



جامعة عباس لغرور خنشلة
ABBES LAGHROUR UNIVERSITY KHENCHELA

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عباس لغرور - خنشلة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



جامعة عباس لغرور خنشلة
ABBES LAGHROUR UNIVERSITY KHENCHELA

المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ظل التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون خاص معمق

إشراف الأستاذة:

د/ هباز سناء

إعداد الطلبة:

ميالي أحسن

دباش محمد علي

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة الأصلية	الرتبة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	خنشلة	أستاذ التعليم العالي	بن مبارك ماية
مشرفا ومقررا	خنشلة	أستاذ محاضراً	هباز سناء
عضو ممتحنا	خنشلة	أستاذ محاضر	وردة خليفي

السنة الجامعية : 2024-2023



جامعة عباس لغرور خنشلة
ABBES LAGHROUR UNIVERSITY KHENCHELA

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عباس لغرور - خنشلة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية



جامعة عباس لغرور خنشلة
ABBES LAGHROUR UNIVERSITY KHENCHELA

قسم الحقوق

المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ظل التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص : قانون خاص معمق

إشراف الأستاذة :

د/ هباز سناء

إعداد الطلبة :

ميالي أحسن

دباش محمد علي

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة الأصلية	الرتبة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	خنشلة	أستاذ التعليم العالي	بن مبارك ماية
مشرفا ومقررا	خنشلة	أستاذ محاضراً	هباز سناء
عضو ممتحنا	خنشلة	أستاذ محاضر	وردة خليفي

السنة الجامعية : 2024-2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قالى تعالى: (وَمَا
أُوتِيْتُمْ مِّنَ الْعِلْمِ إِلَّا قَلِيلًا) .

{سورة الإسراء الآية 85}

صدق الله العظيم

شكر و عرفان

- الحمد لله نستعينه و نشكره و نهتدي به و لولا هدي الله لنا ما كنا
لنهتدي و ما كنا لنتم هذا العمل لولا فضله عز و جل.
- بعد شكر الله و حمده نتقدم بكلمة شكر و عرفان و تقدير الى أستاذتنا
المشرفة التي لم تبخل علينا بمساعدتها وإرشاداتها و سداد الرأي ، و ما
لمسناه من طيب الشمائل الدكتور هباز سناء.
- و لا يفوتنا أن نتوجه بجزيل الشكر و خالص الإمتنان الى أستاذتنا
الأفاضل الذين منحونا من وقتهم الثمين و تكرموا بقبول مناقشة هذه
المذكرة أدامهم الله للعلم فخرا و لطلابنا سندا.
- و إلى كل قامة من قامات كلية الحقوق و العلوم السياسية بجامعة
عباس لغرور -خنشلة- ، و إلى كافة الساهرين عليها لهم كل الاحترام و
التقدير.
- إلى كل هؤلاء و كل من ساعدنا و لو بكلمة طيبة و معلومة مفيدة ألف
شكر.
-لكم منا جميعا خير الدعاء و جزاكم الله عنا
خير الجزاء .

الإهداء

إلى كل من طلب العلم مقترنا بقول الرسول الكريم (ص): {إن الملائكة لتضع أجنحتها لطالب العلم رضا بما يصنع}.

إلى كل أفراد عائلتنا ، و جميع أستاذتنا بكلية الحقوق و العلوم السياسية بجامعة عباس لغرور -خنشلة-الذين درسنا عندهم على مدار سنوات الدراسة ، و كذا زملاؤنا و زميلاتنا دفعة 2023-2024

إلى كل الذين نحن مدينين لهم، و لا يسعنا المكان لذكر أسماءهم-

إلى من ساعدنا في إنجاز هذا العمل-

إلى كل من وضعت بين يديه هذه المذكرة-

-نهدي ثمرة جهدنا المتواضع -

قائمة المختصرات :

القانون المدني الجزائري	ق.م.ج
القانون التجاري الجزائري	ق.ت.ج
قانون الإجراءات المدنية و الإدارية	ق.إ.م.إ
قانون العقوبات الجزائري	ق.ع.ج
قانون الإجراءات الجزائية	ق.إ.ج
صفحة	ص



مقدمة

مقدمة

يعد إنتقال الأشخاص أو تنظيم نقل أشياءهم و بضائعهم من مكان إلى آخر جزءا من الإحتياجات الطبيعية للفرد، فلا بد من الإنتقال إلى العمل أو الزيارة أو العلاج، أو التجارة أو نقل مواد صناعية، كل ذلك يحتاج إلى وسائل نقل تختلف بحسب طبيعة البضاعة و المسافة الجغرافية، و رغبة أفراد عقد النقل فقد تكون عبر الطرق البرية أو البحرية أو عبر الفضاء الجوي.

فالنقل البري يعد من أقدم أنواع النقل على الإطلاق لإرتباطه بالإستعانة بالحيوانات المتوفرة، ثم العربات المجرورة بالحيوانات، فتطور هذا النمط بإختراعات متتابة حديثة فأصبح بوسائل عديدة منها السيارة الشاحنة القطار... إلخ، فبرزت من خلالها أهمية النقل البري في مرونته و قابليته للنقل من الباب إلى الباب.

و النقل بالقطار عبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل الجماعي في العصر الحديث لما يقدمه للإنسان من سرعة في التنقل، رغم التطور الحاصل في الآلات التي تستخدم في عدة مجالات و التوسع الكبير لشبكة النقل بالسكك الحديدية الذي فرضته أسباب إجتماعية و إقتصادية و إكتشاف الأسواق التجارية، فكان من آثار هذا التطور أنه أصبح يهدد حياة الإنسان فزادت معه الحوادث، رغم ما يتخذه الناقل من إحتياطات لمنع وقوعها أو التقليل منها، إلا أن عدد الضحايا مزال كبير و متزايد.

و هذه الحوادث أنتجت أضرار كثيرة أدت إلى صعوبة معرفة الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل السككي عن الفعل الضار هذا بالمسافرين و أمتعتهم، رغم إبرام إتفاقية cotif الدولية الموقعة ببرن عام 1924 المعدلة في 09 ماي 1980 و التي صادقت الجزائر على البروتوكول الخاص بتعديل إتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية في 03 جوان 1990، و عديد القوانين التي

صدرت من المشرع الجزائري المتعلقة سواء بالنقل بالسكك الحديدية أو القوانين المتضمنة تنظيم النقل البري. إلا أن هذه القوانين لم تنظم جل أحكام عقد النقل بالسكك الحديدية و هذا ما نهدف إليه من إعطاء صورة قانونية و واقعية بقدر المستطاع عن المسؤولية المدنية لشركة النقل بالسكك الحديدية عن الأضرار التي تلحق المسافرين أثناء فترة النقل و ما تنفرد به هذه المسؤولية من خصوصيات و ما تطرحه من إشكالات قانونية التي تتطلب منا دراسة آنية و عميقة لتسهيل توضيحها. و على ضوء ما تقدم نطرح الإشكالية التالية:

ما هو الأساس القانوني لإقرار المسؤولية المدنية للناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية و تأصيل التعويض فيها ؟

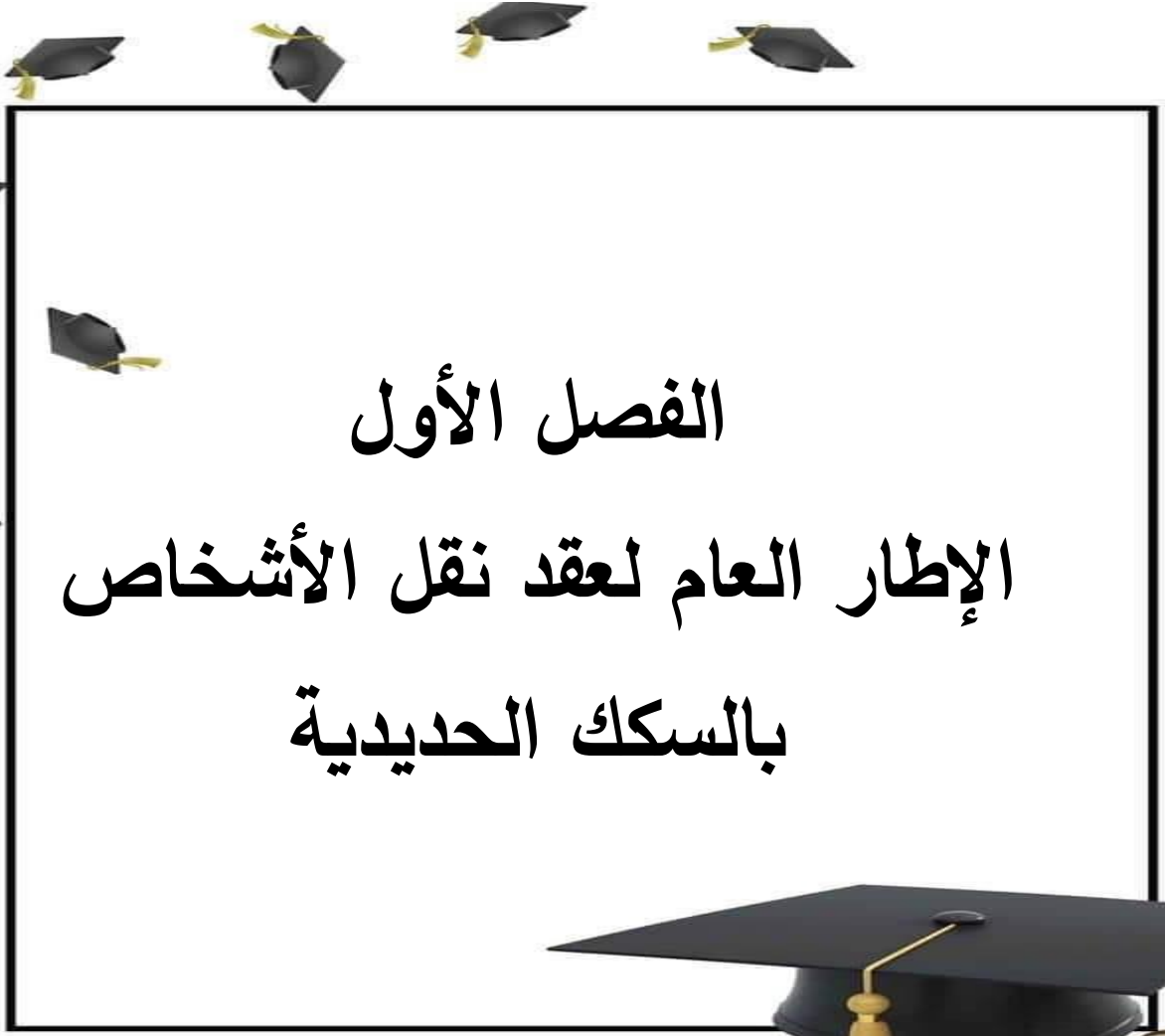
لقد إعتدنا لإيضاح الأفكار و الإجابة عن الإشكالية المطروحة المنهج التحليلي الوصفي بشأن دراسة و تحليل المواد القانونية، و الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية للناقل السككي في كل جزء يتم تناوله و التفصيل الدقيق في نظام التعويض و أنواعه، كما تم توظيف المنهج المقارن لمقارنة القانون التجاري الجزائري مع بعض القوانين الوضعية الأخرى كالأمر 15-74 و غيره، و هذا ما يتماشى مع موضوع البحث.

و لأن هذا الموضوع من المواضيع التي ليست حديثة نسبيا على المستوى الوطني ، حيث تم التطرق إليه في دراسات سابقة ، إلا أنه في المنظومة القانونية لم يتم دراسته بصورة واضحة و مخصصة و مفصلة ، و من بين الدراسات السابقة المعتمدة في بحثنا التي كانت منطلقا لنا في رسم الخطة العامة لموضوع الدراسة نذكر منها :رسالة دكتوراه بعنوان : (دفع المسؤولية المدنية للناقل) للدكتور دمانة محمد ، و رسالة دكتوراه بعنوان : (مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري) للدكتور العرابوي نبيل صالح ، و مذكرة ماجستير بعنوان النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية -دراسة مقارنة-) للأستاذة بن قريش نعيمة ، ثم كتاب بعنوان المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية -دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء -) للأستاذ مختار رحمان محمد.

ومن بين الأسباب الذاتية لإختيارنا لهذا الموضوع هو رغبتنا في البحث و التخصص في مجال قانون النقل الذي أدرجت دراسته حديثا على دراسات الماجستير و إكتشاف مختلف جزئياته، محاولة منا بأن نكون من المساهمين في إعطاء روح و حافز ثمين لمن يلينا من الباحثين في الموضوع، أما الأسباب الموضوعية لهذه الدراسة هو ما يحصل أمام أعيننا من حوادث جسيمة للقطارات مات فيها أو أصيب الكثير من الركاب هذا من جهة ، و من جهة أخرى التعمق خاصة فيما يتعلق بدراسة مسألة مسؤولية الناقل السككي للأشخاص التي هي مرآة واضحة لمدى تطور المسؤولية المدنية و لمدى تأثير نقل الأشخاص بصفة خاصة في قواعد المسؤولية المدنية في مبدأ الإلتزام بالسلامة في هذا المجال الحيوي.

أما العراقيل التي واجهتنا فتمثلت في قلة الدراسات السابقة الخاصة بهذا الموضوع و عدم توفر المراجع المتخصصة فيما يخص عقد النقل بالسكك الحديدية أو الحوادث الناتجة عن هذا النمط من النقل، رغم وجود تخصص ماجستير عقود النقل في بعض الجامعات الوطنية و التي تركز كثيرا في دراستها الأكاديمية على عقود النقل البحري و الجوي.

بإعتمادنا على عديد من أدوات البحث في مجال الحقوق تم تبسيط هذه الدراسة وفق خطة تتكون من فصلين ، الفصل الأول خصصناه لدراسة الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ،تضمن مبحثين الأول ماهية عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، و المبحث الثاني التكيف القانوني لحوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، أما الفصل الثاني فخصصناه لدراسة أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، و ذلك في مبحثين الأول مجال قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية و مجال إنتفاؤها ، ثم المبحث الثاني حول دعوى مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.



الفصل الأول

الإطار العام لعقد نقل الأشخاص
بالسكك الحديدية



FREE PRINTABLE INVITATION - BAGVANIA.COM

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

النقل بالسكك الحديدية هو النقل الإقتصادي وعامل رئيسي من عوامل التطور والتنمية الإقتصادية ، فنقل الأفراد لمسافات كبيرة او متوسطة باستعمال وسائل مختلفة حسب طبيعة المنقول (قطارات البضائع والمسافرين، قطارات النواحي، الترامواي)، يستوجب منا ذلك لمعرفة النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، أن نقوم بمعرفة ماهية من خلال إبراز المفاهيم المتعلقة بتعريف هذا النمط من النقل البري بإبراز أركانه وشروطه ، حسب النصوص التنظيمية المنظمة له بتحليل نظام عقد النقل بالسكك الحديدية ، وما يستتبط من طبيعة ومسؤولية الناقل السككي عن حوادث نقل الأشخاص ولذلك سنحاول دراسة هذه الفصل من الجانب القانوني وفقا للمبشرين التاليين ماهية عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (المبحث الاول) ، والتكييف القانوني لحوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: ماهية عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يعد عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية نوع من أنواع عقود النقل البرية، إذ يتوجب عليها البحث في هذا المجال للمعرفة القانونية لهذا النوع من العقود وكيفية التعامل معه بالتطرق الى تعريفه وأركانه والاطلاع على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وبيان نشاطاتها والتزامها أطراف هذا العقد.

لذا تطرقنا في هذا المبحث بدراسة مفهوم عقد النقل الأشخاص بالسكك الحديدية (المطلب الأول) ثم الطبيعة القانونية لمرفق النقل بالسكك الحديدية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

لتعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ومعرفة آلياته القانونية لابد من الإستناد إلى النصوص القانونية التي نظمها المشرع الجزائري الخاصة بالقواعد العامة وكذلك القوانين المنظمة لعقد نقل الأشخاص في البحوث الخاصة بالعقود التجارية وكذلك نقل الأشخاص عبر السكك الحديدية.

وعليه سنحاول دراسة هذا المطلب في تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (الفرع الأول) وإثبات عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

لم يعرف المشرع الجزائري عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية بصفة خاصة، ولكنه عرف عقد النقل بصفة عامة وذلك في المادة 36 من القانون التجاري التي نصت على أن (عقد النقل إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء الى مكان معين)¹.

¹ الأمر رقم: 75-59 المؤرخ في: 26-09-1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-09، انظر الجريدة الرسمية، العدد 101، صادر بتاريخ 19-12-1975.

ويلاحظ على ان هذا التعريف أنه جاء عاما وشاملا بحيث لا يقتصر على النقل البري، بل إنه يشمل أيضا النقل الجوي والبحري دون تمييز بين الناقل البري والناقل الجوي والناقل البحري، ودون تمييز أيضا بين وسيلة النقل والمكان أو الوسيط الذي تستهلكه هذه الوسيلة سواء عبر البر أو الجو أو البحر، محيلا المشرع ذلك على النصوص الخاصة التي تنظم بعض الأنواع من النقل.¹

وبالرجوع الى المادة 02 من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه² الذي يحدد المبادئ التي تحكم نشاط النقل البري للأشخاص والبضائع ، نجدها عرفت النقل البري بأنه كل (نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان الى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو المسلك على متن مركبة ملائمة)

ويتضح لنا من خلال المادة 7/2 من القانون 11-09 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه السابق الذكر عرفت النقل بالسكك الحديدية بصفة عامة دون تمييزها إن كان نقل الأشخاص أو البضائع بانه (كل منظومة نقل الأشخاص و البضائع بواسطة مركبات مجرورة او تسيير عبر السكة)

و تأسيسا على ما سبق ذكره يمكن تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية بأنه (هو ذلك العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل المتمثل في الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بنقل مسافر و أمتعته بوسائله الخاصة من مكان إلى مكان آخر خلال مدة زمنية معينة ، مقابل أن يلتزم المسافر بصفة رضائية بأداء ثمن النقل).

أولا : أركان عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

¹ محمد كرام : العقود التجارية في القانون المغربي-عقد الوكالة التجارية-عقد السمسرة-عقد النقل البري-عقد النقل البري -عقد الإئتمان الإيجاري، المطبعة والورقة الوطنية،مراكش، المغرب،2021، الطبعة 01،ص98.

² القانون رقم 11-09 المؤرخ في 05-06-2011 ، المعدل للقانون رقم 01-13 انظر الجريدة الرسمية العدد 32 ، صادر بتاريخ 08-06-2011 والمتضمن قانون توجيه النقل البري وتنظيمه.

العقد هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين ، و يشترط لقيام عقد النقل توافر الأركان العامة لأي عقد المتمثلة في الرضا والأهلية و المحل و السبب، و بناءا على ذلك فإن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ينشأ بمجرد توافره على الشروط العامة لإنعقاده ، و متى إنعدمت هاته الأركان كان العقد باطلا بطلانا مطلقاً .

أ/ التراضي

وهو أول أركان العقد ، نصت عليه المادة 59 من ق.م .ج بانه (يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية)¹ .
المصطلح الصحيح هو التراضي و ليس الرضى ، المشرع اخطأ في الترجمة المفردة لمصطلح le consentement التي تفيد توافق أو تطابق إرادتين أما الرضى فيخص شخص واحد دون الثاني.

و يعرف بانه (إقتران إرادتين متطابقتين ، أي وجوب ايجاب معين و قبول مطابق له).

و يعرف الإيجاب بأنه (العرض الذي تقدم به الشخص ليعبر به على وجه الجزم عن إرادته في إبرام عقد معين ، فينعقد هذا العقد بمجرد صدور القبول و يشترط فيه ان يكون التعبير دقيقا و محددًا من جهة و أن يكون باتا من جهة أخرى)

و يعرف القبول بانه (الرد الإيجابي على الإيجاب من طرف الموجب له)²

و عليه فمتى يصدر الإيجاب و القبول في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية؟ فبمفهوم المادة 16 من قانون توجيه النقل البري و تنظيمه السالف الذكر ، سواء عبر السكك الحديدية او مختلف أنماط النقل البري، والتي تنص على انه (يلزم متعاملوا النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق

¹ الامر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، أنظر الجريدة الرسمية

العدد 78 ، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

² كمال فتحي دريس : الوجيز في العقود الخاصة - عقد البيع و عقد الكفالة- مطبعة منصور ، الوادي ، الجزائر ، 2022 ،

الطبعة 01 ، الجزء 01 ، ص 13.

