



بحث بعنوان

المسؤولية العقدية والتقصيرية لمسئولى وموظفى
هيئة النقل العام عن الحوادث والاضرار التى تصيب الركاب
دراسة مقارنة

إشراف

الأستاذ الدكتور

حسام محمود محمد حسن
أستاذ ورئيس قسم القانون المدنى

الأستاذ الدكتور

أبو السعود عبدالعزيز موسى
أستاذ الشريعة الإسلامية بجامعة المنصورة

إعداد الباحث

هيثم محمد عبدالحكيم عبدالرحيم

باحث دكتوراه
بكلية الحقوق - جامعة المنصورة
١٤٤٦هـ - ٢٠٢٤م

المقدمة

أولاً - موضوع البحث:

تكررت في الفترة الأخيرة حوادث القطارات في مصر، حيث راح ضحيتها العدى من الأرواح وأصيب الكثيرون، فتعد المسؤولية الناشئة عن تلك الحوادث من أهم تطبيقات المسؤولية المدنية وذلك لتفاقم الأضرار، مما يدفع بالتشريعات إلى ضرورة البحث في إيجاد أسس ومبادئ تضبطها وتوضحها.

وقد يتميز نظام المسؤولية اليوم بعدم الاستقرار والرغبة في الإصلاح، كما أن الدور الذي ينبغي للمسؤولية المدنية القيام به أصبح يكتفه الغموض، ولم يسلم من ذلك حتى أساسها لتصبح بذلك نظاماً غير منفق ومقتضيات الواقع الجديد الذي يعيشه الضحايا المتضررين.

ولعل من أحدث الوقائع التي لفتت نظر الرأى العام المصرى فى الآونة الأخيرة حادثة "شهيد التذكرة" كما سماها البعض.

فيرى البعض بضرورة تحصيل قيمة التذاكر من الركاب صحيح ومنطقي، وإذا لم يفعل الكمسارى ذلك يكون مقصرا فى عمله؛ لكن هناك فرقا كبيرا بين ضرورة أن يحصل الكمسارى قيمة التذاكر من الركاب، وبين أن يدفعهم دفعا لقتل أنفسهم!! ففى الحالة الأولى هو يمارس عمله، ويجب أن يعاقب إذا لم يفعل ذلك. وفى الحالة الثانية هو يرتكب جريمة كبرى حينما يفتح الباب ليدفع أو يجبر الراكب على القفز من القطار أثناء سيره حتى لو كان يسير بسرعة قليلة.

فلا يمكن الدفاع عن أى خطأ، فالمحصل وطاقم القطار أخطأوا خطأ قاتلا فى التعامل مع الحادث، والنيابة قد وجهت اتهاماً للمحصل بالقتل بالترويع.

ولاشك أن احد مظاهر أهمية هذا الموضوع تتمثل فى أن القاضي يجد هنا مبدآن أساسيان للمسؤولية المدنية للمحصل وطاقم القطار عن الأضرار التى لحقت بالمجنى عليهم: الأول: ثبوت خطأ المتسبب فى الضرر، والثانى: كفاية الضرر لمسائلة محدثه وإلزامه بالتعويض.

ومن الدراسة يثار إشكال حول الأساس الذى تقوم عليه المسؤولية المدنية لمسئولى وموظفى هيئة النقل العام؟ وأي ضمانته يمكن أن نطمئن بها المضرور أو ذوى الحقوق فى سبيل الحصول على التعويض جراء ذلك.

ف نجد من خلال البحث أن من بين الموضوعات القانونية الهامة التى أثارته خلاف بين الفقهاء، وتعددت جهات النظر فيها، اختلاف الأحكام القضائية والحلول التشريعية فى

موضوع تعويض الأضرار التي تلحق بضحايا حوادث هيئة النقل العام، خاصة في حالات الوفاة والأضرار الجسمانية منها.

وقد تتجه الأنظار في الوقت الحاضر إلى تأمين المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث هيئة النقل العام، وذلك لإيجاد طريقة يتم بها تعويض المضرور من جراء تلك الحوادث.

ويعتبر موظفي هيئة النقل العام وسائل لتنفيذ سياستها ومسئولين عن تحقيق أهدافها، ومعنى هذا أنهم أيا كانت درجتهم الوظيفية هم من يلقي عليهم العبء الأكبر في تسيير الجهاز الإداري الذي لا يعني أكثر من كونهم أشخاصاً يعملون باسم الهيئة ولحسابها في كل ما تضطلع به من أعباء ومسئوليات تجاه راكبي ومستخدمى هيئة النقل العام.

ولاشك أن مسئولى وموظفى هيئة النقل العام قد يرتكبوا أخطاءً تسبب أضراراً للغير، هذا الأخير الذي يحق له المطالبة بالتعويض جبراً للضرر الذي أصابه وهو ما يؤدي إلى المساءلة المدنية لمسئولى وموظفى هيئة النقل العام، وتحميلهم عبء التعويض عما يتسببوا فيه من أضرار وهو ما يطلق عليه المسؤولية المدنية.

وهذا وإن بدى الأمر في غاية البساطة والوضوح نظرياً، إلا أنه في التطبيق العملي تثار عدة مشاكل، ذلك أن طبيعة النشاط الذي يمارسه والسلطات التي يحوزها كالسلطة التقديرية تفرض عدة خصوصيات على مفهوم الخطأ الذي ارتكبه وبالتالي المسؤولية الملقاة على عاتقه؛ لذلك يتوجب على القاضى تحديد نوع الخطأ الذي ارتكبه مسئولى هيئة النقل العام أثناء قيامه بوظيفته أو بسببها أو بمناسبةها، إذ بتحديد نوع الخطأ يتحدد لنا الاختصاص وتترتب بموجبه المسؤولية.

وتعد هيئة النقل العام بالقاهرة (CTA) هي مشغل النقل الجماعي داخل القاهرة الكبرى، وأكبر مشغل للنقل البري في مصر؛ وتشمل هذه الهيئة كل من الحافلات وترام القاهرة والعبارات والحافلات النهرية، وتقوم الهيئة من خلال شركة تابعة لها "شركة أتوبيس القاهرة الكبرى" بتشغيل الحافلات والميني باص، كما تشمل هيئة النقل العام أكثر من ٣٠٠٠ حافلة و٩٥٠ حافلة صغيرة و٤٠ عبارة نيلية، مع أكثر من ٣٧٠٠٠ موظف، تقدم خدمات النقل لأكثر من ٣,٥ مليون راكب يومياً.

يأتى بعدها من الخدمات قطارات السكك الحديدية حيث يبلغ حجم نقل الركاب بالسكك الحديدية المصرية ما يقرب من ١,٤ مليون راكب يومياً و يبلغ أسطول نقل عربات الركاب ٣٥٠٠ عربة، كما يبلغ عدد العمال والموظفين والمسئولين عن تلك القطارات ما يزيد عن ٨٦٠٠٠ عامل.

ورغم كثرة عدد مسئولى وموظفى هيئة النقل العام إلا أنه عند وقوع حادثة من شأنها الإضرار بركاب هيئة النقل العام، قلما ما نجد من نحاسبه عن هذا الخلل الذى أدى لوقوع الضرر، وتنشأ من هنا مشكلة ما إذا كانت المسئولية تقع على شخصية اعتبارية متمثلة فى الهيئة ذاتها، أم تقع نتيجة تقصير أو خطأ قام بارتكابه أحد مسئولى أو موظفى هيئة النقل.

ثانياً - أهمية البحث:

تتبع أهمية هذا البحث من ناحية أنه إذا كان تطور وسائل النقل والمواصلات قد حقق للبشرية مزايا عديدة لا يمكن إنكارها، إلا أنه جلب فى نفس الوقت صوراً وأشكالاً جديدة من الأضرار التى لم تكن تعرفها المجتمعات من قبل، وحمل معه مزيداً من الآلام، وأعداداً لا تحصى من الضحايا الأبرياء، فمن هذا المنطلق تتمثل أهمية الدراسة فى تحريك بوصلة القانون من وجهته التقليدية إلى وجهة حديثة، لإزالة آثار الضرر، فكل من أصيب بضرر الحق فى تعويض جابر لهذا الضرر، لذلك يتعين وجود من يسأل عن هذا الضرر وتحقق الخطأ لديه حتى يمكن مساءلته.

وقد أشار الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء فى تقرير حديث له إلى حدوث ١٨١ حادثة قطار فى عام ٢٠٢٣، مقارنة بـ ٨٣١ حادثة فى عام ٢٠٢٢، وهو انخفاض بنسبة ٧٨,٢%، وقد بلغ عدد المتوفين نتيجة حوادث القطارات (بما يشمل مسئولية الهيئة ومسئولية الغير) ٥٣ حالة وفاة فى عام ٢٠٢٣، بينما كان عدد المصابين ٥١ شخصاً، أما حوادث الأشخاص المرتبطة بالقطارات، فقد أسفرت عن ٦٣٦ حالة وفاة و٣٩٨ إصابة، وفى حوادث العاملين بالهيئة، وقعت ٥ وفيات و٢٣٧ إصابة.

وقد رصد الجهاز المركزى أيضاً ضمن كتيب "مصر فى أرقام ٢٠١٨"، عدد حوادث القطارات خلال الـ ١٤ سنة الأخيرة، حيث بلغ إجمالى عدد الحوادث فى الفترة من ٢٠٠٣ - ٢٠١٧ نحو ١٦,١٧٤ ألف حادث.

وأشار التقرير إلى أن متوسط معدل حوادث القطارات بالنسبة لعدد السكان بلغ ٠,١% لكل ١٠٠٠ من السكان "بحسب عدد السكان فى كل عام من الفترة المذكورة"، عدا الفترة من ٢٠٠٦ - ٢٠٠٩، والتى بلغ معدل الحوادث بها ٠,٢% لكل ألف من السكان.

ثالثاً - أهداف البحث:

يهدف البحث فى موضوع المسئولية العقدية والتقصيرية لمسئولى وموظفى هيئة النقل العام فى الفقه الإسلامى والقانون المدنى إلى توضيح القواعد الإسلامىة المؤخوذ بها فى الفقه الإسلامى مقارنة بالنظريات التى تتأسس عليها المسئولية الناجمة عن حوادث

هيئة النقل العام، وكذا الالتزام بضمان سلامة الركاب، كما تهدف إلى الوصول طبيعة المسؤولية المدنية لمسئولى وموظفى هيئة النقل العام عن الأضرار التى تصيب مستخدميها، هل تعتبر مسئولية عقدية، أم أنها مسئولية تقصيرية، وما الفرق بينهما والآثار المترتبة عن تحديد تلك المسئولية.

خامساً - تساؤلات البحث:

يحاول الباحث الإجابة عن تساؤلات الدراسة من خلال تحليل المعلومات والبيانات المتاحة، ولعل من أهم تلك التساؤلات ما يلى:

- ما هي قواعد الفقه الإسلامى المؤخوذ بها فى تحديد المسئولية؟
- ما هي النظريات التى قيل بها فى شأن مسئولية المتبوع عن نشاط تابعه الضار فى القانون المدنى والمقارن؟
- ما هي أسس المسئولية العقدية فى الفقه الإسلامى؟
- ما هو أساس المسئولية للموظف العام فى القانون المدنى والمقارن؟
- ما هو معيار تحديد المسئولية المدنية؟
- ما هي الحلول التشريعية والأحكام القضائية فى موضوع تعويض الأضرار التى تلحق بضحايا حوادث هيئة النقل العام.
- ما هو النظام القانونى للمسئولية المدنية المترتبة على مسئولى وموظفى هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التى تصيب الركاب.
- ما هي أحكام المسئولية المدنية المترتبة على مسئولى وموظفى هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التى تصيب الركاب فى الفقه الإسلامى.

سادساً - أسباب إختيار الموضوع:

هناك أسباب عدة لإختيارنا موضوع " المسئولية العقدية والتقصيرية لمسئولى وموظفى هيئة النقل العام فى الفقه الإسلامى والقانون المدنى"، لعل أهمها ما يلى:

- أسباب موضوعية:

- أهمية موضوع المسئولية الناشئة عن حوادث هيئة النقل العام، وذلك لتزايد الحوادث وتفاقم الأضرار، مما جعل الكثير من الأشخاص معرض للخطر الذى يحدث كل لحظة.

- دراسة الاختلافات الفقهية حول نظرية الخطأ وكذلك النظريات الأخرى التى تحل محلها، وكذلك التعرف على النظام الخاص لتعويض أضرار معينة بعيداً عن القواعد العامة فى المسئولية المدنية، كالمسئولية بدون خطأ والمسئولية المفترضة.

- أسباب ذاتية:

- بعد اطّلعنا المتواضع على مختلف المؤلفات التي تناولت المسؤولية المدنية لمسئولي هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب، لم نجد دراسات تخص بالأساس المسؤولية المدنية لمسئولي أو موظفي هيئة النقل العام، ما عدا تلك الإشارات البسيطة والقليلة الموجودة في بعض المراجع التي كتبت حول موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث النقل السريع، مما شجعنا وحفزنا على البحث في هذا الموضوع.

- الرغبة الشخصية لدراسة هذا الموضوع، والخوض في تفاصيله الدقيقة، ومحاولة إيضاحه، وإبراز حقيقته، والتعمق أكثر في معرفة المسؤولية المدنية لمسئولي هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب.

- توسيع معرفتنا بخصوص المفاهيم والأحكام القضائية الخاصة بالمسؤولية المدنية لمسئولي وموظفي هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب.

سابعاً - منهج البحث وأدواته:

أتناول موضوع البحث من خلال المنهج الوصفي التحليلي، والذي على أساسه أتناول المسؤولية العقدية والتقصيرية لمسئولي وموظفي هيئة النقل العام في الفقه الإسلامي والقانون المدني عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب. فاعتمدنا المنهج الوصفي في وصف الأضرار التي تلحق بركاب هيئة النقل العام وأشكالها والآثار المترتبة عليها، واعتمدنا المنهج الشرعي والقانوني التحليلي في تحليل موقف الفقه الإسلامي والتشريع المصري والفقه المقارن، وكذلك تحليل جملة النصوص القانونية ذات العلاقة بالموضوع، وتبيان آليات الحماية لذلك، للوقوف على أوجه القصور، وفاعلية هذه النصوص والآليات.

ثامناً - خطة البحث:

أتناول بمشيئة الله تعالى المسؤولية العقدية والتقصيرية لمسئولي وموظفي هيئة النقل العام في الفقه الإسلامي والقانون المدني من خلال ثلاث مطالب:

المطلب الأول: المسؤولية العقدية والتقصيرية لموظفي هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب في الفقه الإسلامي.

المطلب الثاني: المسؤولية العقدية والتقصيرية لموظفي هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب في القانون المدني.

المطلب الثالث: المقارنة بين المسؤولية العقدية والتقصيرية لموظفي هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب في الفقه الإسلامي والقانون المدني.

المسؤولية العقدية والتصيرية امسئولى وموظفى هئئة النقل العام عن الءوءاء والاضرار الءى ءصيب الرءاب

ءمهءء وءقسئم:

ءُعرف هئئة النقل العام ءانونئاً على أنها هئئة عامة اءءصاءة ءعمل ءءء إشراف وزارة النقل، وءءمع بالشءصئة الاءءبارئة، وءءءء ءانون إنشائها ءورها وااءءصاءاتها وموارءها المالة، وسوف ءءاول أولاً مفهوء هئئة النقل العام فى الءانون ءم نءءرض لءءرفها فى الفءه الإسلامى على النحو الءالى:

أولاً: مفهوء هئئة النقل العام فى الءانون الءضعى:

ءءء هئئة النقل العام فى مصر ءىان اءءصاءى ءو طابع ءءمى، ىءمع بالشءصئة الاءءبارئة المسءءلة، وءء أنشءء بموءب ءوانىن ولواءء ءهءف إلى ءءظىم النقل الجماعى فى المءن الءبرى، وءءءبر ءزءاً من الهئكل الإءارى للءولة ءءء إشراف وزارة النقل أو المءافظاء، بءسب المنءقة الءى ءعمل فىها الهئئة.

ءانىاً: مفهوء هئئة النقل العام فى الفءه الإسلامى:

هئئة النقل فى الشرىعة الإسلامئة ءُفهم ءمن إطار الأنظمة الءى ءعنى بءسىر انءقال الءأراء أو البضائع بطرىقة ءءفظ الءقوق وءءقق مقاصء الشرىعة، مءل ءفظ النفس، والمال، وءسىر المعىشة، وءربط فءرة النقل بالءمان والوفاء بالءقء والإءسان فى العمل، وهى واجبة إذا ءوافرء شروط الءقء الشرعى.

وفى نطاء المسئولة المءنئة لموظفى ومسئولى هئئة النقل العام نءء أن الفءه والقضاء ءء أءفى المضرور من إءباء ءطأ الناقل بان أنشأ الإءزاماً على عائق هئئة النقل العام بءمان سلامة الرءاب، ءىء ءقوم مسئولة هئئة النقل بمءرء وءوق الءاءء وإصابة الرءاب إسءءاءاً إلى أن الءقء المبرم بئىن الرءاب والناقل ىءضمن الإءزاماً بءمان سلامة الرءاب بءوصئله إلى وءءهءه سالماً معافى^(١).

وءء ءعرضء نظرىة الءطأ لإنءقاءاء ءءبرة أظهرء ءصورها وءءم ءءرائها على مساءرة الءطورات العءبءة الءى ءءءء فى المءءمع مما أءى إلى ءرابعها أمام نظرىاء الءمان وءءمل

(١) أنظر فى الءضاء المصرى على سبئل المءال، مءءمة اسءءناف الاسءنءرىه، ٥ فبراءر ١٩٥٠، مءلة الءشرىع والقضاء -٢- رءم ١٠، نقض ٢٩ بئابر ١٩٦٦ - مءموءة أءام النقض - س ١٧ - ص ١٦٩ رءم ٢٦ - أنظر نقض مصرى: ١٢٢٣٠ لسنة ٥٢ ق - ءبسة ١٩٨٩/٣/٥م، "مءموءة المءبء الفنئ - السنة الأربءون - الءزء الأول - ١٩٩٣" ورءم ٥٩٢ لسنة ٥٥ ق - ءبسة ٢٦/١/١٩٨٩.

- فى الءضاء الفرنسى، ءم ءائرة العرائض ٢٧ بئابر ١٩١٣، ءالوز ١٩١٣ - ١-٢٤٩ سىرى ١٧٧-١-١٩١٣ - وأنظر نقض فرنسى: ١٦ مارس ١٩٧٠ / ءالوز ١٩٧٠ - ٤٢١ ءعلق روءبئر ءازئء باءى ١٩٧٠ - ١-٢٦٣ المءلة الفصلىة للءانون المءنى ١٩٧٠ - ٧٩٣ - ءعلق ءورنى ءم مءمءة بارئس الإبءءائئة ١٩ ءبسمبر ١٩٧٢ - مءلة الأسبوع الءانونئى ١٩٧٤ - ٢ - ءعلق روءبئر ١٧٦١ - نقض فرنسى - ١٧ بئابر ١٩٩٥

- Cass civ in. 43: d 1995 op 350 et note p jourdain res cive et assur, 1995 cimm op 123 et chron,h. groutel - n. 16 jep 1995.

التبعية والأنظمة الخاصة في التعويض التي فرضت نفسها بقوة بعد أن إنتزعت تعويض الضحايا ليس فقط من دائرة الخطأ وإنما من دائرة المسؤولية ذاتها.

ويرى البعض أن الباعث على إجتهاد الفقه والقضاء في كل من فرنسا ومصر هو إجماع المشرع أو تأخر تدخله في هذا المجال الحيوي ففي فرنسا لم يتدخل المشرع لتنظيم مسؤولية ناقل الأشخاص في عقد النقل البري، وفي مصر لم يتدخل المشرع لتنظيم هذه المسؤولية منذ صدور القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨، وتم العمل به اعتباراً من ١٥ أكتوبر ١٩٤٩، ليحل محل القانون المدني القديم الصادر عام ١٨٨٣م، وقد تضمن هذا القانون القواعد المنظمة للعلاقات المدنية، بما في ذلك عقود النقل والتزامات المرتبطة بها^(٢)، ثم قام المشرع المصري بالنص على مسؤولية الناقل في قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، والتي تنظم التزامات الناقل تجاه العملاء سواء كانوا ركاباً أو شاحنين، مع التأكيد على سلامة الأشخاص والبضائع. ينظم القانون هذا النوع من المسؤولية في إطار عقود النقل البرية والجوية والبحرية، مع وضع قواعد واضحة لحماية حقوق الأطراف المختلفة^(٣).

ورغم تشابه الموقف واتحاده أمام كل من القضاء المصري والفرنسي من حيث إنعدام النصوص القانونية الخاصة بتنظيم مسؤولية ناقل الأشخاص وعدم كفاية القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية لحماية المضرورين في كلا البلدين فقد ذهب كل من القضائين وجهته الخاصة^(٤) قبل أن يستقرا على أعمال قواعد المسؤولية العقدية ومن ثم ظهر اتجاهاً أولهما يؤسس مسؤولية ناقل الأشخاص على أساس عقدي بافتراض الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، في حين ذهب الاتجاه الثاني الى اعمال القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية على حوادث النقل باعتبارها الشريعة العامة.

ومن ثم نتناول هذا البحث المسؤولية العقدية والتقصيرية لمسئولى وموظفى هيئة النقل العام فى الفقه الإسلامى والقانون المدنى من خلال ثلاث مطالب:

المطلب الأول: المسؤولية العقدية والتقصيرية لموظفى هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التى تصيب الركاب فى الفقه الإسلامى.

المطلب الثانى: المسؤولية العقدية والتقصيرية لموظفى هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التى تصيب الركاب فى القانون المدنى.

