المستندة على نظرية الخطأ المفترض في الحراسة، ومن ثم فإن رجوع الورثة على مشغل القطار في هذه الحالة، تكون معه مسؤوليته مفترضة، كما أن الورثة غير مكلفين بأثبات خطأ مشغل القطار^(٧٢٤)، وهو الأمر الذي سهل على ورثة المسافرين الحصول على حقهم في التعويض المستحق لهم نتيجة وفاة مورثهم^(٧٢٥).

(٧١٩) نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ٣١٧.

(٧٢٠) نبيل صالح العريايي - المرجع نفسه - ص ٣١٧.

(٧٢١) مصطفى كمال طه - المرجع السابق - ص ٣٧٥.

(٧٢٢) علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٤٩٢.

(٧٢٣) حسين عامر - المرجع السابق - ص ٨٨. نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ٣١٧.

(٧٢٤) أدوار عيد - المرجع السابق - ص ٣٩٨. نبيل صالح العريايي - المرجع نفسه - ص ٣١٧.

(٧٢٥) اكثم امين الخولي - المرجع السابق - ص ٣٣٩. علي حسن يونس - المرجع السابق - ص ٢٩٣.

ونرى من جانبنا، بأن رجوع الورثة على مشغل القطار، يجب أن يكون بموجب نص خاص في القانون يعطي الحق للورثة في مطالبة مشغل القطار بتعويضهم عما أصابهم من ضرر على نحو ما جاء في قانون التجارة البحريني، وكذلك الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، ولا يمكن التسليم بالاجتهاد القضائي الذي ذهب إليه القضاء الفرنسي في البداية من جواز رجوع الورثة على مشغل القطار على أساس المسؤولية التعاقدية، استناداً إلى افتراض أن عقد النقل يتضمن اشتراطاً ضمناً لمصلحة الغير، وذلك لعدم وجود مثل هذا الشرط في عقد النقل، كما أن مشغل القطار لا يرتبط معهم بأي عقد نقل.

وفيما يتعلق بحق ورثة المسافرين في الجمع بين دعوى المسؤولية العقدية ودعوى المسؤولية التقصيرية، فيمكن القول أنه لا يعتبر تجاوزاً لقاعدة عدم جواز الجمع بين الدعويين، لأن مطالبة الورثة بالتعويض الذي استحقه المورث عن الأضرار التي أصابته ومطالبتهم بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم بسبب وفاة المورث لا يعد ذلك جمعاً بين دعوى المسؤولية العقدية والتقصيرية، والسبب في ذلك أن الضرر ليس واحداً.

وتطبيقاً لذلك، فقد قضت محكمة النقض المصرية، في منطوق حكمها بأنه "طلب الطاعنين قبل أمين النقل للتعويض الموروث مع طلبهم التعويض عما أصابهم من أضرار لا يعتبر جمعاً بين المسئوليتين العقدية والتقصيرية عن ضرر واحد لاختلاف موضوع كل من الطلبين والدائن فيهما، ذلك بأن التعويض الموروث إنما هو تعويض مستحق للمورث عن ضرر أصابه وتعلق الحق فيه بتركته، وآل إلى ورثته بوفاته فتحدد أنصبتهم فيه وفقاً لقواعد التوريث وأحكامه المعتبرة شرعاً، بينما التعويض الآخر هو عن ضرر حاق بالورثة أنفسهم نتيجة فقدان مورثهم وتعلق الحق فيه بأشخاصهم" (٧٢٦).

٢. حالة الدعوى القضائية التي ترفع من قبل المعالين من غير ورثة المسافرين المتوفى.

إذا توفي المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، فإن حق المطالبة بالتعويض لا يقتصر على ورثته فقط، بل يمتد ليشمل أشخاصاً آخرين من غير الورثة، وهم الأشخاص الذين كان يعيلهم المسافر المتوفى، حيث يكون لهم الحق في مطالبة مشغل القطار بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم

(٧٢٦) الطعن رقم ١١٨٠ لسنة ٤٧ ق - تاريخ ١٩٨١/٤/٢٩ - مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية الصادرة من الدوائر المدنية والتجارية والأحوال الشخصية - العدد ١ - السنة ٣٢ - ص ١٣٢٨.

والمتمثل بحرمانهم من المعونة التي كان ينفقها عليهم المسافر المتوفى. وحتى يحق لهم مطالبة مشغل القطار بالتعويض عما أصابهم من ضرر^(٧٢٧)، فينبغي أن تكون إعالته في حكم الواجب على المسافر المتوفى، بمعنى أن يكونوا من الأشخاص الذين كان لهم حق على المسافر المتوفى فيما كان ينفقه عليهم^(٧٢٨) وأن هذه النفقة كانت واجبة على المسافر المتوفى^(٧٢٩).

أما بالنسبة لأساس الدعوى القضائية التي يستند عليها المعالون من غير الورثة في رفع دعواهم ضد مشغل القطار، فقد كان القضاء الفرنسي يعطي لهم الحق في ذلك، استناداً لقواعد المسؤولية التقصيرية، وذلك لعدم وجود رابطة عقدية بينهم وبين مشغل القطار، أي أنهم يعتبرون من الغير بالنسبة لعقد النقل^(٧٣٠)، إلا أن بعض أحكام القضاء الفرنسي أعطت الحق لهم في المطالبة بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية^(٧٣١).

ونرى من جانبنا، بأنه يجب على المعالين من غير ورثة المسافر المتوفى عند رفع الدعوى القضائية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي أصابهم، أن تكون دعواهم مستندة إلى نص من القانون، والسبب في ذلك، أن رجوعهم على مشغل القطار وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية فيه إرهاباً لهم، كما أنه لا يخلو من الصعوبات التي سوف تواجههم بشأن إثبات خطأ مشغل القطار، مما قد يؤدي إلى حرمانهم من هذا التعويض، كما أن رجوعهم على مشغل القطار وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية، غير مقبول من الناحية القانونية لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل.

- موقف التشريعات بخصوص حق المسافر وورثته، وكذلك من كان يعولهم المسافر من غير الورثة في إقامة الدعوى القضائية ضد مشغل القطار، وفق الحالات التالية:

أ- المدعي هو نفسه المسافر المتضرر.

بالنسبة للتشريعات التي نظمت بنصوص نظامية وقانونية عقد نقل المسافرين، مثل الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية والمعمول بها في المملكة العربية السعودية، وكذلك ما جاء في الفصل السادس من قانون التجارة البحريني بخصوص النقل، وأيضاً ما نصت عليه لائحة الاتحاد

(٧٢٧) نبيل صالح العرياي - المرجع السابق - ٣١٨.

(٧٢٨) مصطفى مرعي - المرجع السابق - ص ٢٩٤.

(٧٢٩) مصطفى مرعي - المرجع نفسه - ص ٢٩٥. حسين عامر - المرجع السابق - ص ٨٦.

(٧٣٠) حسين عامر - المرجع نفسه - ص ٨٧.

(٧٣١) حسين عامر - المرجع نفسه - ص ٨٧ - ٨٨.

الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ وما جاء في القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، فضلاً عن ما جاء أيضاً في القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، فقد اشارت جميعها إلى أن عقد النقل يتم بين طرفين هما مشغل القطار والمسافر، ومن ثم يحق للمسافر أن يباشر دعواه القضائية ضد مشغل القطار، وذلك استناداً لعقد النقل.

لذا يمكن للمسافر إقامة دعوى المسؤولية العقدية ضد مشغل القطار لمطالبته بالأضرار التي حصلت له أثناء تنفيذ عقد النقل، يستوي في ذلك أن تكون هذه الاضرار ناتجة عن اصابته في جسمه أو كانت بسبب التأخير، أو أن تكون هذه الأضرار ناتجة عن تعرض أمتعته للضياع أو التلف أو الهلاك، أو أي اضرار أخرى تولدت نتيجة إخلال مشغل القطار بالتزاماته المفروضة عليه بموجب عقد النقل^(٧٣٢).

ب- المدعي ورثة المسافر أو من يعولهم.

اما بالنسبة لحق ورثة المسافر، أو الاشخاص الذين كان المسافر يعيلهم، بخصوص حقهم في المطالبة بالتعويض عن الاضرار التي حصلت لهم نتيجة وفاة المسافر مورثهم، فقد اختلفت التشريعات في ذلك إلى قسمين:

- **القسم الأول:** يتمثل في قوانين التجارة^(٧٣٣) التي لم يرد في نصوصها القانونية ما يفيد بحق الورثة أو الغير من الأشخاص الذين كان المسافر المتوفى يعيلهم في إقامة الدعوى القضائية ضد مشغل القطار نتيجة وفاة المسافر، وذلك للمطالبة بحقوقهم الناتجة عن الأضرار التي حصلت لهم نتيجة وفاة مورثهم. وفي هذه الحالة يرى الباحث، بأن هذا لا يعني أن المشرع في هذه القوانين، لم يسمح لورثة المسافر المتوفى أو الغير من الأشخاص الذين كان المسافر يعيلهم في حياته أن يقيموا دعواهم القضائية ضد مشغل القطار نتيجة ما حصل لهم من أضرار للمطالبة بحقوقهم، فلو افترضنا أنه لا يحق لهم إقامة دعواهم القضائية، فإن مشغل القطار يمكنه التملص من مسؤوليته في حالة وفاة المسافر ورد دعواهم القضائية استناداً إلى أن عقد النقل لم يتضمن نصاً قانونياً يعطيهم الحق في مطالبتهم بالتعويض نتيجة وفاة المسافر، وعليه

^(٧٣٢) انظر لموضوع صور انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين من هذه الرسالة - ص ٧٧ وما بعدها.

^(٧٣٣) ومن هذه القوانين، قانون التجارة السوري، وقانون التجارة الأردني، وقانون الموجبات والعقود اللبناني.

فإغفال المشرع لذلك يعني أن أمر تنظيم حقوق ورثة المسافرين أو الأشخاص الذين كان المسافرين يعيلهم أثناء فترة حياته، قد تركت للمبادئ والقواعد العامة.

ونقترح على المشرعين في القوانين السابقة^(٧٣٤)، وكذلك المشرعين الذين لم تنظم النصوص القانونية لديهم حق ورثة المسافرين، أو الأشخاص الذين كان المسافرين يعيلهم أثناء حياته بالنص على تلك الحقوق، لأنه أمر ضروري حتى يتمكنوا من إقامة دعواهم القضائية ومطالبة مشغل القطار بأي ضرر حصل لهم نتيجة وفاة مورثهم، كما فعلت الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية وقانون التجارة البحريني، وكذلك الاتفاقيات الدولية - كما سنرى لاحقاً - لأن ذلك سوف يسد أي خلاف أو اجتهاد بخصوص حقوق أولئك الأشخاص الذين تجب حماية حقوقهم بنصوص خاصة في القانون كما هو الحال للمسافر نفسه عندما نصت القوانين المنظمة لهذا الشأن، وكذلك عقد النقل وما تضمنه من شروط لحماية المسافرين من انتهاك حقوقه.

• **القسم الثاني:** فيتمثل هذا القسم في قوانين التجارة^(٧٣٥) وكذلك الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، وكذلك قانون التجارة البحريني، وأيضاً لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ وكذلك ما جاء في القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، وأيضاً القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، وهي جميعها قد اشارت نصوصها القانونية إلى حق الورثة، أو الغير من الأشخاص الذين كان المسافرين المتوفى يعيلهم في إقامة الدعوى القضائية ضد مشغل القطار نتيجة وفاة المسافر، وذلك للمطالبة بحقوقهم الناتجة عن الأضرار التي حصلت لهم نتيجة وفاة المسافر.

^(٧٣٤) قانون التجارة السوري، وقانون التجارة الأردني، وقانون الموجبات والعقود اللبناني.

^(٧٣٥) الفقرة (٢) من المادة (١٨٩) من قانون التجارة الكويتي، نصت على أنه "وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء وقعت الوفاة اثر الحادث مباشرة او بعد انقضاء مدة من الزمن" وهذا يعني أن المشرع الكويتي، قد قصر هذا الحق على ورثة المسافرين دون الأشخاص الذين كان المسافرين يعيلهم أثناء حياته. بعكس الحال للمشرع المصري الذي أعطى الحق لورثة المسافرين، وكذلك الأشخاص من غير ورثة المسافرين في إقامة دعواهم القضائية ضد الناقل، حيث نصت المادة (٢٧١) من قانون التجارة المصري، على القول "يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً للالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه".

إلا أن هنالك اختلافاً بين هذه القوانين، من حيث الوقت الذي توفي فيه المسافر، بمعنى أن وفاة المسافر كانت مباشرة بعد الحادث، أم أنها تراخت بعد مرور فترة من زمن الحادث، حتى يمكن للورثة أو الغير من الأشخاص الذين كان المسافر ملزماً بإعالتهم من المطالبة بحقوقهم نتيجة وفاة المسافر (مورثهم) كما اختلفت من حيث نوع الحق الذي يجوز لهم مطالبة مشغل القطار به، وما إذا كان يحق لهم مطالبة مشغل القطار أيضاً بما لحقهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة مورثهم، لأنه وكما ذكرنا سابقاً، فإن الفقه والقضاء قد أجاز لورثة المسافر الحق في المطالبة بما لحقهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة مورثهم، على حين اختلفت هذه القوانين والأنظمة فيما يتعلق بالغير من غير ورثة المسافر، أي الأشخاص الذين كان المسافر ملزماً بإعالتهم أثناء حياته.