كل الوسائل المناسبة و باستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الاجال و الوتيرة و الوقت. كما يلزم متعاملوا النقل البري للمسافرين بضمان تسعيرة خدماتهم).

و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تكون عادة في حالة إيجاب عام ودائم، فيتم العقد بمجرد قبول المسافر وذلك بشرائه تذكرة النقل و تسليمها للأعوان المكلفين بذلك، و يلتزم في هذه الحالة أن تكون التذكرة صالحة للعمل بها وقت النقل ، أما إذا أُلغيت أو زادت الأجرة بعد الحصول عليها فلا يقوم بها العقد.

يترتب على إنعدام رضا الطرفين البطلان المطلق للعقد، و يشترط في هذا الرضا أن يكون خاليا من عيوب الإرادة من إكراه و تدليس و غلط و إستغلال و إلا كان العقد قابلا للإبطال طبقا للمواد 83،86،88، 90 ق.م.ج.

و بصفة عامة يجب أن تكون الإرادة صادرة من شخص ذي أهلية، أي لا ينعقد العقد من قبل مجنون أو فاقد للوعي... الخ ، أما في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية فإن أهلية الناقل منبثقة عن الشخصية القانونية التي منحها لها القانون¹.

و هذا ما نصت عليه المادة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 90-391 التي تنص على ما يلي (تحول الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية طبقا لأحكام المواد من 44 الى 47 من القانون 88-01 المؤرخ في 12 يناير 1988 المذكور أعلاه الى مؤسسة عمومية صناعية تجارية و ذات شخصية معنوية في القانون العام..)²

¹نعيمة بن قريش : النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - دراسة مقارنة -، مذكرة ماجستير تخصص عقود و مسؤولية ، جامعة أمحمد بوقرة ،بومرداس ،2014، ص 08-09.

²المرسوم رقم : 90-391 المؤرخ في 01-12-1990 ، المتضمن تغيير الطبيعة القانونية لشركة النقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 54 ، الصادر بتاريخ 12-12-1990 .

أما بالنسبة للمسافر فلا تشترط في الأهلية الكاملة ، بل يجوز نقل مسافر قد تعاقد على السفر أو لم يحصل على تذكرة النقل و مع ذلك ركب وسيلة النقل فلا ينعقد العقد ولا يعد الناقل مسؤولاً عنه¹.

ب/ - المحل

إشترطت المادة 92 ق،م، ج و ما يليها المحل كركن لقيام العقد .

و المحل هو العملية القانونية المراد تحقيقها من وراء العقد ، و هذا طبقاً للقواعد العامة أما في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية فهو العملية القانونية التي يلتزم بها الناقل ، أي محل العقد هو نقل المسافر مع أمتعته ان وجدت مقابل دفع الأجرة ، و يشترط في هذا المحل أن لا يكون مخالفاً للنظام العام و الآداب العامة.²

ج/ - السبب

يقصد بسبب العقد سبب التزامات أطرافه ، و للسبب تعريف وفقاً للنظرية التقليدية يختلف عن تعريف النظرية الحديثة له .

حيث يقصد بالسبب وفقاً للنظرية التقليدية الغاية المباشرة الذي يقصد الملتزم الوصول إليه من وراء إلتزامه و سبب المتعاقدين وفقاً لهذه النظرية هو التزام المتعاقد الآخر

و يقصد بالسبب وفقاً للنظرية الحديثة الباعث الدافع الى الإلتزام، و الظاهر ان القانون الجزائري قد أخذ بهذه النظرية التي تشترط فيه أن يكون مشروعاً و يفترض أنه مشروع حيث يثبت العكس.³

¹نعيمية بن قريش : المرجع السابق ، ص 09.

²نعيمية بن قريش: المرجع نفسه، الصفحة نفسها .

³العياشي شتواح : عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة ماجستير تخصص قانون الأعمال ، جامعة منتوري ، قسنطينة ،

2004-2005، ص 22.

و يجب أن يكون السبب هو الآخر غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة فلا يجوز نقل شخص لقتل شخص اخر أو القيام بعمل بشأنه ان يخل بالآداب العامة.¹

ثانيا : شروط عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يشترط في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية توافر الشروط نفسها في عقد النقل البري و التي نوضحها في ما يلي :

أ- أن يكون الشخص المنقول حيا : أول ما يجب معرفته هو أن عقد نقل الأشخاص يعني نقل الأشخاص الأحياء ، ذلك أن نقل الموتى يخضع لنقل البضائع و الذي تحكمه أحكام خاصة مستقلة بذاتها.

ب- أن يكون الناقل محترفا: النقل من مكان إلى آخر بمقابل لا يكفي لقيام عقد النقل فلا بد أن يتكفل بالنقل محترف مهني وهذا الشرط متوفر في كل الأحوال ، ذلك أن النقل بالسكك الحديدية تتولاه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و التي هي شخص معنوي أنشئ من أجل هذه المهمة بموجب المرسوم 90/391 كما سلف ذكره.

ج- أن يكون هناك تحرك من مكان إلى آخر : لا يشترط أن يختلف مكان الركوب عن مكان الوصول، ذلك أن يتفق المسافر مع الناقل على أن ينقله بمقابل ثم يرجعه إلى مكان الإنطلاق، ولا يشترط أن تكون مسافة التنقل بعيدة .

د- أن يكون النقل بمقابل:

يعتبر المقابل من اهم العناصر التي يقوم عليها عقد النقل طبقا للمادة 36 ت ج.²

¹نعيمية بن قريش : المرجع السابق ،ص10.

²نعيمية بن قريش : المرجع السابق ،ص10.

و في هذا الصدد صدر المرسوم التنفيذي رقم 24-75 المؤرخ في 08/02/2024 الذي يحدد تعريفات نقل المسافرين الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.¹

ووفقا للمرسوم التنفيذي رقم 24-75 السابق ذكره فقد تم تحديد التعريفات الأساسية التي تطبق على نقل المسافرين بالسكك الحديدية عبر الخطوط الطويلة في الدرجة الأولى ب 2,55769 دج للمسافر في الكيلومتر الواحد نهارا و 1,82750 دج ليلا .

و تحدد تعريفات سندات النقل بتطبيق التعريفات الأساسية على المسافات الكيلومترية بحيث تحسب التعريفات الدنيا في الخطوط الطويلة على أساس مسار 100 كلم حسب نفس المصدر .

وبخصوص المرسوم التنفيذي فقد حدد أيضا تعريفات السفر بالقطارات ذاتية الدفع (درجة وحيدة) على الخطوط الجهوية ، أيضا حدد التعريفات الأساسية ، لنقل المسافرين بواسطة القطارات الكلاسيكية التي تعمل بطاقة الوقود ، و القطارات ذاتية الدفع التي تعمل بالطاقة الكهربائية هذا بالنسبة لخطوط الضواحي هذا من ذات المصدر .

وتضع الشركة الوطنية لنقل بالسكك الحديدية تحت تصرف المسافرين أشكالاً متعددة من الإشتراكات و الإمتيازات تتعلق بالتعريفات ، حسب المرسوم التنفيذي الذي يرخّص من جهة أخرى للشركة بتحصيل كل الحقوق و الغرامات و الرسوم و الأسعار الإضافية الخاصة بحجز الأمانة ، دخول أشخاص غير حائزين على تذاكر إلى أرصفة المحطة ، إستعمال المراقدين ، تقديم خدمات إضافية ، وضع الأمتعة في مكتب الودائع ، تسجيل و نقل الأمتعة ، التصريح بقيمة الأشياء المنقولة ، الإضافات المتعلقة بالرفاهية.²

أما عن مسألة المسافرين مجاناً بموجب رخصة كقدماء المجاهدين و معطوبي الحرب و المعوقين و أعوان و موظفي السكك الحديدية فلهم رخصة النقل في القطارات مجاناً و هي تعتبر كسند للنقل العادي تخول لصالحهم الاستفادة بأحكام المسؤولية العقدية ، و ذلك سواء بالتقل في

¹ المرسوم رقم : 24-75 المؤرخ في 08-02-2024 ، يحدد تعريفات نقل المسافرين الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 10، الصادر بتاريخ 11-02-2024.

² مرسوم تنفيذي يحدد تسعيرات النقل / <https://www.cntv.dz> ، تم الإطلاع بتاريخ : 23-04-2024، على 14:00.

القطارات مجاناً أو بتسديد نسبة معينة من ثمن التذكرة بموجب بطاقات يحوزها هؤلاء تطبيقاً للقانون رقم 63-99 الصادر في 1963/04/02 المتعلق بقدماء المجاهدين ، و الأمر رقم 67-153 الصادر في 1967/08/09 المتعلق بمعطوبي الحرب¹

ثالثاً : خصائص عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن عقد النقل البري للأشخاص عبر السكك الحديدية يطرح جدلاً حول طبيعته القانونية، فبقراءة المادة 36 من القانون التجاري، نجد أن عقد النقل البري من العقود الملزمة لجانبين حيث يلتزم الناقل بنقل المسافر إلى المكان المتفق عليه مقابل حصول الناقل على أجره يدفعها المسافر له، وهو عقد رضائي يتم بمجرد تبادل الإيجاب والقبول دون أن يتوقف ذلك على القيام بأي إجراء لاحق.

إلا أننا بقراءة المادة 15 من القانون 01-13 التي تنص على ما يلي: (يجب أن تكون عمليات النقل محل عقد طبقاً للتشريع الجاري به العمل. تحدد شروط وكيفيات إعداد عقود النقل عن طريق التنظيم) .

- فالسؤال المطروح من خلال إستقراء نص المادة المذكورة أعلاه، هل هذه المادة تشترط شكلية معينة لقيام عقد النقل؟²

لذلك حاول الفقه تحديد هذه الطبيعة القانونية باعتبار عقد نقل الأشخاص عقد إجارة خدمات LOUAGE DOUVRAGE تارة لأن الناقل يلتزم مقابل ثمن القيام بعمل معين محدد في عقد النقل وحاول البعض الآخر تحديد طبيعته على أساس إجارة أشياء LOUAGE DE

¹ محمد مختار رحمانى : المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية -دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء -، دارهومة للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر ، 2003، ص 40.

² سلوى ناصري: عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مذكرة ماستر في القانون الخاص تخصص عقود ومسؤولية جامعة اكلي محند او لحاج، البويرة، الجزائر، 2014-2015، ص19.

CHOSSES لأن القطار يعتبر شيئاً أي المقصود المقعد أو المكان الذي يجب وضعه تحت تصرف المسافر الذي يمكن اعتباره كمستأجر للقطار (المقعد).

وإن كان هناك ارتباط بين اعتبار عقد النقل إجازة أشياء أو خدمات لأنه إذا كان الشيء (القطار) غير موجود فإن عملية النقل في حد ذاتها لا تك كما أنه يقع التزام على الناقل بتوفير مكان للمسافر .

ويترتب على هذا اعتباره عقدا رضائيا واقتراجه من عقد إيجار الخدمات الذي يتميز بالرضائية غير أن الطابع الرضائي لهذا العقد كان محل نقاش فقهي فمن الفقهاء من اعتبروه عقدا عينيا لأن دفع ثمن تذكرة السفر يتم مسبقا قبل الصعود في القطار وقد رد على هذا بأن الأمر يتعلق بمجرد لوائح داخلية تحكم عملية النقل بالسكك الحديدية وكيفيات دفع الثمن مسبقا لتفادي الغش بالإضافة إلى طبيعة هذا النقل عكس النقل بواسطة الحافلات حيث يدفع ثمن التذكرة في الغالب بعد صعود المسافر في الحافلة.

إن تمسك بعض الفقهاء باعتباره عقدا عينيا يرجع إلى الخلط أو اللبس الواقع بين مرحلة تكوين عقد النقل وتنفيذه لأن العقد ينشأ باتفاق الطرفين بينما في عقد النقل، فإن العقد ينعقد وينفذ عند صعود المسافر في القطار وأن هاتين المرحلتين مهمتين للفرقة بين الحالتين المذكورتين أي أثناء العقد وتنفيذه، لأن قبل صعود المسافر في القطار وفي بداية تنفيذ العقد، فإن شركة النقل السكك الحديدية مسؤولة مسؤولية مفترضة وهي ملزمة التزاما بضمان السلامة ومن جهة أخرى ولإدراج عقد النقل بالسكك الحديدية ضمن العقود

ويترتب على هذا اعتباره عقدا رضائيا واقتراجه من عقد إيجار الخدمات الذي يتميز بالرضائية غير أن الطابع الرضائي لهذا العقد كان محل نقاش فقهي فمن الفقهاء من اعتبروه عقدا عينيا لأن دفع ثمن تذكرة السفر يتم مسبقا قبل الصعود في القطار وقد رد على هذا بأن الأمر يتعلق بمجرد لوائح داخلية تحكم عملية النقل بالسكك الحديدية وكيفيات دفع الثمن

مسبقا لتفادي الغش بالإضافة إلى طبيعة هذا النقل عكس النقل بواسطة الحافلات حيث يدفع ثمن التذكرة في الغالب بعد صعود المسافر في الحافلة.

إن تمسك بعض الفقهاء باعتباره عقدا عينيا يرجع إلى الخلط أو اللبس الواقع بين مرحلة تكوين عقد النقل وتنفيذه لأن العقد ينشأ باتفاق الطرفين بينما في عقد النقل، فإن العقد ينعقد وينفذ عند صعود المسافر في القطار وأن هاتين المرحلتين مهمتين للتفرقة بين الحالتين المذكورتين أي أثناء العقد وتنفيذه، لأن قبل صعود المسافر في القطار وفي بداية تنفيذ العقد، فإن شركة النقل السكك الحديدية مسؤولة مسؤولية مفترضة وهي ملزمة التزاما بضمان السلامة ومن جهة أخرى فإذا لم يأخذ المسافر مكانه في القطار فنكون أمام مجرد وعد بإبرام عقد.

إن هذا الرأي منتقد ويفقد قيمته إذا اعتبرنا أن عقد النقل هو نوع من إجارة خدمات LOUAGE D'OUVRAGE وأن عقد إجارة الخدمات هو عقد رضائي.¹

وهناك من الفقهاء من يعتبر أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية شكلا من أشكال عقد الإذعان و ذلك لتحديد سعر التذاكر من طرف واحد هو الجهة الناقلة أي الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

لذلك يرى الدكتور عبد المنعم فرج الصدى (أن من إشتري تذكرة للسفر بالسكك الحديدية او بالباخرة بالشروط التي يمكنه أن يعرفها لو كلف نفسه ذلك ، فهو يتقيد بالشروط الموجودة في تذكرة السفر و كذلك بالشروط التعريفية الملصقة أو الموضوعة في متناول الجمهور و التي تشير إليها تذكرة السفر².

¹ محمد مختار رحمانى : المرجع السابق ، ص 21-22-23.

² محفوظ لعشب : عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري و المقارن ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1990 ص

حيث تعلن الشركة عن الشروط التي تقبل التعاقد بمقتضاها وتحدد ثمن النقل، و لا يملك للمسافر، إلا الإذعان لهذه الشروط ، بحيث لا يكون له إلا القبول بها كلها أو رفضها كلها، و القبول في هذه العقود يتوقف على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب و لا يقبل المناقشة فيها.

- و عقد الإذعان نص عليه المشرع الجزائري في المادة 70 ق.م.ج التي تنص على ما يلي (يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها و عليه يظهر عقد النقل بالسكك الحديدية كعقد إذعان في تحديد سعر التذاكر .

فرضا المسافر موجود في هذا العقد لكنه مفروض عليه إذا كان بحاجة ماسة للسفر، فالشركة الوطنية هي الطرف المحتكر تضع مقدا شروط التعاقد و تعرضها على المسافر الذي يكون له الخيار في قبولها أو رفضها كلها ، بحيث لا يجوز له إلغاء أي شرط من هذه الشروط أو تعديلها فإذا قبل المسافر للشروط المعروضة عليه كلها إنعقد عقد النقل ، و تقوم مسؤولية الناقل العقدية عن توصيل المسافر إلى جهة الوصول و ضمان سلامته .

و يعتبر عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود التجارية و ذلك طبقا للمادة 02ق.ت.ج و تؤكد ذلك المادة 1 من المرسوم 90/391 السالف ذكرها.

و كذلك بالمطابقة بين المادتين 549 ق،م،ج التي تنص على أنه (المقاوله عقد يتعهد بمقتضاه احد المتعاقدين ان يصنع شيئا أو أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد المتعاقد الاخر (و المادة 36ق،ت،ج يتضح أن المقاوله عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين -الناقل- أن يؤدي عملا هو الإلتزام بنقل شخص من مكان معين مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الاخر - المسافر- فعقد النقل إذن هو عمل تجاري حسب الموضوع¹.

¹نعيمه بن قريش : المرجع السابق ، ص 16-17.

فالنقل يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للناقل بشرط أن يمارس على سبيل الإحتراف، سواء كان الناقل فردا أو شخصا إعتباري عاما أو خاصا. أما بالنسبة للراكب فلا يعد عقد النقل بالنسبة له عملا تجاريا إلا إذا كان تاجرا أو تعاقد لقضاء حاجات تجارية و ذلك تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية أو يعد النقل عملا مدنيا بالنسبة له إذا كان غير تاجر.

كما يعتبر عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود الملزمة لجانبين ، فيلتزم الناقل بنقل المسافر إلى المكان المتفق عليه مقابل حصول الناقل على أجرة يدفعها المسافر .

كما هو من العقود المعاوضه، حيث يلتزم لقيامه أن يكون بأجرة أي بمقابل ، ولا يمكن أن يكون النقل بالسكك الحديدية مجانا إلا في حالات الترخيص للمسافر بذلك كما سلف ذكره.

خلاصة القول عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية الذي يشترط فيه توافق إرادة الطرفين (المسافر و الناقل) هو عقد رضائي و تذكرة النقل ما هي إلا مجرد سند مكتوب يسهل إثبات الدفع و المساعدة على معرفة موقع ومكان السفر في القطار، و رغم تصنيفه ضمن عقود لإيجار الخدمات أو عقد مقاوله إلا أنه أصبح يتميز بمميزاته الخاصة، فأصبح عقد النقل يختلف عن وسيلة النقل¹.

الفرع الثاني: إثبات عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

سبق و أشرنا إلى أن عقد النقل بصفة عام هو من قبيل العقود التجارية طبق للمادة 36 من ق. ت. ج السالف ذكرها.

-ولما كانت عبارة النقل جاءت عامة ومطلقة، فإن النقل البري يشمل نقل البضائع كما يشمل نقل الأشخاص، وإذا توصلنا إلى تجارية عقد نقل الأشخاص فإنه يخضع للإثبات بجميع طرق الإثبات بالرغم من أن حصول المسافر على تذكرة السفر هو قرينة قاطعة -على إنعقاد العقد ودفع الأجرة.

¹نعيمية بن قريش : المرجع السابق ، ص 18.

أما بالنسبة للمسافر الذي يستقل السيارة أو الحافلة أو القطار فإن العقد بالنسبة إليه هو عقد مدني وبالتالي فلا يجوز للناقل التاجر إثبات العقد إلا بطرق الإثبات المدنية إلا إذا كان تاجرا وسافر لغايات ممارسة أعمال تجارية¹.

هذا من حيث المبدأ، أما من حيث الواقع فمشاكل الإثبات غالبا ما تكون نادرة لأن العقد يثبت عمليا بتذكرة السفر التي تسلم من الناقل إلى المسافر عند قبض الأجرة .

فالتذكرة هي التي تسمح للناقل بالإشراف والتنظيم الإداري داخل وسيلة النقل و يتأكد من أن المسافر قد ركب العربة المسافرة إلى الجهة التي يريد و بالشروط المبينة بالتذكرة و عليه تعتبر تذكرة النقل الدليل الأقوى على قيام عقد النقل خاصة في مجال النقل بالسكك الحديدية على الرغم من أنها ليست شرطا لإنعقاده أو نشونه وإنما تعد شرطا للإثبات فقط. هذا قد أوجب قانون 35/90 حصول المسافر على تذكرة النقل وعدم الحصول عليها يعتبر في وضعية غير قانونية وتسجل ضده مخالفة، فيدفع ثمن التذكرة إضافة إلى غرامة.