المطلب الثالث: المقارنة بين المسؤولية العقدية والتقصيرية لمسئولى هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التى تصيب الركاب فى الفقه الإسلامى والقانون المدنى.

(٢) صدر القانون المدنى الجديد فى عهد الملك فاروق تحت إشراف لجنة قانونية برئاسة الدكتور عبد الرزاق السنهورى، وتم العمل به عام ١٩٤٩م.

(٣) قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، الجريدة الرسمية بتاريخ ١٧ مايو ١٩٩٩.

(٤) الدكتور/ ابراهيم الدسوقى أبو الليل: مسؤولية ناقل الأشخاص فى القانون الداخلى والقانون الدولى، دار النهضة العربية، طبعة ١٩٨٢، ص ٧٧.

المطلب الأول

المسئولية العقدية والتقصيرية لمسئولى وموظفي هيئة النقل العام

عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب فى الفقه الإسلامى

تندرج المسئولية العقدية والتقصيرية لنقل الأشخاص فى الفقه الإسلامى ضمن القواعد العامة التي تنظم العلاقات بين الأطراف فى العقود، وخاصة عقود الإجارة، مع الأخذ بعين الاعتبار المبادئ الأساسية مثل ضمان السلامة، دفع الضرر، والوفاء بالعقود، يمكن تناول هذه المسئولية كما يلي:

فى الفقه الإسلامى يعد الالتزام بضمان سلامة الراكب فى إطار المسئولية العقدية يرتبط بالمبادئ الشرعية التي تنظم العقود والمعاملات بين الأطراف، حيث يعد عقد النقل فى الإسلام من العقود الملزمة للطرفين (عقد إجارة)، حيث يلزم الناقل (المؤجر) بضمان وصول الراكب أو البضاعة إلى الوجهة المحددة بأمان.

فإن الإجارة لها نوعان إجارة على الأعيان وإجارة على عمل الأشخاص وتعتبر الأخيرة هي المنوط بها فى عقد نقل الأشخاص فى الفقه الإسلامى، حيث أن الإجارة على الأشخاص هي العقد الأساسى الذي انبثق منه عقد العمل، وقانونه الذي ينظم العلاقة بين صاحب العمل، والعمال، بل إن جميع الموظفين والمستخدمين فى دوائر الدولة، وفى الشركات والمؤسسات، والجمعيات وغيرها هم أجراء فى نظر الشرع تطبق عليهم قواعد الإجارة وضوابطها، وأحكامها.

والشائع استعمال عقد الإجارة على الأشخاص، وهناك مصطلح آخر يستعمله الفقهاء، وهو عقد إجارة الأشخاص، أو عقد الإجارة على العمل، أو على منافع الأشخاص؛ والمصطلحات الثلاثة وإن كانت صحيحة، ولكن الأدق منها هو الأخير، وهو عقد الإجارة على العمل أو منفعة الشخص وأن التحقيق أن العمل هنا هو منفعة الشخص، إذ أن عقد الإجارة لا يرد على الشخص بذاته، وإنما يرد على عمله، وهذا هو رأي جمهور الفقهاء الحنفية والمالية وأكثر الشافعية، والحنابلة^(٥) فى حين ذهب بعض الشافعية إلى أن محل عقد الإجارة هو العين نفسها، لأن المنافع معدومة^(٦)، وذهب ابن تيمية، وابن القيم إلى أنها ترد على الأعيان المتجددة كلبن المرضعة^(٧).

مشروعية عقد الإجارة على الأشخاص:

يدل على مشروعية الإجارة على الأشخاص الأدلة المعتبرة من الكتاب والسنة والجماع:

أولاً: القرآن الكريم:

وإذا نظرنا إلى القرآن الكريم لوجدنا أن جميع الآيات الواردة فى شأن الإجارة تخص

الإجارة على الأشخاص والعمل، وهي:

(٥) تراجع لتفصيل هذه المسألة لدى الفقهاء: حاشية ابن عابدين (٥٤/٦) ودرر الحكام (٣٨١/١) وبلغة السالك (٣٦٥/٢) وفتح القدير بهامش المجموع (١٨١/١٢) والمغنى لابن قدامة (٣٣٣/٢).

(٦) فتح العزيز (١٨١/١٢).

(٧) مجموع الفتاوى لابن تيمية (٥٥١/٢٠) و إعلام الموقعين (٤٥٤/١) ويراجع: د.شرف بن علي الشريف: الإجارة على عمل الأشخاص ط. دار الشروق السعودية ١٤٠٠هـ ص ٤٧-٥٠.

قوله تعالى: (فَإِنْ أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَآتُوهُنَّ أُجُورَهُنَّ)^(٨)، وجه الاستدلال بهذه الآية واضح، وهو أن الله تعالى أمر إعطاء الأجر للمرضعة على عمل الرضاعة، وهذا يدل على مشروعية ذلك، ووجوب الالتزام بدفع الأجر في مقابل العمل في الإجارة، يقول الإمام الشافعي: "قأجاز الإجارة على الرضاع، والرضاع يختلف لكثرة رضاع المولود وقتلته، وكثرة اللبن وقتلته، ولكن لما لم يوجد فيه إلا هذا جازت الإجارة عليه، وإذا جازت عليه جازت على مثله، وما هو في مثل معناه، وأحرى أن يكون أبين منه...."^(٩).

ويقول أيضاً في تفسير الآية السابقة: "ففي كتاب الله عز وجل ثم في سنة رسول الله صلى الله عليه وسلم بيان: أن الإيجارات جائزة على ما يعرف الناس، إذ قال: (فَإِنْ أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَآتُوهُنَّ أُجُورَهُنَّ)^(١٠) والرضاع يختلف: فيكون صبي أكثر رضاعاً من صبي، وتكون امرأة أكثر لبناً من امرأة، ويختلف لبنها فيقل ويكثر، فتجوز الإيجارات على هذا، لأنه لا يوجد فيه أقرب مما يحيط العلم به: من هذا...."^(١١).

وقوله تعالى: (وَإِنْ أَرَدْتُمْ أَنْ تَسْتَرْضِعُوا أَوْلَادَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَا آتَيْتُمْ بِالْمَعْرُوفِ)^(١٢) فهذه الآية الكريمة تدل على رفع الحرج والجناح على من يستأجر امرأة لارضاع ولده بالأجر، قال سفيان: ((إذا سلمتم إلى المسترضعة (وهي الظئر) أجرها بالمعروف))^(١٣)، وفي ذلك دليل على مشروعية إجارة الأشخاص.

وفى قوله تعالى: (نَحْنُ قَسَمْنَا بَيْنَهُمْ مَعِشَتَهُمْ فِي الْحَيَاةِ الدُّنْيَا وَرَفَعْنَا بَعْضَهُمْ فَوْقَ بَعْضٍ دَرَجَاتٍ لِيَتَّخِذَ بَعْضُهُمْ بَعْضًا سَخِرِيًّا وَرَحِمَتْ رَبِّكَ خَيْرٌ مِمَّا يَجْمَعُونَ)^(١٤) والمراد بقوله تعالى (سَخِرِيًّا) أي مسخراً لبعضكم لبعض بالعمل والخدمة، قال الرازي: (أي: إنا فعلنا ذلك لأننا لو سوينا بينهم في كل هذه الأحوال لم يخدم أحد أحداً، ولم يصر أحد منهم مسخراً لغيره، وحينئذ يفرض ذلك إلى خراب العالم وفساد نظام الدنيا)^(١٥) فهذه الآية تشير إلى أهمية الإجارة ونحوها في تعمير الأرض، وتحقيق وظيفة الاستخلاف في الأرض.

وقوله تعالى: (قَالَتْ إِحْدَاهُمَا يَا أَبَتِ اسْتَأْجِرْهُ إِنَّ خَيْرَ مَنِ اسْتَأْجَرْتَ الْقَوِيُّ الْأَمِينُ قَالَ إِنِّي أُرِيدُ أَنْ أُنْكِحَ إِحْدَى ابْنَتِي هَاتَيْنِ عَلَى أَنْ تَأْجُرَنِي ثَمَانِي حَجَّجٍ فَإِنْ أَتَمَمْتَ عَشْرًا فَمِنْ عِنْدِكَ وَمَا أُرِيدُ أَنْ أَشُقَّ عَلَيْكَ سَتَجِدُنِي إِنْ شَاءَ اللَّهُ مِنَ الصَّالِحِينَ قَالَ ذَلِكَ بَيْنِي وَبَيْنَكَ أَيَّمَا الْأَجْلِينَ قَضَيْتَ فَلَا عُدْوَانَ عَلَيَّ وَاللَّهُ عَلَى مَا نَقُولُ وَكِيلٌ)^(١٦) فهذه الآية واضحة أيضاً في الدلالة على جواز الاستئجار

(٨) سورة الطلاق / الآية ٦ ويراجع: جامع البيان للطبري، تحقيق محمود شاكر ط. دار ابن حزم ودار العلوم (١٨١/٢٨).

(٩) الأم ط. دار الباز (٢٥٠/٣).

(١٠) سورة الطلاق / الآية ٦.

(١١) أحكام القرآن للشافعي ط. دار الباز للنشر والتوزيع (٢٦٣/١-٢٦٤).

(١٢) سورة البقرة / الآية ٢٣٣.

(١٣) تفسير ابن عطية (المحرر الوجيز) ط. قطر ١٤٠١ هـ - (٢٩٩/٢).

(١٤) سورة الزخرف / الآية ٣٢.

(١٥) التفسير الكبير ط. دار احياء التراث العربي (٢٠٩/٢٧-٢١٠).

(١٦) سورة القصص الآية ٢٦-٢٨.

على العمل، وذلك لأن شرع من قبلنا شرع لنا ما لم يرد ناسخ^(١٧)، وعقد البخاري باباً خاصاً ترجم له: باب إذا استأجر أجيراً فبين له الأجل، ولم يبين له العمل لقوله تعالى: (إِنِّي أُرِيدُ أَنْ أَنْكَحَكَ إِحْدَى ابْنَتَيَّ هَاتَيْنِ عَلَى أَنْ تَأْجُرَنِي ثَمَانِي حَجَّ فَإِنْ أْتَمَمْتَ عَشْرًا فَمِنْ عِنْدِكَ وَمَا أُرِيدُ أَنْ أَشُقَّ عَلَيْكَ سَتَجِدُنِي إِنْ شَاءَ اللَّهُ مِنَ الصَّالِحِينَ قَالَ ذَلِكَ بَيْنِي وَبَيْنَكَ أَيَّمَا الْأَجْلَيْنِ قَضَيْتُ فَلَا عُدْوَانَ عَلَيَّ وَاللَّهُ عَلَى مَا نَقُولُ وَكِيلٌ)^(١٨).

يقول الحافظ ابن حجر: "وقد احتج الشافعي بهذه الآية على مشروعية الإجارة"^(١٩)، وقال البيهقي: (قال الشافعي: فذكر الله أن نبياً من أنبيائه أجر نفسه حجاً مسماً ملك بها بضع امرأة، فدل على تجويز الإجارة)^(٢٠).

وقوله تعالى في قضية موسى مع عبدالله (الخضر): (قَالَ لَوْ شِئْتَ لَتَّخَذْتَ عَلَيْهِ أَجْرًا)^(٢١)، حيث يدل بوضوح على جواز أخذ الأجر على العمل، وبالتالي مشروعية الإجارة، وهذا يدخل في أن شرع من قبلنا شرع لنا ما لم يرد ناسخ.

وقد ترجم البخاري لهذه الآية فقال: (باب إذا استأجر أجيراً على أن يقيم حائطاً يريد أن ينقض، جاز) ثم روى بسنده عن ابن عباس رضي الله عنهما قال: حدثني أبي بن كعب قال: (قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: (فانطلقا فوجدا جدراً يريد أن ينقض) قال سعيد بيده هكذا، ورفع يده فاستقام (لو شئت لاتخذت عليه أجراً) قال سعيد: أجرنا كله)^(٢٢).

ثانياً: السنة النبوية المشرفة:

هناك أحاديث كثيرة تدل على جواز الإجارة، حتى عقد البخاري كتاباً سماه: كتاب الإجارة، تضمن ٢٢ باباً، واشتمل على ثلاثين حديثاً مرفوعاً، المعلق منها خمسة، والبقية موصولة، وواقفه مسلم على تخريجها سوى حديث أبي هريرة في رعي الغنم، وحديث (المسلمون عند شروطهم) وحديث ابن عباس: (أحق ما أخذتم عليه أجرأ كتاب الله) وحديث ابن عمر في النهي عن عسب الفحل، وفيه من الآثار عن الصحابة والتابعين ثمانية عشر أثراً^(٢٣).

وقد بدأ البخاري رحمه الله بباب: استئجار الرجل الصالح، ثم باب: رعي الغنم على قراريط، وباب: استئجار المشركين عند الضرورة أو إذا لم يوجد أهل الإسلام، وباب: إذا استأجر أجيراً ليعمل له بعد ثلاثة أيام، أو بعد شهر، أو بعد سنة، جاز، وهما على شرطهما الذي اشترطاه

(١٧) أحكام القرآن لابن العربي ط. دار المعرفة ببيروت، تحقيق على البجاوي (١٤٦٨/٣).

(١٨) صحيح البخاري - مع فتح الباري - ط. السلفية، القاهرة (٤٤٤/٤) والآية هي ٢٧-٢٨ من سورة القصص.

(١٩) فتح الباري (٤٤٤/٤).

(٢٠) السنن الكبرى ط. العثمانية الهندية ١٣٥٢هـ - (١١٦/٦).

(٢١) سورة الكهف الآية ٧٧.

(٢٢) صحيح البخاري، مع فتح الباري (٤٤٥/٤).

(٢٣) فتح الباري (٤٦٣/٤).

إذا جاء الأجل، وباب: الأجير في الغزو، وباب: إذا استأجر أجيراً فبين له الأجل، ولم يبين العمل، وهكذا^(٢٤).

وخصص كذلك أبو داود كتاباً للإجارة، فبدأه بباب: في كسب المعلم، وباب في كسب الأطباء، وباب في كسب الحجام...^(٢٥)، كما أن بقية كتب السنة المشرفة لم تغفل الأحاديث الواردة في الإجارة إما ضمن كتاب البيوع، أو نحوه.

ومن لأحاديث الخاصة الدالة على مشروعية الإجارة على الأشخاص:

حديث عائشة رضي الله عنها في قضية الهجرة، حيث قالت: (واستأجر النبي صلى الله عليه وسلم وأبو بكر رجلاً من بني الدليل (اسم قبيلته) هادياً خريئاً (أي ماهراً) وهو على دين كفار قريش...)^(٢٦)؛ وحديث أبي هريرة رضي الله عنه عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: (قال الله تعالى: ثلاثة أنا خصمهم يوم القيامة:.....، ورجل استأجر أجيراً فاستوفى منه ولم يعطه أجره)^(٢٧).

وعن أبي هريرة رضي الله عنه عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: (ما بعث الله نبياً إلّا رعى الغنم، فقال أصحابه: وأنت؟ فقال: نعم، كنت أرهاها على قراريط لأهل مكة)^(٢٨).

وعن ابن عباس رضي الله عنهما عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: (إن أحق ما أخذتم عليه أجرأ كتاب الله...)^(٢٩) وكذلك حديث أبي سعيد الخدري رضي الله عنه بشأن الرقية في مقابل قطيع من الغنم^(٣٠)؛ وعن ابن عباس رضي الله عنهما عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: (احتجم النبي صلى الله عليه وسلم وأعطى الحجام أجره)^(٣١)، حيث يدل بوضوح على إجارة الأشخاص حتى ولو كانت الإجارة حجارة.

ثالثاً - اللجامع:

وقد انعقد على جواز الإجارة اللجامع في عهد الصحابة، والتابعين، وأصحاب المذاهب المعتمدة إلّا ما روى عن بعض المتأخرين كأبي بكر الأصبم، وابن عليّة حيث قالوا بعدم جوازها لما فيها من غرر، وهو خلاف جاء بعد اللجامع فلا يعتدّ به، قال الكاساني الحنفي: (وأما اللجامع فإن الأمة أجمعت على ذلك قبل وجود الأصبم، حيث يعقدون عقد الإجارة من زمن الصحابة إلى يومنا هذا من غير نكير، فلا يعبأ بخلافه إذ هو خلاف اللجامع)^(٣٢).

رابعاً: المصالح المعتمدة:

- (٢٤) صحيح البخاري، مع الفتح - (٤٣٩/٤-٤٦٣).
- (٢٥) سنن أبي داود، إعداد وتعليق الدعاس، وعادل السيد، نشر: محمد علي السيد، حمص ١٩٧١ (٧٠١/٣ وما بعدها).
- (٢٦) رواد البخاري في صحيحه - مع الفتح - كتاب الإجارة (٤٤٣/٤).
- (٢٧) رواد البخاري في صحيحه - مع الفتح - كتاب البيوع (٤١٧/٤) وكتاب الإجارة (٤٤٧/٤).
- (٢٨) صحيح البخاري - مع الفتح - كتاب الإجارة (٤٤١/٤).
- (٢٩) صحيح البخاري - مع الفتح - (٤٥٢/٤ - ٤٥٣).
- (٣٠) صحيح البخاري - مع الفتح - (٤٥٣/٤).
- (٣١) صحيح البخاري - مع الفتح - (٤٥٨/٤).
- (٣٢) بدائع الصنائع ط. مؤسسة التاريخ العربي ببيروت ١٤٢١هـ - (١٦/٤).

لا شك أن جواز الإجارة تحقق مصالح كثيرة للمؤجر والمستأجر وللمجتمع، حيث الحاجة ماسة إلى مشروعيتها، وأن مع منعها يترتب عليه حرج شديد يتنافى مع مقاصد الشريعة في رفع الحرج، حيث يقول الله تعالى: (يُرِيدُ اللَّهُ بِكُمُ الْيُسْرَ وَلَا يُرِيدُ بِكُمُ الْعُسْرَ) (٣٣) وقال تعالى: (وَمَا جَعَلَ عَلَيْكُم فِي الدِّينِ مِنْ حَرَجٍ) (٣٤).

فالناس محتاجون إلى المنافع كحاجتهم إلى الأعيان، فالفقير محتاج إلى مال الغني والغني محتاج إلى عمل الفقير بل المسألة أشمل من الغني والفقير، فالمجتمع بصورة عامة محتاج إلى تبادل بين الأموال والأعمال والمنافع، وهذا لا يتحقق إلا من خلال عقد الإجارة بنوعيه الواردين على الأعيان والأشخاص.

طبيعة عقد الإجارة على الأشخاص:

عقد الإجارة عقد من عقود المعاوضات المالية اللازمة للطرفين، فلا يجوز فسخها بعد انعقادها إلا برضا الطرفين عند جماهير الفقهاء، واستثنى أبو حنيفة وأصحابه حالة عذر طارئ، حيث يجوز للمكترى فسخ الإجارة للعذر الطارئ على المستأجر، مثل أن يستأجر دكاناً يتجر فيه فيحترق متاعه أو يسرق (٣٥).

ويترتب على ذلك أن فيه الخيارات الخاصة بالعقود المالية الملزمة من خيار الشرط، وخيار المجلس عند من يقول به (٣٦).

وعقد الإجارة على الأشخاص عقد مشروع على وفق القياس عند جماعة من الفقهاء، منهم جماعة من الحنابلة وانتصر له ابن تيمية، وابن القيم بقوة، وذهب جماعة منهم الحنفية (٣٧) إلى أنه عقد وارد على غير القياس بناءً على أنه عقد وارد على المعدوم وهو المنفعة (٣٨).

والراجح أن عقد الإجارة عقد جار وفق القياس، وليس استثناءً، وذلك لورود أدلة خاصة من الكتاب والسنة بمشروعيته.

تأسيساً على ما سبق فإن عقد النقل يعدّ نوعاً من عقد الإجارة (إجارة العين أو إجارة المنافع)، وهو عقد مشروع في الشريعة الإسلامية، يلزم هذا العقد الناقل بتوفير الأمان للراكب أو المنقول، والنصوص الفقهية تؤكد أن أي إخلال بهذا الالتزام يوجب الضمان على الناقل، استناداً إلى القاعدة الفقهية: "الضمان على من استوفى المنفعة".

(٣٣) سورة البقرة / الآية ١٨٥.

(٣٤) سورة الحج آية ٧٨.

(٣٥) الفتاوى الهندية (٤١٠/٤) والشرح الكبير مع الدسوقي (٢/٤) والروضة (١٧٣/٥) والمغني لابن قدامة مع الشرح الكبير (٢٠/٦) - (٢١).

(٣٦) المرجع السابق.

(٣٧) كشاف القناع (٥٤٧/٣) ومجموع الفتاوى (١٩٨/٣٠٠) وإعلام الموقعين (٤٥٤/١).

(٣٨) تبين الحقائق (١٠٥/٥).

وقاعدة "الضمان على من استوفى المنفعة" تعد من القواعد الفقهية الأساسية في الشريعة الإسلامية، وهي تعني أن الشخص الذي استفاد من منفعة معينة، أو حصل على خدمة أو شيء ذي قيمة، يكون مسؤولاً عن ضمان ما يتعلق بها إذا حدث خلل أو ضرر ناجم عن هذا الاستيفاء. فإذا استوفى شخص منفعة من عقد، مثل نقل شخص أو بضاعة أو استئجار خدمة، فإنه يتحمل مسؤولية ضمان ما يتعلق بالضرر الذي قد يحدث نتيجة لهذا الاستيفاء، فالناقل هنا إذا حصل على أجرة لنقل شخص أو بضاعة، يلتزم بضمان سلامة الراكب أو البضاعة وفقاً للعقد. تستند القاعدة إلى مبادئ العدل والإنصاف في المعاملات، وإلى نصوص قرآنية وسنية، مثل:

قوله تعالى: ﴿ يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ ﴾^(٣٩)، هذا أمر من الله تعالى لعباده المؤمنين بما يقتضيه الإيمان بالوفاء بالعقود، - أي: بإكمالها، وإتمامها، وعدم نقضها ونقصها، كما أن الحديث النبوي: "الخراج بالضمان"^(٤٠).