كما إن هنالك اختلافاً بالنسبة للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية والمعمول بها في المملكة العربية السعودية، وكذلك قانون التجارة البحريني، حيث إنها لم تنص على حق الأشخاص الذين كان المسافر يعيلهم أثناء حياته، بحقهم في إقامة الدعوى القضائية ضد الناقل، وكان من الأولى النص على ذلك صراحة حتى لا يتم الرجوع إلى المبادئ والقواعد العامة في هذا الخصوص، في حين نجد أن القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م قد نصت صراحة على حقهم في إقامة دعواهم القضائية ضد مشغل القطار.

وبالرجوع إلى الفقرة (١) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، بخصوص مسؤولية مشغل القطار تجاه الركاب وأمتعتهم، التي تنص على أنه: "في حال نجم عن توفير الخدمة حادث أدى إلى وفاة الركاب أو لحقت به إصابة جسدية أثناء استقاداته من الخدمة أو لدى دخوله أو خروجه من القطار، وثبتت مسؤولية الناقل أو أحد مستخدمييه أو الخاضعين لإشرافه في التسبب بذلك، يحق للراكب أو لورثته الحصول على تعويض عن ما لحقه من ضرر وفق الأنظمة والقوانين المعمول بها، مع التزام الناقل في كل الأحوال باتخاذ كافة الخطوات الفورية اللازمة لتوفير المساعدة الطبية للراكب المصاب وتحمل نفقات علاجه، والتي لا تدخل في احتساب قيمة التعويض المستحق له"^(٧٣٦). يُفهم من ذلك أنه في حال حصول أي ضرر للمسافر، سواء

(٧٣٦) حسناً فعل المنظم السعودي في هذا الخصوص، حيث إن لائحة حماية حقوق المسافرين بالقطارات - الملغاة - لم تكن تشير في نصوصها صراحة أو ضمناً على حق ورثة المسافر في رفع الدعوى القضائية ضد مشغل القطار للمطالبة بحقوقهم الناتجة عن وفاة مورثهم، ومن ثم كان لابد من الرجوع إلى المبادئ والقواعد العامة في هذا الشأن.

أكان هذا الضرر يتمثل في وفاة المسافر أو تعرضه لأي إصابة جسدية، خلال استفادته من خدمة النقل، أو لدى صعوده أو نزوله من القطار، فإنه يحق له أو لورثته - بحسب الأحوال - مطالبة مشغل القطار بالحصول على تعويض عن هذا الضرر، وذلك وفقاً للأنظمة المعمول بها في هذا الشأن، بشرط أن تثبت مسؤولية مشغل القطار أو أحد مستخدميها أو الخاضعين لإشرافه، بأنهم المتسببون في ذلك الضرر، وفي كل الأحوال، فإن مشغل القطار يلتزم باتخاذ كافة التدابير الفورية واللازمة من أجل توفير الإسعافات الأولية للمسافر المصاب، مع تحمل نفقات علاجه التي لا تدخل في احتساب قيمة التعويض المستحق للمسافر المصاب.

وفي حالة وفاة المسافر، وثبت مسؤولية مشغل القطار فإن تعويض الورثة يجب أن يشمل نقل جنازة المسافر المتوفي، بالإضافة إلى التعويض المقرر نظامياً للورثة^(٧٣٧)، وهذا يعني الرجوع إلى القواعد العامة في هذا الخصوص.

ويلاحظ بأن المنظم السعودي، وأن كان قد أعطى، وفق الأحكام المنظمة للنقل بالخطوط الحديدية، لورثة المسافر الحق في إقامة دعوى المسؤولية على مشغل القطار لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي حصلت لهم نتيجة وفاة مورثهم، إلا أنه لم يبين هل المطالبة بهذا التعويض في تلك الحالة تقتصر فقط على التعويض عن الضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة وفاة مورثهم، أم تشمل كذلك التعويض الذي كان يستحقه مورثهم ثم انتقل إليهم؟ والملاحظ أن الفقه والقضاء قد أجاز لهم هذا الحق، كما أن المنظم وإن كان قد أجاز انتقال الحق في التعويض عن الضرر المعنوي للورثة بشروط لكنه لم يضع شروطاً بشأن انتقال الحق في التعويض عن الضرر المادي للورثة، وذلك بحسب القواعد العامة، فقد نصت الفقرة (٣) من المادة (١٣٨) من نظام المعاملات المدنية السعودي، بشأن التعويض عن الضرر المعنوي، على أنه "٣. لا ينتقل حق التعويض عن الضرر المعنوي إلى الغير إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى نص نظامي أو اتفاق أو حكم قضائي".

كذلك لم ينص فيما يتعلق بوقت أو زمن الوفاة من حيث إذا وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو أنها تراخت بعد انقضاء فترة زمنية من وقوع الحادث، كما فعل المشرع البحريني، كذلك لم ينص على حق الأشخاص من الغير الذين كان المسافر يعيلهم أثناء حياته، في إقامة دعوى المسؤولية على مشغل القطار لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي حصلت لهم نتيجة وفاة مورثهم، لأنه

(٧٣٧) الفقرة (٥) من المادة (٤٧) من الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

وفقاً للقواعد العامة يحق لهؤلاء مطالبة مشغل القطار بالتعويض عما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة من كان يعيلهم^(٧٣٨).

لذا ندعو المنظم السعودي، بأهمية إعادة النظر حتى يمكن تلافي القصور في الأحكام المنظمة للنقل بالخطوط الحديدية، وذلك من خلال النص صراحة على حق الورثة في مطالبة مشغل القطار بما لحق مورثهم من ضرر مادي أو أدبي وانتقال الحق اليهم سواء أكانت الوفاة قد حصلت إثر الحادث مباشرة، أو أنها تراخت بعد فترة من زمن وقوع الحادث، وأيضاً النص على حق الورثة، وكذلك من كان يعيلهم المسافر المتوفي بالنص على حقهم في إقامة الدعوى الشخصية فيما لحقهم من ضرر شخصي، يستوي أن يكون هذا الضرر مادياً أو أدبياً، لأن نصوص اللائحة جاءت خالية من الإشارة إلى ذلك، على أن تكون الدعوى مستندة إلى نص في اللائحة حتى يمكن الاستناد عليها للمطالبة بالضرر الشخصي، فتكون مسؤولية مشغل القطار عن ذلك مسؤولية قانونية أساسها الضرر الشخصي، دون إلزامهم بإثبات خطأ مشغل القطار لصعوبة إثبات ذلك كما ذكرنا سابقاً.

أما بالنسبة للمشرع البحريني، فقد نص على مسؤولية الناقل تجاه ورثة الراكب المتوفى أثناء تنفيذ عقد النقل، حيث نصت الفقرة (٢) من المادة (٢٥٤) من قانون التجارة البحريني، على أنه: "وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن". وهذا يعني أن المشرع البحريني لم يحصر الحق في التعويض عن الضرر الناجم من إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر على المسافر فقط، بل قام بمد الحق في التعويض إلى ورثة المسافر الذي توفي بسبب وقوع حادث النقل، حيث يحق لهم مقاضاة الناقل لتعويضهم عما أصابهم من ضرر نتيجة وفاة مورثهم، يستوي في ذلك، أن تكون وفاة المورث حصلت بعد الحادث مباشرة أو بعد مرور فترة من الزمن، أي أن وفاة المسافر لم تحصل بعد الحادث مباشرة، ولكنها حدثت بعد مرور فترة زمنية منذ وقوع الحادث، وأن هذا الحادث كان السبب الرئيسي في وفاة المسافر^(٧٣٩)، ويكون رجوع الورثة على الناقل على أساس المسؤولية في ذلك النص القانوني وليس عقد النقل، وحسناً فعل المشرع البحريني، عندما نص على ذلك، لأنه في ذلك سد كل خلاف بسبب ذلك.

وفي هذا الخصوص نجد أن الفقرة (أ) من المادة (١٣٣) من القانون المدني البحريني، قد نصت على أن: "تتصرف آثار العقد إلى المتعاقدين والخلف العام دون إخلال بالقواعد المتعلقة

^(٧٣٨) نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ٣١٨.

^(٧٣٩) Hisham Baban - op.cit - P 356-357

بالميراث" كما تناولت المادة (١٦٣) من القانون المدني البحريني، بشأن ضوابط استحقاق الورثة للتعويض عن الضرر الأدبي، حيث نصت على القول "لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية"

إلا أنه يُلاحظ على المشرع البحريني: فيما يتعلق بحق الأشخاص من غير الورثة والذين كان المسافر ملزماً بإعالتهم، لم ينص المشرع على حقهم في مطالبة الناقل بالتعويض نتيجة ما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة معيلهم، في إطار ما يعرف بالضرر المرتد.

لذا نقترح أن يتم النص صراحة في التشريع على حق الأشخاص من غير الورثة ممن كانت إعالتهم واجبة على المسافر في مطالبة الناقل بالأضرار الشخصية التي حصلت لهم.

أما فيما يتعلق بلائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فقد ألزمت مشغل القطار بتأمين مسؤوليته تجاه المسافر في حالة إصابته بأي ضرر نتيجة تعرضه لحادث أثناء تنفيذ عقد النقل^(٧٤٠). كذلك تناولت اللائحة توفير الحماية الفعالة للمسافرين وحفظ حقوقهم في حالة تعرضهم لأي ضرر، كالوفاة أو الإصابة الشخصية، نتيجة أي حادث، وذلك من أجل تشجيع المسافرين على السفر بالقطارات^(٧٤١).

فقد تضمنت اللائحة أنه في حالة تعرض المسافر للوفاة أو الإصابة أثناء تنفيذ عقد النقل، يجب على مشغل القطار أن يقوم بتعويض المسافر، أو ورثته، أو من له الحق في التعويض، دون تأخير وفي موعد أقصاه (١٥) يوماً من تاريخ وقوع الحادث^(٧٤٢)، ويجب ألا تقل الدفعة المقدمة كتعويض للمسافر في حالة وفاته عن (٢١٠٠٠) يورو^(٧٤٣)، علماً بأن تعويض المسافر بهذا المبلغ، لا يعني اعترافاً بمسؤولية مشغل القطار لأنها تعتبر دفعة مقدمة، وبالتالي يمكن استئصال هذا المبلغ من أي تعويضات لاحقة يتم دفعها، إلا أنها غير قابلة للاسترداد، ما لم يتبين لاحقاً أن سبب الحادث كان نتيجة إهمال وخطأ من المسافر، أو أن الشخص الذي استلم هذا المبلغ ليس له الحق في الحصول على هذا التعويض^(٧٤٤).

^(٧٤٠) الفقرة (٣٤) من ديباجة لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٧٤١) الفقرة (ج) من المادة (١) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٧٤٢) الفقرة (١) من المادة (١٥) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٧٤٣) الفقرة (٢) من المادة (١٥) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٧٤٤) الفقرة (٣) من المادة (١٥) من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

ويلاحظ بأن لائحة الاتحاد الأوروبي، قد خلت من الإشارة إلى الوقت الذي توفي فيه المسافر، وما إذا كانت الوفاة حصلت مباشرة إثر الحادث، أم أنها تراخت لفترة من الزمن بعد الحادث، وهو ما يعني ترك الأمر على الإطلاق دون تحديد، كذلك لم تنص اللائحة على حق الورثة في مطالبة مشغل القطار بما لحقهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة مورثهم، ومن ثم يتعين علينا الرجوع إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

أما بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م. فقد ألزمت مشغل القطار في حالة وفاة المسافر فور وقوع الحادث، بتعويض الورثة أو من له الحق، من خلال دفع النفقات اللازمة الناتجة عن وفاة المسافر، خاصة نفقات نقل الجثمان والدفن أو حرق الجثة^(٧٤٥). كما نصت المادة (٥٠) منها، على أنه: "يعود حق إقامة الدعوى القضائية على السكة الحديدية إلى الشخص الذي يدلي بالتذكرة أو بطاقة الأمتعة، حسب الحالة، وإلا لمن يثبت حقه بطريقة أخرى" من خلال نص هذه المادة يتضح لنا بأن الأشخاص الذين يحق لهم مقاضاة مشغل القطار هم المسافر المضرور الذي يدلي بالتذكرة أو بطاقة الأمتعة، حسب الحالة، وإلا لمن يثبت حقه بطريقة أخرى، ويلاحظ أن: عبارة (لمن يثبت حقه بطريقة أخرى) تعني الأشخاص الذين يحق لهم مقاضاة مشغل القطار حال وفاة المسافر، وهم الأشخاص الذين كان المسافر المتوفي يعولهم أو ملزماً بالإئفاق عليهم.

أما إذا لم يُتوفى المسافر فور وقوع الحادث، فيلتزم مشغل القطار بالنفقات اللازمة، كنفقات العلاج والنقل، وكذلك التعويض عن الضرر الحاصل بسبب العجز الكلي أو الجزئي عن العمل^(٧٤٦)، وإذا ترتب على وفاة المسافر حرمان أشخاص كان المسافر ملزماً باعلتهم، أي أنه يعيلهم بموجب القانون، فإن مشغل القطار يكون ملزماً في هذه الحالة بتعويضهم عن الضرر الذي أصابهم نتيجة وفاة المسافر معيلهم، أما إذا ترتب على وفاة المسافر حرمان أشخاص كان المسافر

(٧٤٥) كما هو معروف، فإن المسلمين لا يقومون بإحراق جثث موتاهم بل يتم دفنها إكراماً للميت، إلا أن الأمر مختلف إذا كان المتوفي غير مسلم، كالهندوس مثلاً الذين يحرقون جثث موتاهم.