و تذكرة النقل في عقد نقل الأشخاص تكون لحاملها فقط و ليس بإسم المسافر وعليه يجوز أن يحل محله قبل بدء السفر و تبرز أهمية التذكرة كوسيلة إثبات في إستفادة المسافر من أحكام المسؤولية العقدية عند إخلال الناقل بالتزاماته اتجاهه ، ذلك أنه في وضعية قانونية ، فتذكرة النقل تمثل عقد النقل و تعطى لصاحبها صفة المسافر الشرعي حتى يحظى بالحماية اللازمة من قبل القانون و إنعدامها يعفى الناقل من المسؤولية و هذا ما أكدته المحكمة العليا في أحد قراراتها حيث جاء فيه ما يلي (عملا بالمادة 33 من قانون 90/35 تمنح تذكرة السفر لصاحبها المسافر الشرعي حتى يحظى بالحماية اللازمة من قبل الناقل و بانعدامها يحظى هذا الأخير بالتزام الشركة بالتعويض لذوي حقوق الضحية المجردة من تذكرة السفر بعد خرقا للقانون).

¹محمود محمد عبابنه: أحكام عقد النقل -النقل البحري -النقل البري - النقل الجوي - دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية و العربية و الإتفاقيات الدولية و الإتجاهات القضائية ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان الأردن ،2015، الطبعة 01، ص 268.

و تذكرة النقل كدليل كتابي تحتوي على البيانات التالية:

-مكان الإنطلاق و مكان الوصول.

-إسم الناقل - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

-ثمن النقل، محدد حسب الرحلة من محطة الإنطلاق إلى محطة الوصول.

-موعد الإنطلاق بالساعة و الدقيقة.

-تاريخ النقل باليوم، الشهر، السنة.

و نجد إتفاقية cotif نصت في مادتها 11/3 - قسم أ- على البيانات التي يجب أن تحتويها

تذكرة النقل بنصها على ما يلي (يجب أن تتضمن التذاكر ، فيما عدا الإستثناءات المنصوص

عليها في التعريفات الدولية ذلك:

أ. محطات القيام و المقصد.

ب.المسلك إذا كان استعمال مسالك أو وسائل نقل مختلفة مسموحا به، يجب أن يسجل هذا

الحق.

ج. فئة القطار ودرجة العربة.

د. سعر النقل.

هـ. اليوم الأول لنفاذها.

و. مدة النفاذ ...¹

وقد يتم دفع ثمن التذكرة إلكترونيا وقبل الوصول الى محطة السفر،ويبدأ سريان عقد النقل منذ

الشروع بتنفيذ العقد²،وبالتالي تعد تذكرة النقل الإلكترونية دليل إثبات على وجود عقد النقل.

المطلب الثاني : الطبيعة القانونية لمرفق السكك الحديدية

يعتبر النقل بالسكك الحديدية أهم القطاعات العمومية من بين وسائل النقل البري لما له من

أهمية اقتصادية و إجتماعية ، على إعتبار ان هذا النشاط يستحوذ على إمكانيات و موارد

¹ نعيمة بن قريش :المرجع السابق،ص12-13.

² محمود محمد عبابنه :المرجع السابق،ص268.

ضخمة من الجانب المادي و البشري، و على هذا الأساس نتطرق إلى تقديم تعريف للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و نشاطاتها (الفرع الأول) ثم نبرز الإلتزامات التي تقع على عاتق الشركة باعتبارها الناقل في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية و إلتزامات المسافرين إتجاه هذه الشركة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و نشاطاتها

أولا: تعريفها

قبل التوجه لتعريف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية سنحاول إعطاء لمحة تاريخية مختصرة عنها ثم تعريفها لاحقا .

أ-لمحة تاريخية عن نشأة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

جاءت فكرة السكة الحديدية في الجزائر سنة 1857 ، حيث اقترحت من قبل السلطات الاستعمارية وكان لها هدفين على الصعيد الإقتصادي و العسكري أين تم وضع برامج متعلقة بإنجاز عدد من الخطوط بداية من بناء خط سكة الحديد بطول 1357 كلم حيث انطلقت الأشغال سنة 1859 فتم إنشاء أول خط يربط بين الجزائر العاصمة والبليدة من طرف مؤسسة الأشغال خاصة تسمى إدارة السكك الحديدية الجزائرية ، حيث تم وضع الخط حيز الخدمة بداية من يوم 08 سبتمبر 1862 لنقل المسافرين وهو تاريخ بداية النقل بالسكك الحديدية في الجزائر .

ليليها برنامج سنة 1879 لإنجاز خط سكة حديد طوله 1747 كلم بالشرق الجزائري ليتم إضافة خط طوله 2035 كلم إلى غاية سنة 1906.

ليأتي بعد ذلك برنامج يتعلق بإنجاز خط طوله 1256 كلم في الفترة الممتدة بين سنة 1907. وسنة 1946، ليصل الطول الإجمالي 5014 كلم.

و نتيجة العراقيل المالية لم تتمكن الشركة المكلفة بالإنجاز من إتمام العملية ، ليتم الاعتماد على شركات أخرى خاصة لإنجاز باقي المشروع والمتمثلة في: شركة بون قالمة- شركة الشرق

الجزائري- شركة باريس ليون حوض البحر الأبيض المتوسط-شركة الغرب الجزائري- الشركة الفرنكو جزائرية.

إلى غاية سنة 1963 تاريخ تأسيس الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية SNCFA بعد الاستقلال للإشراف على هذا القطاع الحيوي ، إتبعته هذه الشركة سياسة جديدة تمثلت في إنشاء فروع جديدة خاصة بالهندسة والإنجاز التي قسمت سنة 1979 إلى ثلاث مؤسسات:

1- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (LA SNTF).

2- الشركة الوطنية للتجديد وتوسيع شبكة السكك الحديدية (LA SNERIF).

3- شركة الهندسة وإنجاز المنشآت القاعدية (LA SIF)¹.

ب/- تعريف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية S.N.T.F

(هي مؤسسة عمومية مسؤولة عن تنفيذ النقل العام للركاب والبضائع والموكلة إليه بالسكة

الحديدية كجزء من تنظيم النقل البري)².



الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عبارة عن مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري، و بالتالي فهي تخضع لنوعين من العلاقات علاقة مع الدولة، وفي هذا إطار تخضع لنصوص القانون العام و تسير على أنها مرفق عام و علاقتها مع الآخرين، وهنا تخضع لأحكام القانون التجاري و القانون الخاص بصفة عامة.

¹رضا دفار: النظام القانوني لمرفق السكك الحديدية في التشريع الجزائري ، مذكرة ماستر تخصص قانون إداري، جامعة الشيخ العربي ،تبسة، الجزائر، 2014-2015،ص13.

² www.sntf.dz ،تم الإطلاع بتاريخ: 2024-03-05 ،على الساعة 21:30.

تسير هذه الشركة من طرف مجلس الإدارة ويديرها المدير العام المسؤول أمام هذا المجلس و يعين رئيس مجلس الإدارة من طرف مجلس الحكومة بناء على إقتراح من وزير النقل خلال مدة صلاحية أعضاء مجلس الحكومة و يتكون مجلس إدارة الشركة من:

-ممثل وزارة المالية.

-ممثل للوزير المكلف بتهيئة الإقليم.

-ممثل عن وزير الصناعة.

-ممثل عن سلطة التخطيط.

-المدير المسؤول عن النقل البري في وزارة النقل.

-المدير المسؤول عن النقل البري الحضري في وزارة النقل.

-ممثلين عن عمال الشركة.

المدير العام للشركة يحضر اجتماعات مجلس الإدارة استشارية فقط ، و مجلس الإدارة

يناقش ما يلي:

-سياسة التنمية في الشركة

-مخططات متوسطة الأجل ومخططات برامج الميزانية

-الهيكل التنظيمي للشركة

-الميزانيات وحسابات النتائج للشركة.

و تنص المادة 9 من القوانين الأساسية للشركة على أن مجلس الإدارة يعقد مرتين في السنة

و ذلك في جلسة عادية ، وقد يعقد مجلس إدارة غير عادي (إستثنائي) و ذلك في حالة زيادة

رأس مال الشركة أو تعديل في شكلها القانوني أو في إطار آخر.¹

ثانيا: نشاطاتها

¹نعيمه بن قريش : المرجع السابق ، ص 22.

من أجل إستغلال السكة الحديدية في نقل البضائع والأشخاص، فإن الشركة تمارس نشاطاتها على كامل التراب الوطني والأقاليم المجاورة خصوصا البلدان المغاربية، فالشركة تحقق في ميدان نقل المسافرين العديد من الخدمات و ذلك من أجل تلبية احتياجات المسافرين منها:

-خدمات وطنية.

-خدمات دولية محددة مع الشبكات المغاربية .

-خدمات الأفراد(نقل العمال ، نقل الطلبة).

-خدمات خاصة.

بالإضافة إلى ذلك تعرض الشركة على زبانتها خدمات إضافية متعلقة بالسفر و ذلك فيما يخص نقل البضائع الإطعام، توفير أماكن للنوم فيما يخص الأماكن الطويلة كما أن الشركة لها نشاط هام فيما يخص نقل البضائع عبر مناطق مختلفة من الوطن. ومن خلال القواعد الصادرة من المرسوم التنفيذي رقم 393/90 فإن الشركة مكلفة في إطار المخطط الوطني للتنمية بصيانة الشبكة العمومية للسكك الحديدية، وذلك من أجل. توسيعها و تطويرها إلى سنة 2003 نظرا لتشكيل الوكالة الوطنية للمنشآت و الاستثمارات.

و بالتالي فإن للشركة دور تجاري، حيث تشغل خدماتها في مجال نقل المسافرين و من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الزبائن وقص مكائنها في مجال السكة الحديدية، انتهجت الشركة منذ 1998 سياسة تسعيرة ملائمة بالإضافة إلى تسطير برنامج موسع لتحسين نوعية الخدمات المقدمة ككهربة خطوط السكة الحديدية ومحاولة الوصول إلى ولايات الوطن، بالإضافة إلى مشروع الترامواي الذي يساهم في فك الاختناق المروري في الولايات الكبرى، وهذا فعلا ما حققته الجزائر في الأونة الأخيرة. كما تعمل الشركة على صيانة وعصرية العربات وخطوط السكة من خلال إقتنائها السوق الأوروبية.

إلا أن الملاحظ أن الأسعار عرفت ارتفاعا ملموسا في نهاية 2005 و من جهة أخرى

تشير إلى أن الشركة مجبرة على القيام بخدمات غير مربحة مما يعود عليها بخسائر و نتائج سلبية كونها مرفق عام للدولة.¹

أما فيما يخص تنظيمها فإن الشركة منظمة تنظيم لا مركزي وتتألف كما يلي:

- المقر الرئيسي للمؤسسة بما فيه المديرية العامة والمديريات المركزية.

- أربع مديريات سكرية جهوية.

- أربع ورشات مديرة لصيانة السكك الحديدية.

- الوفود الإجتماعية والثقافية من شأنها أن تنقل إلى الشركاء الاجتماعيين أي النقابات بعد إنتخاب اللجان.

- شبكة السكك موصولة بالشبكتين التونسية والمغربية.²

- تتكون الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية من مجموعة من الوكالات وفيما يلي

تبيان لمختلف الفروع والوكالات التي تحويها الشركة، ووظائف كل منها والتي تتميز فيما بينها مع وجود بعض التداخل الذي يصنف في خانة التكامل لا غير.

1- فرع النقل ويتكون من الوكالات التالية:

- السكة السريعة RAIL EXPRESS ،شركة نقل المواد الطاقوية STPE ،شركة النقل المميز STIM ،شركة راي لينك الجزائر RAIL LINK ALGERIE ،شركة نقل الحبوب .STG

2- فرع الخدمات المكملة ويتكون من الوكالات التالية:

سكة عبور RAIL PUB ،رأى إشهار SETIRAIL سيطرةى RAIL TELECOM راي تيليكوم، RAIL TRANSIT مطعمية السكة، RESTAU RAIL شركة النقل السككي الضاحية العاصمة STFBA .

¹نعمية بن قريش: المرجع السابق، ص24-25.

²نجوى عميروش : تحقيق جودة خدمات النقل بالسكك الحديدية في تطوير قطاع النقل في الجزائر الفترة 2000-2015، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية، جامعة أم بواقي ، الجزائر، العدد الرابع، ديسمبر، 2019، ص490.

3- فرع الأشغال والدراسات

تضم الوكالات التالية : RAIL ELECTER، راي الكثر ESTELRAIL

AUTOMATION استل راي او توماسيون

INFRA RAIL أنفرا راي¹

الفرع الثاني: تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يرتب عقد النقل الأشخاص بالسكك الحديدية بين الناقل والمسافر عددا من الالتزامات يتحمل كل طرف في العقد عددا منها يستلزم تحديدها نظرا لأهميتها في التأثير على مسؤولية الناقل. ولقد نص القانون 90-35 المؤرخ في 25-12-1990 المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ على إستغلال النقل بالسكك الحديدية² على هذ الالتزامات الرئيسية التي يتقيد بها المسافر وحدد الإلتزامات على عاتق الناقل والتي ستناولها كالاتي:

أولا: إلتزامات المسافر بالسكك الحديدية

1- دفع ثمن تذكرة السفر

من خصائص عقد النقل بشكل عام بما فيه عقد نقل الأشخاص هو أنه عقد تجاري وقد نظمه القانون التجاري، و بالتالي النقل المجاني يخرج من مفهوم عقد النقل ويترتب على ذلك ان الإلتزام الرئيسي للمسافر هو دفع الأجرة.³ ونصت على ذلك المادة 33 من القانون 90-35 السالف الذكر على أنه (لا يجوز للمسافرين: الدخول الى العربات دون التزود بتذكرة سفر عندما يقبض ثمن التذكرة المحطات أو المواقف أو نقط الوقوف.....).

¹نجوى عيمروش: المرجع السابق،ص491.

²القانون رقم 90-35 المؤرخ في: 25-12-1990، المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في إستغلال النقل

بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 56، الصادرة بتاريخ 26-12-1990.

³محمود محمد عابنه: المرجع السابق،ص269.

إذن فالسفر دون تذكرة يشكل مخالفة للقانون ويكون نتيجة لذلك لزاما على المسافر أن يسدد ثمن التذكرة في شباك المحطة أو أي موقف ثابت أو نقطة توقف للقطار .
وفي هذا الصدد، قضى بإعفاء المسافر من الجزاء لعدم تمكنه من الحصول على تذكرة لأنه في وقت انطلاق القطار لم تكن مصلحة توزيع التذاكر تشتغل (حكم محكمة دواي DOUAIT 7مارس 1905).

ومن جهة أخرى، فإنه يحظر على المسافر أن يقطع مسافة تزيد عن تلك التي تتضمنها تذكرة النقل دون أن يدفع مسبقا ثمن التكملة اللازم، وفي حالة عدم مراعاته لهذا الإلتزام، فإنه إذا قطع مسافة تفوق المسافة المقررة في سند النقل، فإنه يمكن اعتباره كمسافر دون تذكرة ويتعرض للجزاء المقرر في هذا المجال.

وينطبق نفس الحكم على المسافر الذي يأخذ مكانا في عربة تفوق درجتها تلك التي تناسب وتذكرة السفر التي يحوزها.

كما يجب على المسافر أن يستظهر تذكرة النقل الأعوان السكة الحديدية المكلفين بالرقابة سواء داخل القطار أو في محطة الوصول.

أن المسافر الذي تضيع منه تذكرة النقل في القطار وادعائه بتعرضه للسرقة يجب عليه أن يثبت بأن السرقة لم تقع نتيجة تهاونه حتى يستفيد من حالة القوة القاهرة التي تعفيه من المسؤولية (حكم محكمة النقض الفرنسية 1913/10/26).

كما قضى بأن المسافر الذي يكون نائما في القطار وقت مرور أعوان السكة الحديدية لقبض ثمن التذاكر، ويسافر دون تذكرة فإنه لا يستفيد من الإلتزام العقدي بضمان السلامة في حالة وقوع حادث ويجب عليه عندئذ أن يثبت خطأ الناقل ليحصل على التعويض.¹

¹ محمد مختار رحمانى: المرجع السابق، ص32-33.

2- شغل مكان حجزه بصفة نظامية مسافر آخر أو الشغل التعسفي للاماكن و الشباك الأمتعة و حيث لا يمكن للمسافر أن ينصرف إلا في المجال الموجود فوق أو تحت المكان الذي يحدد له.

3- شغل مكان غير مخصص للمسافرين أو أخذ مكان من دون حق في العربات المخصصة الغرض معين أو عرقلة التنقل في الممرات أو الوصول إلى المقصورات أو العربات.

4- الحيلولة دون اقفال الأبواب مباشرة قبل انطلاق القطار أو فتحها بعد اشارة الانطلاق أو خلال سير القطارة و قبل توقفه الكلي، الدخول الى العربات أو الخروج منها من غير المنافذ المخصصة لهذا الغرض و الموجودة من الجانب الذي يتم فيه سير القطار أو الصعود أو النزول في غير المحطات أو المواقف أو نقط الوقوف المعينة وقبل ان يتوقف القطار توقفاً كلياً.

5- الانتقال من عربة إلى أخرى من غير الممرات المخصصة لهذا الغرض و الانحناء إلى خارج القطار و البقاء على المرفأ أثناء سير القطار.

6- إستعمال إشارة الإنذار أو الوقوف الموضوعة تحت تصرف المسافرين من دون سبب معقول.

7- توسيخ العتاد أو إتلافه و إزالة أو إتلاف اللصائق أو البطاقات أو اللافتات أو اللوحات أو الكتابات المعلقة بالسكة الحديدية و كذا الإعلانات المنشورة قانوناً بالمحطات وقاعات الانتظار و العربات، و في كل ملحق من ملاحق السكة الحديدية.

8- إستعمال آلات أو أجهزة صوتية في العربات أو قاعات الإنتظار أو الملحقات التي تسمح للمسافرين وغير من المستعملين بالدخول إليها.¹

كما تجدر الإشارة انه يتعين على المسافر الحائز لتذكرة النقل ان يدخل الى رصيف الانطلاق ثم الصعود إلى القطار ولكنه ملزم بمراعاة الأحكام المادة 32 من القانون السابق ذكره، والتي

¹نرجس كنزة قلفاط :حوادث النقل عن طريق السكة الحديدية ،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة تلمسان،الجزائر،العدد الثالث مارس 2015،ص256.

تنص أنه (لايجوز أي شخص الدخول أو التنقل أو التوقف بدون إذن نظامي في أجزاء السكة الحديدية أو لملاحقاتها غير المخصصة للنقل العمومي أو ادخال حيوانات أو رمي مواد.....) نصت المادة 132 من قانون 90-35 على التزامات أشخاص آخرين ليست لهم صفة

المسافر و تتلخص فيما يلي:

-رمي أي شيء على القطارات.

-الحيلولة دون سير الإشارات أو الأجهزة المختلفة الأنواع أو إدارتها دون أن يكلف بذلك¹.

-الإخلال بسير أو حركة القطارات أو عرقلتها.

-تشويه و تغيير ترتيب الخط الحديدي والقلاع والسياج و الحواجز والمنشآت أما عن

الحوادث التي تصيب هذه الأشخاص، فهل تطبق أحكام المسؤولية العقدية لشركة النقل على

غير المسافرين؟

كل شخص لا يحوز سند النقل و يتعرض لحادث في المحطة او في القطار لا يمكنه

المطالبة بالتعويض، لعدم تمتعه بصفة المسافر.

و من ثم كل من تسلل إلى القطار دون تذكرة سفر وكان في وضعية غير قانونية و تعرض

الحادث لا يمكنه المطالبة بالتعويض لعدم تمكنه من إثبات عقد النقل وعلى الرغم من سوء

نيته يمكنه

محاولة إثبات خطأ الناقل نفس الشيء يطبق على المسافر الذي كان نائما وتجاوز محطة

نزوله، فإذا تعرض لحادث لا يلزم الناقل عقديا بضمان سلامته لأن الناقل ملزم بتوصيل

المسافر سليما معاق إلى محطة الوصول المسجلة في سند النقل غير هذه الحالة يستوجب

على المسافر إثبات خطأ الناقل.