أسس المسؤولية العقدية في الفقه الإسلامي:

(١) إثبات العقد:

المسؤولية العقدية تعتمد على وجود عقد صحيح شرعاً، سواء كان صريحاً أو ضمناً، وعلى الطرف الذي استوفى المنفعة أن يلتزم بما يترتب على العقد من مسؤوليات، بما في ذلك ضمان الضرر إذا نتج عن تقصير أو إخلال بالتزامات، فإن عقد إجارة النقل، يلزم الناقل بضمان سلامة الركاب أو البضائع.

(٢) الضرر الناتج من الإخلال بالعقد، ورابطة السببية:

يجب أن يكون هناك ضرر فعلي وقع على الطرف الآخر، الناقل، أو المستفيد من العقد، يُعتبر مسؤولاً إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة لتقصيره أو إهماله، فإذا أصيب الراكب أو تأخر عن وجهته نتيجة تقصير الناقل أو إخلاله بالتزامات، يتحمل الناقل المسؤولية إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة حالت دون الوفاء بالعقد.

ومن القواعد المأخوذ بها في عقود الإجارة والحراسة ونقل الأشخاص والبضائع في الشريعة الإسلامية قاعدة "الغنم بالغرم": أي أن من استفاد بمنفعة يتحمل تبعاتها^(٤١)؛ وكذلك قاعدة "الضرر يزال": الضرر الذي يقع على أحد الأطراف يجب تعويضه من الطرف المتسبب فيه.

(٣٩) سورة المائدة آية ١.

(٤٠) رواه الترمذي في مسنده.

(٤١) "الشباه والنظائر" للسيوطي: الناشر: دار الفكر، يناقش قواعد مثل الغرم بالغرم والضرر يزال، يمكن الرجوع إلى القاعدة رقم ١٢ في قسم القواعد الفقهية، الصادر: ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣ م، ص: ١٤٠-١٥٠؛ "القواعد الفقهية" لابن نجيم الحنفي: الناشر: دار الفكر، يناقش قاعدة الضمان على من استوفى المنفعة بالتفصيل، الصادر: ١٣٨٩ هـ / ١٩٦٩ م، ص: ٢١٠-٢٢٠؛ "الفقه الإسلامي وأدلته" لوهبة الزحيلي: الناشر: دار الفكر المعاصر، يناقش التزامات الناشئة عن العقود والقواعد المرتبطة بها، الصادر: ١٩٨٥ م، الجزء الخامس، ص ٤٢٣-٤٣٥.

قاعدة ضمان الناقل عند المالكية والشافعية:

في الفقه المالكي والشافعي، الناقل (سواء للأشخاص أو البضائع) يُعتبر ضامناً لأي ضرر قد يحدث أثناء عملية النقل، إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة أو سبب خارج عن إرادته أدى إلى وقوع الضرر، ويستند هذا الحكم إلى قواعد فقهية وأدلة شرعية تنظم العقود والالتزامات الناشئة عنها. فالضمان بوصفه التزاماً عقدياً: يرى الشافعية أن عقد النقل هو نوع من إجارة المنافع، ويترتب عليه التزام بتحقيق الغاية المرجوة من العقد، وهي السلامة التامة للمستفيد سواء كان راكباً أو مالكاً للبضاعة، فإذا حدث خلل في هذا الالتزام (مثل تلف البضاعة أو إصابة الراكب)، فإن الناقل يُلزم بالتعويض.

وقد استثنوا القوة القاهرة: وهي تشمل الأمور الخارجة عن قدرة وإرادة الناقل، مثل: الكوارث الطبيعية (زلازل، فيضانات)، الحوادث المفاجئة التي لا يمكن توقعها (مثل حريق مفاجئ غير ناتج عن تقصير)، كما يشترط لإعفاء الناقل من الضمان أن يثبت أن الضرر لم يكن بسبب تقصيره أو إهماله^(٤٢).

قاعدة ضمان الناقل عند الحنفية:

نجد في الفقه الحنفي، الضمان في عقود النقل يفهم ضمن إطار عام يتعلق بالمسئولية عن الأضرار الناتجة عن العقد أو المعاملة، ويخضع لمجموعة من المبادئ والقواعد الفقهية التي تنظم العلاقة بين الأطراف. يميز الحنفية بين الضمان القائم على الإلتاف والتقصير وبين ما يتعلق بالقوة القاهرة أو الأمور الخارجة عن إرادة الناقل.

إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة أو الركاب نتيجة تقصير الناقل أو إهماله في أداء واجبه (مثل عدم اتخاذ تدابير الأمان اللازمة)، فإنه يكون مسؤولاً وضامناً، فالناقل يعتبر أميناً، لكنه يتحول إلى ضامن في حالة الإهمال أو الخيانة.

وإعفاء من الضمان عند الحنفية "القوة القاهرة": فالأحناف يعفون الناقل من الضمان إذا كان الضرر أو التلف ناتجاً عن أسباب قاهرة، مثل: "الكوارث الطبيعية (الزلازل، الفيضانات)، أو هجوم خارجي لا يمكن تفاديه (مثل قطاع الطرق)، كما أن الحنفية يتفقون مع الشافعية في الأخذ بقاعدة "الغنم بالغرم"، فيروا أن الناقل الذي يحصل على أجر مقابل تقديم خدمة النقل يتحمل تبعات ما يقع أثناء أدائه لهذا العمل، بشرط إثبات مسؤوليته؛ ويأخذون أيضاً بقاعدة "الأمين لا يضمن إلا

(٤٢) "تحفة المحتاج" لابن حجر الهيتمي: أحكام الإجارة والضمان في النقل، دار إحياء التراث العربي، الجزء الخامس، ص ٦٧-٧٠؛ "المهذب في فقه الإمام الشافعي" للشيرازي: شروط الإجارة وأسباب الضمان والإعفاء منه، دار الفكر، الجزء الأول، ص ٣٤٥-٣٥٠؛ "روضة الطالبين" للنووي: يشرح قواعد المسئولية العقدية عند الشافعية، دار الكتب العلمية، الجزء الرابع، ص ١٩٢-١٩٥.

بالتعدي أو التقصير"، والناقل كأمين يضمن الضرر إذا قصر في واجباته أو تعدى على حقوق الآخرين^(٤٣).

خلاصة القول أن الناقل عند الحنفية ضامن في حالة الإهمال أو التقصير، لكنه لا يضمن عند وجود قوة قاهرة، والقاعدة تُبنى على العدالة والموازنة بين حقوق الأطراف وفقاً للشرع.

قاعدة ضمان الناقل عند الحنابلة:

في الفقه الحنبلي، الناقل (سواء للأشخاص أو البضائع) يُعتبر أميناً في الأصل، ولكن يضمن في حالات معينة بناءً على طبيعة الأضرار وسببها، وهذه القاعدة مستمدة من أحكام الجارة والوديعة، حيث يتوجب على الناقل تحمل المسؤولية عن التلف أو الضرر إذا كان نتيجة تعدٍ أو تقصير.

فإذا كان الضرر أو التلف ناتجاً عن إهمال الناقل أو خطأ مباشر في تنفيذ واجباته، فإنه يُلزم بالضمان، وهذا يشمل إهمال توفير وسائل الأمان، أو ارتكاب أفعال تزيد من خطر الضرر (مثل السرعة الزائدة أو تحميل البضائع بشكل خاطئ).

الإعفاء في حالة القوة القاهرة: فالناقل في الفقه الحنبلي لا يتحمل الضمان إذا كان السبب وراء الضرر هو قوة قاهرة أو أمر خارج عن إرادته، مثل: الكوارث الطبيعية، أو الاعتداءات الخارجية (مثل السرقة بالإكراه دون تقصير من الناقل).

كما يرى الفقه الحنبلي مسؤولية الناقل كأجير مشترك بأنه في حالة كون الناقل أجيراً مشتركاً (يعمل لعامة الناس بمقابل)، فإنه يضمن التلف إلا إذا أثبت عدم تقصيره، بناءً على قاعدة أن الأجير المشترك يتحمل الضمان عند الضرر، ففي حال لم يُظهر الأجير المشترك تقصيراً أو تعدياً وكان الضرر ناتجاً عن قوة قاهرة، فلا يضمن.

وقد فرق الفقه الحنبلي بين الأجير المشترك والأجير الخاص: بقوله الأجير الخاص (الذي يعمل لشخص واحد فقط) لا يضمن إلا في حال التعدي أو التقصير؛ غير أن الأجير المشترك يُلزم بالضمان أكثر من الأجير الخاص نظراً لانشغاله بخدمات متعددة مما قد يزيد احتمالية الإهمال؛ كما يروا أن بحصول الأجير المشترك على أجر مقابل عمله، فإن مبدأ الغرم بالغنم يُلزم بتحملة الأضرار الناجمة عن أي خطأ منه.

ومن القواعد الفقهية لدى الحنابلة في عقد النقل والجارة قاعدة: "الأمين لا يضمن إلا بالتعدي أو التقصير"، فالناقل كأمين يضمن إذا ارتكب تقصيراً أو تعدياً على ما استؤمن عليه؛

(٤٣) الكاساني: بدائع الصنائع: يتناول الكاساني مسؤولية الأجير المشترك (مثل الناقل) الذي يتولى نقل البضائع أو الركاب، ويوضح حالات الضمان والإعفاء، دار الكتب العلمية، الجزء الرابع، ص ٣٠٢-٣٠٨؛ المرغيناني: "الهداية"، الجزء الثاني، مسؤولية الناقل في الجارة وشروط ضمان التلف، دار إحياء التراث العربي، ص ٢٢٠-٢٢٥؛ الكمال بن الهمام: "شرح فتح القدير"، الجزء السابع، القواعد المرتبطة بالضمان، دار الفكر، ص ٤٨٠-٤٨٥.

وأيضاً قاعدة "العُرم بالغنم"، فمن حصل على منفعة (مثل الأجرة)، يتحمل تبعات الأضرار الناتجة عن تصرفه^(٤٤).

رأي الباحث:

مما سبق نرى أن الفقهاء قد أخذوا بأن عقد النقل مشابه لعقد إجارة الأشخاص أو إجارة العين، والضمان قائم على قاعدة الضرر يزال.

- الحنفية: يرون أن الناقل مسؤول عن أي ضرر ناتج عن إخلاله بشروط السلامة، ما لم يثبت أن السبب كان قوة قاهرة.

- المالكية والشافعية: يؤكدون أن المسؤولية تشمل كل ضرر ناتج عن الإهمال أو التقصير.

- والحنابلة: يرون أن الناقل ضامن في حالتين: التقصير أو التعدي.

ومن أوجه التشابه والاختلاف بين المسئوليتين:

الوجه	المسئولية العقدية	المسئولية التقصيرية
أساس الالتزام	ناشئ عن عقد (إجارة المنافع)	ناشئ عن الخطأ أو الإهمال
الضرر المطلوب	إخلال بأحد الالتزامات العقدية	أي ضرر ناتج عن الفعل غير المشروع
الإثبات	إثبات العقد والضرر الناتج عن إخلال الناقل	إثبات الخطأ، الضرر، ورابطة السببية

(٤٤) ابن قدامة: "المغني"، الجزء الخامس، دار الفكر، ص ص ٢٦٥-٢٧٠؛ "الإبصار" للمرداوي: حالات الضمان والإعفاء عند الحنابلة، مع أمثلة عن عقود الإجارة والنقل، الجزء الخامس، دار إحياء التراث العربي، ص ص ١٥٠-١٥٥؛ "كشاف القناع" للبهوتي، الجزء الثالث، دار الكتب العلمية، ص ص ٥٢٣-٥٢٧.

المطلب الثاني

المسئولية العقدية والتقصيرية لمسئولى هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التى تصيب الركاب فى القانون المدنى

كان نقل الأشخاص قديماً يتم بمركبات تجرها الابل والحيوانات فكانت حوادثها قليلة غير جسيمة واضحة الأسباب، ومن السهل اكتشاف خطأ الناقل فيها وإثباته، إلا أن الأمور لم تستمر كذلك فسرعان ما تقدمت الحياة وتعددت الاكتشافات وزادت تعقيداتها، وظهرت وسائل جديدة للنقل والتنقل فلم تعد المركبات تجرها الدواب بل أصبحت تسير وتتحرك اليأً وذاتياً وتضاعفت سرعاتها وازدادت حوادثها وتفاقت خسائرها ونتائجها الضارة، وهي هنا تمس الأرواح أقدس ما فى الحياة وما يملك الإنسان فلفتت حوادث الإنظار إليها مع غيرها من الحوادث التى فرضها تقدم العلم والحياة وتطور الإختراعات.

وكان القضاء فى مصر وفرنسا يطبق على هذه الحوادث القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية فهى الشريعة العامة وليس هناك ما يستثنى هذه الحوادث من تطبيق تلك القواعد ذات الاختصاص العام فلا تشريعات مستقلة تنظمها ولا نصوص خاصة تحكمها.

ويقتضى تطبيق القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية على حوادث النقل ضرورة قيام الراكب المضرور من هذه الحوادث بإثبات خطأ الناقل حتى يمكنه تعويض ما لحقه من أضرار وربما كان هذا العبء مقبولاً فى وقت مضى، أما بعد تعدد وسائل النقل وقيام شركات متخصصة به تملك أساطيل من الآليات والأشخاص فقد نقل هذا العبء على الراكب وأصبح يحدد حقه فى التعويض بل كثيراً ما أهدره، وقد تدخل القضاء لحماية الراكب ونظراً لأن المشرع لم يكن قد عالج مسئولية ناقل الأشخاص بأية نصوص خاصة فلم يكن أمام القضاء بعد أن إتضح له قصور القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية فى هذا المجال - سوى قواعد المسئولية عن الأشياء وقواعد المسئولية التعاقدية.

ورغم تشابه الموقف واتحاده أمام كل من القضاء المصرى والقضاء الفرنسى من حيث إنعدام النصوص القانونية الخاصة بتنظيم مسئولية ناقل الأشخاص وعدم كفاية القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية لحماية المضرورين فى كلا البلدين فقد ذهب كل من القضائين وجهته الخاصة به.

فبينما يصير القضاء الفرنسى على موقفه من تطبيق القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية والتي نظمها المادتان ١٣٨٢، ١٣٨٣ فى تقنين نابليون الصادر سنة ١٨٠٤م^(٤٥)، والمعدلين

(٤٥) المادتان ١٣٨٢ و ١٣٨٣ نصت على أن "كل فعل أى كان يوقع ضرراً بالغير يلزم من وقع بخطئه هذا الضرر أن يقوم بتعويضه" وأن "كل شخص يكون مسئولاً عن الضرر الذى يحدثه لا بفعله فحسب، بل أيضاً بإهماله أو بعدم تبصره"، راجع النصين فى لغتهما الأصلية:

بالمادتين ١٢٤٠، ١٢٤١ من قانون العقود الفرنسي ٢٠١٦م^(٤٦)، والتي ألزمت بمقتضاها الراكب المضروب بإثبات خطأ الناقل، نرى القضاء المصري يترك تلك القواعد ويلجأ إلى المسؤولية التعاقدية ويفرض على الناقل التزاماً بضمان سلامة ركابه ناشئاً عن عقد النقل الذي يربطهما معاً^(٤٧).

وقد أعفى القضاء المصري ابتداءً من حكم محكمة الاستئناف المختلطة الصادر في ٢٣ ديسمبر ١٨٨٦ الراكب المضروب أثناء نقله من إثبات خطأ الناقل الذي تقام مسؤوليته بمجرد وقوع الحادث وإصابة الراكب استناداً إلى أن عقد النقل المبرم بين الراكب والناقل يجعل مسؤولية هذا الأخير مسؤولية عقدية ويفرض عليه التزاماً بكفالة سلامة الراكب بتوصيله إلى وجهته سالماً معافى فالراكب يرتبط مع الناقل بعقد نقل يلزم بمقتضاه هذا الأخير بنقل الأول من مكان إلى آخر متفق عليه، على أن نقل الراكب وتوصيله إلى المكان المتفق عليه لا يعنى أن يتم النقل وتبرأ ذمة الناقل بمجرد توصيل الراكب إلى وجهته، أي كانت نتيجة ذلك النقل، أي سواء وصل الراكب سالماً أم مصاباً أم جثة هامدة، فمقتضى النقل أن يصل الراكب إلى وجهته سالماً وإلا كان هناك إخلال من الناقل بالتزامه يستدعي مساءلته وفقاً لأحكام المسؤولية التعاقدية إعمالاً للعقد المبرم بين الطرفين؛ ومن ثم فإن القضاء المصري كان أسبق من القضاء الفرنسي في إنشاء الالتزام العقدي بضمان سلامة الراكب في الوقت الذي أصر فيه القضاء الفرنسي على إخضاع حوادث النقل للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية.

وقبل أن ينظم المشرع المصري المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص في القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، كان الالتزام بضمان سلامة الراكب يخضع لأحكام القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨، وتحديداً في المواد المتعلقة بالتزامات التعاقدية والضمانات في عقود النقل.

-
- L, article 1382 du code civil dispose que: " Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer."
- L, article 1383 du code civil dispose que : " Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence"
- (٤٦) حيث نصت المادة (١٢٤٠) من قانون العقود الفرنسي لعام ٢٠١٦م على أن: "كل حقيقة من الرجل الذي يتسبب في ضرر لآخر، يجبره على خطأه الذي نجح في إصلاحه؛ كما نصت المادة (١٢٤١) على أن: "الجميع مسؤول عن الأضرار التي سببها ليس فقط من خلال عمله ، ولكن أيضا بسبب إهماله أو عدم اكتراثه".
- (٤٧) صابر إبراهيم محمد الرماحة: المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالقطارات وآليات التعويض، مرجع سابق، ص ٢٠؛ مشيراً إلى: استئناف مختلط ٢٣ ديسمبر ١٨٨٦، المجموعة الرسمية للمحاكم المختلطة، ص ٥٧.
- حكم ديمار ٢١ يوليو ١٩٨٢، فهو أحد الأحكام الشهيرة التي تناولت المسؤولية العقدية لناقل البحري في القانون الفرنسي. وقد صدر عن محكمة النقض الفرنسية (Cour de Cassation)، وناقش قضية متعلقة بالتزام الناقل البحري بضمان سلامة البضائع أثناء النقل، استناداً إلى فكرة الالتزام بتحقيق نتيجة، ونص الحكم على عدة نقاط منها: الالتزام بتحقيق نتيجة: فقد أكد الحكم على أن الناقل البحري يتحمل مسؤولية كاملة عن أي تلف أو فقد في البضائع ما لم يثبت وجود قوة قاهرة أو خطأ من المرسل إليه؛ كما ألزم الحكم الناقل بإثبات أن الضرر لم يكن نتيجة إهماله أو تقصيره؛ وقد استند الحكم إلى المواد القانونية ذات الصلة في القانون البحري الفرنسي، وخاصة النصوص التي تم تعديلها بموجب قانون ١٩٣٦م، ولمزيد من التفاصيل راجع: مجلة القانون البحري والجوي (Revue de Droit Maritime et Aérien) لعام ١٩٨٢، على موقعها الإلكتروني:

-https://odyssee.univ-amu.fr/items/show/283?utm_source=chatgpt.com

وفي القانون المدني الفرنسي، يلتزم الناقل بعدة التزامات تضمن سلامة الركاب وتحقيق الغرض الأساسي من عقد النقل، ومن أهم هذه اللاتزامات، اللاتزام بضمان السلامة حيث يتحمل الناقل مسؤولية سلامة الركاب طوال مدة النقل، كما يعتبر النقل عقداً يهدف لتحقيق نتيجة، وهي إيصال الركاب بأمان إلى وجهتهم، وبالتالي يُفترض الخطأ في حال حدوث ضرر إلا إذا أثبت الناقل وجود قوة قاهرة، ووفقاً لهذا العقد يلتزم الناقل بموعد بدء الرحلة وإنهائها^(٤٨).

كما نظمت المادة ٢/٢٢١ من القانون المدني التعويض عن الأضرار الناتجة عن الإخلال بالالتزامات العقدية، بقولها: " إذا كان الألتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد"^(٤٩). ويُعتبر عقد النقل في هذه الفترة عقداً رضائياً بين الناقل والراكب، ويترتب عليه التزام بتحقيق غاية، وهي إيصال الراكب بسلام إلى وجهته، ويقع على الناقل عبء إثبات أن الضرر لم ينجم عن تقصير أو خطأ منه.

والقضاء المصري قبل صدور قانون التجارة كان يعتمد بشكل كبير على المبادئ العامة في القانون المدني لتحديد مسؤولية الناقل، حيث كان يتم النظر إلى مسؤولية الناقل على أنها مسؤولية عقدية تستند إلى التزام بتحقيق نتيجة، وهي سلامة الراكب.

وقد جاء القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ لينظم بشكل أكثر تفصيلاً التزامات الناقل ومسؤوليته في إطار عقود النقل، مما جعل القواعد المتعلقة بضمان سلامة الراكب أكثر وضوحاً وملاءمة للتطورات الاقتصادية والاجتماعية

أكدت المحاكم المصرية على أن اللاتزام الرئيسي للناقل هو ضمان وصول الراكب بسلام، وبالتالي أي إخلال بهذا اللاتزام يُحمل الناقل مسؤولية التعويض، كما يُعتبر إثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب هو الوسيلة الوحيدة لإعفاء الناقل من المسؤولية.