(٧٤٦) الفقرة (١) من المادة (٢٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

غير ملزم بإعالتهم، أي أن هذه الإعالة لم تكن بموجب القانون، فإن دعوى التعويض التي يرفعها هؤلاء الأشخاص ضد مشغل القطار تكون خاضعة للقانون الوطني^(٧٤٧).

ويستخلص مما سبق، أن القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م، قد سمحت لثلاث فئات بالحق في إقامة دعوى المسؤولية وهي على النحو التالي:

١. الفئة الأولى: طائفة المسافرين المضرورين، كما لو تعرضوا لإصابة أو جرح ناتج عن عملية تنفيذ عقد النقل، ومن ثم فهم من لهم الصفة في رفع الدعوى.

٢. الفئة الثانية: ورثة المسافر المتوفي، إذ يعتبروا متضررين، وينشأ لهم حق رفع دعوى المسؤولية العقدية للمطالبة بالتعويض عما لحق مورثهم من أضرار، كونهم خلفاً عاماً للمسافر، وتخضع أحكام استحقاق الوارث للتعويض في هذه الحالة إلى القواعد العامة في القانون المدني الوطني.

٣. الفئة الثالثة: غير ورثة المسافر المتوفي، إذا أثبتوا أن المسافر المتوفي كان يعولهم، وفي هذه الحالة يكون لهم الحق في رفع دعوى للمطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر شخصي، ولكونهم ليسوا هم المتعاقدين مع مشغل القطار أو خلفاً عاماً له، فلا يستطيعون الرجوع على أساس المسؤولية العقدية، لذا سمحت الاتفاقية بالرجوع بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية، وهنا ينتقل إليهم عبء الإثبات، ولعلم واضعي الاتفاقية أن مسألة إعالة المسافر لغير الوارث من المسائل المختلف فيها بين الدول الأعضاء، لذا أحالت الاتفاقية إلى القانون الوطني للدولة المعروض النزاع أمام قضائها الوطني.

وبدورنا نجد، أن مسألة الإعالة تطبق بشكل كبير في دول أوروبا والمجتمعات الغربية بصفة عامة، التي تعترف بفكرة التبني، ومن ثم فإن أغلب قوانين تلك الدول تجيز للولد بالتبني رفع دعوى التعويض، بينما لا تنطبق تلك المسألة في تشريعات الدول الإسلامية، والتي لا تعترف بالتبني، وإنما سمحت بالإعالة في حالات أخرى أفرزتها الحياة العملية، كإعالة قريب أو ذي رحم أو إعالة أسرة فقيرة أو نحو ذلك؛ ومن ثم إذا كان ذلك محل اعتراف من الدولة في قوانينها الوطنية،

^(٧٤٧) الفقرة (٢) من المادة (٢٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

فيكون لهذا الشخص الخاضع للإعالة أن يطالب بالتعويض. غير أنه يؤخذ على الاتفاقية الدولية الملاحظات التالية:

أولاً: أن المشرع الدولي عندما نص على حق الورثة في إقامة الدعوى على مشغل القطار لمطالبته بالتعويض، إنما وكما يتضح لنا بأنه يقصد من ذلك التعويض الذي كان يستحقه مورثهم ثم انتقل إليهم، وليس التعويض عما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة وفاة مورثهم، وقد تبين لنا سابقاً، بأن الفقه والقضاء أجاز لهم هذا الحق.

ثانياً: لم يبين المشرع الدولي فيما إذا كان للورثة أو ممن كان يعيلهم المسافر المتوفى المطالبة بالضرر الشخصي.

لذا ندعو المشرع الدولي، ولتلافي القصور الحاصل في الاتفاقية، بالنص صراحة على حق الورثة، أو الأشخاص الذين كان المسافر المتوفى يعيلهم أثناء حياته تنفيذاً للالتزام بالنفقة بمطالبة مشغل القطار عما أصابهم من ضرر شخصي، دون أن يكلفوا بإثبات خطأ مشغل القطار.

ثانياً: المدعى عليه.

يقصد بالمدعى عليه هو الشخص المدين في دعوى المسؤولية العقدية^(٧٤٨) وحيث أن عقد النقل يتكون من طرفين، وهما مشغل القطار والمسافر، لذا فإن دعوى المسؤولية العقدية تُقام نتيجة الإخلال بأحد الالتزامات العقدية المنصوص عليه في عقد النقل، ومن ثم فإن المدعى عليه هو مشغل القطار والتي ترفع ضده دعوى المسؤولية العقدية على أساس أنه الطرف المتعاقد مع المسافر، وذلك لتعويض المسافر عما أصابه من ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل^(٧٤٩).

إن السبب في اعتبار مشغل القطار هو المدعى عليه في عقد النقل، بحكم كونه مسؤولاً مسؤولية مباشرة إذا حدث أي ضرر للمسافر، حتى لو كان هذا الضرر بسبب أحد تابعيه^(٧٥٠) حيث يحق للمسافر ولورثته وأيضاً الأشخاص الذين كان يعيلهم في مباشرة الدعوى القضائية ضد مشغل

(٧٤٨) خالد جمال أحمد حسن - المرجع السابق - ص ٧ وما بعدها. رمضان أبو السعود - المرجع السابق - ص ٩.

(٧٤٩) محمد علي عمران - المرجع السابق - ص ٢٠٤.

(٧٥٠) قدامة خليل أحمد حسن - المرجع السابق - ص ٢٥٨.

القطار للمطالبة بالأضرار التي لحقت بهم شخصياً نتيجة وفاة المسافر، فضلاً عن حقهم في الحصول على التعويض الذي كان مقرراً لمورثهم.

وحيث أن المدعى عليه هو مشغل القطار الذي يعتبر شخصاً معنوياً متعاقداً مع المسافر ويتولى ويدير عملية نقل المسافرين بالقطارات، ففي هذه الحالة يكون هو المدعى عليه عند حصول أي ضرر للمسافر، إلا أن هذا لا يمنع من إدخال قائد القطار ومساعدته، وكذلك مشرف القطار ومساعديه، وغيرهم ممن يعملون لدى مشغل القطار في الدعوى القضائية وإن كان ذلك غير مجد للمضرور بحكم أن ملأه المشغل المالية توفر للمضرور ضمانات مالية تغني عن اختصاص أحد تابعية^(٧٥١).

وتطبيقاً لذلك، فقد قضت المحكمة الجزئية بالدمام، بحكم شرعي صادر منها، ومصدق عليه من محكمة التمييز بالرياض، في قضية تتلخص وقائعها، بإدانة قائد القطار، لتسببه في حادث تصادم قطار البضائع بـ (٢٣) عربة منفصلة من القطار رقم (١١٥) نتج عن ذلك وفاة ثلاثة أشخاص، نتيجة لإهمال قائد القطار أثناء قيادته للقطار، بالإضافة لتناوله المسكر وتعاطي الحشيش المخدر، ولذلك قرر تعزيره بجلده (٧٠) جلدة دفعة واحدة، كما ثبت إدانة قائد القطار بقيادة قطار البضائع وهو تحت تأثير الحشيش المخدر، وقرر تعزيره لذلك وللمخالفات النظامية التي ارتكبها قائد القطار، فقد حكم عليه بالسجن لمدة سنة وجلده (٢٤٠) جلدة مفرقة على الصفة الموضحة بالقرار، كما تقرر تعزيره لقاء حضوره الحفلات المجانية بسجنه (٦) أشهر وجلده (١٤٠) جلدة مفرقة على الصفة الموضحة بالقرار^(٧٥٢).

وفي حكم آخر صادر من المحكمة الجزئية بالقطيف، بحكم شرعي صادر منها، ومصدق عليه من محكمة التمييز بالرياض، حيث جاء في حيثيات الحكم، بإدانة أحد موظفي المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، ومعاقبته تعزيراً بالسجن لمدة سنة وجلده (٣٠٠) جلدة على أساس مساهمته الغير مباشرة في حادث تصادم قطار، حيث أنه أقر بأنه أحد الموقعين على صلاحية سير القطار للسفر من الدمام إلى الرياض، دون التثبت من هذه الصلاحية فعلياً، الأمر الذي سمح بتسيير القطار ووقوع الحادث، وانفصال العربات عن بعض وتصادمها بالقطار القادم، وأن ما جاء

^(٧٥١) معمر ولد محمد سالم - المرجع السابق - ص ٦٠.

^(٧٥٢) حكم شرعي صادر من المحكمة الجزئية بالدمام برقم ١١٣١ وتاريخ ١٤٢٥/٢/٩هـ والمصدق عليه من محكمة التمييز بالرياض، بموجب القرار رقم ١١٥/ج/٣/أ وتاريخ ١٤٢٥/٢/١٥هـ.

في دفاعه لا يبيح له التوقيع على صلاحية القطار للسفر، وكذلك يحرم عليه المجازفة بأرواح المسافرين وممتلكاتهم، مما يعني ثبوت تقصيره في أداء عمله على نحو ساهم في وقوع حادث التصادم الذي توفي فيه ثلاثة أشخاص^(٧٥٣).

ومما يلفت الانتباه أن القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، قررت أنه لا يجوز إقامة الدعوى القضائية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح إلا على مشغل القطار المستثمر للخط الحديدي والذي وقع عليه الحادث، وفي حال الاستثمار المشترك من قبل مشغلين اثنين فإن للمدعي حق الخيار بينهما، إذ يعتبر كلاهما مسؤولين أمام المسافر، ويجوز إقامة الدعوى القضائية لاسترداد مبلغ مالي مدفوع بموجب عقد النقل على مشغل القطار الذي جرى تحصيل المبلغ المالي لصالحه، أو ضد الجهة التي حُصل المبلغ لصالحها، كما يجوز إقامة الدعاوى القضائية الأخرى الناشئة عن عقد النقل على مشغل القطار الذي تولى عملية نقل المسافر من محطة الانطلاق، أو المشغل الذي تولى إيصال المسافر إلى محطة الوصول، أو المشغل الذي تسبب بحصول الضرر للمسافر، ومن ثم يجوز للمسافر أو المستحقين عنه إقامة دعوى التعويض قبل أي منهم، وإذا كان للمدعي حق الخيار بين عدة مشغلين، فإن هذا الحق يسقط عند إقامة الدعوى القضائية على أحد المشغلين^(٧٥٤).

وفي جميع الحالات التي تنطبق فيها القواعد الموحدة، فلا يجوز إقامة أي دعوى بالمسؤولية لأي سبب كان ضد مشغل القطار إلا وفقاً لشروط وحدود هذه القواعد الموحدة، ويطبق هذا الإجراء على كل وجميع الدعاوى المقامة ضد المستخدمين وغيرهم من الأشخاص والذين يكون مشغل القطار مسؤولاً عنهم^(٧٥٥).

^(٧٥٣) حكم شرعي صادر من المحكمة الجزئية بالقطيف برقم ٥/٣/٩٦م وتاريخ ١٤٢٥/٩/٢هـ والمصدق عليه من محكمة التمييز بالرياض، بموجب القرار رقم ٧٤٧/ج/١أ وتاريخ ١٤٢٥/١٠/٢٩هـ.

^(٧٥٤) المادة (٥١) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(٧٥٥) المادة (٤٦) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

الفرع الثاني

المحكمة المختصة بنظر المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين

بالقطارات عبر الحدود

تكمن أهمية تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية لمشغل القطار فيما إذا كانت هذه الدعوى ناشئة عن عقد النقل الداخلي، بمعنى أن اخلال مشغل القطار بالتزاماته العقدية كانت داخل حدود الدولة، أو أن هذه الدعوى ناشئة عن عقد النقل الدولي، أي أن اخلال مشغل القطار بالتزاماته العقدية كانت خارج حدود الدولة، كما هو الحال في نقل المسافرين بالقطارات عبر أكثر من دولة.

لذا فإن ذلك يقتضي منا البحث في الاختصاص القضائي الداخلي والدولي للمحكمة التي سوف تنتظر في مثل هذه الدعاوي، خاصة وأن أمر تحديد المحكمة فيما يتعلق بالنقل الدولي ليس بالأمر السهل إذا ما أخذنا في الاعتبار أن هذه الدعوى تنشأ عن علاقة عقد نقل دولي.

إن الاختصاص القضائي بصفة عامة يعني الجهة القضائية التي يعهد إليها بالنظر والفصل في المنازعة المعروضة عليها، ومن ثم منح الحماية القانونية لصاحب الحق عن طريق الفصل في المنازعة، أما الاختصاص القضائي الدولي فيقصد به الجهة القضائية الملائمة والتي يمكن لها النظر والفصل في المنازعات الدولية الخاصة والمشتملة على عنصر أجنبي^(٧٥٦)، ومن ثم إذا عرض نزاع مشتمل على عنصر أجنبي أمام القاضي الوطني، فينبغي على القاضي في هذه الحالة أن يتحقق أولاً مما إذا كان هذا النزاع المرفوع إليه يدخل في ولاية المحاكم الوطنية أم لا، وأن يتحقق أيضاً من أطراف الدعوى، ونوع النزاع، وطبيعته، وبيان أسباب قيام الدعوى، ومن ثم التحقق من الاختصاص المكاني والنوعي، وذلك من خلال الرجوع إلى قواعد الاختصاص القضائي الدولي في قانون وطنه، والتي من خلالها يتم تحديد المحكمة المختصة بالمنازعات الدولية الخاصة، سواء كانوا أشخاصاً طبيعيين أو اعتباريين^(٧٥٧).