¹ محمد مختاري رحمانى : المرجع السابق ،ص32-33.

على هذا السبيل يمكننا الاستنتاج انه إذا كان العقد مشوبا بخطأ أو كان عديم الوجود فلا يمكننا تطبيق أحكام المسؤولية العقدية للناقل و لهذا الصدد يلزم على المتضرر اللجوء إلى أحكام المسؤولية التقصيرية

-يستفيد كذلك اعوان البريد و رجال الدرك من احكام المسؤولية العقدية و بحيث تضع الدولة.

شروط لصالحهم في دفتر الشروط و هذا ما بعد بمثابة سند للنقل يقضي بتخصيص عربتين مجانا لهؤلاء.¹

ويرخص القانون المجاهدين والمعوقين ومعطوبي الحرب بالتنقل مجانا في القطارات او بتخفيضات على ثمن التذكرة عن طريق بطاقات خاصة كما أشرنا اليه سابقا في خصائص عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.

ثانيا: إلتزامات ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن شركة النقل بالسكك الحديدية ملزمة بأن تقوم بعملية نقل المسافرين وفقا للشروط المحددة في القوانين واللوائح، فهذه الشروط تشكل مصدر الإلتزاماتها وهي في الغالب تكون مدونة في دفتر الشروط CANIER DES CHARGES

وفي الجزائر جاء قانون 90-35 ببعض الإلتزامات المفروضة على الشركة الوطنية لنقل المسافرين في عدة مجالات تذكر منها وردت في المادة 26 منه:

-لضمان حسن تنفيذ الخدمات، يجب أن يحتوي كل قطار على عدد كافي من الأعوان ويكون رئيس القطار مسؤولا عن أمن القطار خارج القطارالمحطات سواء كان متحركا أو متوقفا، وفي المحطة ترجع هذه المسؤولية لرئيس المحطة.

-فحص عربات القطار قبل انطلاقة وضمان حراسة الخط الحديدي

-تعليق النظام الداخلي في كل مقطورة².

¹ نرجس كنزة قلفاط: المرجع السابق، ص256-257-258.

²محمد مختار رحمانى: المرجع السابق ص36-37.

كما جاء المرسوم رقم 93-348 المؤرخ في 28-12-1993¹ المحدد لكيفية تطبيق قانون رقم 90-35 المؤرخ في 25-12-1990 ببعض الأحكام الأخرى المتصلة بالتزامات الشركة أهمها :

- يجب أن تكون المحطات و الممرات الأرضية محل إنارة .
- أن تكون الأبواب الخارجية للقطار مغلقة .
- عدم إنطلاق القطار إلا بعد إشارة العون المكلف بذلك .
- عدم مغادرة القطار المحطة او البقاء فيها قبل التوقيت المحدد في برنامج الإستغلال .
- لايجوز توقف القطار في المحطات أو المواقف المخصصة قانونا لذلك فيما عدا حالات الضرورة القصوى .

المبحث الثاني: التكييف القانوني لحوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

عرفت خطوط النقل بالسكك الحديدية تطور كبير خلال القرن 20 م ، حيث أصبحت من المشاريع العملاقة سواء ضمن الدول أو عابرة بين القارات لما لها من أهمية وتأثير على إقتصاديات الدول ونشاطات سكانها، رغم كثرة حوادث هذا النمط من النقل ،لذا تم وضع قوانين له متعلقة بالأمن والسلامة في هذا المجال ،وهذا ما سنتطرق اليه في الأحكام القانونية الداخلية والدولية المتعلقة بالنقل عن طريق السكك الحديدية (المطلب الاول) ثم الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل السككي عن الحوادث الفردية والجماعية (المطلب الثاني)

¹المرسوم رقم: 93-348 المؤرخ في 28-12-1993 ، المحدد للقواعد المتعلقة بأمن وإستغلال النقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 87 ،الصادرة بتاريخ: 29-12-1993.

المطلب الأول: الأحكام القانونية الداخلية والدولية المتعلقة بالنقل عن طريق**السكك الحديدية**

نتيجة للتطور الذي عرفته هذه الشبكة اصبح من الضروري وضع قوانين تحكم هذا النوع من النقل سواء كانت قوانين وطنية او دولية، بهذا الصدد ظهرت عدة إتفاقيات دولية خاصة بنقل الأشخاص وبنقل البضائع لتنظم حركة الأشخاص عبر الحدود.

الفرع الأول: التشريع الجزائري الذي ينظم حوادث نقل الأشخاص بالسكك**الحديدية**

اول قانون صدر في الجزائر بعد الاستقلال هو المرسوم 63-183 المؤرخ في 16/05/1963 حيث نشأ بموجبه الشركة الوطنية للسكك الحديدية التي حلت محلها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية¹ بموجب الأمر رقم 76-28 المؤرخ في 25/03/1976² والذي نص في المادة الثانية منه على ما يلي: (تحدث مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي وذلك لمبادئ الميثاق المتعلق بالتنظيم الإشتراكي للمؤسسات ولأحكام الامر 71-74 المؤرخ في 16/11/1971، كما انها مؤسسة تاجرة في علاقتها مع الغير) .

ثم تحول الطابع القانوني لهذه المؤسسة من طابع اشتراكي إلى طابع تجاري³ صناعي طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 90-391 المؤرخ في 01/12/1990 السابق ذكره.

كذلك صدر قانون 90-35 المؤرخ في 25/12/1990 السابق الذكر المتضمن الأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية ،الذي نصت في المادة الأولى منه على مايلي:(تحدد أحكام هذه القانون الإجراءات الخاصة الرامية الى الدفاع عن الهياكل القاعدية وحمايتها والتجهيزات والعتاد الثابتة منها والمتحركة و التي تساهم من

¹نرجس كنزة قلفاظ : المرجع السابق،ص250.

²الأمر رقم 76-28 المؤرخ في: 25-03-1976، المتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة العدد 26 ، الصادر بتاريخ 30-03-1976.

³ نرجس كنزة قلفاظ: المرجع السابق، الصفحة نفسها.

استغلال النقل بالسكة الحديدية لضمان أمن الأشخاص والمواد المنقولة مع مراعاة انتظام المراقبة و التعويضات، والرفاهية وقابلية الإسكان داخل العربات والتسهيلات في المحطات وغيره من الملحقات والمعلومات العامة والخاصة التي تهم المسافرين ومستعملي النقل بالسكك الحديدية ما لم يتعذر ذلك بقوة قاهرة).

ثم بعده صدر المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 السابق الذكر المحدد للقواعد المتعلقة بأمن واستغلال النقل بالسكك الحديدية والذي يحدد الإجراءات المتعلقة بكيفية تطبيق قانون 90-35 المؤرخ في 25-12-1990 من ناحية الأمن والاستغلال. أما فيما يتعلق بالتشريع المطبق على الحوادث التي تلحق بالأشخاص نتيجة نقلهم بالسكك الحديدية فهو القانون المدني والقانون التجاري والقانون رقم 90-35 والمرسوم التنفيذي رقم 93-343 المذكورين أعلاه.

الفرع الثاني: التشريع الدولي الذي ينظم حوادث النقل بالسكة الحديدية

أما على المستوى الدولي فإنه تم إبرام أول اتفاقية لنقل الأشخاص والأمتعة في مدينة برن السويسرية عام 1924 تدعى (CIV) أخضعت فيها مسؤولية شركة السكك الحديدية عن الحوادث التي تلحق الأشخاص إلى قوانين الدولة التي وقع فيها الحادث، ثم تم تعديل هذه الإتفاقية بتاريخ 09 ماي 1980 في مدينة برن تحت اسم (COTIF)، وقد صادقت الجزائر عليها - مع التحفظ - بموجب مرسوم رئاسي رقم 91/264 في 10 أوت 1990.¹

¹سواء شيخ : المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة تلمسان،الجزائر،العدد الثاني،2014،ص173

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الأشخاص بالسكك الحديدية عن الحوادث الفردية والجماعية

تعد حوادث النقل بالسكك الحديدية التي تلحق الأشخاص في حياتنا اليومية متنوعة وكثيرة فما الحوادث الفردية كمحاولة نزول شخص من العربة قبل التوقف النهائي للقطار ثم الحوادث الجماعية كحالة اصطدام قطارين معا.

- لاسيما انه هناك عدة عوامل تساهم في وقوع هذه الحوادث منه ما يرجع الى تقصير او خطأ الناقل ومنها ما يرجع الى اهمال او لامبالاة المسافر وهناك أيضا عوامل خارجية أخرى. ولتوضيح ذلك تطرقنا في هذ المطلب الى تحديد أنواع الحوادث الفردية والجماعية (الفرع الاول) ثم الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل بالسكك الحديدية عن هذه الحوادث (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الحوادث الفردية والجماعية

ان الحوادث الفردية والجماعية مختلفة فيما بينهما مما يجب شرحها وتحديد اختلاف مسؤولية الناقل السككي بين أنواع الحوادث و إذا ما كانت تخضع لاحكام واحدة كالتالي:

أولاً: الحوادث الفردية

أ- اجتياز الممرات الممنوعة

- في المحطات الكبيرة، غالبا ما تكون مزودة بممرات توجه المسافرين بالمرور عبرها وتقادي اجتياز الخطوط الحديدية.

- وإذا لم يراع المسافر هذه التعليمات ويتعرض لحادث فإنه يتحمل نتائج إهمال ولا يحق له أن يتمسك بقريئة مسؤولية الناقل بضمان السلامة لأنه بالإضافة إلى عدم اتخاذ الاحتياطات الواجبة للمحافظة على سلامته، فإنه خالف التعليمات واللوائح كما هو الشأن بالنسبة للمسافر الذي يقطع السكة الحديدية تقاديا لكثرة الازدحام في الممر المخصص لذلك.

- غير أنه في المحطات الصغيرة التي لا تتضمن ممرات خاصة، فإنه يمكن للمسافرين اجتياز السكة الحديدية بعد ترخيص من الأعوان المكلفين بالرقابة. وفي هذا الإطار قضى بعدم

مسؤولية الناقل إثر حادث وفاة مسافرين اجتازوا السكة الحديدية رغم التحذيرات والتنبيهات المتكررة لأعوان شركة السكة الحديدية.

- غير أن مسؤولية شركة النقل قد تكون كاملة في حالة ما إذا جاءت تحذيرات الأعوان متأخرة أي قبل فترة قصيرة من وصول القطار الذي صدم المسافر عندما قطع السكة. كما قد تكون المسؤولية مقسمة إذا ساهم خطأ الضحية مع خطأ عنون السكة الحديدية الذي لم ينبه المسافر بعدم قطع السكة فصدمة القطار وتوفى بعد ذلك. وفي كل الأحوال، فإن المسافر أو ورثته لا يمكنهم التمسك بالالتزام بالسلامة إزاء الناقل ويبقى لهم سوى إثبات خطأ الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية.¹

ب- حوادث الرصيف

- إذا وقع الحادث قبل أو بعد تنفيذ عقد النقل، فإن المسؤولية تقصيرية و الناقل يكون ملزماً فقط بالتزام بالعناية، و بالتالي لا يكون مسؤولاً إلا إذا وقع إثبات الخطأ، أما إذا وقع الحادث أثناء النقل فإن علاقة الناقل بالمسافرين هي علاقة تعاقدية، والتزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة.

ج- الأحداث الناجمة عن غلق الأبواب وفتحها: طبقاً لنص المادة 16 من مرسوم 383 المؤرخ في 28 ديسمبر 198 على أنه يقوم أعوان شركة النقل بتنبيه المسافرين بإشارة انطلاق القطار و غلق الأبواب.

- حيث أن قرار المحكمة العليا الصادر في 19940420 تحت رقم 11358 الصادر عن الغرفة المدنية قضي بأن القاعدة العامة للنقل هي التزام الناقل بالسهر على أمن وسلامة المسافرين أثناء النقل و بإتخاذ الحيطة والحذر قبل إنطلاق القطار و بعده و يتفقد المدارج والأبواب التي يستعملها الركاب و التأكد من غلقها عند الانطلاق.

- قد تعفي أحكام القضاء الناقل من المسؤولية في الحالة التي يلعب فيها المسافر دوراً إيجابياً في وقوع الحادث، إلا إذا كانت الأبواب فاسدة فتتحقق مسؤولية شركة النقل.

¹ محمد مختار رحمانى: المرجع السابق، ص 70-71.

د- صعود القطار في حالة سير: إن الصعود أو النزول من القطار وهو في حالة سير بعد خرفا للقانون، وبالتالي لا يمكن تحميل المسؤولية الحادث للناقل.

هـ- النزول من العربة وقبل التوقف النهائي: على المسافر الذي لم يراعي التعليمات ولوائح شركة النقل بالنسبة للحوادث التي نتج عند النزول من القطار أن يتحمل مسؤوليته عند وقوع الحادث، أما إذا توقف القطار خارج الرصيف أو في مكان يشكل خطرا على أمن المسافرين، و لم يقم الناقل أو أخواته بنسبه المسافرين بخطورة الموقع فعلى الناقل تحمل المسؤولية الكاملة. و- الحوادث الواقعة في ممر غير محروس: نصت عليها المادة 3/34 من قانون 1990 أنه (في حالة الممر المزود بحواجز فيجب على مستعملي الطريق الإمتثال لتوصيات

الحارس)، أما إذا تهاون العون المكلف بحراسة الممر تثبت مسؤوليته.

ز- الحوادث الواقعة في ممر غير محروس: في حالة ممر غير مزود بحواجز يجب على مستعمليه ألا يعبروه، إلا بعد التأكد من عدم رؤية أي قطار¹.

ثانيا: الحوادث الجماعية

أ- حالة التصادم بين القطارين COLLISION

- يحدث التصادم بين القطارين عند وقوع خلل في أجهزة الإشارة ، لذا ينبغي على سائق القطار عند الاقتراب من منطقة عمرانية أن ينتبه للإشارات الموضوعية في الأماكن المخصصة لذلك حيث أنه إذا كانت الإشارة لونها أخضر، فيواصل القطار سيره بشكل عادي. أما إذا كان لونها أحمر feu rouge ، فيستوجب على سائق القطار أن يتخذ الإحتياطات اللازمة التي تفرضها عليه اللوائح ومقتضيات قانون 1990 والمرسوم التطبيقي له وذلك بالسير ببطء marche a vue لتفادي الاصطدام مع قطار آخر وعند الوصول إلى أقرب محطة يتصل برئيس المحطة المقبلة للتأكد من عدم وجود قطار آخر على نفس السكة.

- ونتيجة لذلك، فإن مثل هذه الحوادث تقع عند حصول خلل في أجهزة الإشارة، كما أن يمكن أن يحدث الاصطدام الأسباب بشرية ERREUR HUMAINE نتيجة تهاون أو خطأ سائق

¹نرجس كنزة قلفاظ: المرجع السابق، 259-260.

القطار الذي لا يتخذ الاحتياطات اللازمة والحذر الواجب كما هو الشأن بالنسبة لحادث تصادم قطار البضائع القادم من قسنطينة بقطار المسافرين الذي كان متوقعا بمحطة بودواو خلال عام 1998 عندما وصل إلى المنحدر ولم يقلل من السرعة (أي قطار البضائع مع علمه بأن الإشارات الضوئية كانت معطلة مما أدى إلى عدم التحكم في القطار وتوقيفه مما أنجر عنه وقوع الاصطدام وإصابة عدد كبير من المسافرين بجروح متفاوتة الخطورة.

- وتمت إدانة سائق قطار البضائع وأعوانه بتهمة القتل الخطأ والجروح غير لعمدية بعقوبة عام حبس مع وقف التنفيذ وفي الدعوى المدنية منح الضحايا التعويضات المناسبة .

- ومثل ما حدث كذلك مؤخرا يوم 25 مارس 2001 في مدينة المحمدية عندما اصطدم قطار المسافرين القادم من الجزائر العاصمة اتجاه وهران بقطار لنقل المحروقات القادم من أرزيو اتجاه بشار حيث وقع الاصطدام في مفترق محطة المحمدية وبعد التحقيق الأولي تبين أن الخطأ يرجع إلى مسؤول محطة المحمدية الذي أعطى إشارة الانطلاق إلى سائق قطار نقل المحروقات إذ كان من المفروض عليه أن يتوقف في المكان المحدد التوقف فيه.

- وقد أدى هذا الحادث إلى هلاك سبعة (07) أشخاص وجروح العديد من المسافرين (60) جريحا ولا زال التحقيق الابتدائي والإداري متواصل المعرفة¹

ب- إنجراف القطار عن سكته LE DERAILLEMENT

- تتجسد صورة انحراف القطار عن سكته أو كما يقال بالنسبة للسيارات DERAPAGE عندما يخرج القطار أثناء السير عن السكة بصورة مفاجئة. وترجع أسباب هذا الإنحراف إلى عدم صيانة الآلات والتجهيزات وتآكل العجلات وعدم تغييرها بصفة دورية وعيوب تقنية أخرى تؤثر في سلامة التجهيزات.

- وتبقى مسؤولية الناقل في مثل هذه الحوادث ثابتة بصورة كاملة إلا إذا ثبت بأن الانحراف ناجم عن قوة قاهرة كتراكم الثلوج فوق السكك الحديدية. وخلاصة القول أن ما يمكن استنتاجه

¹ محمد مختار رحمانى: المرجع السابق، ص 80.

أن المسؤولية العقدية للناقل المكرسة منذ 1911 تبقى قائمة ويبقى الناقل ملزم بالتزام بضمان السلامة.

- غير أنه كان الحادث فردياً، فإن موقف وسلوك المسافر يدخل في الحسبان عند الموازنة في تحديد درجة مسؤولية الناقل من طرف القضاة الذين يقدرون إذا ما ارتكب المسافر تهاوفاً أو عدم انتباه وعدم مراعاة اللوائح مما يؤدي إلى تخفيف أو إعفاء الناقل من المسؤولية حسب كل حالة على حدة، وهو ما يمكن تقريره بأن مجال تطبيق الإلتزام بالسلامة بتقلص مثلاً في الحوادث الفردية. وأما في مجال الحوادث الجماعية، فإن مسؤولية الناقل تكون قائمة في كل الأحوال حيث تبادر شركة السكك الحديدية من اقتراح تسوية مع الضحايا.¹

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

وأساسها

إن مسألة طبيعة وأساس مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن الحوادث التي تلحق بالأشخاص كانت محل جدل فقهي وقضائي في فرنسا لعدم وجود نصوص قانونية تحكم هذا النقل الجماعي، ولقد ثار النقاش في الفقه والقضاء حول تكييف مسؤولية الناقل هل هي مسؤولية عقدية أو تقصيرية ما جعلنا نتطرق لذلك فيما يلي، ومن خلاله نتعرف على قاعدة الإلتزام بضمان السلامة، حيث كان القضاء الفرنسي حتى أوائل القرن العشرين يقضي بأن مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تصيب المسافر أثناء سفره تقوم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية، ومن ثم يجب على المسافر إذا طالب بالتعويض عن الضرر أن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته.

وحيث أن عقد نقل المسافرين يتضمن إلى جانب الإلتزامات الرامية إلى تنفيذ مسافة محدودة ودفع الثمن التزم محدد بوصول المسافر سالماً إلى المحل الذي يقصده، وحيث أن المسافر

¹ محمد مختار رحمانى: المرجع السابق، ص 80-81-82.

ضحية حادث خلال سفره لا يجب عليه أن يثبت خطأ أو إغفال الناقل وكان على الناقل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أن تثبت السبب الأجنبي).

ولقد تبنى القانون الجزائري قضاء محكمة النقض الفرنسية بحيث نص في المادة 62 من القانون التجاري على ما يلي: (يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد).

يستفاد من هذه المادة أن مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الركاب في مسؤولية عقدية مستتدة إلى التزام على عائق الناقل بضمان سلامة المسافرين أثناء النقل بإيصاله سالما في بدنه إلى المكان المقصود، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة فإذا أصيب الراكب بضرر فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب بالضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا إثباتا منه بعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل.