وقد أفترض القضاء اللاتزام بضمان سلامة الراكب وتوصيله سالماً معافى إلى جهة الوصول كأثر مترتب على عقد النقل باعتباره لاتزاماً عقدياً، ومن ثم فلا ينشأ هذا اللاتزام إلا في حالة وجود عقد نقل صحيح بمقابل، ومن ثم يلزم بيان ضرورة وجود هذا العقد، ووقت نشوء اللاتزام بالسلامة وتطوره وأساسه ومضمونه، ونطاقه.

(٤٨) تنص المادة ١١٤٧ من القانون المدني الفرنسي (قبل التعديل في ٢٠١٦): على أن المدين (الناقل) يُسأل عن تعويض الضرر الناتج عن عدم تنفيذ التزامه العقدي، ما لم يثبت أن عدم التنفيذ يرجع إلى قوة قاهرة أو خطأ من الدائن (الراكب).

- النص الأصلي (بالفرنسية):

- "Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause qui ne lui peut être imputée, telle que la force majeure ou le fait du créancier."

- G. Cornu, "Droit civil : Les obligations", éditions Montchrestien, 12e édition, 2015, pp. 562-565.

(٤٩) أحكام القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

أولاً: المسؤولية العقدية:

يتعين لقيام المسؤولية العقدية لموظفي ومسؤولي هيئة النقل العام عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب عدة شروط منها:

(١) توافر العلاقة التعاقدية بين الناقل والراكب وهذا يتطلب ضرورة وجود عقل نقل صحيح.
(٢) يجب أن يكون النقل قد تم بمقابل فإن كان مجانياً فلا وجود - وفقاً لأحكام القضاء - للمسؤولية التعاقدية.

(٣) أن يكون الضرر الذي أصاب الراكب والذي يمثل انتهاكاً للالتزام بالسلامة قد حدث بسبب عملية النقل الملتزم بها الناقل.

إن مسؤولية الناقل ترتبط بوجود أو إنعدام عقد النقل بمقابل بين الراكب والناقل، فإذا وجد هذا العقد وتحقق المقابل، وجد الالتزام بالسلامة وتحققت المسؤولية، أما إن انعدم العقد أو وجد مجانياً تخلف الالتزام التعاقدى بالسلامة.

غير أن الالتزام التعاقدى بالسلامة في حالة النقل المجاني لا يحول دون إمكان تحقق المسؤولية التقصيرية للناقل إعمالاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي تلزم الناقل بالسهر على سلامة ركابه وهذا الالتزام يختلف من حيث قوته ومداه تبعاً لما إذا كان النقل قد تم مجانياً بحتاً أى على سبيل المجاملة أو كان يتضمن فائدة أو مصلحة للناقل التي وإن لم تصل حد المقابل إلا أنها لا تجعل النقل مجانياً بحتاً^(٥٠).

- إشرط وجود علاقة تعاقدية "عقد نقل":

ومن ثم يرتبط الالتزام التعاقدى بالسلامة الذي يتحمل الناقل لصالح الراكب بوجود عقد نقل صحيح يربط الناقل بالراكب بشرط أن يكون النقل قد تم بمقابل وليس مجانياً فإن تخلف عقد النقل أو كان النقل مجانياً دون مقابل فلا وجود للالتزام التعاقدى بالسلامة، ولا يكفي لتحقيق مسؤولية الناقل تجاه الراكب مجرد توافر العلاقة التعاقدية بينهما وكون هذه العلاقة بمقابل وإنما يتعين كذلك أن يكون الضرر الذي أصاب الراكب والذي يمثل انتهاكاً للالتزام بالسلامة قد حدث بسبب عملية النقل الملتزم بها الناقل.

في القانون الفرنسي، يُعرف عقد نقل الأشخاص أو الركاب على أنه: "اتفاق ملزم بين الناقل والراكب، حيث يلتزم الناقل بنقل الركاب من مكان إلى آخر بوسائل نقل برية، بحرية، أو جوية، مقابل أجر مالي"، ينتمي هذا العقد إلى عقود تحقيق الغاية، حيث يتحمل الناقل التزاماً أساسياً بضمان سلامة الراكب وإيصاله إلى وجهته المحددة بسلام^(٥١).

(٥٠) الدكتور/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلى والقانون الدولى، دار النهضة العربية، ١٩٨٢، ص ٧٧.

(٥١) شرح نص المادة ٣٤ / ١ من القانون البحرى الفرنسى رقم ٤ / ١٩٦٦ الصادر بتاريخ ١٨ يونيو ١٩٦٦م، وينظم القانون الفرنسى عقود النقل وفقاً لقواعد القانون المدنى والتجاري، بالإضافة إلى القوانين الخاصة كقانون الطيران المدنى والقوانين البحرية، كما يتم أيضاً الاعتماد على الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية مونتريال واتفاقية وارسو للنقل الجوى.

ونجد أن القانون المصري، يُعرف عقد النقل بأنه عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجر، وفقاً لشروط معينة يتم الاتفاق عليها بين الطرفين. يتضمن العقد التزامات رئيسية على الناقل، مثل توفير وسيلة نقل صالحة وآمنة وضمان سلامة المنقولين أو البضائع أثناء الرحلة؛ وقد نصت المادة ١/٢٦٤ من القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م على أنه "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل".

وقد عرف المشرع المصري عقد النقل بصفة عامة في المادة ٢٠٨ من القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م بأنه: "اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره"^(٥٢)؛ ويتفق الباحث مع هذا التعريف حيث أنه ينظم العلاقة بين الناقل والراكب أو صاحب الشيء الذي يتم نقله، كما يتعهد الناقل بموجب هذا العقد باستخدام وسائله الخاصة لنقل الشخص أو الشيء إلى مكان محدد، مع التزامه بتحقيق ذلك مقابل أجر متفق عليه.

وعقد النقل عقد رضائي يتم بمجرد توافق إرادات الناقل والراكب أو من يمثلها فهو ليس عقداً شكلياً ولا يتطلب أي إجراء آخر لانعقاده، كما أنه لا يتوقف في وجوده على صعود الراكب إلى وسيلة النقل ولا على شغله لمحلته، ويتحقق عقد النقل ولو لم يكن الناقل قد بدأ في تنفيذ عملية النقل ذاتها أي بمعناها الضيق، ويلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب بمجرد صعود هذا الأخير داخل مركبة أو وسيلة النقل ولو لم تكن قد تحركت بعد ولا تهم وسيلة النقل التي يتم بها تنفيذ عقد النقل فيتحقق الالتزام سواء تم النقل بسيارة أو أتوبيس أو قطارات السكك الحديدية أو الترام أو المترو أو تم بحرياً بسفينة أو مركب أو تم جويًا عن طريق الطائرة، بل إن عقد النقل يتحقق ولو تم النقل بإمتطاء حماراً أو حصان مملوك لشخص أمتهن نقل السائحين من مكان إلى آخر مقابل أجر محدد.

في القانون الفرنسي، كما هو الحال في ولايات قضائية أخرى، تحكم المسؤولية المدنية التزام أحد الطرفين بتعويض الطرف الآخر عن الضرر الذي لحق به، وخاصة في سياق انتهاكات العقد أو الأفعال غير المشروعة التي تسبب الضرر؛ لفهم التطبيق العملي للمسؤولية المدنية، بما في ذلك الالتزامات المرتبطة بنقل الأشخاص (مثل الركاب)، تؤكد المبادئ القانونية الفرنسية على عدة جوانب رئيسية؛ وتشمل هذه الشروط التي يمكن أن تنشأ بموجبها المسؤولية عن الحوادث أو الأفعال الإهمالية ومعايير تحديد الخطأ، بما في ذلك السببية ومدى الضرر الناجم، ويعتبر حادث النقل ذا أهمية خاصة في حالات الضرر الذي يلحق بالركاب أو البضائع أثناء النقل، وقد وضعت المحاكم الفرنسية سوابق واضحة بشأن التزامات الناقل.

(٥٢) كما نصت المادة ٢٠٨ من قانون التجارة رقم ٧٧ لسنة ٩٩ على أنه: "فيما عدا النقل البحري تسرى الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل أياً كانت صفة الناقل ما لم ينص القانون على غير ذلك؛ أنظر الجريدة الرسمية، العدد ١٩ مكرر في ١٧ مايو سنة ١٩٩٩م.

وقد أقرت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية الناقل بقولها: "أن الناقل يتحمل مسئولية الأضرار الناتجة عن تأخير أو تلف البضائع أو الأذى الذي قد يصيب الركاب أثناء النقل، ما لم يُثبت أنه لم يكن مسؤولاً بسبب قوة قاهرة أو خطأ من الطرف الآخر"^(٥٣).

ويتناول هذا الحكم إشكالية مسئولية الناقل عن الأضرار التي قد تلحق بالركاب أو البضائع خلال عملية النقل، ويُعد هذا الحكم مثالاً على كيفية تعامل المحاكم الفرنسية مع التزامات الناقل في إطار المسئولية العقدية، خاصة في حالات الخلل الذي يطرأ أثناء النقل والذي قد يُحمّل الناقل المسئولية؛ وقد أكدت المحكمة على توسيع نطاق المسئولية لتشمل حالات متعددة، بما في ذلك التأخيرات أو الأضرار غير المباشرة، وهو ما يعكس تطوراً في تفسير العقد وفقاً للظروف الحديثة. كما يؤسس هذا الحكم التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو البضائع حتى في ظل الظروف التي قد تبدو خارجة عن إرادته؛ كما يتضح من التفسير القضائي أن المحكمة الفرنسية تأخذ في اعتبارها العوامل الواقعية والظروف المحيطة بكل حالة، مما يعطي مرونة في تفسير الالتزامات العقدية.

- إشتراط أن يكون النقل بمقابل لقيام المسئولية العقدية:

في القانون المصري نجد أن تعريف عقد النقل: نصت المادة ٢٠٨ من القانون المدني المصري على أنه "إتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره" وهو بذلك أشتراط أن تكون هناك معاملة مادية (أجرة) للمواصفات كعقد؛ فعند غياب المقابل، قد تتحول إلى عمل مجاني، مما يخرجها من نطاق العقودية.

وفي القانون الفرنسي نص المشرع على أن عقد النقل يعد "اتفاق ملزم بين الناقل والراكب، مقابل أجر مالي"، وقد لا يشترط أن يكون المقابل مبلغاً من المال بل من الممكن أن يتكون من التزام الراكب بإطعام ومؤونه الناقل^(٥٤).

ويتلاحظ بهذا الصدد أن نقل الأطفال صغار السن مع ذويهم دون مقابل يكون خاضعاً لعملية النقل الأصلية وتابعا لها فيأخذ حكمها ويصبح نقلًا بمقابل طالما كان النقل الأصلي بمقابل^(٥٥)، كذلك يعتبر النقل بمقابل في الحالات التي يلتزم فيها الناقل بقبول ونقل الراكب دون أن يقوم هذا الأخير بدفع مقابل من جانبه، ويتحقق ذلك في العديد من الحالات، كتنقل العسكريين ورجال الشرطة ومن في حكمهم، ففي مثل هذه الحالات يقع على الناقل التزام بالقيام بالنقل إعمالاً لعقد الالتزام بين الناقل وجهة الإدارة، بعبارة أخرى يعد الإمتياز المقرر للعسكريين ورجال الشرطة جزاءً من الحق المقرر للسلطة العامة في مواجهة الناقل لا تكون المجانية إلا ظاهرياً فقط.

(٥٣) حكم نقض مدني فرنسي بتاريخ ٢٥ أبريل ١٩٦٧، والذي نُشر في "الأسبوع القانوني" ١٩٦٧-٢-١٥١٥٦، وهو يتعلق بمسئولية الناقل في عقد النقل.

(٥٤) عرائض فرنسي ٨ أكتوبر ١٩٤٠ - دالوز ١٩٤١-٦٩.

(٥٥) نقض مدني فرنسي ١٥ يونيو ١٩٢٦، سيرى ١٩٢٦-١-٢٤٩.

مما سبق نجد أنه إذا لم يكن الراكب الموجود بوسيلة النقل مرتبطاً مع الناقل بعقد نقل أو كانت الرابطة التعاقدية قد انتهت ولكن الراكب استمر بالمركبة فلا وجود للالتزام التعاقدى بالسلامة على كاهل الناقل، فالشخص الذى يتسلل إلى المركبة دون علم الناقل أو تابعه لا يعد راكبا قانونيا ولا يستفيد بالالتزام بالسلامة لانعدام الرابطة التعاقدية بينه وبين الناقل^(٥٦).

كما يجب التفريق بين من يستقل مركبة نقل حاملا تذكرة نقل انتهى مفعولها أو تذكرة نقل مزورة فذلك يثبت أن الراكب لم يرد أصلا ابرام عقد نقل مع الناقل، لكن وجود الراكب في درجة أعلى من الدرجة المسموح بها له لا يمنع من اعتباره راكبا وبالتالي يوجد لصالحه التزام تعاقدى بضمان السلامة على كاهل الناقل^(٥٧).

كما لا يستفيد بالالتزام بالسلامة وفقا لأحكام مسئولية الناقل التعاقدية تابعوه الذين يعملون بهيئة النقل كقائد المركبة أو القطار أو المحصلين أو العاملين، وغيرهم ممن يستخدمهم الناقل فى تنفيذ النقل ويخضع هؤلاء لأحكام عقد العمل وليس لعقد النقل فيما يتعلق بقواعد المسئولية لانتفاء صفة الراكب بالنسبة لهم ونفس الحكم أيضا بالنسبة لتابعى الناقل المستفيدين من التذاكر المجانية التي تمنح لهم فهنا تطبق قواعد عقد العمل بدلا من عقد النقل^(٥٨).

وقد نص المشرع المصري بتنظيم هذا الالتزام تنظيميا تشريعا بأمر لا يجوز الاتفاق على الإعفاء منه، وهو نص المادة ٢٦٤ من القانون ١٧ لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة حيث يقضى حكمها : "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلاً كل إتفاق يقضى بإعفاء الناقل من هذا الضمان".

كما تضمنت ذات المادة بأن "يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول، وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول، وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فلا يشمل الضمان فترة انتقال الراكب من وسيلة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه^(٥٩)؛ فيقوم تحقيق السلامة للراكب في ذمة الناقل طيلة الوقت الذى يقتضيه تنفيذ العقد حيث يبدأ الالتزام في الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ العقد وينقضى فى الوقت الذى ينتهى فيه تنفيذه، فلا عبرة لقيام العقد في ذاته ما لم يقترن قيامه ببدء تنفيذه، لأن الالتزام بالسلامة ككل الالتزامات العقدية يترتب على العقد منذ ابرامه وهو مع ذلك التزام ثانوى يتحدد تنفيذه على مقتضى تنفيذ الالتزام الأصلي وهو النقل ومن ثم ينشأ الالتزام بالسلامة مؤجلاً الى ذات الأجل المؤجل اليه الالتزام الأصلي وهو

(٥٦) الدكتور/ أكرم الخولي: الوسيط فى القانون التجارى، الجزء الرابع، العقود التجارية، القاهرة، ١٩٥٨م، بند رقم ٢٣٩.

(٥٧) انظر في هذا الحكم الصادر من محكمة باريس ٢٩ اكتوبر ١٩٢٥ - جازيت بالوى ١٩٢٥ - ٣٧٢٢.

(٥٨) الدكتور/ ثروت أنيس الأسيوطى: مسئولية الناقل الجوى فى القانون المقارن، مكتبة القاهرة الحديثة، ١٩٦٠، ص ١٢٥، ١٢٨.

(٥٩) القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، والمنشور بالجريدة الرسمية العدد ١٩ مكرر، فى ١٧ مايو ١٩٩٩م، المادة ٢٦٤.

النقل، ولا يرتبط الالتزام بالسلامة بشراء تذكرة النقل فقد يكون الشراء لاحقاً لبدء تنفيذ العقد أو قبيل انتهاء تنفيذه^(٦٠)؛ على أن القاعدة التي تقتضى بالفصل بين دفع المسافر للأجرة وتحميل الناقل التزاماً بسلامته، إذا كانت مسلمة، إلا أن تطبيقها يختلف حسب ظروف قيام العقد وتنفيذه في بعض وسائل النقل عنه في البعض الآخر؛ ففي وسائل النقل التي تقتضى دفع أجرته مقدماً كالسفر بالسكك الحديدية أو الانتقال بمترو الأنفاق يجب على المسافر أو الراكب الحصول مقدماً على التذكرة، يبدأ الالتزام العقدي بالسلامة في محطة الرحيل منذ تقديم التذكرة إلى عامل الباب في بداية الرصيف وينتهي في محطة الوصول، وتعتبر هذه الفترة التي تبدأ بالدخول إلى الرصيف وتنتهي بالخروج منه هي مرحلة النقل بالسكك الحديدية، ويميزها وجود المسافر أو الراكب في منطقة محرمة على غير الحائزين على تذكرة السفر وتخضع لمراقبة الناقل والنظام الذي يفرضه.

ولا يمكن أن يتأخر الالتزام بالسلامة إلى ما بعد بداية النقل أو يتراخي إلى ما قبل الفراغ مباشرة منه، حين تنقص فائدته وتندم جدواه وقد يكون شراء التذكرة على النقيض سابقاً على بدء تنفيذ العقد بفترة قد تكون طويلة يظل فيها المسافر أو الراكب على غير صلة بالناقل ولا يتصور أن يكون الناقل خلالها مسؤولاً عن سلامة الراكب، فالالتزام بالسلامة الذي يترتب في ذمة الناقل بإبرام عقد النقل يتراخي تنفيذه ولا يصبح مستحق الأداء إلا بالبدء في تنفيذ الالتزام الأصلي بنقل المسافر أو الراكب^(٦١).

كما نصت المادة ٢٦٥ على أن الناقل يسأل عن التأخير في الوصول، وكذلك ما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية.

وأكدت المادة ٢٦٦ بأنه لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب، وأقرت المادة ٢٦٧ بأن كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية يقع باطلاً، ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل.

كما أجازت المادة ٢٦٨ للناقل أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب، وحددت أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن، وإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعى الانتباه، وإلا جاز للمحكمة أن

(60) Voir: Louis Josserand, le transport, edition Arthur Rousseau, 2 eme edition, 1926, no555 p122.

(٦١) استئناف باريس، ٢٤ يونيو ١٩٦٤، دالوز ١٩٦٤، ص ٦٩١.

تعتبر الشرط كأن لم يكن، ولا يجوز أن يتمسك الناقل بشرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه^(٦٢).

وقد إنتهى القضاء الفرنسي إلى التسليم بالرأى الراجح في الفقه لحماية جمهور المسافرين الذين يكونون نظراً لظروف النقل في العصر الحديث عاجزين كلية في حالات كثيرة ط عن إثبات خطأ الناقل وعن معرفة ظروف الحادث والأسباب التي أدت إليه في مواجهة خصم قادر بوسائله القوية على إحباط كل محاولة لإثبات خطئه أو حتى محاولة استقصاء أسباب الإصابة للتخلص من أية مطالبة بالتعويض؛ وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم مشهور بأن: "تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الإلتزام بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول"^(٦٣)؛ كما قضت في حكم آخر بأن: "تسليم تذكرة للمسافر يتضمن بذاته وبغير حاجة إلى اشتراط صريح بخصوصه الإلتزام على شركة النقل بتوصيل المسافر سليماً معافى الى جهة الوصول والـأأخلت الشركة بالتزاماتها الناشئة عن العقد"^(٦٤)، وقد استقرت المحكمة إلى اليوم على هذا القضاء وتبعتها فيه جميع المحاكم الأخرى.

وقد انتقد بعض الفقه^(٦٥) هذا الرأى بزعمهم أنه يفقر إلى أساس قانوني، ويرون في تأكيد

نشوء الإلتزام بالسلمة ضمناً في عقد النقل إنقاص لقدرة الإنسان بإنزاله الى مستوى الشىء أو الحيوان حين يلزم الناقل بسلمته الجسدية كما يلزمه إزاء أفاص الفاكهة أو قطعان الماشية بسلمتها المادية.

ويرى بعض الفقه^(٦٦) مع جمهور الفقه الحديث أن اللتزام بسلمة الركاب يتفق مع طبيعة عقد النقل والغاية التي يقصدها طرفاه منه إذ يتتافر مع تلك الطبيعة، ويتعارض مع هذه الغاية أن يصل المسافر إلى جهة الوصول جثة هامة، فالسلمة في تقدير المسافر لا تقل أهمية عن النقل ذاته وتعتبر بالنسبة لعقد النقل ضرورة حتمية، إذ لا يكون له بغيرها أية غاية بحيث يكون القاؤها على عاتق الناقل ضرورياً وعادلاً ولا يستطيع الناقل أن ينكر قيام الإلتزام بالسلمة في ذمته بالإدعاء بعدم إنصراف نيته وقت التعاقد اليه، والعقد على كل حال لا يقتصر على إلزام المتعاقد بما ورد فيه بل يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفقاً للقانون والعرف والعدالة^(٦٧)، فلا القانون، ولا العدالة يسمحان بنقل الأشخاص دون الإهتمام بسلمتهم ولا يتصور في الحقيقة أن يلتزم الناقل بتوفير قدر من الراحة للمسافر يختلف باختلاف درجة تذكرته ولا يلتزم بالمحافظة على حياته وضمن سلامته.

ثانياً: المسؤولية التقصيرية:

(٦٢) نقض فرنسي ٢١ نوفمبر ١٩١١، سيرى ١٩١٢-١-٧٣.