وحيث أن القضاء الوطني يختص عادة بالنظر في المنازعات المطروحة أمام القضاء والناشئة داخل حدود الدولة، وبتطبيق ذلك على عقد نقل المسافرين بالقطارات، فإنه وعندما يتم

^(٧٥٦) أحمد قسمت الجداوي - مبادئ القانون الدولي الخاص - دار النهضة العربية - بدون سنة نشر - ص ١٨.

^(٧٥٧) سامية راشد - الوسيط في تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي - دار النهضة العربية -

تنفيذ عقد النقل بالقطارات بين مشغل القطار والمسافر داخل حدود الدولة دون أن يكون ذلك خارج الحدود الدولية للدولة، فإن العلاقة التعاقدية بين مشغل القطار والمسافر في هذه الحالة تكون علاقة وطنية بجميع مكوناتها وعناصرها، كأن يكون تنفيذ عقد النقل لنقل المسافر من الدمام إلى الرياض أو غيرها من مناطق المملكة والتي تتوفر بها محطات للقطارات، ومن ثم إذا أخل مشغل القطار بالتزاماته العقدية الناشئة عن عقد النقل، فإن المسافر يستطيع أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي تحددها القوانين الداخلية لكل دولة، والتي بطبيعة الحال تختلف من دولة إلى أخرى.

أما فيما يتعلق بالاختصاص القضائي الدولي، بشأن النزاع الدولي الخاص والمتولد عن إخلال مشغل القطار بالتزاماته التعاقدية تجاه المسافر، كأن يكون كل منهما من دولة مختلفة، أو حتى لو كانا من دولة واحدة إلا أن محل إبرام عقد النقل أو محل تنفيذه يكون في دولة أخرى، أو عبر عدة دول، كما هو الحال لو تم إبرام عقد النقل في بريطانيا وذلك لنقل المسافر من ألمانيا - محطة الانطلاق - إلى فرنسا - محطة الوصول - أو أن يكون نقل المسافر من دولة إلى دولة أخرى عبر عدة دول، ففي هذه الحالة إذا أخل مشغل القطار بالتزاماته العقدية، فإنه يثور التساؤل عن المحكمة المختصة بنظر هذا النزاع؟

وللإجابة عن هذا السؤال، لا بد أن نشير أولاً إلى أنه ينبغي على القضاء في هذه الحالة أن يحدد مدى ولايته في نظر النزاع المطروح أمامه من عدمه، ثم بعد ذلك إذا عقد الاختصاص لنفسه أن يقوم بتحديد القانون الواجب التطبيق على هذا النزاع.

وبالنسبة للمنظم السعودي، فقد نص في الفقرة (٣) من المادة (١) من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، على أنه "لا يخل تطبيق هذه الآلية بتنفيذ أي من المتطلبات والالتزامات المنصوص عليها في الأنظمة واللوائح والاتفاقيات النافذة في المملكة" كذلك ما جاء في نص الفقرة (١) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على أنه "..... يحق للراكب أو لورثته الحصول على تعويض عن ما لحقه من ضرر وفق الأنظمة والقوانين المعمول بها". كذلك ما جاء في نص الفقرة (٢٨) من المادة (٤٧) من الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، والتي نصت على "تتظر المحكمة المختصة المطالبات المتعلقة بالتعويض عن الوفاة أو الإصابات الجسدية وفقاً للأنظمة والأحكام المعمول بها في المملكة".

ومن خلال النصوص سألقة الذكر نستطيع القول بأن المنظم السعودي قد أحال لنظام المرافعات الشرعية^(٧٥٨)، وفي هذا الخصوص نصت المادة (٢٦) من نظام المرافعات الشرعية على أنه "تختص محاكم المملكة بنظر الدعاوى التي ترفع على غير السعودي الذي ليس له مكان إقامة عام أو مختار في المملكة في الأحوال الآتية: أ- إذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في المملكة أو بالتزام تُعد المملكة مكان نشوئه أو تنفيذه" يتضح لنا من خلال نص هذه المادة أن المحاكم في المملكة العربية السعودية تختص بالنظر في دعاوى العقود الدولية، إذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في المملكة، أو كانت المملكة هي بلد أبرام العقد أو محل تنفيذه أو كان واجباً تنفيذه في المملكة، والسبب في ذلك أن محاكم المملكة هي الأقدر على النظر والفصل في المنازعات المطروحة أمامها والمتولدة عن هذه العقود، ومن ثم قدرتها على كفالة كافة الآثار القانونية المترتبة على الحكم الصادر في النزاع العقدي.

وبالنسبة للمشرع البحريني، وبالرجوع إلى قانون التجارة البحريني، فإننا لم نجد ما يشير إلى المحكمة المختصة بالنظر في الدعاوى التي تنشأ بين الناقل والراكب، ومن ثم يتعين علينا الرجوع في هذا الخصوص إلى قانون المرافعات المدنية والتجارية البحريني، وفيه نجد الفقرة (٢) من المادة (١٥) قد نصت على: "تختص محاكم البحرين بنظر الدعاوى التي ترفع على غير البحريني الذي ليس له موطن أو محل إقامة في البحرين وذلك في الأحوال الآتية: - ٢ - ٠٠٠٠٠٠ أو كانت متعلقة بالتزام نشأ أو نفذ أو كان واجباً تنفيذه فيها ٠٠٠٠٠٠" من خلال نص هذه المادة يتضح لنا بأن القضاء البحريني يختص بنظر الدعاوى المطروحة أمامه بشأن العقود الدولية، أيّاً كان نوع هذا العقود، سواء أكانت عقود مدنية أم تجارية، بشرط أن تكون مملكة البحرين هي الدولة التي أبرم فيه العقد أو نفذ أو كان واجباً تنفيذه فيها، حتى لو لم يكن الأجنبي المدعي عليه في الدعوى متوطناً أو مقيماً في مملكة البحرين.

وبالنسبة للاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ بشأن حقوق والتزامات ركاب السكك الحديدية، فلم نجد في نصوصها ما يشير صراحة إلى تحديد المحكمة المختصة بنظر المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات، إلا أنه وبالرجوع إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة بصيغتها المعدلة، نجد أن المادة (٥٢) منها قد نصت على أنه: "١- في جميع الحالات التي تنطبق فيها هذه القواعد الموحدة، لا يجوز رفع

(٧٥٨) أنظر لنظام المرافعات الشرعية، والصادر بموجب المرسوم الملكي رقم (م/١) بتاريخ ١/٢٢/١٤٣٥هـ.

أي دعوى تتعلق بالمسؤولية، لأي سبب كان، ضد مشغل القطار إلا مع مراعاة الشروط والقيود المنصوص عليها في هذه القواعد الموحدة" من خلال نص هذه المادة يتضح لنا بأنها قد أحالت للقواعد المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

وقد تناولت القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م، تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية، إلا أنها ميزت بين نوعين من الدعاوي، وذلك فيما يتعلق بتحديد الاختصاص المكاني على النحو التالي^(٧٥٩):

١. الدعاوي القضائية المتولدة عن مسؤولية مشغل القطار في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح، فيكون رفعها أمام المحكمة المختصة في الدولة التي حصل على أراضيها الحادث ونتج عن ذلك وفاة أو حصول إصابة جسمية للمسافر، إلا إذا نُصّ خلاف ذلك بموجب الاتفاقيات بين الدول أو بين الدول ومشغل القطار، الممنوح لها حق امتياز بتشغيل خط حديدي أو أكثر من الخطوط الحديدية لنقل المسافرين بموجب عقد امتياز^(٧٦٠).
٢. الدعاوي القضائية الأخرى المبنية على القواعد الموحدة، كدعوى المسؤولية عن ضياع أو تلف أو هلاك أمتعة المسافر، أو التأخير في تسليمها، أو دعوى المسؤولية عن التأخير في وصول الرحلة، وغيرها من الدعاوي المتمثلة في انتهاك مشغل القطار لحقوق المسافرين، فإن مثل هذه الدعاوي يكون رفعها أمام المحكمة المختصة في الدولة التي يتبع لها الخط الحديدي، ما لم تقرر الاتفاقيات بين الدول أو أن تنص عقود الامتياز التي تبرمها الدول مع مشغل القطار على خلاف ذلك.

^(٧٥٩) المادة (٥٢) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩ م.

^(٧٦٠) المادة (١) من نظام الخطوط الحديدية، عرفت صاحب الامتياز بأنه "الشخص الاعتباري الذي يعهد إليه نظاماً بإنشاء الخطوط الحديدية أو تقديم خدماتها" وتدعو المنظم السعودي، إلى تعريف عقد الامتياز كما كان سابقاً، وألا يقتصر الأمر على تعريف صاحب الامتياز فقط دون تعريف عقد الامتياز، فقد كانت المادة (١) من اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية - الملغاة - تنص بشأن تعريف عقد الامتياز بأنه "عقد تبرمه الحكومة مع المرخص له لإنشاء الخطوط الحديدية وتقديم خدماتها يتم بموجبه تحديد التزامات صاحب الامتياز".

الفرع الثالث

القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين

بالقطارات عبر الحدود

ذكرنا سابقاً، بأن تحديد المحكمة المختصة بالنظر والفصل في النزاع يعتبر ذا أهمية كبيرة، حيث يترتب على تحديد المحكمة المختصة تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين، فقاضي الدولة سوف يقوم بتحديد قاعدة إسناد النزاع وفقاً لقانون دولته، والأمر لا يقتصر فقط على الجوانب الشكلية، بل يشمل أيضاً القواعد الموضوعية والقوانين المعنية التي سوف ينزلها ويطبّقها القاضي على موضوع الدعوى.

وبالتالي متى ثبتت الولاية للقضاء الوطني للنظر في النزاع المطروح أمامه فينبغي على القاضي في هذه الحالة أن يقوم بتحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع المطروح أمامه، فيبدأ بتكييف العلاقة القانونية على موضوع النزاع^(٧٦١) ومن ثم إذا انتهى القاضي في تكييفه إلى أن العلاقة بين مشغل القطار والمسافر علاقة قانونية تعاقدية تتعلق بالالتزامات المتولدة عن عقد النقل، فيكون على القاضي بعد ذلك أن ينتقل إلى قاعدة الإسناد^(٧٦٢) الخاصة بالالتزامات التعاقدية والتي بدورها ستحدد القانون الواجب التطبيق، وقاعدة الإسناد قد تشير إلى أن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية هو قانون الدولة التي وجد فيها الموطن المشترك للمتعاقدين إذا اتحدا موطناً، فإذا اختلفا يسري قانون الدولة التي أبرم فيها العقد، هذا ما لم يتفق المتعاقدان أو يتبين من الظروف أن قانوناً آخر هو الذي يراد تطبيقه^(٧٦٣).

إن قاضي الموضوع لا يبحث عن الإرادة الحقيقية للمتعاقدين، بل يفرض عليهم إرادة غير موجودة، أي إرادة ضمنية من القرائن المستمدة من الرابطة العقدية للمتعاقدين، أو من ظروف وملابسات الحال، وهو في ذلك لا يخضع لرقابة محكمة التمييز، لأنها تعتبر من المسائل المتعلقة

^(٧٦١) يقصد بالتكييف "إعطاء الوصف القانوني للعلاقة موضوع النزاع" ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٤٠. وقد عرف البعض التكييف بأنه "عملية فنية تستهدف تحديد الطبيعة أو الوصف القانوني للمسألة التي تثيرها وقائع المنازعة ذات الطابع الدولي وذلك بهدف إدراجها في طائفة معينة من طوائف الروابط والمسائل التي وضع لها المشرع قاعدة إسناد" أحمد عبد الكريم سلامة - المختصر في قانون العلاقات الدولية الخاصة - دار النهضة العربية - الطبعة الأولى - ص ١٦٨ وما بعدها.

^(٧٦٢) يعرف فقهاء القانون الدولي الخاص قاعدة الإسناد بأنها "القاعدة التي ترشد القاضي إلى القانون الواجب التطبيق على المراكز القانونية ذات العنصر الأجنبي" هشام الصادق - تنازع القوانين - منشأة المعارف - الاسكندرية - الطبعة الثالثة - ١٩٧٤م - ص ٥.

^(٧٦٣) المادة (١٩) من القانون المدني المصري.

بتفسير العقد، وإذا لم تكن هنالك إرادة صريحة للمتعاقدين ولم يتمكن القاضي أن يستكشف إرادتهما الضمنية من ظروف وملابسات الحال، فإن القانون في هذه الحالة يفترض أن المتعاقدين قد اتجهت إرادتهما إلى أن القانون الواجب التطبيق هو قانون موطنهما المشترك إذا اتحدا موطناً، أما إذا اختلفا في الموطن، فقد افترض أن القانون المختار هو قانون الدولة التي تم فيها التعاقد^(٧٦٤).

وحيث أن تنظيم الدعاوى والمنازعات في القانون الدولي الخاص يكون عن طريق قواعد الإسناد، فإن هذه القواعد قد تكون وطنية بموجب التقنين المدني أو قانون المرافعات أو بموجب قانون خاص مستقل بها، كما أنها قد تكون أيضاً دولية يتم الاتفاق عليها بموجب الاتفاقيات الدولية بين الدول الأعضاء في الاتفاقية، ويكون الهدف منها توحيد بعض قواعد الإسناد المتصلة بموضوع معين، كما هو الحال بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م^(٧٦٥).

وفيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود، فقد أشارت القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م، بأنه في كل ما لم يتم النص عليه في هذه القواعد الموحدة والنصوص المتممة والتعريفات الدولية، فإن القانون الواجب التطبيق هو القانون الوطني^(٧٦٦)، ويقصد بالقانون الوطني قانون الدولة التي يمارس فيها صاحب الحق حقوقه، بما في ذلك القواعد المتعلقة بتنازع القوانين^(٧٦٧)، وفيما يختص بمسؤولية مشغل القطار في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح جسيمة، فيكون القانون الواجب التطبيق هو قانون الدولة التي وقع على أراضيها الحادث وتولد عنه وفاة أو إصابة المسافر بجروح، ويشمل ذلك القواعد المتعلقة بتنازع القوانين^(٧٦٨)، على أنه يحق لكل دولة عند توقيعها أو انضمامها إلى هذه الاتفاقية، أن تتحفظ بشأن عدم تطبيق كافة الأحكام المتعلقة بمسؤولية مشغل القطار في حالة الضرر الذي يقع على المسافرين وينتج عنه وفاتهم أو إصابتهم بجروح جسيمة، وذلك على المسافرين ضحايا

^(٧٦٤) ضحى محمد النعمان - المرجع السابق - ص ٢٤١.

^(٧٦٥) أنظر أيضاً في هذا الخصوص، اتفاقية جنيف لعام ١٩٣٠م بشأن مسألة تنازع القوانين فيما يتعلق بالكمبالة والسند الأذني. وكذلك اتفاقية جنيف لعام ١٩٣١م بشأن مسألة الشيك.

^(٧٦٦) الفقرة (١) من المادة (٨) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

^(٧٦٧) الفقرة (٢) من المادة (٨) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

^(٧٦٨) الفقرة (٣) من المادة (٨) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠م.

الحوادث الواقعة على أراضيها، إذا كان هؤلاء المسافرين من رعايا هذه الدولة أو من الأشخاص الذين يقيمون فيها بصورة اعتيادية^(٧٦٩).

أما فيما يتعلق بمسؤولية مشغل القطار بخصوص الأضرار الأخرى التي تقع على المسافرين، كتأخير الرحلة أو إلغائها وغيرها من المسؤوليات والالتزامات الأخرى والمتولدة عن عقد النقل، فإنها تكون خاضعة لقوانين وأنظمة الدولة التي وقعت على أراضيها هذه الأضرار وتولد عنها ضرر للمسافر^(٧٧٠).

ويمكننا أن نستخلص مما سبق ما يلي:

- ١- إن الأصل في تحديد القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن انتهاك حقوق المسافرين بالقطارات عبر الحدود، هو ما تشير إليه القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.
- ٢- إن دعاوى المسؤولية الناشئة عن الوفاة أو الإصابات التي تلحق بالمسافرين، يطبق بشأنها القانون الوطني للدولة التي وقع على أراضيها حادث إصابة المسافر.
- ٣- إن دعاوى المسؤولية المتولدة عن الضرر الناشئ عن تأخير أو إلغاء الرحلة وغيرها من المنازعات الأخرى - ماعدا حالي الوفاة أو إصابة المسافر بجروح - يطبق بشأنها القانون الوطني للدولة التي وقع على أراضيها مثل هذه الأضرار.
- ٤- إن قواعد الإسناد في القانون الوطني هي التي يتم الاعتماد عليها لتحديد القانون الواجب التطبيق في حال كان المسافر المضرور من دولة، ومكان وقوع الفعل الضار الذي لحق بالمسافر كان في دولة أخرى.

^(٧٦٩) الفقرة (١) من المادة (٣) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.

^(٧٧٠) الفقرة (١) من المادة (٤٧) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.

الفرع الرابع

تقادم دعوى المسؤولية

رأينا فيما سبق كيف تتحقق مسؤولية مشغل القطار نتيجة إخلاله بالتزاماته المتولدة عن عقد النقل، وأنه يحق للمسافر، أو ورثته، أو من كان يعيلهم أثناء حياته، إقامة دعوى المسؤولية ضد مشغل القطار، إلا أن المدة الزمنية لهذه الدعوى ليست مطلقة عن التحديد، ولكن محددة بمدة زمنية معينة يجب أن تُقام خلالها، وإلا حكم بعدم قبولها، بمعنى أنه إذا انقضت هذه المدة فإنه لا يجوز رفع الدعوى أمام القضاء المختص، كما يحق لمشغل القطار الدفع بعدم قبول الدعوى لسقوط الحق في رفعها بالتقادم.

إن تحديد مدة تقادم دعوى المسؤولية يمثل أمراً ضرورياً لاستقرار المعاملات بين الأفراد حتى لا يدخلوا في منازعات ليس لها نهاية، ومن ثم فإن سكوت المسافر، أو ورثته، أو من له حق مطالبة مشغل القطار، ممن كان المسافر يعيلهم أثناء حياته، عن رفع دعوى المسؤولية بعد انقضاء مدة التقادم، يحتمل أحد أمرين، إما أنهم قد استوفوا حقهم من مشغل القطار، أو أنهم قد تنازلوا عن حقهم لأي سبب كان، ومن ثم لا يمكن سماع الدعوى بعد مضي المدة المحددة قانوناً، حتى لو لم يستوفوا حقهم، لأن الذي لا يطالب بحقه خلال المدة المحددة قانوناً يعتبر مهملًا ويكون جزاء إهماله عدم سماع دعواه، لأنه لا يستحق الحماية القانونية في هذا الخصوص^(٧٧١).

لذا فإن أغلب القوانين^(٧٧٢) التي نظمت عقد نقل الأشخاص، قد نصت على المدة التي تتقادم فيها دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص، وهي التقادم قصير المدى، ولم يعط للمسافر المضرور، أو ورثته، أو من كان المسافر ملزماً بالنفقة عليهم أثناء حياته، وقتاً أطول لرفع دعواهم، وذلك سعياً من مشرعي تلك القوانين إلى فض المنازعات الناشئة عن عقد النقل وإنهائها في أسرع وقت ممكن، كما أن تنظيم عقد النقل يكون في الغالب من خلال نصوص القانون التجاري والذي ينظم الأعمال التجارية، ومما تتطلبه هذه الأعمال من السرعة في تنفيذ الإجراءات، لأن ذلك سوف يؤدي إلى استقرار المراكز القانونية في المعاملات، ومن ثم سرعة تداول الأموال، لذا ينبغي على المسافر المضرور، أو ورثته، أو من كان المسافر ملزماً بإعالتهم، أن يسارعوا في رفع دعوى

(٧٧١) عبدالمجيد الحكيم - نظرية العقد - بغداد - ١٩٦٧م - ص ٢٧٣.

(٧٧٢) من هذه القوانين، المادة (٢٧١) من قانون التجارة البحريني، المادة (١٦٢) من قانون التجارة الكويتي، المادة (٢٧٢) من قانون التجارة المصري.

التعويض أمام القضاء قبل أن تتقدم الدعوى، وفي نفس الوقت حتى لا يظل مشغل القطار مهدداً مدة طويلة بالرجوع عليه من قبل المسافر المتضرر أو ورثته، أو ممن كان المسافر ملزماً بالنفقة عليهم أثناء حياته^(٧٧٣).

أما بالنسبة للقوانين^(٧٧٤) ومن ضمنها الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام، والمعمول بها في المملكة العربية السعودية، والتي أغفل المشرع فيها النص على مدة تقادم دعوى المسؤولية، فإن هذا يعني تطبيق أحكام القواعد العامة، ومن ثم خضوع دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص إلى التقادم الطويل، لذا فأنا نرى بأنه من الأهمية أن يتم النص على مدة تقادم دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص، لأن الغاية من النص على هذه المدة، هي تقصير مدة التقادم، استثناء من التقادم الطويل، حتى يمكن حسم الدعاوي المتعلقة بنقل الأشخاص بأسرع وقت، وعدم إطالة المنازعات القضائية فيها.

وبالنسبة للأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، فإن المنظم السعودي لم يتطرق إلى مدة التقادم بشأن دعوى المسؤولية، ولا نعلم ما هو السبب في إغفاله لمثل هذا النص، وبالتالي لا بد من الرجوع إلى أحكام القواعد العامة في هذا الخصوص، لذا نحث المنظم السعودي لتلافي القصور الموجود في نصوص مواد الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، بالنص على مدة تقادم دعوى المسؤولية، بحيث يسقط حق المسافر، أو ورثته، أو من كان ملزماً بإعالتهم شرعاً، في رفع دعوى المسؤولية المتولدة عن عقد نقل المسافرين بالقطارات، إذا لم يرفعوها خلال مدة ثلاث سنوات، حتى لا يترك الأمر لاجتهاد القضاء، أو أن يترك للتقادم طويل الأجل والمنصوص عليه في القواعد العامة، حيث نصت الفقرة (١) من المادة (١٤٣) من نظام المعاملات المدنية السعودي، على أنه "لا تُسمع دعوى التعويض الناشئة عن الفعل الضار بانقضاء (ثلاث) سنوات من تاريخ علم المتضرر بوقوع الضرر وبالمسؤول عنه. وفي جميع الأحوال لا تسمع الدعوى بانقضاء (عشر) سنوات من تاريخ وقوع الضرر" ومن ثم فإن ذلك سوف يؤدي إلى عدم استقرار المراكز القانونية، وفي نفس الوقت فإن مشغل القطار سوف يكون تحت رحمة المسافر المتضرر ويبقى مهدداً بالرجوع إليه مدة طويلة من الزمن.

^(٧٧٣) نبيل صالح العريايي - المرجع السابق - ص ٣٥٥.

^(٧٧٤) من هذه القوانين، قانون التجارة السوري، وقانون التجارة الأردني، وقانون الموجبات والعقود اللبناني.

وفيما يتعلق بالمشرع البحريني، فقد نص على مدة التقادم في المادة (٢٧١) من قانون التجارة البحريني، والتي نصت على "تتقادم بثلاث سنوات كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص" يتضح لنا من خلال نص هذه المادة، بأن المشرع البحريني، حدد مدة التقادم بثلاث سنوات، يستوي في ذلك أن تكون هذه الدعوى متولدة عن عقد نقل الأشخاص، أو عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص، وحسناً فعل المشرع البحريني، بأن جعل مدة التقادم ثلاث سنوات، لتشمل جميع الدعاوي التي تقام ضد الناقل^(٧٧٥)، ما دام أنها ناتجة عن عقد النقل، كما أننا نعتقد من جانبنا، بأنها مدة كافية، حتى يمكن للمسافر المتضرر، أو ورثته عند وفاته، بإقامة دعوى المسؤولية خلال تلك المدة^(٧٧٦).

إلا أنه يلاحظ لنا، بأن المشرع البحريني، لم يتطرق إلى تحديد الوقت الذي تبدأ فيه مدة التقادم بالنسبة لنقل الأشخاص، بعكس نقل البضائع والذي حدد فيه الوقت الذي تبدأ فيه مدة التقادم، حيث نصت الفقرة (٢) من المادة (٢٧٠) من قانون التجارة البحريني، على أنه "٢. ويسري هذا التقادم فيما يتعلق بدعوى المسؤولية عن الهلاك الكلي من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم وعن التأخير أو التلف أو الهلاك الجزئي من يوم التسليم أو من اليوم الذي أخطر فيه المرسل إليه

^(٧٧٥) بالرجوع إلى المادة (٢٧٢) من قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩، فقد نصت على مدتين للتقادم، فترة التقادم الأولى، وهي التي تكون متعلقة بدعوى المسؤولية الناشئة عن وفاة المسافر، أو الأضرار البدنية، ومدتها سنتان، تبدأ في حالة الوفاة من تاريخ الوفاة وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث. أما فترة التقادم الثانية، وهي تلك المتعلقة بدعوى المسؤولية الناشئة عن عقد نقل الأشخاص، مثل الدعوى التي يرفعها المسافر ضد الناقل بخصوص التأخير في الوصول، أو ضياع أو تلف أو هلاك الأمتعة، ومدتها سنة واحدة، تحتسب من وقت الميعاد المعين للوصول، وعند عدم التعيين فتبدأ من الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي لو وجد في نفس الظروف، ونرى بأنه كان من الأفضل للمشرع المصري توحيد مدة التقادم لجميع الدعاوي الناشئة عن المسؤولية، بحيث تكون مدتها ثلاث سنوات، كما فعل المشرع البحريني في هذا الخصوص.

^(٧٧٦) يلاحظ بأن المشرع الكويتي، جعل مدة التقادم سنة واحدة، ونعتقد بأن هذه المدة غير كافية، حتى يمكن للمسافر المتضرر أو لورثته عند وفاته من إقامة دعواهم اذا ما نظرنا بعين الاعتبار إلى الظروف التي قد يمرون بها خلال تلك المدة، حيث نصت المادة (١٦٢) من قانون التجارة الكويتي، على أنه "١. تتقادم بسنة كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد نقل الأشخاص أو عقد الوكالة بالعمولة للنقل ويسري هذا التقادم فيما يتعلق بدعوى المسؤولية عن الهلاك الكلي للأشياء من اليوم الذي يجب فيه التسليم، وعن التأخير أو التلف أو الهلاك الجزئي للأشياء من يوم التسليم أو من اليوم الذي وضع فيه الشيء تحت تصرف المرسل إليه. ٢. ولا يجوز ان يتمسك بالتقادم من صدر منه خطأ عمدي أو خطأ جسيم. ٣. ويقع باطلا كل اتفاق على مخالفة الاحكام السابقة".