وهذا ما أكده القضاء الجزائري، ومن قبل ذلك ما قضت به المحكمة العليا في القرار الصادر عنها بتاريخ 02 ديسمبر 1992 و الذي جاء فيه ما يلي (حيث أن مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية تعاقدية¹.

خلاصة الفصل الأول

¹سناء شيخ: المرجع السابق، ص173.

رأينا في الفصل الأول قد تم التطرق الى تعريف عقد النقل بالسكك الحديدية وكيفية إثباته، من خلال إبراز أهم أركانه الواجب توافرها فيه وتحديد خصائص هذه النمط من النقل البري، بشرح لإلتزامات الشركة الوطنية بالسكك الحديدية اتجاه المسافر وإلتزامات هذه الأخيرة إتجاه الشركة. كما تم التعرف على أهم التشريعات الوطنية والدولية التي تنظم حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية سواء كانت حوادث جماعية او فردية وبناء على ذلك تم تحديد طبيعة وأساس المسؤولية القانونية لناقل السككي عن حوادث نقل الأشخاص.

الفصل الثاني أحكام قيام مسؤولية
الناقل عن حوادث نقل الأشخاص
بالسكك الحديدية



الفصل الثاني أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

ما سبق تبيانه في الفصل الأول بأن مسؤولية الناقل السككي هي مسؤولية قائمة على إلتزام قوامه ضمان سلامة المسافر المتمثل في توصيله إلى مكان الوصول سليماً معافى ، وبالتالي هو إلتزام بتحقيق نتيجة وهذا أيضاً التزم على عاتق التابعين له ، فإذا أخل الناقل السككي بالتزاماته بما يصيب المسافر وأمتعته من ضرر ، فلا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ تسبب بالضرر للمسافر المضرور ، أما إذا ثبت على الناقل مسؤولية فإن المسافر المضرور يستطيع أن يرفع دعوى قضائية أمام الجهات المختصة بعريضة مستوفية للشروط القانونية ، حسب أحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، مطالباً فيها بتعويض عن الضرر الحاصل له، بإثبات الضرر الذي لحقه فقط وبوجود عقد النقل بينه وبين شركة النقل بالسكك الحديدية ، مما يتيح الحكم له بتقدير التعويض .

وهذا ما سيتم دراسته في الفصل الثاني من خلال المبحثين التاليين: مجال قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ومجال إنتفائها(المبحث الأول) ، ثم دعوى مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مجال قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ومجال إنتقائها

-يتحدد نطاق مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية للأشخاص بمجالين :الأول مجال تتحقق فيه إحدى حالات إخلال المسؤولية للشركة إتجاه المسافرين وأمتعتهم أثناء النقل بتعرضهم إلى حوادث تصيبهم بالأضرار، والثاني مجال تنتفي فيه هذه المسؤولية بإثبات الناقل وجود حالات أدت إلى وقوع الضرر خارجة عن إرادته.
وهذا ما سنتطرق إليه من خلال مجال تحقق حالات المسؤولية (المطلب الأول) ، ثم مجال إنتفاء حالات المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مجال تحقق حالات المسؤولية

نشير بداية إلى أن التزامات الناقل السككي تكون على عاتقه كأثر مترتب عن عقد النقل، حيث يعتبر الالتزام بضمان سلامة الراكب من بين أهم الالتزامات على الإطلاق دون التقليل من أهمية الالتزامات الأخرى المفروضة عليه ، باعتبار أن الإخلال بها يحدث ضررا للراكب كأمتعته أو ايصاله في غير الوقت والمكان المحدد في عقد النقل، وهذا مع أنه وجب منا ضبط التوقيت الذي تبدأ وتنتهي فيه مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن إلتزاماتها ومسؤوليتها عن أعمال التابعين لها.
سيتم توضيحه في تحديد المسؤولية عن اضرار اللاحقة بالمشافر (الفرع الأول) ثم الاضرار اللاحقة بالامتعة(الفرع الأول).

الفرع الأول المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافر

تتحقق مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية عن الأضرار اللاحقة بالمسافر من الحالات

التالية:

أولاً: إصابة المسافر بأضرار بدنية أو وفاته

-إلتزام الناقل بضمان سلامة الركاب بتوصيله إلى المكان المتفق عليه سليماً ومعافى من أهم الإلتزامات ومصدر هذا الإلتزام هو عقد النقل أما في القانون الإنجليزي والأمريكي فينشأ هذا الإلتزام من القانون المباشر.¹

- وعليه فإن مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الركاب بالسكك الحديدية مسؤولية تعاقدية ، تستند إلى التزم يقع على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر أثناء النقل بإيصاله سالماً في بدنه إلى المكان المقصود طبقاً لنص المادة 62 من ق.ت. ج² ، والتي تنص على (أنه يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد).

-كما أنه لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن الأضرار البدنية التي تلحق الراكب أثناء عقد النقل إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب³ عملاً بنص المادة 63 من ق.ت. ج -وأنه يقع باطلاً كل شرط بإنهاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤولية الناجمة عن الأضرار البدنية اللاحقة بالمسافرين وفقاً لمقتضيات المادة 65 ق.ت. ج⁴ وهذا ما أكدته القضاء الجزائري في قرار المحكمة العليا المؤرخ في 10/03/1983 أن مسؤولية ناقل الأشخاص بضمان سلامة المسافر موجب قانون حسب المادتين 62 و63 من القانون التجاري حيث جاء

¹ أمير خالد عدلي : عقد النقل البري - قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2006، ص84.

² سناء شيخ : المرجع السابق، ص 177.

³ أمير خالد عدلي : المرجع السابق، ص 86.

⁴ سناء شيخ : المرجع السابق، الصفحة نفسها.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

في نص القرار انه (إذا كان من السائد فقها وقضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافرين وحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الإلتزام وفي هذا السياق اعتبر على شرط يرمي إلى الإعفاء من تلك المسؤولية مخالفا للنظام العام غير أنه أجاز التخلص منها كليا أو جزئيا عن طريق اثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة).¹

- وهذا ويثور التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل عن الأضرار غير البدنية كالضرر الذي يلحق الراكب، نتيجة الأزمات النفسية أو الصدمات العصبية التي تصيبه من جراء اصطدام وسيلة النقل بأخرى أو نتيجة أي حادث في وسيلة النقل متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر في داخل وسيلة النقل أو في اثناء عمليات الصعود والنزول.

- ونرى مسائلة الناقل عن الآلام النفسية والاضطرابات التي يتعرض لها الراكب ولو لم تقتصر أو تترتب على إذاءات جسمانية، ذلك أن التقدم العلمي قد كشف عن وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان والجهاز العصبي والنفسي له ومدى تأثر كل منهما بالآخر وتأثيره فيه على نحو يصعب معه الفصل بينهما.

- إذ أن دراسات علم وظائف الأعضاء قد كشفت عن الارتباط النفسي بالبدني وتأثر كل منهما بالآخر، ويترتب على ذلك مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية والضرر النفسي في الحدود التي يقرها القانون لها.²

وعلى ماسبق ذكره فإن الإخلال بسلامة المسافرين يحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافر أو ورثته في حالة وفاته.

ثانيا : تقصير الناقل في توفير المكان والراحة في الدرجة المتعاقد عليها مع المسافرين

تقوم أيضا مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية ، عند تقصيرها في توفير المكان والراحة في الدرجة المتعاقد عليها ،حيث على الناقل أن يقوم بعملية النقل بالطريقة والمزايا

¹الإجتهااد القضائي للمحكمة العليا رقم 2429 ، الصادر بتاريخ 10 - 03 - 1983 ، مجلة المحكمة العليا قسم الوثائق والدراسات القانونية ، السنة 1983 ، العدد 01، ص48.

²أمير خالد عدلي : المرجع السابق، ص 85.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

للتفق عليها وعليه أن يهيى على الناقل أن يقوم بعملية النقل بالطريقة والمزايا المتفق عليها وعليه أن يهيى للراكب المكان المخصص له حسب الدرجة المذكورة في تذكرته، فمثلا إذا كانت التذكرة تشير إلى حق الراكب في استخدام أماكن الدرجة الأولى فإن الناقل ملزم بما جاء فيها فإن لم يستطع أن يأمن له الدرجة المذكورة واضطر نظرا للإزدحام مثلا أن يمنحه مكانا في درجة أدنى عد مسؤولا عن دفع الفرق بين أجرة المكان المتفق عليه وبين أجرة المكان الذي شغله الراكب في واسطة النقل أثناء القيام بعملية النقل أي بين أجرة مكان الدرجة الأولى و أجرة مكان الدرجة الثانية وللراكب أن يطالب باسترداد فارق الأجرة وبالتعويض عما لحقه من ضرر أدبي وهذا تطبيقا للقواعد العامة ، ولا يمكن إجبار الراكب على السفر في درجة أدنى من الدرجة المذكورة في التذكرة.¹

- كما يلتزم الناقل بتوفير الراحة للراكب أثناء نقله وكذا توفير وسائل الراحة المتفق عليها في التذكرة كالركوب في أماكن مكيفة بالهواء أو تقديم الوجبات أثناء الرحلة أو مشاهدة التلفاز ... إلخ.

هذا وإن كانت مختلف قوانين التجارة لم تنص على هذا الإلتزام صراحة إلا أنه يعتبر من الواجبات الملقاة على عاتق الناقل بموجب العقد وتطبيقا للقواعد العامة، غير أن قانون التجارة العراقي أشار ضمنا إلى هذا الإلتزام عندما أقر في المادة: 92 يحق الراكب في إسترداد فارق الأجرة بين الدرجتين عند إستعماله درجة أدنى من الدرجة المبينة في التذكرة.

-وبذلك يعتبر هذا الإلتزام هام بالنسبة للناقل وضروري بالنسبة للراكب والذي يترتب عند الإخلال به خضوع الناقل للمسؤولية التعاقدية وبالتالي حق الراكب في التعويض عن الضرر الذي يلحقه جراء هذا الإخلال.

ثالثا: عدم إيصال المسافر إلى المكان المقصود وبالميعاد المعين

¹مريم خليفي : مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مذكرة ماجستير تخصص قانون النقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2003-2004 ، ص 56.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

-إن إيصال المسافرين إلى المكان المقصود وفي المدة المحددة هو سبب عقد النقل والغاية من التعاقد بالنسبة للمسافر. لذا يضع هذا العقد على عاتق الناقل الإلتزام بنقل المسافر حسب المواعيد المبينة في تذكرة النقل أو المحددة ضمن نشرات دورية كما في شركات النقل بالسكك الحديدية أو عن طريق إعلان الناقل لبرنامج يتضمن مواعيد الإنطلاق والوصول.

-لذلك فإن تحديد مواعيد الإنطلاق والوصول تكون بالإتفاق ما بين الراكب والناقل المبينة في تذكرة النقل أو المعلنة ضمن برنامج خاص بالإنطلاق و الوصول أو عبر النشرات الدورية المعدة من قبل الناقل الذي يكون في حالة إيجاب عام يكمله قبول المسافر بالتعاقد. و في حالة عدم وجود اتفاق في العقد حول وقت الانطلاق والوصول فلا يكون (خاضعا للعرف المتداول عليه) بذلك تنفيذ العقد مرهونا بإرادة الناقل المستقلة وإنما يكون خاضعا للعرف للتداول عليه وبذلك الإنطلاق يكون في الوقت المناسب أو حسب ما يستغرقه الناقل العادي فيما لو وجد في نفس الظروف.

على أنه إذا لم يراع الناقل بدقة هذه المواعيد فوقع تأخير في الوصول نتج عنه ضرر المراكب يسأل الناقل عن هذا الضرر الذي أصاب المسافر والتزم بتعويضه عن هذا الضرر. ومن الملاحظ أن المسافر يتغاضى عادة عن التأخير الطفيف الذي يحدث عند المغادرة أو عند الوصول أو لتحمله بعض مضايقات الإزدحام أثناء الطريق.

ونتيجة لما سبق ذكره تترتب على الناقل المسؤولية نتيجة تأخير وصول الراكب إلى الجهة المقصودة والذي نتج عنه ضرر و يلتزم بتعويضه لأن التعويض مرتبط بالضرر فإذا لم يحصل للراكب ضرر بسبب التأخير لا يسأل الناقل و يستدل على ذلك بالنسبة لما جاء في القانون التجاري المادة 62 منه عندما أكدت على وجوب الناقل إيصال الراكب إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت العين بالعقد. بقي أن نضيف بأن المسؤولية التعاقدية الناقل الناشئة عن الإخلال في تنفيذ العقد من جراء التأخير في الوصول الذي أدى إلى حصول ضرر للمسافر يمكنها أن تنفي عنه إذا أثبت الناقل أن هذا التأخر كان لسبب أجنبي عنه.¹

¹مریم خلیفی : المرجع السابق ،ص 56- 57 .

الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأمته

-فقد نصت المادة 67 من قانون التجاري على أنه (ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر) ومن ثم فان هذه المادة أعفت الناقل من حراسة الأمته اليدوية باعتبارها مسؤولية صاحبها.

-أما المادة 68 من نفس القانون فقد أحوالت على المواد 47،48، 46 ومن 52 إلى 61 من القانون التجاري فيما يخص في نقل الأمته المسجلة ويتضح من هذا أن الإلتزام الملقى على عاتق ناقل الأشخاص فيما يخص الأمته المسجلة هو نفس الإلتزام الملقى على عاتق نقل البضائع.

-وبإسقاط أحكام الأضرار التي تصيب الأمته المسجلة على مسؤولية ناقل البضائع نقول أن الناقل في عقد نقل الأشخاص البري يسأل عن هلاك الأمته وعن تلفها وتأخيرها والهلاك قد يكون هلاكاً كلياً، و يقع حين لا يقوم الناقل بتسليم الأمته المسجلة للمسافر ولا يستطيع إيضاح مكان وجودها أو يذكر مكاناً لا توجد فيه ويتحقق الهلاك الكلي عادة باحترق الأمته المسجلة كلياً أو تحطمها تماماً كما تعد السرقة في حكم الهلاك الكلي، وكذلك ضياع الأمته، إلا أن مجرد التأخير لا يعد ضياعاً إلا بعد انقضاء المدة المتفق عليها أو المبينة في لوائح النقل، ويكون الهلاك جزئياً إذا سلمت الأمته ينقصها جزء ويثبت هذا الهلاك بمقارنة البيانات الواردة عن وصف ملكية الأمته في سند النقل وما سلم منها للمسافر.

- ومن ثم فإنه يقع على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة الأمته المسجلة فيسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك الأمته أو ضياعها أو تلفها متى حدثت واقعة الهلاك في فترة النقل منذ إستلام الناقل للأمته المسجلة وأصبحت في حراسته إلى حين تسليمها إلى المسافر عند الوصول ومن ثمة فإنه يشترط لقيام مسؤولية الناقل توافر شروط

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المسؤولية من حدوث خطأ يترتب عليه ضرر ويربط بينهما رابطة السببية فإذا توافرت هذه الشروط قامت مسؤولية الناقل.¹

أما بالنسبة للأمتعة المسجلة وهي الأمتعة التي يتسلمها الناقل من الراكب نظير إيصال يبين فيه عددها، حجمها، وزنها و طبيعتها و ذلك من أجل نقلها إلى المكان المتفق عليه فيلتزم الناقل بالمحافظة عليها إذ تكون تحت حراسته والناقل لا يتقاضى عنها أجرا إذا كانت عن حدود الوزن المسموح به أما إذا تجاوزت الوزن المسموح به فله الحق في أن يتقاضى مقابل ذلك أجرا إضافيا. ومن ثم فإن هذه الأمتعة تكون موضوعا لعقد نقل مستقل وتبقي إلى جانب عقد النقل الأصلي وهو بطبيعة الحال عقد نقل الأشياء فتخضع بالتالي للأحكام المتعلقة بنقل البضائع، وكنتيجة لذلك يلتزم الناقل بالمحافظة عليها وتسليمها في حالة سليمة عند الوصول. أما في حالة ما إذا تم: ضياع أو تلف أو هلاك أو تأخر الناقل في تسليمها أثناء مدة النقل بحيث أنها تكون تحت حراسته عد مسؤولا عن ذلك مسؤولية عقدية وهي مسؤولية نقل الأشياء ولا يستطيع الناقل دفع هذه المسؤولية الملقاة على عاتقه إلا إذا أثبت أن هلاكها كان لسبب أجنبي عنه أو لعيب خاص في ذات الأمتعة المنقولة.²

- و حري بنا بما سبق ذكره ،التطرق إلى تحديد بداية ونهاية سريان مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية عن الحوادث التي تلحق المسافرين حيث أنه:

حتى تقوم مسؤولية الناقل عبر السكك الحديدية يجب أن يصاب الراكب بضرر بدني أو يتوفى أثناء فترة النقل فالمادة 64 من القانون التجاري تنص على ما يلي(تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به). ولقد ثار التساؤل حول المقصود بفترة النقل لمعرفة الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية شركة النقل والوقت الذي تنتهي فيه، اتجاه أول يرى فترة النقل تبدأ منذ ركوب المسافر عربة القطار و تنتهي عند النزول منها ،أمام الانتقادات التي وجهت للرأي الأول ظهر اتجاه ثان أخذ به غالبية الفقه والقضاء يوسع نسبيا فترة النقل معتبرا أن مسؤولية الناقل عن

¹سفيان زرقطو وعيسى لحاق : المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص البري، مجلة الفكر القانوني والسياسي ، جامعة عمار ثليجي ، الأغواط، العدد الرابع نوفمبر 2018 ،ص172.

²مريم خليفي : المرجع السابق ،ص 59.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

سلامة الراكب في النقل بالسكك الحديدية تبدأ منذ وصول المسافر رصيف المحطة أي بمجرد وقوف هذا الأخير في المحطة المخصصة استعداداً لركوب القطار بشرط أن تكون له تذكرة صحيحة، فإذا أصيب الراكب بأي ضرر أثناء انتظاره القطار تترتب مسؤولية الناقل العقدية. تجدر الإشارة إلى أنه في حالة إصابة المسافر بضرر قبل اقتنائه تذكرة السفر وذلك أثناء دخوله المحطة وتوجهه إلى شباك التذاكر فإنه تقوم مسؤولية الناقل التقصيرية وليس العقدية نظراً لغياب عقد النقل، فالمادة 138 من القانون المدني تجعل الشخص مسؤولاً عن الضرر الحاصل من الشخص الذي في حراسته وأساس هذه المسؤولية هو الخطأ المفترض أي افتراض ارتكاب خطأ في الحراسة.

-إن، تبدأ المسؤولية العقدية للناقل بالسكك الحديدية منذ بداية تنفيذ عقد النقل التي تبدأ عند حصول المسافر على تذكرة السفر وبعد السماح له بالدخول إلى الرصيف، لأنه بمجرد دخوله الرصيف يفقد حريته وتحركاته ويدخل مجال الرقابة ويخضع عندئذ للوائح والأنظمة المسطرة من الناقل، وبالمقابل يستفيد بالتزام شركة السكك الحديدية بضمان سلامته والذي لا يمكن أن تتخلص منه إلا بإثبات السبب الأجنبي، وتنتهي مسؤولية الناقل عن الراكب بوصول المسافر سالماً إلى محطة الوصول وخروجه من الرصيف المعد لوقوف القطار.

لكن إذا بقي المسافر على الرصيف مدة أطول من الفترة المحددة واللازمة للخروج من المحطة كقيائه على محطة الرصيف لأداء أمور أخرى أو كنومه وتعرض لضرر بعد ذلك فإنه في هذه الحالة لا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى عقد النقل عن الضرر الذي لحق المسافر لانتهاج الفترة المناسبة لتنفيذ العقد¹

-قبل أن ننهي الكلام عن حالات تحقق مسؤولية الناقل السككي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين وأمتعتهم لابد ان نتطرق لمسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه فيحكم أنه كثير ما يستخدم الناقل خاصة في النقل بالسكك الحديدية أشخاصاً من اجل تنظيم وتسهيل عملية النقل فإذا حصل للراكب ضرر فهل يعتبر الناقل مسؤولاً؟

¹ سناء شيخ :المرجع السابق،ص 180.