(٦٣) نقض فرنسي ٢١ نوفمبر ١٩١١، سيرى ١٩١٢-١-٧٣.

(٦٤) القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، مرجع سابق، المادة ٢٦٨.

(65) Voir: Louis Josserand, le transport, edition Arthur Rouseau, op. cit, no555 p523.

(٦٦) الدكتور/ محمود جمال الدين زكي: مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، القاهرة، مطبعة القاهرة، ١٩٧٨م، ص ٢٣٨.

(٦٧) نقض فرنسي ٢٧ يناير ١٩١٣، سيرى ١٩١٣-١-١٧٧.

مما سبق نجد أن الالتزام التعاقدى بضمان سلامة الراكب، الذى يتحمله الناقل، مصدره في عقد النقل الذى يربط بينهما، لذلك جعل القضاء من عقد النقل معياراً للالتزام بالسلامة التعاقدية، فإذا تخلف عقد النقل لا يقوم هذا الالتزام، ولما كان الأجر عنصراً أساسياً في عقد النقل وفقاً للسائد فقهاً وقضاءً، فقد اشترط القضاء لاستفادة الراكب من الالتزام التعاقدى أن يتم النقل بمقابل، أما إذا كان النقل مجاناً فلا تطبق قواعد المسؤولية التعاقدية، ولا يوجد الالتزام التعاقدى بالسلامة وهذا ما استقر عليه القضاء بعد أن كان يقبل بوجود هذا الالتزام في وقت سابق^(٦٨).

وقد اتجه القضاء في البداية إلى تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية على النقل المجاني، تلك القواعد التي تتطلب ضرورة اثبات خطأ الناقل^(٦٩)، لكنه استثنى من ذلك النقل المصلحي الذى وإن كان يتم دون أجر نقدي إلا أن الناقل يستمد منه مصلحة أو فائدة لصالحه، وطبق القضاء عليه قواعد المسؤولية عن الأشياء، التي يعفى الراكب بمقتضاها من اثبات خطأ الناقل باعتباره حارساً للمركبة، فتقام المسؤولية ابتداءً ولا يعفى الناقل منها إلا اثبات السبب الأجنبي عنه الذي لا ينسب إليه ثم امتد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء ليشمل النقل المجاني^(٧٠).

مسئولية الناقل في النقل المصلحي هي مسئولية قانونية تهدف إلى حماية الطرف المتعاقد مع الناقل عندما يتم نقل البضائع أو الأشخاص لغرض مصلحي، سواء كان تجارياً أو خاصاً. وتختلف طبيعة هذه المسؤولية وفقاً لنوع النقل (بحري، جوي، بري) والقانون المطبق.

و يشير النقل المصلحي إلى عمليات النقل التي تتم لتحقيق غرض معين لطرف محدد (مثل

نقل البضائع لصالح شركة أو نقل ركاب بهدف الخدمة العامة)، ويتميز هذا النوع من النقل بارتباطه بمصالح اقتصادية أو تجارية، ويخضع لشروط محددة في العقد الذي يبرم بين الطرفين.

وفقاً للمادة ٢٠٨ من القانون المدني المصري، يُعتبر عقد النقل اتفاقاً يلتزم بموجبه الناقل

بنقل شيء أو شخص من مكان إلى آخر مقابل أجر، وعقد النقل المصلحي يتسم بوجود مصلحة

اقتصادية مرتبطة بالأطراف المتعاقدة (الناقل والمرسل أو الركاب). وقد أكدت أحكام القضاء

المصري مسؤولية الناقل عن التأخير أو التلف الذي يلحق بالبضائع أثناء النقل المصلحي، مع تقييد

المسؤولية إذا أثبت الناقل أنه اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة.

وفى القانون المدني الفرنسي المسؤولية في النقل المصلحي محددة حيث تعتمد على قاعدة

أساسية هي أن الناقل مسؤول عن أي ضرر إلا إذا أثبت وجود ظروف استثنائية مثل: القوة القاهرة^(٧١).

(٦٨) انظر نقض مدني فرنسي ٢٧ مارس ١٩٢٨ - سوري ١٩٢٨ - ١-٢٥٣ وابتداءً من هذا الحكم طبق القضاء الفرنسي على النقل المجاني قواعد المسؤولية التقصيرية بدلا من التعاقدية.

(٦٩) انظر على سبيل المثال - نقض مدني فرنسي - ٢٧ مارس ١٩٢٨ - ١-٢٥٣.

(٧٠) حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ - دالوز ١٩٦٩ - ٣٧.

(٧١) *Traité de Droit Commercial* - شرح مسؤوليات النقل المصلحي في القانون الفرنسي، أحكام محكمة النقض المصرية والفرنسية.

واستند القضاء الفرنسي في تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء على النقل المصلحي استناداً إلى أن اشتراك الراكب في استعمال الشيء لم يكن في صالح الراكب وإنما في صالح الناقل^(٧٢). وفي ذلك يقرر الفقه أنه إذا ثبت أن الراكب لم يستقل المركبة لمصلحته الذاتية المحضة، بل ليقدم خدمة أو مصلحة حقيقية لهذا الأخير أو كان النقل لمصلحة مشتركة بينهما فإن استبعاد تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء استناداً إلى فكرة الاستعمال المجاني للشيء أو فكرة قبول المخاطر يكون مخالفاً لإرادة الطرفين ويجب اغفاله وتطبيق قواعد هذه المسؤولية^(٧٣).

وهكذا نجد أن الراكب في النقل المصلحي، وإن كان لا يستفيد من الالتزام التعاقدى بضمان السلامة لعدم وجود مقابل للنقل فإنه يستطيع التمسك بقواعد المسؤولية عن الأشياء إذا توافرت شروط أعمالها والتي يأتي في مقدمتها أن يكون الضرر الذي أصابه قد نتج عن تدخل وسيلة النقل ذاتها في إحداث الضرر، أو تدخل شيء يخضع لحراسة الناقل، فإذا توافرت هذه الشروط تمتع الراكب بالالتزام الذي تفرضه المسؤولية عن الأشياء على الناقل باعتباره حارساً، وتواجد بذلك في مركز قريب من مركز الراكب في النقل بمقابل من حيث الضمان الذي يتمتع به كل منهما. وهذا المركز ليس متطابقاً تماماً مع مركز الراكب في النقل بمقابل لأن الضمان الذي يتمتع به الثاني أوسع وأشمل من ذلك الذي يتمتع به الأول الذي يقع عليه دائماً إثبات أن ما أصابه من ضرر يرجع إلى تدخل وسيلة النقل أو غيرها من الأشياء غير الحية التي تكون في حراسة الناقل أو تابعيه.

غير أن مسؤولية الناقل بالنسبة للنقل المجاني تختلف عن مسؤوليته في النقل المأجور، حيث تتأثر طبيعة الالتزامات وشروط التعويض بحقيقة أن النقل يتم دون مقابل. ومع ذلك، يظل الناقل ملزماً ببعض المسؤوليات القانونية، خاصة فيما يتعلق بسلامة الركاب أو البضائع.

فالنقل المجاني هو اتفاق يقوم بموجبه الناقل بنقل الأشخاص أو الأشياء دون الحصول على مقابل مادي مباشر، ويشمل ذلك الحالات التي يكون فيها النقل من قبيل المجاملة أو الود الشخصي، أو كجزء من خدمة مرفق عام مجاني، ضمن أنشطة تطوعية أو إنسانية.

ومسؤولية الناقل في النقل المجاني وفقاً للقانون المصري يظل الناقل ملزماً ببذل الحرص المعقول لضمان سلامة الركاب أو البضائع على الرغم من غياب المقابل المالي، فالمسؤولية في النقل المجاني تقترب من المسؤولية التقصيرية بدلاً من العقدية، لعدم وجود عقد بمقابل، ومع ذلك، إذا تم إثبات وجود اتفاق (حتى لو ضمنياً)، فقد تتحول المسؤولية إلى عقدية.

وقد استمر القضاء الفرنسي رافضاً تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في النقل المجاني قرابة ستين عاماً إلى أن عدل عن موقفه بالحكم الشهير الصادر من محكمة النقض في ٢٠ ديسمبر ١٩٩٨ وأباح للمنقول مجاناً الاستناد على هذه المسؤولية إذا ما توافرت شروطها والحق أن القضاء

(٧٢) عرائض فرنسي - أول مارس ١٩٢٣ - جازيت المحاكم ١٩٣٢-١-٨٥.

(٧٣) انظر ريبير - في تعليق على نقض مدني فرنسي - ٢٧/٣/١٩٢٨.

الفرنسي حتى قبل عدوله الأخير وقبوله افادة المنقول مجاناً من قواعد المسؤولية عن الأشياء كان دائماً في جانب المضرور المنقول يسهل له بوسيلة أو أخرى امكانية حصوله على تعويض الأضرار التي لحقت به، كما أن الفقه لم يقف مكتوف الأيدي بل أوضح في أكثر من مناسبة وجهة نظره حيال موقف القضاء فظهر منه من انتقد هذا الموقف مطالباً إياه بالتخلي عن موقفه ومنادياً بتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء لعدم وجود ما يستدعي استبعادها. وقد كللت هذه الجهود بعدول القضاء المشار إليه^(٧٤).

يقرر القضاء الفرنسي أن مسؤولية الناقل في حالة النقل الخفي^(٧٥) لا تقام إلا أعمالاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي تقضى بضرورة إثبات المضرور لخطأ المتسبب في الضرر، وأكثر من ذلك فإن محكمة النقض الفرنسية ترى أن تسلل الراكب الى وسيلة النقل خلصة دون علم الناقل يكون خطأً من الراكب، وأن هذا الخطأ يصل الى درجة اعفاء الناقل من المسؤولية باعتبار انه خطأ غير متوقع وغير ممكن الدفع من الناقل^(٧٦).

وفي تحديد التزام الناقل في النقل الخفي يجب أن نبادر باستبعاد قواعد المسؤولية التعاقدية لإنعدام وجود عقد أي كانت طبيعته بين الناقل والراكب الخفي ومن ثم لا يتصور أن يكون هناك التزام تعاقدى بسلامة المنقول خفية، وفي مجال المسؤولية التقصيرية ليس ثمة ما يمنع تطبيق القواعد العامة في هذه المسؤولية واستفادة المنقول خلصة من ذلك الالتزام العام بمراعاة اليقظة والحرص الذي يقع على كل شخص لصالح الكافة والذي بمقتضاه يسأل الناقل إذا ما ثبت خطئه. ونظراً للتطور الزمني واستحداث الآليات لنقل الأشخاص أصبح الآن من يتولى عملية النقل ليسوا أفراد فقط بل هيئات ومؤسسات قد تكون عامة أو خاصة، فنقل الأشخاص بالقطارات في مصر هيئة عامة من أشخاص القانون العام وهي "الهيئة القومية لسكك حديد مصر" فما مسؤوليتها كشخص معنوي عن أفعال تابعيها.

ويستوي لقيام صفة المتبوع أن يكون شحناً طبيعياً أو معنوياً ما دام له سلطة فعلية في رقابة وتوجيه تابعيه، وقد نصت المادة ١٣٨٤/١ مدني فرنسي على أن الشخص يكون مسئولاً ليس فقط عن الأضرار التي يحدثها بذات فعله ولكن أيضاً عن تلك التي يحدثها الأشخاص الذين يسأل عنهم والأشياء التي تكون في حراسته.

ونص المشرع المصري في المادة ١٧٤ مدني مصري على أنه: "يكون المتبوع مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعاً منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها،

(74) Voir: Louis Josserand, le transport, edition Arthur Rousseau, op. cit, no555 p1273.

(٧٥) يكون النقل خفية أو خلصة إذا تم دون إرادة الناقل، ويتحقق في الحالة التي يتسلل فيها الراكب للمركبة دون علم الناقل أو تابعه، ١١٠ نقض جنائي - ١٨ يوليو ١٩٢٩ داللو ١٩٢٩-٩٣.

(٧٦) أنظر نقض جنائي فرنسي - ١٨ يوليو ١٩٢٩ - داللو ١٩٢٩-٤٩٣.

وتقوم رابطة التبعية ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعليته في قابته وفي توجيهه.

وقد أكدت محكمة النقض^(٧٧) أن مؤدى نص الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ من القانون المدني أن علاقة التبعية تقوم كلما توفرت الولاية في الرقابة والتوجيه، بحيث تكون للمتبوع سلطة فعلية في إصدار الأوامر إلى التابع في طريقة أداء عمله، وفي الرقابة عليه في تنفيذ هذه الأوامر، ومحاسبته على الخروج عليها، فلا يكفي أن يكون هناك مطلق رقابة أو توجيه، بل لا بد أن تكون تلك الرقابة وهذا التوجيه في عمل معين يقوم به التابع لحساب المتبوع، ولا يعد من هذا القبيل مجرد الإشراف العام على عمل التابع حتى لو كان فنياً، بل لا بد من التدخل الإيجابي من المتبوع في تنفيذ هذا العمل وتسييره كما شاء، فهذا تقوم سلطة التوجيه والرقابة في جانب المتبوع، مما يؤدي إلى مساءلته عن الفعل الخاطئ الذي يقع من التابع.

ولقد تعددت النظريات التي قيل بها في شأنه مسئولية المتبوع عن نشاط تابعه الضار، وقد أثرت هذه المسألة على نحو كبير نظراً لكثرة حالات المسئولية من هذا النوع والتي تعود إلى تطور الحياة الاقتصادية والتقنية وما صاحبها من كثرة الحوادث والأضرار مما أدى بدوره إلى كثرة القضايا وتعدد صور موجبات هذا النوع من أنواع المسئولية المدنية، مما ترتب عليه إثارة مسألة المسئولية على نحو جديد أكثر جدلاً ونقاشاً حيث تعددت النظريات التي قيل بها لتحديد أساس هذه المسئولية^(٧٨).

ومن هذه النظريات ما يلي:

- نظرية الخطأ المفترض.
- نظرية تحمل المخاطر.
- نظرية النيابة.
- نظرية الضمان.

- النظرية الأولى: الخطأ المفترض:

نظرية الخطأ المفترض كأساس لمسئولية المتبوع عن الفعل الضار لتابعه هي إحدى النظريات الأساسية التي تُطبق في مجال المسئولية المدنية في القانون المدني، وهذه النظرية تفترض وجود خطأ في جانب المتبوع كسبب لتحمله المسئولية عن الأضرار التي يرتكبها التابع أثناء تادية عمله أو بسببه، وتنشأ المسئولية عندما تكون هناك علاقة تبعية قانونية بين المتبوع والتابع، مثل علاقة صاحب العمل بالعامل أو المدير بالموظف.

(٧٧) الطعن رقم ١٤٠٠ لسنة ٨٣ القضائية بجلسة ٢١/١٥/٢٠١٥.

(٧٨) الدكتور/ أنور سلطان: الموجز في مصادر الالتزام رقم ٢٨٣ وما بعدها؛ الدكتور/ عبدالحى حجازي: النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، ١٩٥٣، ص٤٧٤، الدكتور/ السنهوري: الوسيط، مصادر الالتزام، رقم ٦٨٧.

ووفقاً لهذه النظرية فإن هذه المسؤولية تفترض خطأ شخصياً في جانب المتبوع، ويبدو هذا التفسير متفقاً مع الأساس العام التقليدي للمسؤولية المدنية وهو أساس الخطأ، غاية الأمر أن نظام مسؤولية المتبوع عن فعل تابعه الضار إنما يقوم على خطأ مفترض وهذا الافتراض كان عند الفقه التقليدي هو وجه الخروج الأساسي على النظرية التقليدية العامة في المسؤولية والتي تقتضي خطأ واجب الإثبات وليس خطأ مفترضاً خاصة وأنه في هذا النظام إفتراض لا يقبل إثبات العكس بمعنى أن المتبوع لا يجوز له أن يتخلص من مسؤوليته بنفى الخطأ في جانبه طالما قد ثبت الخطأ في جانب التابع، فالتابع إذا ارتكب خطأ كان المتبوع مسئولاً عنه بمقتضى خطأ آخر نفترضه قائماً في جانب المتبوع فإما أن يكون المتبوع قد قصر في اختيار تابعه أو قصر في الرقابة عليه أو قصر في التوجيه وهذا التقصير يفترض إفتراضاً ولا يقبل من المتبوع أن يقيم الدليل على أنه لم يقصر، وقد قال بهذا الرأي كثير من الفقهاء والمحاكم في مصر وفرنسا^(٧٩).

وقد قضت محكمة النقض المصرية بأن القانون المدني إذ نص في المادة ١٧٤ مدني على أن يكون المتبوع مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع على خطأ مفترض في جانب المتبوع فرضاً لا يقبل إثبات العكس، مرجعه سوء اختياره لتابعه وتقصيره في رقابته^(٨٠). ويرى الأستاذ الدكتور عبد الرزاق السنهوري أن هذه النظرية تؤدي إلى نتيجتين لا يصح التسليم بهما هما:

(١) أنه لو كانت مسؤولية المتبوع مبنية على خطأ مفترض افتراضاً غير قابل لإثبات العكس لأمكن للمتبوع أن يتخلص من هذه المسؤولية إذا هو أثبت أن الضرر كان لابد واقعاً ولو قام بواجبه في الاختيار والرقابة والتوجيه بما ينبغي من العناية، أي إذا نفي علاقة السببية بين الضرر الذي وقع والخطأ المفترض في جانبه، وهذا مالا يستطيعه باجماع الفقه والقضاء؛ نعم هو يستطيع نفي علاقة السببية، بين الضرر الذي وقع وخطأ التابع لا خطئه هو فيتخلص من المسؤولية ولكن لا عن طريق انه غير مسئول عن تابعه بل عن طريق أن التابع نفسه غير مسئول لأن مسؤولية المتبوع لا تقوم إلا تبعاً لمسؤولية التابع ولكنه لا يستطيع التخلص من المسؤولية بإثبات أنه كان يستحيل عليه أن يمنع العمل غير المشروع الذي سبب الضرر؛ ولو أنه أثبت ذلك فنفي علاقة السببية بين الضرر وخطئه المزعوم لبقى مع ذلك مسئولاً عن تابعه وفي هذا دليل قاطع على أن مسؤولية المتبوع لا تقوم على خطأ مفترض بل لا تقوم على خطأ أصلاً، إذا أن المسؤولية التي تقوم على خطأ حتى لو كان هذا الخطأ مفترضاً وحتى لو كان الافتراض

(٧٩) الدكتور/ حشمت أبوستيت: نظرية الالتزام، مرجع سابق، فقرة ٥٠٩؛ الدكتور/ مصطفى مرعي: المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ٢٣٢، ومن الفقه الفرنسي - بودان - القانون المدن - جزء أول ١٩٠٦ رقم ١٢٠١ بودان - القانون المدني - الجزء ٣١ رقم ٦١.

(٨٠) نقض مدني ٣١ ديسمبر ١٩٧٤، مجموعة أحكام محكمة النقض، السنة ٢٥، رقم ٢٥٧، ص ١٥١٩.

غير قابل لإثبات العكس ترتفع بنفى علاقة السببية في حين أن مسؤولية المتبوع لا ترتفع بنفى هذه العلاقة^(٨١).

٢) لو كانت مسؤولية المتبوع مبنية على خطأ مفترض لسقطت مسؤولية المتبوع إذا كان غير مميز فهو لا يتصور ارتكابه للخطأ فكيف يتصور افتراض الخطأ في جانبه، وفي الحالات النادرة التي يكون فيها غير المميز مسئولاً تكون مسؤوليته قائمة لا على الخطأ بل على تحمل التبعة، فإذا كان المتبوع يكون مسئولاً عن تابعه حتى ولو كان غير مميز فإن مسؤولية المتبوع لا يمكن أن تكون مبنية على الخطأ فالمتبوع قد يكون صغيراً أو غير مميز فينوب عنه نائبه من ولى أو وصى أو قيم في القيام بالرقابة على التابع وفي توجيهه وهذا ما قضت به محكمة النقض في مصر^(٨٢) وهذا دليل آخر على أن مسؤولية المتبوع لا تقوم على الخطأ.

ويتفق الباحث مع لإتقادات التي وجهت لهذه النظرية، حيث إنقذ البعض النظام التشريعي لمسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعه بقولهم أن هذا النظام وضع على عائق المتبوع قرينه لا تقبل إثبات العكس وهو أمر واضح في المادة ١٣٨٤/٥ مدني فرنسي والمادة ١٧٤ مدني مصري ففى القانونين يكفى أن يقع ضرر نتيجة خطأ التابع لكي يسأل المتبوع عن تعويض هذا الضرر متى كان خطأ التابع واقعاً منه حال تأدية وظيفته أو بسببها بمعنى أن المتبوع اذا توافرت الشروط المذكورة لا يملك أن يتخلص من مسؤوليته لمجرد نفي الخطأ في جانبه، ويرون أن ذلك يعد خلافاً مع القاعدة العامة في المسؤولية القائمة على الخطأ والمنصوص عليها في المادة ١٣٨٢ من القانون المدني الفرنسي والمادة ١٦٣ من القانون المدني المصري، اذ يستطيع المسئول أن يتخلص من مسؤوليته اذا أقام الدليل على انتفاء الخطأ في جانبه، وعلى هذا النحو فان تفسير مسؤولية المتبوع على أساس أنها تقوم على قرينة خطأ غير قابلة لإثبات العكس هو نوع من الحيلة لتبرير التزام المتبوع بالتعويض قبل المضرور من جراء خطأ التابع^(٨٣)؛ وبالنسبة للخطأ فى الاختيار فان المتبوع مهما بلغ من درجات الحرص واليقظة والحرية فى الاختيار لا يستطيع أن يتفادى خطأ التابع.