بوضع الشيء تحت تصرفه" ونرى من جانبنا، ولتلافي النقص التشريعي في هذا الخصوص، أهمية النص على هذا الحكم، بحيث تبدأ مدة التقادم من اليوم التالي لليوم الذي وقع فيه الحادث، ومن ثم نشأت عنه دعوى المسؤولية.

وإذا كان المشرع البحريني، قد حدد مدة التقادم بثلاث سنوات، إلا أنه لم يسمح للناقل أن يتمسك بالتقادم لسقوط الدعوى عنه، إذا صدر منه خطأ عمدي أو خطأ جسيم، حيث نصت المادة (٢٧٢) من قانون التجارة البحريني، على القول "لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في المادتين السابقتين من صدر منه خطأ عمدي أو خطأ جسيم".

كما أن المشرع البحريني، اعتبر مدة التقادم من النظام العام بحيث لا يجوز الاتفاق على تعديلها، حيث نصت المادة (٢٧٣) من قانون التجارة البحريني، على القول "يقع باطلا كل اتفاق على مخالفة الأحكام المنصوص عليها في المواد الثلاث السابقة".

وبالنسبة للاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢ فلم نجد في نصوص موادها ما يشير لمدة التقادم، ومن ثم يتعين علينا الرجوع إلى القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة، ومنعاً للتكرار، سوف يتم التطرق لهذا الموضوع عند الحديث عن هذه القواعد^(٧٧٧).

أما فيما يتعلق بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، فقد نصت على أن دعوى المسؤولية الناشئة عن وفاة المسافر، أو الأضرار الجسمية، تتقادم بثلاث سنوات، وذلك اعتباراً من اليوم التالي للوفاة أو حصول الإصابة الجسمية^(٧٧٨)، وبالنسبة لأصحاب الحق الآخرين، فإنها تتقادم بثلاث سنوات، ويبدأ حساب مدة التقادم من اليوم التالي لوفاة المسافر على ألا تتجاوز هذه المدة خمس سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحادث^(٧٧٩).

^(٧٧٧) الفقرة (١٤) من ديباجة لاتحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٢١/٧٨٢.

^(٧٧٨) الفقرة (أ/ ١) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(٧٧٩) الفقرة (ب/ ١) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

وفيما يتعلق بالدعاوى الأخرى الناشئة عن الأضرار والتي تكون متعلقة بعقد النقل بوجه عام، فإن مدة التقادم فيها تكون لمدة سنة واحدة، إلا إذا تعلق الأمر بدعوى مبنية على ضرر سببه التدليس أو الغش، فإن مدة التقادم تكون لمدة سنتين^(٧٨٠).

وإذا كانت دعوى التعويض متعلقة بالفقدان الكلي للأمتعة، فإن مدة التقادم تبدأ من اليوم الرابع عشر الذي يلي الزمن اللازم لوضع الأمتعة تحت تصرف المسافرين^(٧٨١)، أما إذا كانت دعوى التعويض متعلقة بالتأخير في التسليم، أو التعيب، أو الفقدان الجزئي، فإن مدة التقادم تبدأ من اليوم الذي تم فيه تسليم هذه الأمتعة للمسافر^(٧٨٢).

وبالنسبة لدعاوى المطالبة بدفع أو استرداد قيمة التذكرة والنفقات الملحقة أو الرسوم الإضافية أو دعاوى التصحيح في حال التطبيق الخاطئ للتعريف أو الخطأ في الحساب أو الاستيفاء، فإن مدة التقادم تبدأ من اليوم الذي تم فيه الدفع، وإذا لم يكن المبلغ قد تم دفعه، فإن مدة التقادم تبدأ من اليوم الذي كان من الواجب فيه الدفع^(٧٨٣).

وفيما يتعلق بدعاوى المطالبة بدفع رسم إضافي مطلوب من قبل الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى، فإن مدة التقادم تكون اعتباراً من يوم طلب هذه السلطات^(٧٨٤). وبخصوص باقي الحالات الأخرى والمتعلقة بنقل المسافرين، فإن مدة التقادم تكون من اليوم الذي انتهت فيه صلاحية تذكرة السفر^(٧٨٥).

^(٧٨٠) الفقرة (٢) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.

^(٧٨١) الفقرة (أ) (٣) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.

^(٧٨٢) الفقرة (ب) (٣) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.

^(٧٨٣) الفقرة (ج) (٣) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.

^(٧٨٤) الفقرة (د) (٣) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.

^(٧٨٥) الفقرة (هـ) (٣) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ٩/٥/١٩٨٠ م.

وفي حالة تقديم المطالبة إلى مشغل القطار وفقاً لنص المادة (٤٩) من هذه القواعد مع الأوراق اللازمة والمثبت به الحق، فإن مدة التقادم توقف حتى اليوم الذي يرفض فيه مشغل القطار هذه المطالبة، على أن يكون الرفض مسبباً كتابياً مع إعادة كامل الأوراق المثبت بها الحق للمسافر، وفي حالة القبول الجزئي للمطالبة، فإن مدة التقادم تبدأ بالنسبة للجزء المتنازع عليه، ولا توقف المطالبات اللاحقة لنفس الموضوع مدة التقادم^(٧٨٦).

أما الدعاوى التي سقطت بالتقادم، فلا يجوز رفعها حتى لو كان ذلك على شكل طلب استثنائي^(٧٨٧)، وباستثناء الأحكام السابقة بشأن مدة التقادم، فإن قانون كل دولة ينظم وقف وقطع مدة التقادم^(٧٨٨).

أما بالنسبة للقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV بصيغتها المعدلة، فإنه وبالرجوع إلى المادة (٦٠) منها، فإنها لم تختلف عما جاء في القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م، ومنعاً للتكرار، وحيث أننا لن نأتي بشيء جديد، بقدر ما سوف يكون تكراراً لتلك المواضيع، لذا نحيل إلى ما تم ذكره سابقاً في هذا الخصوص.

^(٧٨٦) الفقرة (٤) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(٧٨٧) الفقرة (٥) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

^(٧٨٨) الفقرة (٦) من المادة (٥٥) من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والمؤرخة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.

الخاتمة

تناولت الدراسة موضوع الحماية القانونية لحقوق المسافرين بالقطارات، فيما جاء في الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من الباب الثالث من الالية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمي وسائل النقل العام في المملكة العربية السعودية، الصادرة بقرار مجلس الوزراء - الموقر- رقم (٤٤) وتاريخ ١٤/١/١٤٥٠هـ. بالإضافة للأنظمة الأخرى ذات العلاقة، التي تضمنت مجموعة من القواعد والأحكام المتعلقة بالحقوق المقررة للمسافرين بالقطارات تجاه مشغل القطار، وكذلك الالتزامات المترتبة على مشغل القطار والمسافرين، فهي حقوق والتزامات متبادلة فيما بينهم، فما يعتبر التزاماً على أي منهم يعتبر في الوقت نفسه حقاً للطرف الآخر، وبالمقابل فإن أحكام قانون التجارة البحريني قد عالجت أحكام عقد النقل البري بصفة عامة، وهو ما يمكن تطبيقه على النقل بالقطارات بصفة عامة، أما فيما يتعلق بنقل المسافرين بالقطارات ذات الطابع الدولي فهي تخضع كأصل عام للاتفاقيات الدولية التي تناولت تنظيم العلاقة بين المسافرين ومشغل القطار، ومن أهمها لائحة الاتحاد الأوروبي رقم (٢٠٢١/٧٨٢) والصادرة عن البرلمان الأوروبي ومجلس الاتحاد الأوروبي بتاريخ ٢٩/٤/٢٠٢١م بشأن حقوق والتزامات ركاب السكك الحديدية وكذلك القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV المؤرخة في ٩/٥/١٩٨٠م، وأيضاً القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والمؤرخ في ٣/٦/١٩٩٩م، التي تناولت حقوق والتزامات المسافرين الدوليين بين الدول الأعضاء دون المسافرين المحليين؛ وهي قواعد تهدف إلى إقامة نظام قانوني موحد قابل للتطبيق على النقل الدولي للمسافرين وأمتعتهم بين الدول الأعضاء.

ولقد جاءت الدراسة في فصلين دراسيين، خُصص الفصل الدراسي الأول منهما لبيان حقوق المسافرين بالقطارات وما يقابلها من التزامات تقع على عاتق مشغل القطار عن هذه الحقوق وأسباب نشوئها، وبيان أسباب اركاب المسافر، وخُصص الفصل الدراسي الثاني، لبيان الطبيعة القانونية لمسؤولية مشغل القطار عن انتهاك حقوق المسافرين وأساس مسؤوليته وطرق دفعها والقانون الواجب التطبيق في حالة اتصف نقل المسافرين بالقطارات بالصفة الدولية، وقد خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات على النحو الآتي:

أولاً- النتائج:

١- أن المنظم السعودي حرص على توفير أكبر قدر ممكن من الحماية للمسافرين بالقطارات عند تقريره الأحكام الخاصة بمسؤولية مشغل القطار تجاه المسافرين، حيث أفرد لذلك أحكاماً خاصة في شأن النقل بالسكك الحديدية، بالإضافة للأنظمة الأخرى ذات العلاقة، وبذلك يكون المنظم السعودي خرج عما هو معمول به في القواعد العامة الواردة في نظام المعاملات المدنية السعودي، وكذلك القوانين التجارية في التشريعات المقارنة.

٢- اتفقت الأحكام العامة في الأنظمة السعودية، وكذلك الاتفاقيات الدولية لنقل المسافرين بالقطارات، على الأخذ بفكرة الخطأ العقدي المفترض لحماية المسافرين من حوادث النقل بالقطار، من خلال فرض أهم التزام على مشغل القطار، وهو الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، وجعله التزاماً بتحقيق نتيجة، وليس ببذل عناية، ومن ثم فإنه لا يجب على المسافر المضرور أن يقوم بإثبات خطأ مشغل القطار، بل يكفي أن يثبت أن الضرر قد وقع له أثناء تنفيذ عقد النقل، وبالتالي فلا يستطيع مشغل القطار أن يتخلص من مسؤوليته العقدية إلا بإثبات السبب الأجنبي، ومما لا شك فيه أن ذلك يسهل على المسافر الحصول على حقه في التعويض بكل يسر وسهولة.

٣- حرص المشرع البحريني، وكذلك الاتفاقيات الدولية على التفرقة بين أمتعة المسافرين المسجلة، وغير مسجلة، من حيث أساس مسؤولية مشغل القطار تجاه هذه الأمتعة، فبالنسبة للأمتعة المسجلة تكون المسؤولية قائمة عنها على أساس فكرة الخطأ العقدي، أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة، فتكون المسؤولية قائمة عنها على أساس الخطأ واجب الإثبات، ويقع على عاتق المسافر أو من أنتقل له الحق في التعويض عب إثبات خطأ مشغل القطار، في حين أن المنظم السعودي لم يفرق بين أساس مسؤولية مشغل القطار تجاه الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، فجعل أساس مسؤولية مشغل القطار واحداً بالنسبة لها جميعاً، وهو فكرة الخطأ العقدي.

٤- أظهرت الدراسة أنه يلزم لقيام مسؤولية مشغل القطار العقدية توافر شرطين، أولهما: وجود عقد نقل صحيح، ولما كان عقد نقل المسافرين بالقطارات من العقود التجارية، فيجوز اثباته بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً. وثانيهما: حدوث ضرر للمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل.

- ٥- تعتبر تذكرة السفر وسيلة إثبات عقد النقل بالقطار ، والتذكرة الإلكترونية لها ذات حجية التذكرة الورقية في الإثبات، بوصفها الوثيقة أو المستند المثبت للعلاقة العقدية بين مشغل القطار والمسافر؛ فمن خلالها يتم الحجز وتحديد الوجهة المحددة للسفر ومن ثم إتمام عملية الحجز.
- ٦- حددت الأحكام الخاصة بالنقل بالقطارات تعويض المسافر عن تعطل القطار أثناء الرحلة، وجعلته تعويضاً عينياً يتمثل في توفير وسيلة النقل البديلة، لتمكينه من بلوغ محطة الوصول النهائية، بالإضافة لحصوله على حق الرعاية والمساندة، كتوفير المأكل والمشرب والعلاج إن لزم الأمر خلال الرحلة.
- ٧- إن عملية نقل المسافرين بالقطارات تخضع لقواعد المسؤولية العقدية، وهذه القواعد توفر حماية أكبر للمسافرين تجاه مشغل القطار، بحكم أنها تقوم على أساس تعاقدية بين مشغل القطار والمسافر بموجبه تتحدد الالتزامات؛ فإن لم يوجد نص صريح يتناول حدود ونطاق هذه المسؤولية، فإن مقتضيات حسن النية في العقود تفرض على مشغل القطار أن يضمن سلامة المسافر وأمتعته بوصفها من مستلزمات عقد النقل.
- ٨- يمكن مساءلة مشغل القطار عن الآلام النفسية والاضطرابات التي يتعرض لها المسافر أثناء الرحلة، ولو لم تقترن بإصابات بدنية ظاهرة، ذلك أن التقدم العلمي قد كشف عن وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان والجهاز العصبي والنفسي له.
- ٩- من أهم الالتزامات الملقاة على عاتق المسافر تجاه مشغل القطار، هو دفع قيمة تذكرة السفر، واحترام تعليمات مشغل القطار.
- ١٠- يحق لمشغل القطار رفض إركاب المسافر بالقطار، في حال عدم قيام المسافر بتأكيد الحجز الخاص برحلته، أو مخالفته للسياسات المعمول بها من قبل مشغل القطار عند شراء تذكرة السفر ولاسيما ما يتعلق منها بوسائل الحماية وعدم الإضرار بالغير.
- ١١- في حال مخالفة المسافر تعليمات مشغل القطار، يحق لهذا الأخير فرض عقوبة على المسافر المخالف، بفرض غرامة مالية، وفي بعض الحالات رفض تقديم الخدمة للمسافر المخالف.
- ١٢- توافقت كل من أحكام نظام المعاملات المدنية السعودي، والقانون المدني البحريني، وكذلك أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لحقوق المسافرين بالقطارات، على أنه وإن كان يجوز للمتعاقدین الاتفاق على إعفاء المدين من مسؤوليته في حال عدم تنفيذه الالتزام أو التأخير في تنفيذه، إلا أن هذا الاتفاق لا أثر له، ولا يجوز الاحتجاج به تجاه الدائن، إذا كان عدم

التنفيذ أو التأخير في التنفيذ راجعاً إلى غش المدين أو خطئه الجسيم، وهنا يكون على الدائن عبء إثبات هذا الغش أو الخطأ الجسيم للمدين.