إن الناقل وبحكم التزامه بضمان سلامة الراكب فإن هذا الإلتزام هو التزم بتحقيق نتيجة محددة لذلك فهو يسأل عن كل ضرر أصاب الراكب حتى ولو صدر بفعل تابعيه كونه متضامن معهم في المسؤولية إزاء المسافر. هذه المسؤولية التي لا يعتبر خطأ المتبوع المفترض أساسها بل عدم تنفيذ عقد النقل.

و إن كانت بعض قوانين التجارة أشارت صراحة إلى مسؤولية الناقل التعاقدية عن أفعال تابعيه فإن القانون التجاري الجزائري أشار لها ضمنا وبصورة غير مباشرة عندما نظم حالات الإعفاء من المسؤولية في المادة 65 من القانون التجاري.

وبذلك يصح القول بأن الناقل مسؤول تعاقديا تجاه الراكب عن أخطاء تابعيه سواء تلك التي تكون صادرة عن قصد منهم أو عن إهمال مادام أنه ملزم بضمان سلامة المسافر إلا إذا تمكن من إثبات أن هذا الخطأ المرتكب كان سببه أجنبي عنه وعن تابعيه.¹

المطلب الثاني: مجال إنتقاء حالات المسؤولية

رأينا أن مسؤولية الناقل العقدية تتحقق في حالة المساس بالسلامة الجسدية للراكب وعند التأخير في نقله وإيصاله مع أمتعته إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد إلا أن هناك أسباب يتصل بموجبها الناقل من المسؤولية وفقا لمقتضيات المادة 63 من ق.ت.ج التي جاء نصها كالتالي (يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ إلتزامات أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر).

وعليه يكون باطلا كل شرط يعفي الناقل كليا أو جزئيا من مسؤولية المتسببة عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، والأسباب القانونية لاعفاء من المسؤولية هي القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ (الفرع الأول) أو خطأ المسافر (الفرع الثاني) أو فعل الغير (الفرع الثالث).

¹ مريم خليفي : المرجع السابق، ص50.

الفرع الأول القوة القاهرة

تعد القوة القاهرة¹ سببا قانونيا معفيا من المسؤولية وحتى يكتسب الحادث صفة القوة القاهرة يجب أن تكون فيه الشروط الآتية:

-أنه غير ممكن التوقع: أي أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب الناقل ولا من جانب الراكب فمعيار إمكان عدم التوقع موضوعي لا ذاتي، وعدم التوقع الحادث يكون وقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية، أما في المسؤولية التقصيرية فيكون عدم التوقع وقت الحادث ذاته.

-أن تكون القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ مستحيل الدفع: فيجب أن يكون دفع الحادث أمرا مستحيلا، فإن أمكن دفعه فإنه لا يعد من قبيل القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ حتى ولو إستحال توقعه وجب أن يكون من شأن الحادث أن يؤدي إلى إستحالة تنفيذ المدين لالتزامه ويجب أن تكون هذه الإستحالة مطلقة.

وقد إعتبر القضاء الفرنسي أن إصابة مسافر في أحد القطارات بسبب سقوط شجرة على نافذة القطار وإصابة المسافر بالزجاج من قبل الحادث المفاجئ الذي ينفي مسؤولية شركة السكك الحديدية.

-وكذلك الفيضان الشديد الذي أدى إلى إنقلاب القطار إعتبرها القضاء الفرنسي من قبيل القوة القاهرة لعدم إمكان التوقع واستحالة دفعها، ومنها يتضح أن الحادث لا يعتبر بذاته قوة القاهرة، بل تعطى له هذه الصفة تبعا لظروف الحادث وتعيينه وإثبات أنه لم يكن متوقعا وأنه يجعل الوفاء مستحيلا، ويقع عبئ هذا الإثبات على الناقل، فإذا عجز عن إثبات السبب الحقيقي للضرر ظل مسؤولا.²

¹ لافرق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي فهما يدلان على معنى واحد حسب الرأي السائد في فرنسا ومصر .

² نبيل صالح العرابوي:مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة تلمسان،الجزائر، 2009- 2010، ص229.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

-لقد أصبح القضاء لا يكتفي بعنصري عدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع فقط بل أضاف عنصرا ثالثا بالنسبة لحوادث النقل هو خارجية سبب الحادث أي الخروج المادي عن منشآت النقل ، فلا يعتبر من القوة القاهرة إنفجار وسائل النقل أو إحتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غيرها من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل حتى لو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل.

غير أنه ليس لأي واقعة وصف القوة القاهرة على الدوام بل العبرة بالظروف المحيطة بها لذا استقر الاجتهاد القضائي على أن تقدير مدى توافر شروط القوة القاهرة يرجع السلطة التقديرية لقضاة الموضوع وذلك على حسب ظروف وملابسات كل حالة على حدى، ومن ثم لا رقابة للمحكمة العليا عليهم إلا من حيث التسبب. وهكذا فإن الفيضانات والعواصف أصبحت من الأمور المتوقعة في ظل التطور التكنولوجي الذي أصبح يرصد جميع التقلبات الجوية مما ينفي عنها القوة القاهرة بسبب امكانية توقعها، وهذا ما أكدته القضاء الجزائري في قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 02 جوان 1991 -وإن كان خاصا بالنقل البحري إلا أن هذا لا يمنع من إسقاط هذه الحالة على جميع أشكال النقل الأخرى- والذي قضت فيه بما يلي ("حيث انه يعاب على القرار المطعون فيه كونه مؤسسا على القوة القاهرة الناتجة عن العاصفة بدون أن يتم التحقق من توافر شرطيهما وهما القدرة على المقاومة وعدم القدرة على التوقع. وانه يعود للمجلس القضائي حتى يحتفظ بالقوة القاهرة كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية ألا يكون هناك في الإمكان التغلب على عواقبها ولاسيما في الدعوى الحالية بالبحث عما إذا كان قائد السفينة قد تم إعلامه بالوقت المناسب بالعاصفة، وإن كانت الإجابة بنعم، فما هي الأسباب التي منعت من مغادرة الميناء واللجوء إلى مكان غير آمن).

الفرع الثاني: خطأ المسافر

يعتبر خطأ المسافر سببا معفيا من المسؤولية يمكن للناقل أن يتمسك به في مواجهته، وذلك من خلال إثبات أن الضرر الذي تعرض له الراكب كان بسبب فعله وأن الفعل هو السبب الوحيد في الحادث .

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

ويقع على الناقل إثبات خطأ المضرور الذي قد يكون نتيجة إهماله وعدم احتياظه أو قد يكون مخالفة للقوانين و اللوائح ، فقد فرض القانون رقم 90/351 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة في استغلال النقل بالسكك الحديدية مجموعة من الواجبات على المسافرين والأشخاص المستخدمين للطرق، بحيث تعتبر مخالفتها مكونة للخطأ.

من أمثلة خطأ الراكب محاولته العبور من جهة إلى جهة أخرى لمحطة القطار فإصطدم به القطار مما يجعل مسؤولية الحادث تقع عليه وحده ، وكذلك صعود المسافر للقطار أو النزول منه وهو يسير فلا يمكن في هذه الحالة أن نحمل الناقل مسؤولية الحادث لأن في هذا التصرف خرقاً لأحكام القانون رقم 35/90 المتعلق بأمن السكة الحديدية.

ويعتبر أيضاً من أخطاء المضرور - التي يتحمل بموجبها المسؤولية - الحوادث التي تقع في الممرات المحروسة، كأن يقوم سائق مركبة أو أحد المشاة بقطع الممر رغم التنبيهات والإشارات الدالة على اقتراب مرور القطار فيقع الإصطدام.¹

غير أنه تقوم مسؤولية الناقل الكاملة إذا ثبت تهاون العون المكلف بحراسة الممر أو تركه وهذا ماكدته المحكمة العليا في القرار الصادر عنها بتاريخ 28-04-2004 والذي جاء فيها مايلي (حيث ان الخطأ لم يرتكب من حارس المحطة) التابع) الذي اخفل غلق الممر مما جعل المسؤولية تقع على عاتق الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (المتبوع) حسب المادة 136 مدين بحيث يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعة بعمله غير المشروع).²

- هذا وإنه لا اعتبار خطأ المتضرر سبباً معفياً لمسؤولية الناقل يجب أن يكون فعله هو السبب الوحيد في الحادث، أما اذا وقع من المضرور خطأ ومن الناقل خطأ كانت مسؤولية الناقل جزئية طبقاً لقواعد الخطأ المشترك ولا يلتزم هذا الأخير الا بتعويض جزئي ما لم يكن ما ارتكبه المسافر من أفعال الحققت به ضرراً راجعة في الأصل لفعل الناقل، ومن التطبيقات القضائية لهذه الحالة نذكر قرار المجلس الأعلى الصادر بتاريخ 30 مارس 1983 الذي حمل الشركة

¹ سناء شيخ :المرجع السابق،ص183.

² الإجتهد القضائي للمحكمة العليا رقم 282438، الصادر بتاريخ 28-04-2004، مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق والدراسات القانونية ، السنة 2004 ، العدد 02، ص133.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

الوطنية للسكك الحديدية كامل مسؤولية الحادث قاضيا بأن رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد النزول منها أمر متوقع ويمكن تفاديه عن طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار.

-إذن، متى كان الحادث فرديا فإن موقف وسلوك المسافر يدخل في الحسبان عند الموازنة في تحديد درجة مسؤولية الناقل عن الحادث، أما في مجال الحوادث الجماعية فإن مسؤولية الناقل تكون قائمة في كل الأحوال، ومن أمثلة هذه الحوادث الجماعية

-حالة التصادم بين قطارين يحدث هذا الحادث عند وقوع خلل في أجهزة الإشارة إذ ينبغي على سائق القطار أن يأخذ كافة الاحتياطات اللازمة التي تفرضها عليه اللوائح ومقتضيات القانون رقم 35/90.

انحراف القطار عن سكته وهذا عندما يخرج القطار أثناء السير عن السكة بصفة مفاجئة، هنا تقوم مسؤولية الناقل الكاملة لأن السبب في هذا الحادث يرجع إلى عدم صيانة الآلات والتجهيزات فتبقى مسؤولية الناقل كاملة إلا إذا ثبت أن الانحراف كان بسبب قوة قاهرة كالثلوج مثلا.¹

-كما اعتبر الفقه، أن إخلال الراكب ببعض التعليمات لا يعفي الناقل من المسؤولية فيما لو نشأ للراكب ضرر نتيجة حادث، كما لو جلس المسافر في مكان ليس بالمكان المبين في التذكرة. أما إذا تعمد المتضرر إلحاق الضرر بنفسه، فإنه في هذه الحالة يعفي الناقل من المسؤولية، فالناقل يقع عليه التزام باتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة كغلق الأبواب أثناء السير وعدم فتحها إلا بعد الوقوف.

-ولقد أخذ المشرع الجزائري بخطأ المسافر كسبب يستطيع الناقل دفع مسؤولية عن الأضرار الناجمة عن ذلك الخطأ، وذلك في نص المادة 63 من القانون التجاري والناقل عند دفعه

¹ سناء شيخ : المرجع السابق، ص185-186.

لمسؤوليته استنادا إلى فعل المسافر، لا يقتصر فقط على الأضرار الجسمانية، بل يتعداه إلى التأخير و التلف في الأمتعة والتي يكون الراكب نفسه هو السبب في ذلك.¹

الفرع الثالث: فعل الغير

يحق لنا أن نتساءل عما إذا كان فعل الغير سببا يحق للناقل أن يتمسك به حتى يدفع عنه المسؤولية؟

بداية يجب تحديد المقصود بالغير، وهو كل شخص أجنبي عن الناقل ولا يعتبر من تابعيه لأن أفعال هؤلاء يتحملها الناقل في إطار مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع. للإجابة على هذا التساؤل فإن القضاء الجزائري اعتبر أن الناقل يعد مسؤولا عن الضرر اللاحق بالمسافر بسبب فعل الغير ولا يمكنه التحلل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت توافر شروط القوة القاهرة في هذا الفعل.²

ومن أمثلة ذلك ما قضت به المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 02 ديسمبر 1992 لتي حملت بموجبه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولية الضرر الذي أصاب المسافر نتيجة رمي القطار بالحجارة من طرف مجهول، ذلك أن فعل الغير لا يكتسي طابع السبب الأجنبي إلا إذا كان غير متوقع ولا يقهر.³

يستفاد مما سبق ذكره أن فعل الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية يجب أن يتصف بعدم إمكان توقعه واستحالة دفعه وأن يكون السبب الوحيد للحدث، فمتى كان فعل الغير متوقعا أو ممكن الدفع قامت مسؤولية الناقل كالإصابات التي تلحق المسافرين نتيجة تزامهم على عربات السكك الحديدية لان الناقل كان في مقدوره أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لحماية الركاب منه.⁴

¹نبيل صالح العريايوي: المرجع السابق، ص233.

²سناء شيخ:المراجع السابق: ص187.

³الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا رقم 94034، الصادر بتاريخ 02-12-1992 مجلة المحكمة العليا قسم الوثائق

والدراسات القانونية، سنة 1995، العدد 02، ص74

⁴سناء شيخ:المراجع السابق: صفحة نفسها

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

كما مثلا هاجمت عصابة مسلحة أحد القطارات و أطلقت النار على الركاب فأصابت بعضهم رغم إتخاذ مصلحة السكك الحديدية إجراءات الحراسة اللازمة فإن ذلك يعفي الناقل من المسؤولية.¹

قد يحدث أحيانا أن يكون سبب الحادث مجهولا، كأن يقع المسافر ويموت دون أن يتوافر دليل على هذا الحادث ولم يستطع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات أحد الأسباب السالفة الذكر، فيظل الناقل مسؤولا عن الحادث لأن مسؤوليته هي الأصل والإستثناء إعفاؤه منها متى ثبت السبب الأجنبي.

هذا وقد أبطل المشرع كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية غير أنه أجاز للناقل إشتراط إعفائه في سند النقل من المسؤولية كليا أو جزء منها إذا تعلق الأمر بتأخير وصول الراكب أو الاضرار غير البدنية التي تلحق الراكب فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب من الناقل أو مستخدميه.²

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

تعتبر دعوى التعويض الأثر المباشر لقيام المسؤولية المدنية للناقل، حيث يقوم المسافر المتضرر أو ورثته عند وفاته ، بإجراءات رفع دعوى على الناقل أمام الجهة القضائية المختصة من أجل الحصول على التعويض المناسب لجبر الضرر الذي لحقه، إما بمقتضى حكم جزائي بعد تحريك الدعوى العمومية من طرف النيابة في حالة ثبوت خطأ جزائي ارتكبه سائق القطار أو أحد أعوانه فتتفضل المحكمة في الدعوى الجزائية وتتنظر في دعوى التعويض، وقد يصدر الحكم بالتعويض وهو الحالة الغالبة من طرف القاضي المدني بعد تحقق شروط المسؤولية المدنية للناقل السككي .

¹ نبيل صالح العرابوي : المرجع السابق،ص288.

²سناء شيخ: المرجع السابق،ص188.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

و هذا ماسيتم دراسته في هذا المبحث كالاتي: تأسيس دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (المطلب الأول) ، ثم تقدير قيمة التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تأسيس دعوى التعويض عن حوادث نقل الاشخاص بالسكك الحديدية

عندما يصاب الراكب بأضرار أثناء عملية النقل نتيجة لخطأ الناقل يضطر لرفع دعوى أمام القضاء ، مطالبا فيها الحكم له بالتعويض المستحق ، هذه الدعوى لا بد لها من توافر شروط فيها حددها القانون، وتتطلب وجود لرفعها ضد الناقل سواء المدعي أي الراكب المضرور أو كل من يثبت له حق المطالبة. ولها جهات قضائية مختصة ترفع أمامها و تكون خلال مدة زمنية معينة محددة بقواعد منظمة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.¹

وهذا ما سنتطرق اليه من خلال: إجراءات دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (الفرع الأول) ، ثم الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض وتقدمها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إجراءات دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

الدعوى هي الأداة الفنية التي أتاحتها المشرع للأشخاص لحماية حقوقهم أو مراكزهم القانونية وذلك عند الإعتداء أو التهديد بالإعتداء، ولم يتعرض ق.إ.م إلى تعريف الدعوى إنما إكتفى فقط بمعالجة شروطها، حيث نصت المادة 3 منه على أنه(يجوز لكل شخص يدعى حق رفع الدعوى أمام القضاء للحصول على ذلك الحق وحمائته) .

¹ القانون رقم: 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، انظر الجريدة الرسمية العدد 21، الصادر بتاريخ 23-04-2008

وبالرجوع إلى الفقه يمكن تعريف الدعوى بأنها (إجراء قانوني يتقيد به المضرور ليلتجأ للقضاء بإعادة الحال إلى ما كانت عليه أو على الأقل جبر الضرر الذي وقع عليه)¹ إذن حتى تكون الدعوى مقبولة من قبل رافعها لابد من توافر بعض الشروط التي نص عليها ق.إ.م.إ. وهذه الدعوى تفرض وجود طرفان المدعي والمدعي عليه إلى جانب اثبات المدعي لإدعائه.

أولاً: شروط قبول دعوى التعويض

وفق لما هو وارد في نص المادة 13 من ق.إ.م.إ. فإن دعوة المسؤولية تخضع إلى شروط قبول تتمثل في الصفة والمصلحة إلى جانب الأهلية.

أ- **المصلحة:** وهي الفائدة أو المنفعة المرجوة من رفع الدعوى سواء أكانت مادية أو أدبية والتي من أوصافها أن تكون قانونية وقائمة وحالة.

وتتمثل المصلحة في دعوى التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية في الحصول على التعويض الجبر الضرر الحاصل من جراء الحادث جسيماً كان أو معنوياً وذلك في حالة الوفاة، فإذا انعدمت المصلحة أو تخلف أحد أوصافها فإن مصير الدعوى يكون عدم القبول.

ب- **الصفة:** وهي العلاقة التي تربط بين الشخص والحق الموضوعي المعتدى عليه، ولذلك فإن المسافر المتضرر في حادث قطار يجب أن يقوم هو شخصياً برفع دعواه أو ذوي حقوقه من الورثة في حالة هلاكه في الحادث وليس أي شخص آخر، غير أنه يجوز أن ينوب عنه من يمثله قانوناً وهذا ما يسمى في الفقه الإجرائي بالصفة الإجرائية، فإذا ما انعدمت الصفة في رافع دعوى التعويض فإن مصير دعواه هو عدم القبول، أما إذا انعدمت الصفة الإجرائية فيمن ينوبه فإن الجزاء المترتب هو بطلان إجراءات المطالبة القضائية.

ج- **الأهلية:** يجب أن يكون رافع الدعوى أهلاً للتقاضي أي بالغا سن الرشد المحددة قانوناً طبقاً لنص المادة 40 من القانون المدني بـ 19 سنة كاملة، وأن لا يكون ناقصاً أهلية أو فاقداً

¹ سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية الجزائري . الخصومة القضائية أمام المحكمة، دار الهدى، الجزائر، 2006، الجزء الأول، ص10.

كان يكون مجنونا أو صبيا أو محجورا وهنا يتعين من يمثله قانونا كان يكون الولي أو الوصي أو القيم حسب الحالة.¹

ثانيا: أطراف دعوى التعويض

طرفا دعوى التعويض هما المدعي المضرور و المدعى عليه المسؤول.

أ- المدعي

المدعي في دعوى التعويض هو المضرور الذي يطالب بحقه في التعويض أو نائبه القانوني إذا كان ناقص الأهلية أو عديمها، أو ورثته في حالة وفاته، ويجوز لمن كان يعولهم المتوفى رفع دعوى مستقلة لا تتأثر بدعاوى الآخرين للمطالبة بالضرر الأدبي الذي أصابهم. ولدائن المضرور طلب التعويض بإسمه عن طريق دعوى غير مباشرة بشرط أن يكون الضرر الذي أصاب المدين ماديا ، فإذا كان معنويا لا يستطيع اللجوء إلى الدعوى غير المباشرة إلا إذا كان الضرر جسمانيا ترتب عنه عجز المدين جزئيا أو كليا عن العمل وكذلك يستطيع الوارث المطالبة بالتعويض إذا تبث حقه في ذلك عن الضرر المادي فقط إذا كان المضرور حيا.