- النظرية الثانية: تحمل المخاطر:

ووفقاً لنظرية تحمل المخاطر يتحمل المتبوع المسؤولية عن أخطاء تابعه لأن هذا التابع يعمل لحسابه أى يضع نشاطه تحت تصرف صاحب العمل تحقيقاً لمصلحة هذا الأخير ومن هنا فإن المتبوع يحصل على نتائج هذا النشاط ولذلك فإن المتبوع يجب أن يتحمل النتائج السيئة لذلك النشاط

(٨١) الدكتور/ عبدالرازق السنهوري: المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ص ١٤٦٦ - ١٤٦٨.

(٨٢) نقض مدني ١٢- نوفمبر ١٩٣٦ - مجموعة عمر - ٢ - رقم ٥ ص ٨، نقض جنائي ٢٥ مايو ١٩٤٢ المحاماة ٢٣ رقم ٩٥ ص ٢١٢.

(٨٣) الدكتورة/ سهير منتصر: مسؤولية المتبوع عن عمل التابع، أساسها ونطاقها، دار النهضة العربية، ١٩٩٩، ص ١٥.

بذات القدر الذي يجنى فيه النتائج الحسنة والمفيدة، وهذا الارتباط بين النوعيين من النتائج يمكن تفسيرها بفكرة المشروع^(٨٤).

ويتفق الباحث مع هذه النظرية حيث أنها ردت على الانتقادين اللذين وجها لنظرية الخطأ المفترض، فهي لا تجيز للمتبوع أن يتخلص من المسؤولية حتى لو أثبت انه كان يستحيل عليه أن يمنع العمل غير المشروع الذي سبب الضرر؛ إذ أن المسؤولية المبنية على تحمل التبعة لا ترتفع بهذه الاستحالة بل يبقى المتبوع مسئولاً لأنه يتحمل تبعة نشاط تابعه بعد أن انتفع بهذا النشاط، كما أنها تجعل المتبوع مسئولاً حتى لو كان غير مميز، فغير المميز اذا لم يجز قيام مسؤوليته على الخطأ جاز قيامها على تحمل التبعة.

ويرى جانب من الفقه أن مبدأ تحمل التبعة لا يستقيم مع أحكام مسؤولية المتبوع، بما تقتضيه هذه المسؤولية من خطأ يقع من التابع وبما ترتبه في العلاقة ما بين المتبوع والتابع من حق الرجوع^(٨٥).

- النظرية الثالثة: النيابة:

نظرية النيابة في مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعه تعد إحدى النظريات التي تُفسر الأساس القانوني لتحمل المتبوع مسؤولية الأضرار الناشئة عن أخطاء التابع، وتقوم هذه النظرية على أن التابع يعمل كوكيل أو نائب عن المتبوع أثناء تأدية عمله، مما يجعل أفعال التابع، سواء كانت صحيحة أو خاطئة، محسوبة على المتبوع، ومن ثم تكون محاولة المتبوع التخلص من المسؤولية عن أخطاء تابعه محاولة غير مقبولة من الناحية الموضوعية^(٨٦).

ويرى جانب من الفقه وبحق أن هذه النظرية تقدم تفسيراً مقنعاً وكافياً لأغلب القواعد التي تحكم مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعه حيث أنها تفسر السبب في استلزام وقوع خطأ من جانب التابع كما تفسر السبب في عدم استطاعة المتبوع التخلص من المسؤولية اذا ما ثبت خطأ التابع المشار اليه لأن ما يأتيه النائب من خطأ يعتبر كأنه صادر من المتبوع باعتبار أن الأخير هو الأصل فالتابع يأتي عملاً لا يخصه شخصياً بل يتعلق بمتبوعه^(٨٧).

(84) Voir: Sally : Accidents du travail, n°19, Josran : La responsabilité de faire les choses, op. cit., p.96. Planiol, Etudes sur la responsabilité civile in Revue critique de législation et de jurisprudence, 1909, p. 298.

(٨٥) الدكتور/ عبدالرازق السنهوري: الوسيط، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ١٤٧١.
(٨٦) عبر ريبير Ripert بالقول بأن المتبوع يعد كفيلاً للتابع، ثم جاء Léon Mazzo ليون مازوو وقام بتفصيل تعبير النيابة عن الكفالة على أساس أن التابع في ممارسته لما يتعلق بالوظيفة يعد نائباً عن المتبوع، فما يصدر عن التابع يعتبر كأنه صادر من المتبوع، ومن العبث بالتالي أن يرفض المتبوع تحمل المسؤولية زعماً بأن الأفعال الصادرة صدرت عن ذراعه ولم تصدر عنه فهناك إذن حلول فسي الشخصية وفي ظاهرة الحلول يكمن أساس مسؤولية المتبوع؛ الدكتور/ صابر إبراهيم محمد الرماحة: المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص، مرجع سابق، ص ٧٩؛ انظر:

- G. Ripert (1949). La règle morale dans les obligations civiles, L.G.D.J, quatrième.p126.

(٨٧) الدكتورة/ سهير منتصر: مسؤولية المتبوع عن عمل التابع، مرجع سابق، ص ٣٢.

ويرى جانب من الفقه في تفسير هذه النظرية أن المتبوع لا يسأل اذا كان قد حدد سلفاً الوقائع التي يمكن أن تثير مسؤوليته والتي قبل أن يحل محله التابع في القيام بها، وقد يكون هذا التحديد مفروضاً عليه قانوناً في صورة حدود لا يستطيع أن يتجاوزها في احلال غيره محله - فاذا توافر هذا المعنى أو هذا الحد إنعقدت المسؤولية على عاتق المتبوع باعتبارها مسؤولية عن الغير لا تتطلب في جانبه " المتبوع " لا خطأ ثابتاً ولا خطأ مفترضاً، وهنا تتميز هذه المسؤولية عن غيرها من صور المسؤولية عن فعل الغير، فهي مسؤولية على عاتق المتبوع ولكنها لا تستبعد مسؤولية التابع المخطيء سواء في مواجهة الغير "المضرور" أو في مواجهة المتبوع^(٨٨).

وقد أُنقِدت هذه النظرية على أنها تعتمد على مفهوم للنيابة وهو محل للجدل والخلاف، وأنها لا تقدم تفسيراً مقنعاً للأحكام المميزة لمسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعه فمن ناحية أن التابع حين يحل نفسه محل المتبوع في ممارسة العمل المسند إليه فإنه لا يقوم بتصرف قانوني إنما يؤدي عملاً مادياً من أعمال وظيفته، وهو في قيامه بهذا العمل لا يقصد الى خلق رابطة قانونية، وإذا ما اتسم هذا العمل بطابع الانحراف عن السلوك العادي أى إتسم بالخطأ فإنه يؤدي الى أثر قانوني بحسبانه مصدراً للمسؤولية المدنية، ولكنه في احداثه لهذا الأثر لا يمكن أن يكون مقصوداً من جانب الفاعل، فانعقاد المسؤولية هو نتيجة عرضية غير مقصودة وغالباً ما تكون غير ارادية، وحتى إذا كان خطأ التابع مقصوداً، بمعنى أنه قائم على فعل عمدى تدبر التابع فيه أمره فإن هذا التابع رغم ذلك لا يقصد عادة الى تحقيق نتائج القانونية الخاصة بانعقاد المسؤولية فإذا وضعنا هذه الاعتبارات في مواجهة الأفكار الأساسية لفكرة النيابة فإن تناقضاً واضحاً بين هذه الأفكار وبين النظرية المعروضة فالنيابة في القانون المدني لا توجد إلا بالنسبة للتصرفات القانونية بالمعنى الفني.

ومن ناحية أخرى فإن نظرية النيابة تتجاهل ما في مسؤوليته عن أفعال تابعه من خروج على القواعد العادية في المسؤولية، ذلك أنه إذا قلنا أن أساس مسؤولية المتبوع هو النيابة وأن النيابة تجوز في الأعمال المادية والخطأ التقصيري فإنه يتعين القول بأن مسؤولية المتبوع ليست الا تطبيقاً لقواعد مسؤولية الموكل عن أفعال وكيله، ولذلك يرى البعض أن أساس المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير هو بذاته أساس المسؤولية العقدية عن فعل الغير، ويذهبون بالقول إلى أنه حتى لو لم يوجد نص قانوني خاص بمسؤولية المتبوع عن فعل تابعه لأمكن مساءلته باعتباره مسئولاً عن أفعال من يمثله، غير أن هذا التحليل يؤدي إلى نتائج غير منطقية لأنه لا يمكن أن نعتبر أن مسؤولية المتبوع مجرد تطبيق لقواعد عامة في حين أنها في الحقيقة استثناء على قاعدة ربط المسؤولية بالخطأ الشخصي^(٨٩).

- النظرية الرابعة: الضمان:

(٨٨) الدكتورة/ سهير منتصر: مسؤولية المتبوع عن عمل التابع، المرجع السابق، ص ٣٤.

(٨٩) الدكتور/ سليمان مرقص: الفعل الضار، دار الكتب القانونية، ١٩٨٩، ص ١١٥.

نظرية الضمان في مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعه تعد من النظريات التي تُفسر أساس تحميل المتبوع المسؤولية عن الأضرار التي يسببها التابع أثناء قيامه بعمله أو بسببه، تركز هذه النظرية على ضمان المتبوع لتعويض الضرر الناتج عن التابع بناءً على علاقة التبعية والمخاطر التي تنشأ عنها، بغض النظر عن وجود خطأ مباشر من جانب المتبوع.

وتعتمد النظرية على فكرة أن المتبوع يتحمل ضمان الأضرار الناتجة عن أفعال تابعه بحكم علاقة التبعية، حتى لو لم يكن هناك خطأ شخصي من المتبوع، أي أن المسؤولية تُبنى على وجود علاقة قانونية تحقق فيها منفعة اقتصادية أو تنظيمية للمتبوع من عمل التابع؛ وبما أن المتبوع يستفيد من عمل التابع أو وجود علاقة اقتصادية بينهما، فإنه يتحمل الأعباء الناتجة عن الأضرار التي تقع أثناء العمل، وتسعى هذه النظرية إلى حماية المتضررين عن طريق توفير ضمان سريع وفعال للتعويض من الطرف الأكثر قدرة على تحمله.

ويميل الأستاذ الدكتور السنهوري إلى فكرة الضمان إذ أنه بعد أن عرض للنظريات المختلفة - ومنها نظرية الضمان أضاف أن اعتبار مسؤولية المتبوع مسؤولية عن الغير على أي وجه فسرت هذه المسؤولية وبخاصة إذا فسرت بفكرة الضمان - يجعل المتبوع مسئولاً عن تابعه ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية ولو أثبت أنه كان يستحيل عليه أن يمنع العمل غير المشروع الذي سبب الضرر، وهذا الاعتبار يجيز أيضاً استبقاء مسؤولية المتبوع حتى ولو كان غير مميز فمسئوليته عن التابع لس مصدرها الاتفاق حتى يشترط التمييز بل مصدرها القانون سواء كان ضماناً أو نيابة أو حلولا وبذلك نتجنب العيبين اللذين كانا السبب في نبذة فكرة الخطأ المفترض^(١).

وقد أيد فكرة الضمان أيضاً الأستاذ الدكتور عبد المنعم فرج الصده، بإقراره أن القاعدة الواردة في المادة ١٧٤ مدني هي قاعدة موضوعية بمعنى أنها تقرر حكماً موضوعياً وليس قاعدة اثبات، ومن ثم فهي لا تتضمن قرينة قانونية على خطأ المتبوع، وما يقال من أنها تشتمل على قرينة قاطعة لا تقبل إثبات العكس قول ليس له معنى قانوني فهو ليس إلا تعبيراً غير سليم عن قاعدة موضوعية.

فالمسؤولية التي تضعها هذه المادة على عاتق المتبوع مسؤولية تقوم على فكرة الضمان، ولا وجه لأن يعترض على هذا النظر بأن الكفالة هنا مقررة رغم إرادة الكفيل لأننا بصدد ضمان يفرضه القانون لاعتبارات معينة حتى يتيسر للمضروب الحصول على التعويض، وما دام أن هذا هو الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية المتبوع فإن هذه المسؤولية تتحقق حتى لو كان المتبوع غير مميز، إذ أن القانون هو مصدر الضمان الذي تقوم عليه هذه المسؤولية^(٢)، ومن ثم لا يشترط التمييز

(١) الدكتور/ عبدالرزاق السنهوري: مصادر الالتزام، طبعة ١٩٨١، ص ١٤٧٤.

(٢) الدكتور/ جميل الشرفاوي: النظرية العامة للالتزام، المجلد الثاني، دار الكتب القانونية، ص ٥٢٤.

التمييز لقيامها، كما أن المتبوع ليس في مقام المسئول عن فعله هو حتى نتطلب التمييز إنما يسأل عن فعل غيره^(١).

وقد أخذت محكمة النقض المصرية بفكرة الضمان اذ قضت: بأن مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة وهي مسئولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور وهي تقوم على فكرة الضمان القانوني فالمتبوع يعتبر في حكم الكفيل المتضامن كفالة مصدرها القانون وليس العقد، ومن ثم فإن للمتبوع الحق في أن يرجع على تابعه محدث الضرر بما يفى به من التعويض للمضرور كما يرجع الكفيل المتضامن على المدين الذي كفله لأنه مسئول عنه وليس مسئولاً معه وهذه القاعدة هي التي قننها المشرع في المادة ١٧٥ من القانون المدني التي تقضى بأن للمسئول عن عمل الغير حق الرجوع عليه في الحدود التي يكون فيها هذا الغير مسئولاً عن تعويض الضرر ولم يقصد المشرع بتلك المادة أن يستحدث للمتبوع دعوى شخصية جديدة يرجع بها على تابعيه^(٢).

كما نصت المادة ١٧٤ من القانون المدني المصري: تنص على مسئولية المتبوع عن أفعال تابعه إذا وقعت أثناء العمل أو بسببه، وتعكس هذه المادة فكرة الضمان، حيث يتحمل المتبوع المسئولية دون الحاجة لإثبات خطأ مباشر، ومثال ذلك إذا تسبب سائق يعمل لدى شركة نقل في حادث أثناء تأدية وظيفته، تتحمل الشركة المسئولية عن الأضرار الناجمة.

وقد تبنى المشرع الفرنسي في المادة ١٢٢٢ من القانون المدني الفرنسي (المادة ١٣٨٤ سابقاً)، المسئولية على فكرة الضمان عن الأفعال التي يرتكبها التابعون أثناء العمل، مع التركيز على العلاقة بين الضرر والعمل المنفذ.

(١) الدكتور/ عبدالمنعم فرج الصده: مصادر الالتزام، ١٩٨٤، ص ٥٠٤.

(٢) نقض مدني ١٩٦٨/٢/٢٢، مجموعة أحكام النقض السنة ١٩ رقم ٥١، ص ٣٢٧، ٣٠ يناير ١٩٦٩، مجموعة السنة ٢٠، رقم ٣٣، ص ١٩٩.

المطلب الثالث

المسئولية العقدية والتقصيرية لموظفي هيئة النقل العام

عن الحوادث والأضرار التي تصيب الركاب

مسئولية موظفي هيئة النقل العام (ناقل الأشخاص) بين الفقه الإسلامي والقانون المدني، فالمسئولية لناقل الأشخاص تقوم في الفقه الإسلامي على ضمان الضرر واحترام الأمانة وفق القواعد الشرعية، ومنها: (كل من أئلف شيئاً فهو له ضامن)، قاعدة عامة في الشريعة تلزم الناقل بضمان سلامة الركاب وأمتعته؛ وقاعدة (المباشر ضامن والمتسبب يُنظر في أمره)^(١).

ويعد الناقل ضامن للأضرار التي قد تحدث خلال النقل إذا كان ذلك نتيجة إهماله أو تقصيره، كما يتعين على الناقل الالتزام بتنفيذ الخدمة وفق الشروط المتفق عليها، ويتحمل الناقل تبعات الإهمال الذي يؤدي إلى ضرر^(٢).

أما مسئولية ناقل الأشخاص في القانون المدني تقوم على الالتزام بضمان سلامة الركاب، سواء في إطار عقد النقل أو بناءً على المسئولية التقصيرية؛ حيث نصت المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري على أن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"؛ والمادة ١٧٠ تشير إلى الالتزام بالسلامة في تنفيذ العقود^(٣).

١. المسئولية العقدية في الفقه الإسلامي:

المسئولية العقدية لنقل الأشخاص تُعدُّ جزءاً مهماً من العلاقات القانونية في كل من الفقه الإسلامي والقانون المدني، مع وجود اختلافات في المبادئ التي تؤسس لهذه المسئولية. تقوم المسئولية العقدية لنقل الأشخاص في الفقه الإسلامي على الالتزام بضمان السلامة وفقاً للعقد المبرم بين الطرفين، ويعتمد الفقه الإسلامي على مبدأ الضمان باليد، حيث يلتزم الناقل بتعويض أي ضرر يقع على الركاب أثناء النقل.

يعالج الفقه الإسلامي المسئولية العقدية من خلال التأكيد على العقود والوعود الملزمة التي تحقق العدل وتحفظ الحقوق بين الأطراف، وفي شرح القاعدة الفقهية "المباشر ضامن"، يذكر: "الأجير المشترك يضمن ما تحت يده لأنه مستأجر على المنفعة، فإذا أهمل في التنفيذ أو تسبب في ضرر أثناء العمل، كان ضامناً وفقاً للشريعة" ويشير إلى أن الأجير (مثل ناقل الركاب) ملزم بضمان سلامة ما في عهده، بما في ذلك الركاب أو الأمتعة^(٤).

(١) الدكتور/ عبد القادر عودة: التشريع الجنائي الإسلامي مقارنة بالقانون الوضعي، الجزء الثاني، دار الكاتب العربي، ٢٠١٣م، ص ١٥٣؛ الدكتور/ محمد أبو زهرة: الفقه الإسلامي وأدلته، دار الفكر المعاصر، ٢٠١٧م، ص ٢٤٠.
(٢) الدكتور/ وهبة الزحيلي، الفقه الإسلامي وأدلته، الجزء السابع، مرجع سابق، ص ٤٩٨.
(٣) الدكتور/ عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، ص ٥٩٩؛ الدكتور/ أحمد سلامة: شرح عقود النقل والمسئولية الناشئة عنها، ص ١٤٥؛ الدكتور/ مصطفى كمال طه: القانون المدني وأحكام المسئولية، ص ٢٣٠-٢٤٠.
(٤) بن عابدين: رد المحتار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار، تحقيق الشيخين/ على محمد معوض، وعادل احمد عبدالموجود، الجزء الخامس، ص ٢١٣.

وتوضح القاعدة العامة في ضمان العقود في سياق النقل على أنه: "إذا أبرم العقد وأصبح ملزماً، تحمل الطرف المسؤول ما يترتب على ذلك من أمانة أو ضمان، وخصوصاً إذا كان الضرر مباشراً بسبب تقصير"^(١).

ويُعدّ الوفاء بشروط العقد واجباً دينياً وأخلاقياً، مما يجعل إخلال الناقل بسلامة الركاب إخلالاً بالعقد، ولتحقق المسؤولية يجب توافر شروط ثلاث:

- وجود عقد نقل مثل الإجارة أو الوعد: يشترط وجود عقد لنقل الأشخاص مثل عقد الإجارة أو الوعد بالعقد يعد أساساً لتحقيق المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص، ويتجلى ذلك في الأطر الفقهية التي تحدد طبيعة العلاقة بين الأطراف وحقوقهم والتزاماتهم، وعقد الإجارة في الفقه الإسلامي يعد عقد على منفعة معلومة مقابل عوض معلوم، وفي سياق النقل، الإجارة هي العقد الذي يتم بموجبه استئجار منفعة الناقل (كالسيارة أو السفينة) مقابل أجر محدد^(٢).

وأيضاً إذا كان هناك وعد بنقل الأشخاص في ظروف معينة، مثل وعد بنقل الركاب إلى وجهة محددة مقابل أجر، فإن هذا الوعد قد يُفسر على أنه التزام أخلاقي وشرعي، فيرى الفقهاء أن الوعد يمكن أن يُعتبر ملزماً إذا ترتب عليه ضرر بالركاب نتيجة تخلف الناقل عن تنفيذ الوعد^(٣). كما يشترط في تحقق المسؤولية في الوعد أن يكون الوعد جدياً ومحددًا؛ وأن يعتمد الطرف الآخر (الراكب) على هذا الوعد ويؤدي ذلك إلى ضرر عند عدم التنفيذ.

- إثبات الضرر: أن يصاب الراكب أو تتلف أمتعته. إثبات الضرر يُعتبر عنصراً أساسياً لقيام المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص، حيث يعتمد الضمان في العلاقة العقدية على تحقق ضرر فعلي ناتج عن تقصير أو إخلال بالعقد؛ فيتطلب لقيام المسؤولية العقدية أن يثبت الراكب أن الناقل أخفق في الوفاء بالتزاماته التعاقدية، مثل ضمان سلامته أثناء النقل.

ويوضح ابن قدامة مفهوم الضرر في سياق الإجارة (ومنها عقد النقل) ضرورة إثباته كشرط للمطالبة بالضمان بقوله أن: "الأجير المشترك إذا حصل في يده شيء من الأعيان المستأجرة فتلف، فهو ضامن إلا أن يثبت أنه لم يفرط ولم يتعد"^(٤)، وهذا النص يشير إلى أهمية إثبات الضرر الناتج عن الإهمال أو التقصير، حيث يقع على المتضرر عبء إثبات أن الضرر

(١) الكاساني: بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، تحقيق الشيخ/ على محمد معوض، الشيخ/ عادل احمد عبدالموجود، الجزء السادس، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٧م، ص ١٤٦.