١٣- وضعت غالبية التشريعات المقارنة ضمن احكام قوانينها المدنية ما يتضمن تحديد القانون الواجب التطبيق حال تعلق النزاع بعنصر أجنبي، وهو ما ينطبق على عقود النقل بالقطارات التي تتجاوز الحدود الإقليمية للدولة، مثل تطبيق قانون مكان وقوع الفعل الضار، والقانون الذي يحكم العقد هو قانون بلد الإبرام أو بلد التنفيذ، أو البلد التي كان يتوقع تنفيذ الالتزام فيها.

ثانياً - التوصيات:

من خلال ما خلصت إليه الدراسة فإن ثمة توصيات يرى الباحث أنه يتعين التوصية بها في ختام هذه الدراسة وأهمها:

١- ندعو المنظم السعودي أن يضيف إلى الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، نصاً واضحاً يتناول تحديد مقدار التعويض المستحق للمسافر المضرور حال تعرضه لأي أضرار جسيمة، وتحديد ذلك يكون على أساس نسبة معينة من قيمة التعويض عن الوفاة تختلف باختلاف نوع الإصابة.

٢- ندعو المنظم السعودي أن يضيف إلى الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، النص على التعويضات المستحقة عن وفاة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل قياساً على دية القتل الخطأ.

٣- ندعو المنظم السعودي، إلى النص على مدة تقادم دعاوى مسؤولية مشغل القطار، بحيث يسقط حق المسافر المضرور، أو ورثته، في رفع دعوى المسؤولية المتولدة عن عقد نقل المسافرين بالقطارات، إذا لم يرفعوها خلال مدة ثلاث سنوات، حتى لا يترك الأمر لاجتهاد القضاء، أو للتقادم طويل الأجل والمنصوص عليه في القواعد العامة، لأن ذلك سوف يؤدي إلى عدم استقرار المراكز القانونية.

٤- نوصي المنظم السعودي، أن يقوم بإضافة فرع خاص في نظام المعاملات المدنية السعودي بخصوص آليات تحديد القانون الواجب التطبيق، حال كان النزاع دولياً وتعلق النزاع بعلاقة عقدية تنطوي على عنصر أجنبي، كما هو معمول به في التشريعات المقارنة.

٥- نوصي المنظم السعودي، بأهمية تعديل وتحديث الأحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، وفق ما جاءت به هذه الدراسة، بغية الوصول إلى حماية قانونية متكاملة وفعالة لحفظ حقوق المسافرين بالقطارات.

٦- نوصي المشرع البحريني، بإصدار قانون خاص ينظم حقوق المسافرين بالقطارات والتزاماتهم قبل مشغل القطار في حال النقل بالسكك الحديدية، ليكون نواه استباقية، وبخاصة مع اقتراب العمل بتنفيذ مشروع جسر الملك حمد - حفظه الله - والذي سوف يربط المملكة العربية السعودية ومملكة البحرين بخط حديدي في خطوة اولية لربط مملكة البحرين بدول الخليج العربي من خلال شبكة السكك الحديدية.

٧- نوصي المشرع البحريني، بالاستفادة من هذه الدراسة، بغية الوصول إلى التنظيم القانوني الأمثل الذي يكفل الإحاطة بكل جوانب الحماية القانونية اللازمة لحماية حقوق المسافرين بالقطارات.

٨- وضع اتفاقية إقليمية موحدة على مستوى دول مجلس التعاون الخليج العربي تعالج عمليات النقل بالسكك الحديدية.

٩- إجراء المزيد من البحوث والدراسات المقارنة ذات العلاقة بنقل المسافرين والبضائع بالقطارات.

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين وصلى الله على نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

المراجع

قائمة المراجع

أولاً: المراجع.

- إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٨٠م.
- إبراهيم الشديفات - المسؤولية المالية عن حوادث وسائل النقل - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - دار يافا العلمية للنشر والتوزيع - الأردن - ٢٠١٤م.
- أحمد حشمت أبو ستيت - نظرية الالتزام في القانون المدني الجديد - الطبعة الثانية - مطبعة مصر - ١٩٥٤م.
- أحمد عبدالكريم سلامة - المختصر في قانون العلاقات الدولية الخاصة - دار النهضة العربية - الطبعة الأولى.
- أحمد قسمت الجداوي - مبادئ القانون الدولي الخاص - دار النهضة العربية - بدون سنة نشر.
- ادريس فاضلي - الوجيز في النظرية العامة للالتزام - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - ٢٠٠٩م.
- أدوار عيد - العقود التجارية وعمليات المصارف - بدون دار نشر - بيروت - ١٩٦٨م.
- إسماعيل غانم - النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام والاثبات - الجزء الثاني - مكتبة عبدالله وهبة - القاهرة - ١٩٦٧م.
- اشرف جابر سعيد - المسؤولية عن الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد - دار النهضة العربية - ٢٠٠٢م.
- اكرم يا ملكي - العقود التجارية وفقاً لأحكام قانون التجارة الجديد رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠م - عقد النقل - مطبعة العاني - بغداد - ١٩٧٢م.
- اكرم يا ملكي - القانون التجاري - الأعمال التجارية، التجار، العقود التجارية - دراسة مقارنة - دار الثقافة - عمان - ٢٠١٠م.
- إلياس نصيف - الوسيط في قانون التجارة - موسوعة الوسيط في قانون التجارة (العقود التجارية) - المؤسسة الحديثة للكتاب - لبنان - ٢٠٠٨م.
- بسيم خليل سكارنه - فعل المضرور وأثره في المسؤولية التقصيرية - الطبعة الأولى - دار وائل للنشر والتوزيع - الأردن - ٢٠١٤م.

- حافظ محمد إبراهيم - القانون التجاري - النظرية العامة والتعهدات والعقود التجارية - الطبعة الأولى - بغداد.
- حسن علي الذنون - أصول الالتزام - مطبعة المعارف - ١٩٧٠م.
- حسن علي الذنون - النظرية العامة للالتزام - الجزء الأول - بغداد - ١٩٤٦م.
- حسين عامر - المسؤولية المدنية - التقصيرية والعقدية - الطبعة الأولى - مطبعة مصر - ١٩٥٦م.
- حسين عامر وعبدالرحيم عامر - المسؤولية المدنية - التقصيرية والعقدية - الطبعة الثانية - دار المعارف - ١٩٧٩م.
- حمد الله محمد حمد الله - عقد النقل البري والبحري والجوي - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٨م.
- خالد جمال أحمد حسن - النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني البحريني - دراسة مقارنة - مصادر الالتزام - الطبعة الثالثة - جامعة البحرين - ٢٠٠٨م.
- خليل أحمد حسن قدامة - الوجيز في شرح القانون المدني - الجزء الأول - الطبعة الأولى - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - ٢٠٠٥م.
- رمضان أبو السعود - النظرية العامة للالتزام - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ٢٠٠٢م.
- زكي الشعراوي - العقود التجارية في القانون والفقه والقضاء المصري - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٤م.
- زهير عباس كريم - مبادئ القانون التجاري - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - ١٩٩٥م.
- سامية راشد - الوسيط في تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٨٧م.
- سعيد جبر - مصادر الالتزام - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٩م.
- سليمان مرقس - شرح القانون المدني في الالتزامات - الجزء الثاني - المطبعة العالمية - القاهرة - ١٩٦٤م.
- سميحة مصطفى القليوبي - شرح قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م - العقود التجارية وعمليات البنوك - الطبعة الثالثة - دار النهضة العربية - مصر - ٢٠٠٠م.
- سمير جميل حسين الفتلاوي - العقود التجارية الجزائرية - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر - ٢٠٠١م.

- سمير عبدالسميع الأودن - المسؤولية عن حوادث النقل السريع - منشأة المعارف الإسكندرية - ٢٠٠٨م.
- شريف أحمد الطباخ - التعويض عن النقل البري والبحري والجوي - دار الفكر الجامعي - الإسكندرية - ٢٠٠٥م.
- شريف أحمد الطباخ - المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية - الجزء الأول - دار الفكر والقانون - المنصورة - ٢٠٠٩م.
- صفوت ناجي بهنساوي - العقود التجارية - دار النهضة العربية - بدون تاريخ نشر.
- صلاح محمد أحمد دياب و جميل محمد حسين - الوجيز في النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام في ضوء القانون المدني البحريني - الطبعة الأولى - جامعة البحرين - ٢٠٢٣م.
- ضحى محمد النعمان - المسؤولية المدنية لمتعهدي السفر والسياحة - دراسة مقارنة - دار الكتب القانونية - مصر - ٢٠١٤م.
- طالب حسن موسى - العقود التجارية في قانون التجارة العراقي الجديد - عقد النقل - الجزء الأول - الطبعة الأولى - بغداد - ١٩٧٣م.
- طلبه وهبه خطاب - المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان - دراسة قضائية مقارنة - دار الفكر العربي - القاهرة - ١٩٧٤م.
- عباس حلمي - القانون التجاري - العقود والأوراق التجارية - الطبعة الثانية - ١٩٨٧م.
- عبدالباقي البكري - شرح القانون المدني العراقي - الجزء الثالث - مطبعة الزهراء - بغداد - ١٩٧١م.
- عبدالحى حجازي - العقود التجارية - القاهرة - ١٩٥٤م.
- عبدالرزاق أحمد السنهوري - النظرية العامة للالتزامات - نظرية العقد - الجزء الأول - الطبعة الثانية - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ١٩٩٨م.
- عبدالرزاق أحمد السنهوري - الوسيط في القانون المدني - مصادر الالتزام - الجزء الأول - تحديث وتنقيح المستشار أحمد مدحت المراغي - الطبعة الأولى - دار الشروق - القاهرة - ٢٠١٠م.
- عبدالرزاق أحمد السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء الأول - دار إحياء التراث العربي - لبنان - بدون سنة نشر.
- عبدالرزاق أحمد السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني الجديد - نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام - دار النشر للجامعات العربية - ١٩٥٢م.
- عبدالمجيد الحكيم - نظرية العقد - بغداد - ١٩٦٧م.

- عدلي أمير خالد - قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠٠٦م.
- علي البارودي - العقود وعمليات البنوك التجارية - وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ٢٠٠١م.
- علي البارودي - القانون التجاري - الإسكندرية - ١٩٦١م.
- علي البارودي - القانون التجاري - الطبعة الثالثة - دار المعارف - الإسكندرية - ١٩٩١م.
- علي العريف - شرح القانون التجاري المصري - الجزء الأول - الطبعة الأولى - القاهرة - ١٩٤٧م.
- علي جمال الدين عوض - الوجيز في القانون التجاري - الجزء الثاني - مصر - ١٩٧٥م.
- علي حسن يونس - العقود التجارية - دار الفكر العربي - ١٩٦٩م.
- عماد الشربيني - القانون التجاري الجديد - الالتزامات والعقود التجارية - الكتاب الأول - مصر - ٢٠٠٣م.
- عمر خالد مصطفى - عقد النقل في الفقه الإسلامي - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - دار النفائس - الأردن - ٢٠١٠م.
- عمورة عمار - العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري - دار الخلدونية - الجزائر - بدون سنة نشر.
- فايز أحمد عبدالرحمن - القانون التجاري الجديد - الأوراق التجارية، أعمال البنوك، العقود التجارية، الإفلاس - الجزء الثاني - الطبعة الأولى - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٧م.
- فتحي عبد الرحيم عبدالله - شرح النظرية العامة للالتزام - الكتاب الأول - الطبعة الثالثة - منشأة المعارف - الإسكندرية - ٢٠٠١م.
- فريد مشرقى - أصول القانون التجاري المصري - الجزء الأول - الطبعة الثالثة - مكتبة الانجلو المصرية - القاهرة - ١٩٥٩م.
- محسن شفيق - القانون التجاري الكويتي - العقود التجارية - الأوراق التجارية - الإفلاس - مطبوعات جامعة الكويت - ١٩٧٠م.
- محسن شفيق - الوجيز في القانون التجاري - دار النهضة العربية - ١٩٦٩م.
- محسن عبدالحميد إبراهيم البيه - النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام - الجزء الأول - مكتبة الجلاء - مصر.
- محمد إبراهيم دسوقي - تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع - بدون دار النشر - ٢٠٠٨م.