فللوارث دعويان : الدعوى التي يرثها عن المضرور فيرفعها بوصفه خلفا عاما، والدعوى الشخصية عن الضرر الذي أصابه مباشرة ويرفعها بوصفه أصيلا. أما إذا كان الضرر معنويا فلا ينتقل إلى خلف المضرور إلا بإتفاق بين المضرور والمسؤول أو بالتقاضي طبقا للمادة 68 ق.م.ج والأمر نفسه بالنسبة لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، فالمدعى هو المسافر المضرور من الحادث أي هو الشخص الذي يحق له رفع الدعوى القضائية للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر إذا كان غير أهل لرفع هذه الدعوى ناب عنه وليه الشرعي طبقا للقواعد العامة.

وإذا توفي المسافر إثر الحادث الذي أصابه ينتقل حق رفع الدعوى إلى ذوي حقوقه .

¹محمد دمانة : دفع المسؤولية المدنية للناقل ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، 2010-
2011، ص343-344.

2- المدعى عليه

المدعى عليه في دعوى التعويض هو الشخص المسؤول أو نائبه أو خلفه إلا بالنسبة للوارث، لأنه لا تركة إلا بعد سداد الديون ، وإذا تعدد المسؤولون كانوا متضامنين في التزامهم بالتعويض هذا طبقا للقواعد العامة ، أما في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية تقام دعوى التعويض ضد الناقل بإعتباره الطرف الثاني في العقد عند إخلاله بالتزامه بضمان السلامة ، والناقل المدعى عليه هو الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية حتى ولو كان الحادث بسبب أحد تابعيها كالسائق أو أحد الأعوان ، فالدعوى دائما ترفع عليها¹.

ثالثا: الإثبات في دعوى التعويض

القاعدة العامة في الإثبات هي البينة على المدعى، كما أن المادة 323 من القانون المدني تنص على: (على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التملص منه) وبناء على ذلك فإنه يقع على المدعى المضرور في دعوى التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية إثبات الضرر الذي أصابه إلى جانب إثبات الخطأ العقدي وعلاقته السببية وهذا في حالة اعتماد المضرور على الوسيلة العقدية إلى جانب إثبات العقد في حد ذاته والذي يكون عن طريق التذكرة أو سند النقل كما سلف الحديث، غير أنه قد يعفى من إثبات الخطأ إذا كان مقترضا اعتمادا على المسؤولية التقصيرية مؤسسا دعواه على مسؤولية حارس الشيء طبقا للمادة 138 من القانون المدني.

أ- إثبات الضرر

طالما أن الضرر يشكل تعديا على حق من حقوق الشخص يمس حياته أو ممتلكاته فينتقص منها أو يعطلها أو يتلفها أو يغتصبها، فإنه يتعين على المضرور إثبات الضرر الذي أصابه لاسيما المادي، ومادام ذلك واقعة مادية فإنه يجوز اثباته بكافة الطرق بما فيها الشهادة والقرائن، ومادام الصور في حوادث القطارات غالبا ما يكون حسيما فإنه يعتمد على الشهادات الطبية وتقارير الخبرة الطبية لإثباته لما تلعبه من دور في هذا المجال تجعلها أهم الأدلة الكتابية التي

¹ نعيمة بن قريش: المرجع السابق، ص76-77.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يستند عليها المدعى في دعوى التعويض ويستأنس بها القاضي في حكمه في التعويض، ومع العلم أنها تخضع لتقدير قاضي الموضوع فله إن يأخذ بها أو يستبعدها إذا اعتراه شك حولها. كما يعتمد المضرور أيضا على محاضر الضبطية القضائية (شرطة أو درك) لما يتضمنه المحضر من سماع أقوال الأطراف من خصوم وشهود، إلى جانب المعاينة المادية للحدث، وتخضع هي أيضا للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع فيجوز له الأخذ بها كلها أو بجزء منها أو طرحها كلها أو طرح جزء منها .

ويجب أن يكون الضرر متصفا مواصفات معينة حتى يعتد به والمتمثلة في ما يلي:

- أن يقع على مصلحة مشروعة ومحمية قانونا، كأن يمس السلامة البدنية أو الحق في الحياة.
- أن يكون أكيدا وحالا، فيقع فعلا وبصورة أكيدة وبإمكان القاضي التحديد معالمه.
- أن يكون مباشرا أي نتيجة طبيعية للخطأ الذي أحدثه.
- أن يتصل بالفعل الخاطئ.
- أن يكون قابلا للتعويض عينا أو نقدا من أجل إعادة الحال إلى ما كانت عليه.

ب- إثبات الخطأ

الأصل وبناء على القواعد العامة أن على الدائن المسافر المضرور إثبات وجود الالتزام أولا وهو إيصاله إلى المكان المقصود سالما وذلك بموجب عقد النقل، كما عليه أن يثبت عدم تنفيذ المدين الناقل لهذا الالتزام تحقيق نتيجة كما هو الشأن في عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية فليس على الدائن إلا أن يثبت عدم التحقق تلك النتيجة ليعتبر المدين قد أحل بالتزامه العقدية .

ويعد إخلالا بالالتزام التعاقدي سواء الالتزام بنقل حق أو القيام بعمل أو الامتناع عن القيام بعمل كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص، بحيث يلتزم الناقل بعمل ايجابي هو ضمان سلامة المسافر الذي يعتبر التزاما بتحقيق نتيجة التمثل في منع وقوع أي حادث من شأنه إصابة المسافر بأضرار، فتقوم على عاتقه مسؤولية عقدية لا يستطيع التملص منها الا بدفعها،ومن ثم فان إنعدام خطأ الناقل لا ينفى مسؤوليته العقدية.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

أما إذا رفعت الدعوى على أساس المسؤولية التقصيرية فإنه لا يقع على الدائن - المسافر المضرور - إثبات خطأ الناقل ذلك في جانبه اعتمادا على مسؤولية حارس الشيء القائمة على الخطأ المفترض للناقل بالسكة الحديدية.

ج- إثبات العلاقة السببية

لا يكفي أن يثبت المسافر المضرور الضرر والخطأ في جانب الناقل إذا لم يكن مفترضا، بل لا بد عليه إثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر إذا لولا الخطأ لما وقع الضرر. فالمتضرر من حادث نقل بالسكة الحديدية يتعين أن يثبت أن سلامته البدنية مست نتيجة حادث القطار، وما عليه أن يثبت إلا عقد النقل والضرر لتقوم المسؤولية العقدية خرقا للمادة 62 من القانون التجاري والمادة 176 من القانون المدني، وإذا ما رفعت الدعوى على أساس حراسة الشيء فما عليه إلا أن يثبت أن القطار (الشيء) هو السبب المباشر في إحداث الضرر.¹

الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض وتقادمها

نتطرق بدءا إلى تحديد الجهة القضائية المختصة للحكم في دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ثم التطرق إلى عنصر تقادم دعوى التعويض ضد الناقل ثم حجية الحكم الجزائي أمام المها القاضي المدني.

أولا : رفع دعوى التعويض أمام القضاء المدني والجزائي

تختص المحاكم المدنية بوصفها الولاية العامة بكل دعاوى التعويض إذ أن الإلتزام بالتعويض يدخل ضمن الإلتزامات أو الحقوق المالية التي ينظمها القانون المدني، ويوزع الاختصاص النوعي والمحلي بين محاكم القضاء المدني طبقا للإجراءات المدنية والإدارية، إلا أنه قد يكون من اختصاص المحاكم الجنائية إذا كان الفعل الضار يشكل جريمة يعاقب عليها القانون فيتابع مرتكبه جنائيا ويتأسس المضرور كطرف مدني أمام القضاء الجزائي.

¹ محمد دمانة: المرجع السابق، ص 346-347

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

وإذا أصيب المسافر بضرر نتيجة خطأ سائق القطار أو أحد أعوانه تقوم النيابة العامة بتحريك الدعوى العمومية وتحيل مرتكب الضرر إلى قسم الجرح للمحكمة المختصة بتهمة الجرح الخطأ أو القتل الخطأ، وهذا ما سنحاول شرحه.

أ- دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القاضي المدني

دعوى التعويض ترفع أصلاً أمام القضاء المدني، وعليه يرفع المسافر المضرور أو ورثته دعوى التعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة التي وقع في دائرة إختصاصها الحادث ، وإذا أثبتت مسؤولية الناقل من الناحية الجزائية رفع دعواه على أساس المادة 124 ق. م . ج لثبوت خطأ الناقل.

وثبوت خطأ الناقل يكون بموجب سند قضائي حكماً كان أم قراراً نهائياً حائزاً لقوة الشيء المقضى به يتضمن إدانة الناقل بجريمة من جرائم القانون العام التي عادة ما يكون القتل الخطأ أو الجرح الخطأ ويكون هذا الحكم أو القرار سنداً أساسياً في ملف الدعوى المدنية يعتمد عليه القاضي المدني للحكم في دعوى التعويض.

ونجد القضاء الفرنسي يقيم المسؤولية على أساس حراسة الأشياء من خلال القرار الذي أصدرته محكمة باريس بتاريخ 19/12/1972 حيث أقرت مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن سقوط مسافر من القطار الذي يخضع لحراستها طبقاً للمادة 1348 قانون مدني فرنسي.

أما بالنسبة للقضاء الجزائري فقد أقر ذلك في القرار الصادر بتاريخ 21/10/1998 عن الغرفة المدنية للقسم الثالث حيث جاء فيه ما يلي: (... إن الأمر يتعلق بحادث تسبب في حدوثه قطار أودى بحياة الطفلة رزيقة فإنه كان يتعين تطبيق مقتضيات المادة 138 ق.م المتعلقة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء، وبالتالي فإن القضاة طبقوا عن خطأ المبدأ العام للمسؤولية المدنية المأخوذة من المادة 124 ق.م وأنه كان يتعين عليهم ونظراً لقرنية المسؤولية التي تقع على حارس الشيء التأكد ما إذا كان سبب الضرر لم يكن توقعه مثل عمل الضحية وبالتالي فإن القضاة أخطئوا في تطبيق القانون ويتعين نقض قرارهم) .

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

كما أن التعويض يكون على أساس واحد و ليس الجمع بين أسس قانونية تختلف الواحدة عن الأخرى، وفي هذا الصدد نجد المشرع الفرنسي من خلال المادة 1384 ق. م. ف إشتراط فقط أن يكون الشيء واقع تحت حراسة المسؤول عنه.

ولما من ثراء للمضورر على حساب المسؤول الذي سيدفع أكثر مما يجب عليه جبر الضرر فلا يجوز أن يجمع في دعواه المدنية بين خصائص المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية وفق ما يخدم مصلحته، فيكون بذلك أنشأ نظاماً قانونياً جديداً لم ينشأه المشرع بعد .

وهذا ما أقرته المحكمة العليا حيث جاء في قرارها ما يلي "... إن تصريح القضاة الموضوع بأن التعويضات الممنوحة هي تطبيقاً للمواد 124 ، 136 ، 138، ق.م يعتبر تصريح خاطئ وذلك لأن المشرع أقر في المادة 124 مبدأ المسؤولية عن الأفعال الشخصية وفي المادة 136، مبدأ المسؤولية الناشئة عن عمل الغير، وفي المادة 138، مبدأ المسؤولية الناشئة عن الأشياء وأنه لا يعقل أن يرتبط قاضي الموضوع دعوى خاصة بمسؤولية تقصيرية على ثلاث أسس قانونية تختلف الواحدة عن الأخرى .

وعليه تقع مسؤولية الحراسة على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لما لها من سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، وإذا أحدث الشيء (القطار) ضرر للمسافر كان ذلك قرنية على حصول خلل في السلطات الثلاث وبالتالي تقوم مسؤولية الناقل الذي لا يستطيع إثبات عدم خطئه إلا بإثبات السبب الأجنبي. وما يميز هذه المسؤولية أنها تجعل الخطأ مفترضا في جانب الحارس وتعفي المسافر المضورر من إثباته.

والأصل في دعوى التعويض رفعها من طرف المسافر على أساس المسؤولية العقدية طبقاً للمادة 62 ق. ت. ج نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافر بإيصاله إلى المكان المتفق عليه في العقد سليماً معافى شريطة أن يكون بحوزة هذا الأخير تذكرة النقل التي تعتبر في حد ذاتها عقد النقل الذي هو بدوره يعتبر الشرط الأساسي لقيام التعويض على أساس المسؤولية العقدية.

وكذلك ترفع دعوى التعويض على أساس المسؤولية العقدية طبقاً للمادة 176 ق. م. ج ، إلا أنه بالرجوع إلى القضاء ومن خلال القرارات التي يصدرها نلاحظ أن دعوى التعويض تقام

إما على أساس المادة 124 عند ثبوت خطأ الناقل أو على أساس المادة 138 على أساس حراسة الأشياء.¹

ب- دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القاضي الجزائري

في حالة ثبوت إدانة سائق الفطار فإنه يحكم عليه بعقوبة معينة نافذة أو غير نافذة حسب خطورة الحادث، إما بتهمة الجرح الخطأ طبقاً للمادة 289 من ق.ع، أو القتل الخطأ طبقاً للمادة 288 من ق.ع.

وفي الدعوى المدنية إذا حضر المضرور الجلسة وتأسس كطرف مدني، فإن المحكمة تفصل في دعوى التعويض وتمنح المضرور حقوقه المناسبة طبقاً للقواعد العامة، وإذالم يتمكن من حضور الجلسة لأسباب متعددة، فإنه في حالة إدانة سائق القطار، فإن المحكمة تفصل في الدعوى العمومية و تقضي بحفظ حقوق الضحية أو الضحايا في الدعوى المدنية.² و في حالة عدم ثبوت التهمة في جانب سائق القطار فإن المحكمة تقضي ببراءته وفي الدعوى المدنية تصرح بعدم الاختصاص و يبقى للمضرور أو ورثته رفع دعوى التعويض أمام القاضي المدني.

ولكنه يلاحظ من الناحية العملية و أمام صعوبة إثبات خطأ سائق القطار، ونظراً لخصوصيات حوادث السكك الحديدية وتعقيدها فإنه يتعسر إثبات خطأ السائق، فإن المحاكم مراعاة لظروف المضرور وذوي الحقوق لتمكينهم من الحصول على التعويضات، فإنهما تقضي بإدانة سائق القطار رغم إثبات الناقل أن الحادث يرجع إلى خطأ المسافر أو خطأ الغير أو قوة القاهرة.

¹نعيمية بن قريش: المرجع السابق، ص79-80.

² الشروط التي يجب توافرها لقبول الدعوة المدنية امام القضاء الجزائري:

-وجود جريمة مرفوعة بشأنها الدعوة العمومية

-ان يكون الضرر ناتج عن الجريمة مباشرة

-ان يكون موضوع الدعوة المدنية التعويض على الضرر الشخصي

-تحديد المدعى عليه في دعوة المدنية .

مثلا جاء في قرار للمحكمة العليا بتاريخ 12/09/1998، غرفة الجناح والمخالفات القسم الرابع رقم 183336 (غير منشور) ، أنه (بتاريخ 07/09/1995 وبالضبط أمام الممر الخاص بالقطار وقع الحادث عند سماع سائق القطار الذي صرح بأنه شاهد شخصا يحاول قطع السكة فنبه عليه إلا أنه كان يحمل زاورة وكابنة (حقيبة)) غطت له وجهه ورغم استعمال المنيه عدة مرات إلا أن العابر لم يسمع منبه القطار ووقع الحادث وتوقف القطار ثلاثين مترا بعد الاصطدام وحيث إن المتهم هو الذي كان يقود القطار عندما شاهد الصحبة يعبر السكة في مكان غير مراقب مما يتعين المصادقة على الحكم المستأنف.

حيث أن هذا التعليل كاف ويتمشى مع مقتضيات المادة 379 من فكون الإجراءات الجزائية).

يلاحظ إذن أن خطأ الضحية ثابت لا محالة عند اجتياز السكة الحديدية في مكان غير مراقب حاملا حقيبة وغطاء كان يخفي وجهه إلا أن المحكمة أدانت سائق القطار دون تسبب وتحديد الخطأ المرتكب من طرف الناقل.¹

ج- حجبة الحكم الجزائي أمام القاضي المدني

غالبا ما تثير حوادث السكة الحديدية كلا من المسؤولية الجزائية والمسؤولية المدنية نتيجة الإصابات التي تلحق المسافرين ونظرا لما تتميز به الدعوى العمومية من سرعة في الإجراءات قياسا على الدعوى المدنية حيث في كثير من الأحيان يسبق الفصل في الدعوى المدنية صدور حكم حر الي بإدانة أو براءة سائق القطار، فيثار التساؤل في أثر هذا الحكم على الدعوى المدنية بالتعويض.

يحكم هذا التساؤل مبدأ عام يقضي بحجية الحكم الجزائي والتزام القاضي المدني به وبعد هذا المبدأ تطبيقا لمبدأ أهم وأشمل هو حجبة الأمر المقضي به والذي يقضي بأن يكون للحكم حجبة بما فصل فيه فلا يجوز المنازعة فيما فنى به إلا عن طريق الطعن فيه وفقا للإجراءات المحددة قانونا ويستند هذا المبدأ إلى حسن سير العدالة واستقرار العلاقات الاجتماعية والأحكام

¹ محمد مختار رحمانى: المرجع السابق:ص114-116.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

القضائية مع العلم أن حجية الأحكام بصفة عامة تقتصر على السبب الذي أسست عليه الدعوى التي صدر الحكم منها، أو بناء على ذلك أقيمت دعوى تعويض عن الضرر الذي لحق المسافر استنادا إلى خطأ سائق النظار ورفضت هذه الدعوى لعجز المصاب من إثبات خطأ الناقل، فليس هناك ما يمنع من رفع دعوى التعويض مرة أخرى استنادا إلى سبب جديد كان تقام على أساس فكرة الحراسة طبقا للمادة 138 من القانون المدني وبالتالي فإن إدانة القاضي الجزائري لسائق القطار لثبوت خطأ في جانبه يلزم القاضي المدني الذي ينظر دعوى التعويض رغم اختلاف موضوع الدعوى العمومية عن الدعوى المدنية.¹

ثانيا: تقادم دعوى التعويض

طبقا للقواعد العامة تسقط دعوى التعويض بمضي 15 سنة من يوم وقوع الفعل الضار طبقا للمادة 133 ق.م. أما إذا كانت الدعوى المدنية مرتبطة بالدعوى العمومية تقام بمضي 10 سنوات إذا كانت جنائية و 3 سنوات إذا كانت جنحة وستين إذا كانت مخالفة طبقا لأحكام المواد 7،8،9 من ق.إ.ج.

غير أنه بالرجوع إلى القانون التجاري نجد أن المادة (174) منه تنص على أن مدة التقادم هي ثلاث سنوات (03) سنوات من تاريخ الذي تولد عنه الحادث و تضيف المادة 76 من ق.ت. سقوط الحق في دعوى التعويض طبقا لأحكام المادة 74 ق.ت، بأن لا يحق للدائن التمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل، والمواعيد المنصوص عليها في المواد 74 75 76 من النظام العام لا يجوز مخالفتها طبقا للمادة 77 ق.ت.ج.²

¹ محمد مختار رحمانى: المرجع السابق:ص117-118..

² سلوى ناصري: مرجع السابق،ص64-63.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

وبالرجوع إلى الاتفاقية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (cotif)¹ فقد حددت مدة التقادم في نص المادة 55/1 تتقدم دعاوي العطل والضرر المبنية على مسؤولية السكك الحديدية في حالة وفاة المسافرين واصابتهم بجروح.

بالنسبة للمسافر: بثلاث سنوات اعتبار من اليوم التالي للحدث.

بالنسبة لأصحاب الحق الآخرين بثلاث سنوات اعتبارا من اليوم التالي لوفاة المسافر على ألا تتجاوز هذه المدة الخمس السنوات اعتبار من اليوم التالي للحدث.