(٢) الإجارة عقد لازم على المنافع المعروفة بالعوض المعلوم، فإذا تم العقد بين الطرفين، أصبح المستأجر مسؤولاً عن تنفيذ ما اتفق عليه، ويصبح المؤجر (في حالة النقل: الناقل) ضامناً لتوفير المنفعة بأمان. ويوضح أن الضرر الذي يحدث أثناء نقل الركاب يقع على عاتق الناقل إذا كان نتيجة إهماله، إلا إذا كان بسبب قوة قاهرة أو تدخل من الراكب نفسه، بن قدامة: المغني، الجزء الرابع، ص ٣١٢-٣١٥.

(٣) في باب اللتزامات بالعقود والوعد، يذكر الزحيلي: الوعد إذا كان مبنياً على التزام أخلاقي محدد، وكان الطرف الآخر يعتمد عليه في تصرفاته، قد يصبح واجباً شرعاً لضمان الحقوق، وإذا ترتب على هذا الوعد ضرر، وجب التعويض، الدكتور/ وهبه الزحيلي: الفقه الإسلامي وأدلته، الجزء السادس، ص ٤٥٨-٤٦٠.

(٤) بن قدامة: المغني، الجزء الرابع، مرجع سابق، ص ٣١٢.

حدث نتيجة إخلال الناقل بالتزاماته، كما ناقش ابن عابدين في رد المحتار الضمان في العقود ضمن سياق الإجارة بقوله: "لا بد أن يكون الضرر المباشر مستنداً إلى تقصير من المؤجر أو الناقل، وإلا فلا ضمان إذا كان الضرر من قوة قاهرة"^(١). ويقول الكاساني في بدائع الصنائع أن "الأجير المشترك يضمن ما تلف في يده، لأن يده يد ضمان، فلا يسقط عنه الضمان إلا بإثبات العذر الذي يمنع نسبة التلف إليه"^(٢)، ويشير النص إلى ضرورة وجود علاقة سببية بين الإخلال بالعقد (الخطأ) والضرر الواقع على الراكب.

- **السببية بين عمل الناقل والضرر:** يشترط في المسؤولية العقدية أن يكون هناك ارتباط مباشر بين عمل الناقل (أو تقصيره) والضرر الذي وقع على الراكب، ويُعتبر هذا الشرط ضرورياً لتحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب، حيث يجب أن يكون الضرر نتيجة مباشرة للإخلال بالعقد وليس لعوامل خارجة عن إرادته، والسببية في الفقه الإسلامي تقوم على مفهوم أن الضرر يجب أن يكون ناتجاً عن فعل مباشر أو غير مباشر للشخص المسؤول، بحيث يكون الضرر نتيجة مباشرة لفعل الناقل، وقد أشار ابن القيم الجوزية يشير إلى أنه يجب تحديد السبب الأقرب والأنسب لوقوع الضرر لتحميل الناقل المسؤولية بقوله: "إذا تعددت الأسباب، فالسبب الأقوى والأنسب لتحقيق الضرر هو ما يكون مناط الضمان"^(٣).

القواعد الفقهية المطبقة للمسؤولية العقدية:

المسؤولية العقدية في الفقه الإسلامي ترتبط بضوابط وقواعد تُحدّد التزامات الأطراف في العقود، وتستند إلى أسس شرعية تشمل الوفاء بالعقود، عدم الإضرار، والعدل، وفيما يلي أبرز القواعد الفقهية التي تحكم المسؤولية العقدية:

- قاعدة "العقد شريعة المتعاقدين":

تنص هذه القاعدة على أن ما يتم الاتفاق عليه بين الأطراف في العقد يصبح ملزماً، شريطة ألا يخالف أحكام الشريعة الإسلامية، والدليل على تلك القاعدة قول الله تعالى: (يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ)^(٤)؛ والحديث الشريف: عن ابوهريرة رضي الله عنه عن النبي صلى الله عليه وسلم قال "المسلمون عند شروطهم، إلا شرطاً حرم حلالاً أو أحل حراماً"^(٥)، قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: «المسلمون على شروطهم»، أي: ثابتون على الشروط الجائزة شرعاً التي تقع بينهم؛ فيوفون بها ولا يرجعون عنها؛ لأن هذا من الوفاء بالعقود الذي

(١) ابن عابدين: رد المحتار، الجزء الخامس، مرجع سابق، ص ٢١٣.

(٢) بدائع الصنائع، الجزء السادس، مرجع سابق، ص ١٤٦.

(٣) ابن قيم الجوزية (ت ٧٥١ هـ): أعلام الموقعين عن رب العالمين (الجزء الثاني)، تحقيق: محمد محيي الدين عبد الحميد، الناشر: المكتبة التجارية الكبرى، مصر، الطبعة الأولى، ١٣٧٤ هـ، ١٩٥٥ م، ص ١٤٣.

(٤) سورة المائدة آية رقم ١.

(٥) صحيح أبي داود الصفحة أو الرقم: ٣٥٩٤.

أمر الله به، وأما الشُّروطُ الفاسدةُ أو غيرُ الجائزة شرعاً؛ فلا يُوفى بها؛ وتطبيقاً لهذه القاعدة فإنه إذا أُخل أحد الأطراف بالتزاماته العقدية، فإنه يُحمَلُ المسؤولية وفقاً للضرر الناتج.

- قاعدة "لا ضرر ولا ضرار":

وهذه القاعدة تمنع أي تصرف أو تقصير يؤدي إلى إلحاق الضرر بالطرف الآخر في العقد، ودليلها الشرعي في ذلك قول النبي صلى الله عليه وسلم: "لا ضرر ولا ضرار"^(١) وتبين دلالة الحديث على الالتزام بعدم الإضرار، وجبره إن وقع من عدة وجوه منها:

- أن الحديث لم يرد لنفي الضرر في الواقع المحسوس، وإنما أريد به التنبيه إلى اتخاذ الأسباب المانعة من الإضرار بالغير، وإيجاب الضمان على من أوقعه، وذلك منصوص القاعدة الفقهية "الضرر يزال" فإنه لا طريق إلى إزالة الضرر الواقع إلا إيجاب الضمان تداركاً لهذا الضرر^(٢).

- أن الضرر بمعنى فعل المكروه^(٣) وقوله "لا ضرر" أي لا يضر الرجل أخاه فينقصه شيئاً من حقه أو ملكه، وهذا المعنى متفق عليه بين أهل التأويل^(٤) وتوجيهه في الدلالة على المشروعية على ما سبق في الوجه الأول.

أما الضرر فقد اختلف في تحديد معناه وعلاقته بالضرر، ومما قيل فيه: أن الضرر فعال من الضرر، أي يجازيه على إضراره بإدخال الضرر عليه^(٥) فمعناه أن لا يضر بمن قد أضر به على وجه غير جائز، وهو فقه التعويض الذي أشرت إليه فيما سلف، فالواجب جبر الضرر، وليس مقابلة الضرر بمثله، وهو المعنى الذي يؤكد خلو التعويض من شائبة العقوبة من المنظور الإسلامي^(٦).

- قاعدة "الغرم بالغنم":

ومن أدلة المسؤولية العقدية في الفقه الإسلامي أيضاً القاعدة الشرعية: "الغرم بالغنم"^(٧)، بمعنى أن من ينتفع بعمل يتحمل تبعاته، أي أن كل من استفاد من عقد يتحمل تبعاته عند الإخلال

(١) صحيح ابن ماجه، الصفحة أو الرقم: ١٩٠٩.

(٢) الدكتور/ محمد سراج: مرجع سابق ص ١٠٢ وما بعدها، الدكتور/ صبحي المحمصاني: الموجبات ١/١٦٨.

(٣) يراجع مادة (ضرر) لسان العرب، المصباح، ترتيب القاموس المحيط.

(٤) يراجع البناية شرح الهداية ١٠/٢٠٥، شرح الزرقاني على الموطأ ٣/٢٠٧، المعيار المعرب ٨/٤٧٣ وما بعدها.

(٥) يراجع: الطرابلسي (علاء الدين أبو الحسن على بن خليل) معين الحكام فيما يتردد بين الخصمين من الأحكام - ط مصطفى الحلبي - الثانية ١٩٧٣ ص ٢١٢ جامع العلوم والحكم ص ٣٧٠، أوجز المسالك ١٢/٢٢٥.

(٦) يراجع أعلام الموقعين ٢/١٢٣-١٢٤، الدكتور/ سلام مذکور المدخل ص ٢٧٦ الدكتور/ المحمصاني الموجبات ١/٢١٤ الدكتور/ فاروق العكام ص ١٩، وعلى هذا يكون معنى الحديث لا يضر ابتداء، ولا يضره إن ضربه، فهي مفاعلة، أي إن انتصر فلنا يعتدى، ومثله مثل قول النبي ﷺ "ولا تخن من خانتك" أخرجه أحمد في مسنده ٣/٤١٤ والترمذی في الموضوع السابق.

(٧) "الأشباه والنظائر" للسيوطي: الناشر: دار الفكر، يناقش قواعد مثل الغرم بالغنم والضرر يزال، يمكن الرجوع إلى القاعدة رقم ١٢ في قسم القواعد الفقهية، الإصدار: ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣ م، ص ص: ١٤٠-١٥٠؛ "القواعد الفقهية" لابن نجيم الحنفي: الناشر: دار الفكر، يناقش قاعدة الضمان على من استفاد من المتفعة بالتفصيل، الإصدار: ١٣٨٩ هـ / ١٩٦٩ م، ص ص: ٢١٠-٢٢٠؛ "الفقه الإسلامي وأدلته" لوهبة الزحيلي: الناشر: دار الفكر المعاصر، يناقش التزامات الناشئة عن العقود والقواعد المرتبطة بها، الإصدار: ١٩٨٥ م، الجزء الخامس، ص ص ٤٢٣-٤٣٥.

به، ودليها الشرعي في ذلك مستنبط من قواعد العدل في الشريعة، وتعني أن الشخص الذي حصل على منفعة ملزم بتحمل أي ضرر يتسبب فيه نتيجة إخلاله بالعقد، وتطبيقاً لهذه القاعدة فإذا أخل الناقل (على سبيل المثال) بتوفير وسائل أمانة لنقل الركاب، يتحمل التعويض عن الأضرار الناتجة.

- قاعدة "اليقين لا يزول بالشك":

ويقصد بهذه القاعدة هو أنه عند النزاع في تنفيذ الالتزامات العقدية، فإن الأصل براءة الذمة حتى يثبت العكس، ودليها الشرعي في ذلك قول النبي صلى الله عليه وسلم: "ولكن البينة على المدعي واليمين على من أنكر"^(١)، وتطبيقاً لهذه القاعدة فإن الطرف الذي يدعي الإخلال بالعقد عليه إثبات الضرر وسببه.

- قاعدة "المباشر ضامن وإن لم يتعمد":

وتعني هذه القاعدة^(٢) أن الشخص الذي يؤدي فعله إلى إحداث الضرر بشكل مباشر مسؤول عن تعويض هذا الضرر، حتى لو لم يقصد ذلك، وتطبيقاً لتلك القاعدة فإذا تسببت وسائل النقل في إصابة أو وفاة ركاب نتيجة خطأ أو تقصير، يلتزم الناقل بتعويض الأضرار.

- قاعدة "الأجر مقابل الضمان":

ووفقاً لهذه القاعدة فإن الأجير المشترك (مثل الناقل) يلتزم بالضمان عند وقوع الضرر لأن الأجرة تشمل مسؤولية تحقيق السلامة، ودليها الفقهي في ذلك قول الإمام الكاساني: "الأجير المشترك ضامن لأن يده يد ضمان"^(٣).

- قاعدة "كل شرط جائز إلا شرطاً حرم حلالاً أو أحلّ حراماً":

وتعني القاعدة أن الشروط التي يتفق عليها في العقد ملزمة طالما لا تخالف أحكام الشريعة الإسلامية، وتطبيقاً لهذه القاعدة فإن الشروط الخاصة بتحديد الضمانات أو حدود المسؤولية العقدية يجب أن تكون موافقة للشريعة.

٣. المسؤولية العقدية في القانون المدني:

تعتمد المسؤولية العقدية في القانون المدني على الالتزام القانوني الذي ينشأ عن عقد النقل، ينص القانون على أن الناقل يلتزم بضمان سلامة الركاب والأمتعة أثناء النقل، وقد ينحصر مجال الالتزام بسلامة الركاب أو مستخدميه هيئة النقل العام وفقاً لقواعد المسؤولية عن الأشياء على حالات النقل التي لا يتوافر فيها الالتزام بالسلامة التعاقدية نظراً لتخلف الأجر أو مقابل النقل، ولكي تقام مسؤولية الناقل هنا يشترط أن يكون الحادث أو الضرر الذي أصاب الراكب راجعاً إلى تدخل شيء

(١) فتح الباري لابن حجر الصفحة أو الرقم: ٣٣٤/٥.

(٢) كتاب القواعد الفقهية وتطبيقاتها في المذاهب الأربعة، قاعدة "المباشر ضامن وإن لم يتعمد" (م/٩٢) ص ٥٦٦.

(٣) بدائع الصنائع، الجزء السادس، مرجع سابق، ص ١٤٦.

غير حتى اعمالاً لقواعد هذه المسؤولية، سواء كان ذلك الشيء هو وسيلة النقل ذاتها أو شيئاً آخر تحت حراسة الناقل أو تابعيه، وليس من شك في انه ترتب على هذا الالتزام تقريب المسافة بين النقل بمقابل الذي يولد الالتزام بالسلمة التعاقدى والنقل بدون مقابل الذي تطبق عليه قواعد المسؤولية عن الأشياء.

وبصدور القانون ١٧ لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة نظم المشرع المصرى الالتزام بضمان سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل بنص أمر لا يجوز الاتفاق على خلافه؛ ومن ثم تحول الالتزام بضمان سلامة الراكب من التزام تعاقدى أساسه الاتفاق إلى التزام قانونى آخر يفرضه القانون ومن ثم ينقرر هذا الالتزام في حق الناقل سواء اتفق عليه طرفي العقد أو لم يتفقا، والخاصة أن التزام ناقل الأشخاص بضمان سلامة الراكب أصبح التزاماً قانونياً مصدره النص التشريعي الأمر، ولا يجوز لطرفي العقد الاتفاق على خلافه.

ولتحقق المسؤولية شروط ثلاث:

١- عقد نقل صحيح: يلزم الناقل بتقديم خدمة النقل.

٢- وقوع ضرر: إصابة الراكب أو تلف أمتعتهم.

٣- رابطة السببية: الضرر نتيجة إخلال الناقل بواجباته.

أوجه التشابه بين الفقه الإسلامى والقانون المدنى فى مسؤولية الناقل:

- من حيث الالتزام بضمان السلمة: الفقه الإسلامى والقانون المدنى يقران التزام الناقل بضمان سلامة الراكب.

- ضرورة العلاقة السببية: يشترط كلا النظامين وجود علاقة بين فعل الناقل والضرر.

أوجه الاختلاف بين الفقه الإسلامى والقانون المدنى فى مسؤولية الناقل:

- من حيث أساسى المسؤولية:

* فى الفقه الإسلامى: نجد أن أساس المسؤولية يأتى من الالتزام الدينى والأخلاقى والشرعى.

* فى القانون المدنى: يعد الالتزام التعاقدى وفق نصوص القانون هو أساس المسؤولية.

- من حيث تعويض الضرر:

* فى الفقه الإسلامى: يقوم على قاعدة الضمان الشرعى (الغرم بالغنم).

* فى القانون المدنى: تعويض مالى وفق القانون المدنى والالتزامات التعاقدية.

من حيث المسؤولية العقدية للمتبوع عن أفعال تابعه فى نقل الأشخاص:

أولاً: فى الفقه الإسلامى: تقوم المسؤولية على مبدأ الضمان، حيث يعتبر المتبوع مسؤولاً عن أفعال تابعه إذا كانت مرتبطة بالعقد الذى جمعه مع الغير.

تستند مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه فى الفقه الإسلامى إلى قواعد مثل: "المباشر

ضامن وإن لم يتعمد": هي أن يتحمل المتبوع مسؤولية الأضرار الناتجة عن أفعال التابع في

سياق العمل؛ وقاعدة "الغرم بالغنم": بمعنى أن من يربح من عمل التابع يتحمل تبعات الضرر الناتج عنه.

ويتشترط لتحمل تلك المسؤولية:

(١) أن يكون هناك علاقة تعاقدية بين المتبوع والراكب، حث يتحمل المتبوع (مثل هيئة النقل العام) المسؤولية عند إخلال التابع بالتزامات العقد.

(٢) عمل التابع ضمن نطاق العلاقة التبعية: فيجب أن يكون التابع قد تصرف في حدود عمله الموكّل إليه.

(٣) الضرر الناتج عن عمل التابع: بأن يكون المتبوع مسؤول عن تعويض الضرر الذي يقع أثناء العمل.

ثانياً: في القانون المدني: تعتمد المسؤولية العقدية للمتبوع عن أفعال التابع على نظرية الخطأ المفترض، فيفترض فيها أن المتبوع قد ارتكب خطأ يتمثل في سوء اختيار التابع أو عدم الإشراف عليه بشكل كاف.

ومن النصوص القانونية التي نصت على مسؤولية المتبوع عن الأضرار التي يسببها تابعه أثناء تنفيذ عمله أو بسببه المادة ١٧٤ من القانون المدني المصري، وإيضاً المادة ٦٧٠ وما بعدها من القانون المدني المصري: تُنظّم عقود النقل، مع التركيز على مسؤولية الناقل.

ويتشترط لتحمل تلك المسؤولية:

(١) علاقة تبعية: يجب أن يكون التابع خاضعاً للإشراف المتبوع وتوجيهه.

(٢) إثبات علاقة العمل: الضرر يجب أن يكون مرتبطاً بعمل التابع لمصلحة المتبوع.

(٣) وقوع الضرر: يلزم المتبوع بالتعويض إذا وقع ضرر أثناء تنفيذ العمل.

ونجد أن الفقه الإسلامي والقانون المدني يتفقان على أن المتبوع يتحمل تعويض الضرر الناجم عن أفعال التابع أثناء العمل، وفي وجود علاقة التبعية تكون المسؤولية في كلا النظامين قائمة على العلاقة بين المتبوع والتابع، وفي حالة عقود النقل، يتحمل المتبوع التزاماً بضمان سلامة الركاب.

ولعل أوجه الاختلاف بين الفقه الإسلامي والقانوني المدني في مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه:

- من حيث أساس المسؤولية:

* في الفقه الإسلامي: أساس المسؤولية الضمان بالشرع وقواعد الفقه

* في القانون المدني: أساس المسؤولية الخطأ المفترض أو التقصير في الإشراف.

- من حيث الدليل المطلوب:

- * في الفقه الإسلامي: لا يتطلب إثبات خطأ مباشر من المتبوع.
- * في القانون المدني: يُفترض الخطأ في الاختيار أو الإشراف على التابع.

- من حيث التعويض:

- * في الفقه الإسلامي: التعويض يكون وفقاً للضرر المحدد بالشرع.
- * في القانون المدني: يكون التعويض مالي وفق القوانين المدنية.

٣. المسؤولية التقصيرية في الفقه الإسلامي:

المسؤولية التقصيرية لناقل الأشخاص تعني إلزام الناقل بتعويض الضرر الذي يلحق بالركاب أو أطراف ثالثة نتيجة إخلاله بالتزاماته، سواء كان هناك عقد نقل أم لا. يختلف تنظيم هذه المسؤولية بين الفقه الإسلامي والقانون المدني.

وتقوم المسؤولية التقصيرية في الفقه الإسلامي على قاعدة التعدي والضمان، فمن أُلّف شيئاً بغير حق أو تسبب في ضرر يتحمل الضمان، سواء كان ذلك عمداً أو خطأً. والمسؤولية في الفقه الإسلامي مرتبطة بمبدأ "المباشر ضامن والمتسبب يُنظر في أمره"، وتكون المسؤولية على من باشر الفعل الضار.

- عناصر المسؤولية:

- * وجود ضرر: يجب أن يكون هناك ضرر مادي أو معنوي.
- * التعدي أو التقصير: أن يكون الضرر ناتجاً عن إخلال بالتزام شرعي أو تعدٍ على حقوق الآخرين.
- * العلاقة السببية: بين فعل الناقل (مثل السائق) والضرر الذي وقع.

٤. المسؤولية التقصيرية في القانون المدني:

أساس المسؤولية: تقوم المسؤولية التقصيرية في القانون المدني على نظرية الخطأ، وفقاً لنصوص المواد: المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري: "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"، ولا تتطلب وجود عقد بين المتضرر والناقل.

- عناصر المسؤولية:

- * وجود خطأ: تصرف مخالف لما يجب عليه أن يفعله الناقل.
- * وقوع ضرر: ضرر أصاب الغير بسبب الخطأ.
- * العلاقة السببية: وجود صلة مباشرة بين خطأ الناقل والضرر.

أوجه التشابه بين الفقه الإسلامي والقانون المدني:

- تحقق الضرر: المسؤولية قائمة في الفقه الإسلامي والقانون المدني على وجود ضرر وقع بالفعل.
- علاقة السببية: في كلا النظامين، يجب إثبات أن الضرر كان نتيجة مباشرة لفعل الناقل.

- تعويض المتضرر: في كلا النظامين، يتحمل الناقل التزاماً بتعويض المتضررين.

أوجه الاختلاف بين النظامين:

- من حيث أساس المسؤولية:

* في الفقه الإسلامي: الضمان الشرعي المرتبط بالتعدي والتقصير

* في القانون المدني: الخطأ والإهمال وفقاً لنصوص القانون

- من حيث الإثبات:

* في الفقه الإسلامي: يُنظر في التعدي والمباشرة وفق قاعدة "لا ضرر ولا ضرار".