- محمد السيد الفقي - القانون التجاري - الطبعة الأولى - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ٢٠٠٥م.
- محمد شريف عبدالرحمن - مسؤولية الناقل في عقد النقل البري - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٦م.
- محمد علي البدوي الأزهرى - النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام - الجزء الأول - الطبعة الرابعة - دار الكتاب الوطنية - بنغازي - ٢٠٠٣م.
- محمد علي عمران - الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود - دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا - دار النهضة العربية - ١٩٨٠.
- محمد فريد العريني - القانون الجوي - النقل الجوي الدولي والداخلي - دار الجامعة الجديدة - ٢٠١٣م.
- محمد فريد العريني و علي البارودي - القانون التجاري - العقود التجارية، عمليات البنوك - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠٠٤م.
- محمد كامل مرسي - شرح القانون المدني الجديد - الالتزامات - الجزء الثاني - المطبعة العالمية - القاهرة - ١٩٥٥م.
- محمد لبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - الطبعة الثانية - مكتبة الوفاء القانونية - ٢٠٠٩م.
- محمد لبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - دراسة في القانون المدني المصري مقارناً بالقانون الفرنسي - مكتبة النهضة المصرية - ١٩٥٧م.
- محمد لبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - دراسة مقارنة - الطبعة الثانية منقحة - مكتبة الوفاء القانونية - الإسكندرية - ٢٠٠٩م.
- محمد وحيد محمد علي - الالتزام بضمان السلامة في العقود - دار النهضة العربية - ٢٠٠١م.
- محمود جلال الدين زكي - نظرية الالتزام في القانون المدني المصري - مصادر الالتزام - الجزء الأول - الطبعة الثانية - مطبعة جامعة القاهرة - ١٩٧٦م.
- محمود جلال حمزة - المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري - ديوان المطبوعات الجامعية - دار النشر والتوزيع - الجزائر - ١٩٨٥م.
- محمود محمد عبابنة - أحكام عقد النقل - النقل البحري، النقل الجوي، النقل البري - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - دار الثقافة - الأردن - ٢٠١٥م.
- مختار رحمانى محمد - المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - دراسة مقارنة - الجزائر - ٢٠٠٣م.

- مصطفى كمال طه - العقود التجارية وعمليات البنوك - الطبعة الأولى - مكتبة الوفاء القانونية - الإسكندرية - مصر - ٢٠٠٩م.
- مصطفى كمال طه - الوجيز في القانون التجاري - بدون دار نشر - الإسكندرية - ١٩٧١م.
- مصطفى مرعي - المسؤولية المدنية في القانون المصري - الطبعة الثانية - مطبعة الاعتماد - القاهرة - ١٩٤٤م.
- مصطفى مرعي - المسؤولية المدنية في القانون المصري - الطبعة الأولى - مطبعة نوري.
- منذر الفضل - النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني - دراسة مقارنة - الجزء الأول - الطبعة الأولى - ١٩٩١م.
- منير محمد الجنيهي و ممدوح محمد الجنيهي - العقود التجارية - عقد نقل التكنولوجيا، الوكالة التجارية، عقد السمسرة، عقد النقل - دار الفكر الجامعي - الإسكندرية - ٢٠٠٠م.
- نبيل ابراهيم سعد - النظرية العامة للالتزام - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠١٤م.
- هاني دويدار - قانون النقل - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠١٤م.
- هشام الصادق - تنازع القوانين - منشأة المعارف - الاسكندرية - الطبعة الثالثة - ١٩٧٤م.
- وجدي عبدالواحد علي - التعويض عن الاخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر - الطبعة الأولى - ٢٠٠٤م.

ثانياً: الرسائل الجامعية.

- براسي محمد - الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري - مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص - جامعة الجيلالي الياابس - الجزائر - ٢٠١١م.
- ثروت انيس الاسيوطي - مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن - رسالة دكتوراه - القاهرة - ١٩٦٠م.
- حكيم ولد كسكوسة - النظام القانوني لمرفق النقل بالجزائر - مذكرة ماجستير في العلوم القانونية - جامعة الجزائر - ١٩٩٠.
- خالد مصطفى الخطيب - المسؤولية العقدية بين الإبقاء والإلغاء - رسالة دكتوراه - جامعة حلب - ٢٠٠٥م.
- دمانة محمد - دفع المسؤولية المدنية للناقل - رسالة دكتوراه - كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - ٢٠١١م.
- سعد واصف - التأمين من المسؤولية - دراسة في عقد النقل البري - رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة - ١٩٥٨م.

- سليمان مرقس - نظرية دفع المسؤولية - رسالة دكتوراه - مطبعة الاعتماد - الجامعة المصرية - ١٩٣٦ م.
- عباس حسن الصراف - المسؤولية العقدية عن فعل الغير في القانون المقارن - رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة - مطابع دار الكتاب العربي - مصر - ١٩٥٤ م.
- عبدالرحيم معمر عبدالسلام الجابري - الحماية المدنية للمضرور من حوادث المركبات الآلية - دراسة مقارنة بين القانون المصري والقانون الليبي - رسالة ماجستير - جامعة القاهرة - ٢٠١٧ م.
- معمر ولد محمد سالم - مسؤولية الناقل البري للأشخاص في القانون الموريتاني والليبي والمصري - دراسة مقارنة - رسالة ماجستير - أكاديمية الدراسات العليا - مدرسة العلوم الإنسانية - قسم القانون - ٢٠٠٩/٢٠١٠ م.
- نبيل صالح العرباوي - مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري - رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص - كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة أبو بكر بلقايد - الجزائر - ٢٠١٠ م.

ثالثاً: البحوث.

- زكريا مصيلحي عبداللطيف - مسؤولية الناقل في نقل المجاملة والنقل المجاني - مجلة إدارة قضايا الحكومة - العدد الثالث - السنة الثامنة عشر - ١٩٧٤ م.
- سليمان مرقس - تعليق على حكم محكمة استئناف الإسكندرية في ١٩٥٠/٢/٥ م - مجلة التشريع والقضاء - السنة ٢ - ١٩٤٩ م.
- صلاح الدين قوره - التكييف القانوني لمسؤولية الناقل البري في القانون المصري - العدد ٣ - مجلة التأمين - بيروت - ١٩٧٠ م.
- عبدالرحمن عياد - نظام المسؤولية العقدية - نظرة انتقادية - مجلة الحقوق - العددان ٣، ٤ - السنة ١٤ - كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية - ١٩٦٩ م.
- محمد يوسف الزعبي - مسؤولية المباشر والمتسبب في القانون المدني الأردني - بحث منشور في مجلة مؤته - المجلد الثاني - العدد الأول - ١٩٨٧ م.

رابعاً: التشريعات والقوانين.

١. نظام المعاملات المدنية السعودي، الصادر بموجب المرسوم الملكي رقم (م/١٩١) وتاريخ ١٤٤٤/١١/٢٩ هـ.
٢. لائحة حقوق والتزامات مستخدمى وسائل النقل العام، الصادرة بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (٤٤) وتاريخ ١٤٤٥/١/١٤ هـ.
٣. نظام الخطوط الحديدية، الصادر بموجب المرسوم الملكي رقم (م/١٥٩) وتاريخ ١٤٤٥/٨/٢٢ هـ.
٤. الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمى وسائل النقل العام، الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل رقم (١/ ٩/ ٢٠٢٣/ ٣) وتاريخ ١٤٤٥/ ٣/ ٥ هـ.
٥. الاحكام الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من الآلية التفصيلية للائحة حقوق والتزامات مستخدمى وسائل النقل العام، الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل رقم (١/ ٩/ ٢٠٢٣/ ٣) وتاريخ ١٤٤٥/ ٣/ ٥ هـ.
٦. اللائحة التنفيذية لنظام الخطوط الحديدية، الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل رقم (١/ ١/ ٢٠٢٤/ ٤) وتاريخ ١٤٤٥/ ١٢/ ١٩ هـ.
٧. قانون التجارة البحريني، الصادر بموجب مرسوم بقانون رقم (٧) لسنة ١٩٨٧ وتعدلاته.
٨. القانون المدني البحريني، الصادر بموجب مرسوم بقانون رقم (١٩) لسنة ٢٠٠١.
٩. لائحة الاتحاد الأوروبي رقم (٢٠٢١/٧٨٢) والصادرة عن البرلمان الأوروبي ومجلس الاتحاد الأوروبي بتاريخ ٢٩/٤/٢٠٢١م بشأن حقوق والتزامات ركاب السكك الحديدية.
١٠. القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV الصادرة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م.
١١. القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية لنقل المسافرين والأمتعة CIV والصادرة بتاريخ ١٩٨٠/٥/٩م بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والمؤرخ بتاريخ ١٩٩٩/٦/٣م.

خامساً: المواقع الالكترونية.

١. موقع الهيئة العامة للنقل – المملكة العربية السعودية – www.tga.gov.sa
٢. موقع الخطوط الحديدية السعودية – سار – www.sar.com.sa
٣. موقع محكمة النقض الفرنسية – www.courdecassation.fr
٤. موقع محكمة النقض المصرية – www.cc.gov.eg

سادساً: المراجع باللغة الأجنبية.

- Chris Turner – Contract law -2 ed- Oxford- 2007.
- Dawood, Noha Abou El Gheit, and others (2020) Studying the Use of Smart Phone Applications as A New Tool for Distributing Railways' Services. Retrieved from www.mandumah.search.com.
- Hisham Baban – Principles of Commercial Law – First Edition – University of Bahrain – 2015.
- Hussein, Shuq, and others. (2024) Harmonising liability: exploring carrier responsibilities in transportation contracts and their application to autonomous vehicle services under the UAE Law. Retrieved from www.ebsco.com.
- Indira Carr – International Trade Law – 5ed – Routledge Taylor & Francis Group – London and New York – 2014.
- John Guandolo – Transportation law – 4ed – New York – 1999.
- Kameran Al-Sahlihi – Commercial Law – Trade. Commercial Transactions. Commercial Contracts - University of Bahrain - 2005.
- Kameran Al-Sahlihi – Commercial Law – University of Bahrain - 2004.
- Kontogiannis, Christof T.(2024) Improving the passenger experience by providing targeted information to passengers – Retrieved from www.ebsco.com.
- Murati, Erion. (2020) Mobility-as-a-service (MaaS) digital marketplace impact on EU passengers' rights – Retrieved from www.ebsco.com.
- Otto Kahn-Freund: The Law of Carriage by Inland Transport - 4ed - London-1965.

reasons for boarding trains, and the means of protecting the rights of passengers by identifying the party committed to protecting these rights, which is the train operator, the sources of his commitment to them, and the forms of his breach of his obligations.

The second chapter addressed the legal nature of the train operator's liability for violating the rights of train passengers, its stages of development, its legal basis, the provisions of his liability, the penalty for realizing the train operator's liability for violating the rights of train passengers and the methods of payment, with a statement of the judicial jurisdiction over disputes arising from the violation of the rights of train passengers across borders, the court competent to consider these disputes, and the law applicable in this case. The study concluded with the most important results and recommendations that were reached.

Thesis summary

The thesis addresses the responsibility of the train operator towards train passengers, the nature of this responsibility and the mechanisms that ensure that the passenger obtains his rights in the event of their violation by the train operator, as well as the obligations of train passengers, with a discussion and analysis of the relevant jurisprudential opinions, and developing appropriate solutions for the train operator's breach of his obligations and ways to address this, in order to reach an integrated and effective legal regulation that guarantees the protection of the rights of train passengers, all by reviewing the position of the legislation and agreements that regulated the subject of train passengers' rights and comparing them with each other, in order to diagnose their strengths and weaknesses, including the provisions related to railway transport from the detailed mechanism of the Regulation of Rights and Obligations of Public Transport Users and other relevant regulations in the Kingdom of Saudi Arabia, the Bahraini Trade Law, and European Union Regulation No. (2021/782) issued by the European Parliament and the Council of the European Union on 29/04/2021 AD regarding the rights and obligations of railway passengers, and the uniform rules related to the contract of international railway transport for the transport of passengers and baggage CIV, Dated 9/5/1980 AD, and its amended version by the amended Protocol to the Convention on International Carriage by Rail dated 3/6/1999 AD, in addition to reviewing the judicial rulings in this regard.

In the context of the study and to highlight the rights of train passengers and the forms of violation of these rights by the train operator, the researcher divided the thesis into two chapters, preceded by an introduction. The first chapter dealt with defining the rights of train passengers before and during the trip, the reasons for their emergence, the

UNIVERSITY OF BAHRAIN



College of Law

Department of Private Law

Legal Protection of Train Passengers Rights Comparative Study

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the
Ph.D.in Degree in Philosophy of Law

Submitted by

Saleh Bin Mansoar AL-Oraini

University Number: 20013359

Supervised by

Dr. Salah Mohammed Ahmed

Dean, College Of Law

University of Bahrain

Kingdom of Bahrain

2025