* في القانون المدني: يجب إثبات وجود خطأ، ضرر، ورابطة سببية.

- من حيث طبيعة التعويض:

* في الفقه الإسلامي: ضمان عيني أو مالي حسب الضرر وأحكام الشريعة.

* في القانون المدني: تعويض مالي وفق القواعد المدنية.

- المسؤولية التقصيرية للمتبوع عن أفعال تابعه في نقل الأشخاص:

إن المقارنة بين المسؤولية التقصيرية للمتبوع عن أفعال تابعه في نقل الأشخاص بين الفقه الإسلامي والقانون المدني تُظهر توافقاً في بعض المبادئ واختلافاً في الأسس النظرية والتطبيقات القانونية.

- المسؤولية التقصيرية للمتبوع عن التابع في الفقه الإسلامي:

تقوم المسؤولية التقصيرية للمتبوع عن التابع في الفقه الإسلامي على مبدأ الضمان بالتبعية وفقاً للقواعد الشرعية مثل: قاعدة "المباشر ضامن وإن لم يتعمد"، وفيها أن المباشر للضرر يُعتبر مسؤولاً حتى لو لم يكن متعمداً؛ وقاعدة "الغرم بالغنم"، بمعنى أن من يستفيد من عمل التابع يتحمل تبعات أخطائه.

ولتحقق تلك المسؤولية يجب أن يتوافر الشروط التالية:

- وجود علاقة تبعية شرعية: المتبوع مسؤول عن أفعال تابعه طالما كانت مرتبطة بالعمل الموكل إليه.

- حدوث الضرر: الضرر يُعتبر عنصراً أساسياً لتحقق المسؤولية.

- الرابطة السببية: يجب أن يكون الضرر نتيجة مباشرة لفعل التابع أثناء عمله.

- المسؤولية التقصيرية للمتبوع عن التابع في القانون المدني:

تنشأ المسؤولية التقصيرية للمتبوع عن التابع في القانون المدني على نظرية الخطأ المفترض، حيث يُفترض أن المتبوع مسؤول عن اختيار التابع أو عدم الإشراف عليه، وذلك وفقاً لما لنص المادة ١٧٤ من القانون المدني حيث تنص على مسؤولية المتبوع عن الأضرار التي يحدثها تابعه أثناء تأدية عمله.

ولتحقق تلك المسؤولية يجب أن يتوافر الشروط التالية:

- علاقة التبعية القانونية: وجود علاقة إشراف وسيطرة للمتبوع على التابع.
 - الضرر الناتج عن العمل: الضرر يجب أن يكون مرتبطاً بنشاط التابع المكلف به.
 - الرابطة السببية: الضرر يجب أن يكون نتيجة خطأ التابع أثناء قيامه بعمله لصالح المتبوع.
- أوجه التشابه بين الفقه الإسلامي والقانون المدني:

- الضمان والتعويض: يتحمل المتبوع مسؤولية تعويض المتضررين عن الأضرار الناتجة عن أفعال تابعه.

- علاقة التبعية: المسؤولية مرتبطة بوجود علاقة تبعية بين المتبوع والتابع.
- رابطة السببية: وجود صلة مباشرة بين الفعل الضار والضرر.

- أوجه الاختلاف بين النظامين:

- من حيث أساس المسؤولية:

- * في الفقه الإسلامي: الضمان بالتبعية والانتفاع من العمل
 - * في القانون المدني: الخطأ المفترض في اختيار التابع أو الإشراف عليه
- من حيث الدليل المطلوب:

- * في الفقه الإسلامي: لا يُشترط إثبات خطأ مباشر من المتبوع.
 - * في القانون المدني: الخطأ المفترض يُعتبر كافياً للإلزام المتبوع.
- من حيث طبيعة التعويض:
- * في الفقه الإسلامي: تعويض عيني أو مالي وفقاً للضرر وأحكام الشريعة.
 - * في القانون المدني: تعويض مالي بناءً على القواعد القانونية.
- من حيث الإطار التشريعي:

- * في الفقه الإسلامي: لا توجد نصوص موحدة، ولكنها تستند إلى الاجتهادات.
- * في القانون المدني: منصوص عليها في مواد قانونية محددة، مثل المادة ١٧٤.

الخاتمة

برغم محاولات القانون الوضعي لتطوير منظومة المسؤولية المدنية، يظل محدوداً من حيث تقديم الحماية الكاملة والمتوازنة للأطراف المتضررة، خاصة في حالة النقل، حيث يتطلب ذلك مراجعات مستمرة لتحقيق التوازن بين حقوق الركاب والتزامات الناقلين، والاهتمام بالعدالة الاجتماعية إلى جانب التعويض المادي.

أولاً: النتائج:

يمكن من خلال الدراسة القول بأن المسؤولية المدنية لنقل الأشخاص في القانون الوضعي، رغم تطورها، تُظهر عدة أوجه قصور تجعلها أحياناً غير قادرة على تحقيق العدالة أو توفير حماية شاملة للأطراف، ومن أبرز هذه المظاهر:

- الطابع المادي للبحث للمسئولية: نجد أن القوانين الوضعية تركّز غالباً على الجوانب التعويضية دون الاهتمام الكافي بالجوانب الأخلاقية أو الإصلاحية، وقد يؤدي ذلك إلى التركيز على العقوبات المالية دون تعزيز ثقافة المسؤولية.

- تقييد الالتزامات بموجب العقد: في القانون الوضعي، تُفقد مسؤولية الناقل بشرط وجود عقد قانوني، مما يعني أن النقل المجاني أو الظروف الاستثنائية قد تترك الركاب دون حماية قانونية كافية.

- تعقيد الإجراءات القانونية: إثبات المسؤولية في القانون الوضعي يعتمد على آليات طويلة ومعقدة، مثل إثبات الخطأ أو الضرر والسببية، مما يؤدي إلى تعطيل حق الضحية أحياناً.

- التأثير السلبي للشروط التعاقدية: يتيح القانون الوضعي غالباً للأطراف تضمين شروط تحد من المسؤولية أو تعفي الناقل من بعض الالتزامات، مما قد يضر بمصلحة الركاب.

- الافتقار إلى النظرة الشاملة للعدالة: يركز القانون الوضعي على تعويض الضرر المالي دون النظر إلى الجوانب الاجتماعية والإنسانية التي قد تتطلب تدابير إضافية.

- قصور في استيعاب التطورات التقنية والاقتصادية: بعض الأنظمة القانونية تتأخر في تعديل نصوصها لتنماشى مع التغيرات الحديثة في وسائل النقل وأخطارها، مما يؤدي إلى فجوات قانونية.

وختاماً يمكن القول بأن المسؤولية المدنية في الفقه الإسلامي لنقل الأشخاص تتميز بمنظومة متكاملة من الأحكام المستمدة من مقاصد الشريعة التي توازن بين حقوق الأطراف وواجباتهم، وتتفوق هذه المسؤولية على مثيلتها في الأنظمة القانونية الوضعية بالعديد من النقاط، من بينها:

- مرونة الأحكام واستيعاب التنوع: حيث أن الفقه الإسلامي يعتمد على قواعد عامة مثل "لا ضرر ولا ضرار" و"الغنم بالغرم"، مما يتيح تطبيق الأحكام على جميع أنواع عقود النقل وفق ظروف الزمان والمكان.

- **ضمان الحقوق وتعويض الأضرار:** فالفقه الإسلامي يلزم الناقل بضمان السلامة بناءً على قاعدة "المباشر ضامن وإن لم يتعمد"، ويرتب التعويض عند وقوع الضرر، مما يضمن حماية أكبر للمستفيدين.

- **العدالة بين الأطراف:** ينظر الفقه الإسلامي إلى العقود على أنها التزام شرعي وأخلاقي، مما يحفز الأطراف على الالتزام دون الحاجة لآليات قانونية معقدة.

- **البعد الأخلاقي:** فالمسئولية في الفقه الإسلامي تقوم على احترام الكرامة الإنسانية والعدل بين الناس، مما يرسخ السلوكيات الأخلاقية في التعاملات.

- **الالتزام بضمان السلامة:** يلزم الفقه الإسلامي الناقل بضمان سلامة الركاب في جميع الظروف، ويعتبر الإهمال أو التقصير في توفير وسائل النقل الآمنة سبباً واضحاً للمسئولية.
ثانياً: التوصيات:

- يوصي الباحث بدراسة مقارنة بين مفهوم التزام الناقل بضمان السلامة في الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية، مع التركيز على قاعدة "المباشر ضامن وإن لم يتعمد" في الفقه الإسلامي، وكيف تساهم هذه القاعدة في تعزيز حماية المستفيدين مقارنة بالمفاهيم القانونية المعاصرة. تتضمن الدراسة تحليلاً للتطبيقات العملية لهذه القاعدة وآثارها على ضمان الحقوق والتعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل.

- يوصي الباحث بتحليل تطبيق القواعد الفقهية العامة مثل "لا ضرر ولا ضرار" و"الغنم بالغرم" في تنظيم عقود النقل في الفقه الإسلامي، مع دراسة مرونتها في مواجهة التغيرات الزمانية والمكانية. يمكن أن يركز البحث على كيفية تحقيق هذه القواعد للتوازن بين حقوق الناقل وحقوق المستفيد، ودورها في إرساء مبادئ العدالة وحماية الأطراف المتعاقدة في سياق النقل البري والجوي والبحري.

- يوصي الباحث بدراسة مفهوم العقود في الفقه الإسلامي كالتزام شرعي وأخلاقي، وكيفية تأثير هذا المنظور على تعزيز الالتزام الذاتي للأطراف المتعاقدة دون الاعتماد على آليات قانونية معقدة. يمكن أن تتناول الدراسة مقارنة بين هذا النهج الإسلامي والنظم القانونية الوضعية، مع التركيز على آثار هذا المفهوم في تحقيق العدالة وتقليل النزاعات التعاقدية.

- يوصي الباحث بدراسة التزام الناقل بضمان سلامة الركاب في الفقه الإسلامي، مع التركيز على اعتبار الإهمال أو التقصير في توفير وسائل النقل الآمنة سبباً واضحاً للمسئولية. يمكن أن تستعرض الدراسة مقارنة هذا الالتزام بمسئولية الناقل في القوانين الوضعية، وتحليل مدى شمولية وعدالة المنظور الإسلامي في حماية حقوق الركاب وضمان سلامتهم.

وختاماً لما سبق يمكن القول بأن الفقه الإسلامي يعد إطاراً شاملاً يعالج المسئولية المدنية بأبعادها القانونية، الاجتماعية، والأخلاقية، مما يعزز من عدالة العلاقات التعاقدية.

وأشير إلى عظمة هذا الدين الإسلامي العظيم ومقدرته الفائقة على حل مشكلات الإنسانية في مختلف العصور، وأن الفقه الإسلامي عميق الجذور وهو قادر على الدفع بهذه الأمة للاستقلالية الفكرية والتحرر من التبعية لغيرها، والتأسيس للمؤسسات العامة والخاصة والنهوض بالمجتمع على أساس متين من التقوى.

وقد أثبت التاريخ الطويل لهذا الأمة أنه لا يمكن أن يعلوا شأنها وتتقدم بدون التزامها وسيرها خلف نهج نبيها محمد صلى الله عليه وسلم في كل شؤون حياتها الاجتماعية والسياسية والاقتصادية، فمن يبتغي التقدم والرفق في غير نهجه صلى الله عليه وسلم خاب وخسر.

هذا ما وفقني الله بمنه وكرمه لكتابة هذه الدراسة المتواضعة عبر هذه الصفحات فما حالفني فيه الصواب فذلك فضل من الله وما تعثرت فيه أو أخطأت فيه فرجائي بعفوه ومغفرته.

المراجع

أولاً: مراجع الفقه الإسلامي:

- ابن تيمية، أحمد بن عبد الحلیم. «مجموع الفتاوى». تحقيق: عبد الرحمن بن محمد بن قاسم، ط١، المدينة المنورة: مجمع الملك فهد لطباعة المصحف الشريف، ١٩٩٥م.
- ابن حبان، محمد بن حبان بن أحمد، «صحيح ابن حبان». تحقيق: شعيب الأرنؤوط، ط٢، بيروت: مؤسسة الرسالة، ١٤١٤هـ.
- ابن عابدين، محمد أمين: «حاشية ابن عابدين». تحقيق: عادل أحمد، ط١، بيروت: دار الفكر، ١٩٩٢.
- ابن عبد السلام، عبدالعزيز، «قواعد الأحكام». تحقيق: طه عبد الرؤوف، ط١، بيروت: دار الكتب العلمية، ١٩٩١م.
- ابن قدامة، عبدالله بن أحمد: «المغني». تحقيق: عبدالله التركي، ط١، بيروت: دار الفكر، ١٤٠٥هـ.
- ابن قيم الجوزية، محمد بن أبي بكر: «إعلام الموقعين». تحقيق: محمد عبدالسلام، ط١، بيروت: دار إحياء الكتب العلمية، ١٩٩١م.
- ابن قيم الجوزية، محمد بن أبي بكر: «إغاثة اللهفان». تحقيق: محمد حامد الفقي، ط٢، الرياض: مكتبة المعارف، ١٩٨٣م.
- ابن كثير، إسماعيل بن عمر: «تفسير القرآن العظيم». تحقيق: سامي بن محمد سلامة، ط١، المملكة العربية السعودية: دار طيبة، ١٩٩٩م.
- ابن كثير، إسماعيل بن عمر: «معاني القرآن وإعراجه». تحقيق: سامي سلامة، ط٢، الرياض: دار طيبة، ١٤٢٠هـ.
- ابن ماجه، محمد بن يزيد القزويني. «سنن ابن ماجه». تحقيق: محمد فؤاد، ط٢، بيروت: دار إحياء الكتب، ١٩٨٠م.
- ابن منظور، محمد بن مكرم. «لسان العرب». تحقيق: عمر بن محمود، ط١، بيروت: دار صادر، ٢٠٠١م.
- أبو حبيب، سعدي. «القاموس الفقهي»، ط١، دمشق: دار الصديق للعلوم، ١٤٣١هـ.
- أبو داود، سليمان بن الأشعث: «سنن أبي داود». تحقيق: محمد محيي الدين عبد الحميد، ط١، بيروت: دار الفكر، ١٩٩٠م.
- الألباني، محمد بن ناصر: «صحيح الجامع وزياداته»، ط١، بيروت: المكتبة الإسلامي، ١٩٨٨م.
- البخاري، محمد بن إسماعيل: «صحيح البخاري»، ط٣، بيروت: دار ابن كثير، ١٩٨٧م.

- البغدادي، زين الدين عبد الرحمن بن شهاب. «جامع العلوم والحكم». تحقيق: شعيب الأرنؤوط، ط ١، بيروت: دار الرسالة، ١٩٩٧م.
- بوساق، د. محمد. «التعويض عن الضرر في الفقه الإسلامي»، ط ٢، الرياض: دار إشبيلية، ١٤٢٨هـ.
- الحاكم، محمد بن عبدالله «المستدرک». تحقيق: مصطفى عبد القادر عطا، ط ١، بيروت: دار الكتب العلمية، ٢٠٠٢م.
- الخفيف، علي. «الضمان في الفقه الإسلامي». ضمن المؤلفات الكاملة له دار الفكر العربي، ٢٠٠٠م.
- الدارقطني، علي بن عمر أبو الحسن. «سنن الدارقطني». تحقيق: السيد عبد الله هاشم، ط ١، بيروت: دار المعرفة، ١٣٨٦هـ.
- أبو داود، سليمان بن الأشعث: «سنن أبي داود». تحقيق: محمد محيي الدين عبد الحميد، ط ١، بيروت: دار الفكر، ١٩٩٠م.
- الزجاج، إبراهيم بن السري، «معاني القرآن وإعرابه». تحقيق: عبدالجليل عبده، ط ١، بيروت: عالم الكتب، ١٤٠٨هـ.
- الزحيلي، وهبة بن مصطفى: الفقه الإسلامي وأدلته، دار الفكر، الطبعة الرابعة، دمشق د.ت.
- الزحيلي، وهبة بن مصطفى: نظرية الضمان، أحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة، دار الفكر/ دار الفكر المعاصر، الطبعة التاسعة، دمشق/ بيروت، ١٤٣٣ هـ / ٢٠١٢ م.
- الزرقاء، مصطفى: «الفعل الضار والضمان فيه»، ط ١، دمشق: دار القلم، ١٩٨٨م.
- السرخسي، محمد بن أحمد بن أبي سهل، «المبسوط»، ط ١، بيروت: دار المعرفة، ١٩٩٣م.
- ضيف الله، د. محمد فوزي. «نظرية الضمان في الفقه الإسلامي»، ط ١، الرياض: دار الرسالة، ٢٠٠٠م.
- العسقلاني، أحمد بن محمد بن علي بن حجر. «فتح المبين لشرح الأربعين». تحقيق: أحمد جاسم المحمد، ط ١، جدة: دار المنهاج، ٢٠٠٨م.
- الكاساني، علاء الدين. «بدائع الصنائع». تحقيق: علي محمد معوض، ط ٢، بيروت: دار الكتب العلمية، ٢٠٠٣م.
- مسلم بن الحجاج: «صحيح مسلم». تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، ط ١، بيروت، دار إحياء التراث العربي، ١٩٩٠م.

- المناوي، عبد الرؤوف. «التوقيف على مهمات التعاريف» تحقيق: عبد الحميد صالح، الطبعة الأولى، القاهرة، عالم الكتب، ١٩٩٠م.
- النووي، محيي الدين بن شرف. «المجموع». تحقيق: محمد نجيب، ط ١، بيروت: مطبعة الإرشاد، ٢٠٠٣م.
- الإمام مالك، مالك بن أنس الأنصاري. «الموطأ»، تحقيق: محمد فؤاد، ط ١، بيروت: دار إحياء التراث، ١٩٨٥م.
- شرف بن علي الشريف: الإجارة على عمل الأشخاص ط دار الشروق السعودية ١٤٠٠هـ.
- أحكام القرآن للشافعي ط. دار الباز للنشر والتوزيع.
- تفسير ابن عطية، المحرر الوجيز، طبعة قطر ١٤٠١هـ.
- التفسير الكبير ط. دار إحياء التراث العربي.
- أحكام القرآن لابن العربي ط. دار المعرفة ببيروت، تحقيق على البجاوي
- محمد أبو زهرة: الفقه الإسلامي وأدلته، دار الفكر المعاصر، ٢٠١٧م.

ثانياً: المراجع القانونية:

- السنهوري، عبدالرزاق: مصادر الالتزام، طبعة ١٩٨١.
- السنهوري، عبدالرزاق: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، الطبعة الثالثة الجديدة، دار نهضة مصر، ٢٠١١م.
- السنهوري، عبد الرزاق أحمد: «الوسيط»، ط ١، بيروت: دار إحياء التراث، ٢٠٠٤م.
- الشرقاوي، جميل: النظرية العامة للالتزام، المجلد الثاني، دار الكتب القانونية، ٢٠٠٧م.
- الصده، عبدالمنعم فرج: مصادر الالتزام، بدون دار نشر، ١٩٨٤.
- الخولي، أكثم: الوسيط في القانون التجارى، الجزء الرابع، العقود التجارية، القاهرة، ١٩٥٨م.
- حجازي، عبدالحى: النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، ١٩٥٣.
- أمين، سيد: المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير في الشريعة الإسلامية، ط ١، الخرطوم، ١٩٦٤م.
- النجار، عبدالله مبروك: «الضرر الأدبي»، ط ١، الرياض: دار المريخ للنشر، ١٩٩٥م.
- القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، والمنشور بالجريدة الرسمية العدد ١٩ مكرر، فى ١٧ مايو ١٩٩٩م.
- ثروت أنيس الأسيوطى: مسئولية الناقل الجوى فى القانون المقارن، مكتبة القاهرة الحديثة، ١٩٦٠.

- حجازي، عبدالحى: النظرية العامة للإلتزام، الجزء الأول، ١٩٥٣.
- زكي، محمود جمال الدين: مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، القاهرة، مطبعة القاهرة، ١٩٧٨م.
- عودة، عبد القادر: التشريع الجنائي الإسلامي مقارنة بالقانون الوضعي، الجزء الثاني، دار الكاتب العربي، ٢٠١٣م.
- قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، الجريدة الرسمية بتاريخ ١٧ مايو ١٩٩٩.
- كمال طه، مصطفى: القانون المدني وأحكام المسؤولية، دار الفكر الجامعي، ٢٠١٣م.
- محمد، حسين بن إبراهيم: «المسؤولية الإدارية»، ط ١، القاهرة: مكتبة القانون والاقتصاد، ٢٠٢١م.
- مرقس، سليمان: الفعل الضار، دار الكتب القانونية، ١٩٨٩.
- مرقس، سليمان: تعليقات على الأحكام في المسؤولية المدنية، ط ١، مصر، دار السلام، ١٩٨٧م.
- منتصر، سهير: مسؤولية المتبوع عن عمل التابع، أساسها ونطاقها، دار النهضة العربية، ١٩٩٩.
- وهدان، رضا متولي: المشكلات العملية في دعوى التعويض أمام القضاء الإداري السعودي، بحث محكم صدر عن مجلة العدل، العدد: ٤٦، لعام ١٤٣١هـ.

ثالثاً: المراجع الأجنبية:

- Cass civ in. 43: d 1995 op 350 et note p jourdain res cive et assur, 1995 cimm op 123 et chron,h. groutel – n. 16 jep 1995.
- Louis Josserand, le transport, edition Arthur Rouseau, 2 eme edition, 1926.
- Planiol, Etudes sur la responsabilité civile in Revue critique de législation et de jurisprudence, 1909.
- G. Ripert, 1949 , La règle morale dans les obligations civiles, L.G.D.J, quatrième.