تتقدم الدعوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل بعام واحد غير أنها تتقدم بعامين إذا

تعلقت الدعوى:

-بضرر سببه التدليس

- بحالة عش

المطالب الثاني: تقدير قيمة التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك

الحديدية

متى تثبت مسؤولية الناقل فإنه يلتزم بتعويض المضرور، وعمّا لحقه من خسارة وما فاتته من كسب، شرط أن يكون هذه النتيجة الطبيعية لعدم الوفاء بالتزامه أو التأخر في الوفاء. ويعرف الفقه التعويض بأنه (هو الحكم الذي يترتب على تحقيق المسؤولية وهو جزاؤها، و يسبق ذلك دعوى المسؤولية ذاتها، و موضوع دعوى المسؤولية هو التعويض على الضرر يقدره المدعي كما يراه و لا يمكن للقاضي أن يزيد عما طلبه المدعي و ألا يقضي فيما لم يطلبه الخصوم، ولكنه يمكن أن يقضي بأقل).²

ويعرفه قضاء محكمة النقض المصرية الى أن (الغاية من التعويض هو جبر الضرر جبرا متكافئا وغير زائد عليه) وأن (بيان الحكم عناصر الضرر وتقدير التعويض الجابر لهذا الضرر من سلطة محكمة الموضوع، بحسب ما تراه مناسبا لجبر الضرر مستهديا في

¹الاتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والامتعة عبر السكة الحديدية الموقع بفرن عام 1924 المعدلة في 09 ماي (cotif)

² نبيل صالح العرابوي : المرجع السابق، ص463

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

ذلك بكافة الظروف في الدعوى فلا عليها إن هي قدرت التعويض الذي رأته مناسباً دون أن تبين أو ترد على ما آتاه الطاعن من هذه الظروف).¹

والأصل من التعويض هي المادة 124 ق.م. ج ، فمتى قامت المسؤولية المدنية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية اختص القاضي بالنظر في دعوى التعويض ، إلا أن عدم وجود نص قانوني خاص يحكم نظام التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية يجعلنا نتساءل على ما هو المعيار الذي يعتمد عليه القاضي المدني في تقديره للتعويض ؟ وهل يرجع ذلك إلى الأمر 15/174 المعدل بقانون 31/88 المتعلق بالتزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض على الأضرار؟

وهذا ما سنحاول الإجابة عليه من خلال تقدير التعويض ووقت تقويمه (الفرع الأول) ثم مدى تطبيق الأمر 74-15² في تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: معيار تقدير التعويض ووقت تقويمه

أولاً: معيار تقدير التعويض

نظراً لعدم وجود نص قانوني خاص يحكم حوادث النقل بالسكك الحديدية والتعويض عنها فإن القاضي يرجع إلى القواعد العامة في القانون المدني لاسيما المادتين 131 و 182 منه، مما يجعل من تقدير التعويض في هذا المحال تقديراً قضائياً والذي يكون هو الأصل في المسؤولية التقصيرية والغالب في المسؤولية العقدية. فالقاضي وتطبيقاً للمادتين السالفتين بقدر التعويض ليس وفقاً لهواء، ولكن بمدى ما أصاب المضرور من ضرر فلا يزيد عنه ولا يقل، إلى جانب مراعاة الظروف والملابسة والمتمثلة في الظروف الشخصية للمضرور وحالته الصحية والعائلية والمالية، أي ينظر القاضي للمضرور نظرة الشخصية لا مجردة، خاصة إذا علمنا أن حوادث

¹ صابر ابراهيم محمد الرماحه: المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالقطارات وآليات التعويض -دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي - أطروحة دكتوراه في حقوق ، جامعة طنطا، مصر ، 2008، ص 249.

² الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالتزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار ، انظر الجريدة الرسمية العدد 15، المعدل بقانون 31/88 المؤرخ في 19 يوليو 1988 ، انظر الجريدة الرسمية العدد 29.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

النقل بالسكة الحديدية غالبا ما ينجر عنها أضرارا بدنية وخيمة قلما ينجو منها صاحبها فهي قاتلة في معظم الحالات¹.

فإذا ترتب عن الإصابة انخفاض في دخله يجب أن يأخذ بعين الاعتبار هذا الانخفاض عند تقدير التعويض لأن الفعل الضار هو السبب في هذا الانخفاض فهو يدخل فيما لحقه من خسارة، وفي هذا الصدد أقرت المحكمة العليا بأنه (.... عند ثبوت مسؤولية سائق القطار عن الأضرار اللاحقة بالضحية وجب على قضاة الموضوع ذكر العناصر الموضوعية التي تساعد في تحديد التعويض بدقة وتفصيل مثل من الضحية مهنتها، راتبها، ونوع الأضرار اللاحقة بالمستحقين تعويضات معينة لكل واحد من هؤلاء المستحقين)².

والقاضي و هو يحدد التعويض فإنه يراعي الأضرار المباشرة وغير المباشرة المتوقعة وغير المتوقعة حسب طبيعة المسؤولية المرفوعة على أساسها دعوى التعويض كما سلف الذكر، ولا يجوز له أن يدخل في الاعتبار جسامته الخطأ أو ثقافته عند تقدير التعويض لأن الخطأ ركن في قيام المسؤولية بصرف النظر عن مدها، ومتى وجد ونشأ عنه ضرر وجب التعويض عن هذا الضرر كله بحسب جسامته، فرب خطأ جسيم لا يترتب عليه إلا ضرر يسير، ورب خطأ يسير تافه يترتب عنه ضرر بليغ³.

الضرر المباشر كما أوضحت المادة 182 ق. م . ج هو الذي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالإلتزام أو التأخير في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن باستطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول ويرجع في ذلك إلى معيار الرجل العادي.

والجدير بالذكر أن يكون التعويض مساويا لما حدث من ضرر مباشر، ولا يخفض إلا في حالات الإشتراك في إحدائه ويخفض حسب القدر الذي إشتراك فيه المصاب وحتى يعتبر الضرر مباشرا لا بد من وجود علاقة سببية بينه وبين الفعل الضار، أما الضرر غير المباشر فهو عكس الضرر المباشر، حيث يستطيع المضرور أن يتوقاه ببذل جهده العادي، ويدخل

¹ محمد دمانة : المرجع السابق، ص359.

²نعيمة بن قريش : المرجع السابق، ص87.

³محمد دمانة : المرجع السابق، ص360.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

في الحساب عند تقدير التعويض أن يكون الضرر متوقعا إذا كان ناشئا على المسؤولية التصيرية، حيث يشمل التعويض كل ضرر مباشر متوقع كان هذا الضرر أو غير متوقع. أما في المسؤولية العقدية فيقتصر التعويض على الضرر المتوقع، وقد يشمل الضرر المتوقع إذا ارتكب المدين غشا أو خطأ.¹

وإذا كان من أنواع التعويض العيني والتعويض النقدي، فإن الأول غير مستساغ من الناحية الإنسانية، وإذا كان الضرر جسيما أو معنويا، كما هو الحال في محال حوادث النقل بالسكة الحديدية، أين يمس الحادث بجسم المسافر أو حياته، مما يفسح المجال للقاضي أن يمنح التعويض بمقابل نقدي يتمثل في مبلغ مالي محدد يعطي للمضرور أو لذوي حقوقه حبرا للضرر، وقد يتم في صورة مبلغ يدفع مرة واحدة أو على أقساط.

كما قد يكون مرتبنا مدى الحياة Rente viargere وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 132 فقرة 01 من القانون المدن ويجب على القاضي عندما تمنح التعويض أن يتقيد بقاعدتين أساسيتين هما:

-القاعدة الأولى: أن يكون التعويض مساويا للضرر الحاصل أي أن يكون بحسب ما لحق

المضرور من خسارة وما فاتته من كسب فلا يمكن للقاضي أن يغير مقدار التعويض بحسب:

1- جسامه الخطأ فعليه منح التعويض كاملا مهما كان الخطأ جسيما أو يسيرا، لأن ذلك لا

يؤثر في تقدير التعويض، فالمعيار الوحيد هو الضرر وحسب.

2- المركز المالي للمسؤول عن التعويض فلا يزيد فيه إذا كان ثريا أو يفترض ثراؤه كما هو

الحال بالنسبة للشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية ولا ينقص منه إذا كان فقيرا.

3- تأمين المسؤول على مسؤوليته فيزيد في مقدار التعويض إذا كان المسؤول مؤمنا، وينقص

منه في الحالة العكسية.

¹نعيمه بن قريش: المرجع السابق، ص 87-88.

القاعدة الثانية : ألا يزيد مقدار التعويض عن الضرر، حتى لا يثري المضرور بلا سبب على حساب المسؤول¹

و قد سكت المشرع الجزائري في نص المادة 182 ق.م.ج عن مبدأ التعويض عن الضرر المعنوي على غرار ما هو معمول في التشريعات الحديثة.²

ثانيا: وقت تقويم الضرر

ثمة وقتان يتصور الاعتداد بهما في تقويم الضرر وقت وقوعه ووقت الحكم على المسؤول عنه بالتعويض، ولا يثور الإشكال إذا كان الوقت بينهما قصيرا، بيد أنه يثور بشدة كلما فصل بين الوقتين مدة طويلة يمكن في أثناءها أن يتغير الضرر بأن يخفف أو يزيد، وقد انقسم الفقهاء إلى فريقين:

الأول: يرى أن وقت تقويم التعويض هو وقت وقوع الضرر وحثهم في ذلك أن الفعل غير المشروع هو الذي أنشأ الحق في التعويض وليس الحكم، ومن ثم فالحكم بالتعويض هو مقرر وليس منشئا له ، وبالتالي فتقدير التعويض يجب أن يحصل وفقا للعناصر التي كانت موجودة وقت نشوء الحق في التعويض أي وقت وقوع الضرر .

الثاني: يرى أن وقت صدور الحكم هو الذي يعتد به في تقويم الضرر لأن قبل ذلك يكون التعويض غير محدد المقدار، وقد أخذ المشرع المصري برأي الفريق الثاني، واستقر عليه قضاء محكمة النقض المصرية، حيث ترى أن التعويض لا يكون كافيا لجبره إذا لم يراع في تقديره قيمة الضرر وقت الحكم، كما سائر ذلك الإجتهد الفرنسي واتبعه الإجتهد القضائي الجزائري³.

¹ محمد دمانة : المرجع السابق:ص360-361.

² نعيمة بن قريش : المرجع السابق،ص88.

³ محمد دمانة : المرجع السابق،ص362.

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

وينبغي التذكير بأنه في حالة ثبوت خطأ الناقل بصفة كاملة فإن شركة النقل تعرض على الضحايا مصالحة أو تسوية ودية للنزاع باقتراح مبلغ التعويض المناسب فإذا قبل به المضرور، يسوى النزاع ويحفظ الملف. أما إذا لم يرض المضرور بالمبلغ المقترح فإنه يلجأ إلى القضاء.¹

الفرع الثاني : مدى تطبيق الامر 15/74 في تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو تعويض قضائي لعدم وجود نص يحكمه أي أن القاضي مجبر على الاستعانة بالقواعد العامة في تقدير التعويض طبقاً للمادتين 131 و 182 من ق.م.ج. وعلى عكس ذلك فقد الأمر قانوناً بالنسبة للحوادث السيارات حيث يتم تقدير التعويض طبقاً لأحكام الأمر 1574 والقانون 88-31 كيفية حساب مختلف التعويضات مسبقاً و بالرجوع إلى المادة 3 من نفس الأمر نجد أن هذا الأمر لا يسري على النقل بالسكك الحديدية.²

يتضح من بعض الأحكام والقرارات أن هناك أحكاماً تستند في تقدير التعويض إلى القواعد العامة مستعينة في ذلك بما قرره القانون المدني ورافضة فكرة تطبيق الأمر 74-15 وهذا ما جاء في أحد قرارات المحكمة العليا ، أن الحادث الذي أدى إلى الوفاة لا تطبق عليه أحكام الأمر 74-15 المؤرخ في 30/01/1974 وذلك بصريح المادة 3 منه التي تنص على عدم سريان الزامية التأمين المنصوص عليها في الأمر على النقل بالسكك الحديدية.³

وعليه فإن قضاة الموضوع عندما قضوا بمنح تعويضات مختلفة للأطراف المدنية مع تحميل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية دفعها لم يطبقوا القانون تطبيقاً سليماً مما يتعين منه نقص القرار المطعون فيه في شقه المدني.

¹ محمد مختار رحمانى: المرجع السابق، ص128.

² سلوى ناصري: المرجع السابق، ص67.

³ تنص المادة 03 من الامر 74-15 على مايلي:الزامية تأمين في هذ الامر لاتطبق على النقل بالسكك الحديدية .

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

رغم حسم الأمر قانونا إلا أن بعض المحاكم أحيانا تستند إلى أحكام الأمر 74-15 و هذا ما جاء في أحد قراراتها حيث أيد مجلس قضاء البويرة الحكم المستأنف الصادر عن محكمة الأخصرية بتاريخ 10/12/2005 ويتعلق الأمر بوفاة قاصر نتيجة سقوطه من القطار، وأدانت فيه المحكمة الشركة الوطنية على أساس أن باب القطار كان مفتوحا، وجاء في القرار ما يلي: "... حيث أنه وطبقا للقانون رقم 88-31 فإنه في حالة وفاة ضحية قاصر عمرها ما بين 06 و 19 سنة فإن كل من أب وأم الضحية يستحقان بالتساوي تعويضا يعادل ثلاثة أضعاف الأجر الوطني السنوي الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

وحيث أن الضحية كان قاصرا عند تاريخ الحادث وعمره 15 مما يتعين القول بأن المدعين يستحقان مبلغ 288000 دج بالتساوي بينهما تعويضا عن الوفاة إذن:
$$288000 = 3 \times 12 \times 800 \text{ دج.}$$

والمدعيان يستحقان تعويضا عن مصاريف الجنازة يساوي مبلغ 40000
دج $40000 = 5 \times 8000$

نستنتج من خلال هذين القرارين وجود تناقض في الاجتهاد القضائي الجزائري فيما يخص مسألة تقدير التعويض رغم صراحة المادة 3 في هذا المجال.¹
وما يجدر الإشارة إليه أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤمنة من الحوادث طبقا لنص المادة (32) من الأمر 74-15 التي تنص على أن الدولة تؤمن نفسها بنفسها أي أن الشركة الوطنية هي المسؤولة الوحيدة عن تعويض الضحايا أي تدفع التعويض من ميزانيتها الخاصة، فالقاضي هو الذي يحدد مبلغ التعويض، ولعل ما يبرر عدم تأمين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن الحوادث هو عدم وجود نص صريح يلزمها بذلك.²

¹ سلوى ناصري: المرجع السابق، ص 68.

² تنص المادة 02 من الأمر 74-25 على مايلي: (ان الدولة وهي معفاة من التزام بالتأمين فإنه يقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي يمكنها او الموجود في حراستها).

الفصل الثاني : أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إلا أنه بالرجوع إلى المادة 164 من أمر 95-07،¹ المعدل والمتمم نجد أنها تنص على ما يلي:
يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل محلا أو قاعة أو مكانا مخصصا لاستقبال الجمهور أو يكون هذا الاستغلال خاصة بالنشاطات التجارية أو الثقافية أو الرياضية أن يكتتب تأمينا لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه المستعملين والغير

والشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مؤسسة وطنية ذات طابع صناعي وتجاري تطبقا للمرسوم 90-391 وهي تستغل قاعات لاستقبال الجمهور، كما أن المادة 166 من نفس الأمر تلزم الناقلين العموميين عن طريق البر بالتأمين، والنقل بالسكك الحديدية يدخل ضمن النقل البري، وتنص المادة 287 من نفس الأمر صراحة على انه يلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا الأمر.

-وتأسيسا على ذلك لابد على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ان تكتتب تأمينا طبقا لأحكام الأمر 95-07 المعدل والمتمم.²

¹ الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 ، المعدل والتمم بقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ،المتعلق بالتأمينات ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 87.

² سلوى ناصري: المرجع السابق،ص69.

خلاصة الفصل الثاني

من خلال دراسة هذا الفصل المتضمن دعوى قيام مسؤولية الناقل السككي عن حوادث نقل الأشخاص , فمتى ألحق الناقل الضرر بالمسافر و امتعته من جراء الحوادث سواء في بدنه او سبب له تأخير عن ميعاد و مكان وصوله فانه يستوجب مسألته متى اثبت المسافر المتضرر ذلك، لكن إذا ما تعذر على الناقل السككي النفي الكلي أو الجزئي من الإخلال بمسؤوليته بالوسائل القانونية المتاحة.

فإن الهدف من المسؤولية المدنية هو تقديم المساعدة للمسافر المتضرر لجبر ضرره الحاصل من الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بدعوى يرفعها ضد هذه الأخيرة امام القضاء من اجل الحصول على تعويض يحدده القاضي المختص تقديريا مراعيًا في ذلك كل الظروف و الملابسات في هذه الدعوى .



خاتمة



FREE PRINTABLE INVITATION - BAGVANIA.COM

خاتمة:

لقد بينا من خلال دراستنا المتواضعة أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود الرضائية، التي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل شخص من مكان إلى آخر مقابل أجره معينة، كما أنه من العقود التجارية التي يجوز إثباتها بكافة الطرق مبينا مدى قيمة تذكرة السفر في الإثبات. و عرضنا مكانة هذا النوع من أنماط النقل البري في الجزائر، من خلال الوقوف على الهيكل التنظيمي لمرفق النقل بالسكك الحديدية بما يمتاز به من منشآت و شبكة حديدية ضخمة تؤهله للقيام بدوره على أكمل وجه ضمانا بإنقاع مستعملي النقل من خدماته، و بما يلزم عقد النقل على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية من مسؤوليات إتجاه المسافر وما يلزم المسافر من مسؤوليات إتجاه الطرف الآخر. فإذا ما وقع حادث سبب ضرر جسماني للمسافر أو تأخر الناقل في إيصاله مع أمتعته قامت مسؤوليته، و أنه لا يمكن للناقل دفع هذه مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ المسافر أو فعل الغير.

إلا أن المشرع الجزائري لم ينظم مسألة هذه الحوادث بصفة محكمة وواضحة خاصة بالنسبة للمسؤوليات و نظام التعويض، حيث أنه في القانون المدني و القانون التجاري و القانون 90-35 المتعلق بالأمن و السلامة و الإستعمال و الحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية و القانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه كرس القواعد العامة فقط.

هذا ما فتح المجال إلى تضارب آراء الفقهاء، أين تأرجحت مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية عن حوادث نقل الأشخاص بين المسؤولية العقدية و المسؤولية التقصيرية، و تردد القضاء في تقرير الحالات التي تدخل في إطار أي من المسؤوليتين، و لكن الرغبة في مساعدة المسافر المضروب في حصوله على التعويض و كان من نتيجة ذلك تقرير مبدأ الإلتزام بضمان السلامة الذي سمح على إبقاء قواعد المسؤولية العقدية دون خرق قاعدة الجمع بين المسؤولين.

و أما مسألة التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هي الأثر المباشر لمسؤولية الناقل، و يخضع هذا التعويض في تقديره للقواعد العامة لعدم وجود نص قانوني خاص بنظام التعويض عن هذه الحوادث كما هو الشأن بالنسبة لحوادث السيارات، بالإضافة الى أن مبلغ

التعويض يسدد من ميزانية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بسبب عدم وجود تأمين عن هذه الحوادث.

ومن خلال دراستنا لهذا الموضوع توصلنا إلى النتائج التالية:

✓ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية عقد رضائي و عقد ملزم للجانبين ،و العنصر الجوهري فيه يتمثل في عملية النقل بحد ذاتها حيث يترتب عليه عدة التزامات على عاتق أطرافه.

✓ مرفق النقل بالسكك الحديدية في التشريع الجزائري هو مرفق عام ذو طابع صناعي تجاري ،يتطلب تدخل الدولة في تنظيمه من أجل تحقيق المصلحة العامة.

✓ فيما يخص نشاط النقل بالسكك الحديدية للأشخاص ،تمسك المشرع الجزائري بتطبيق القواعد العامة دون اللجوء إلى تقنين هذا المجال بنصوص خاصة.

✓ ومن أجل حصول المسافر المضروب على التعويض له أن يرفع دعواه أمام القاضي المدني للإستفادة من التعويض في حالة ثبوت خطأ الناقل طبقا للمادة 124 ق.م.ج ، و على أساس حراسة الأشياء طبقا للمادة 138 ق.م.ج ،و تمنح له التعويضات و لورثته في حالة الوفاة،و إما ان يرفع دعواه أمام القاضي الجزائري في حالة ثبوت إدانة الناقل السككي.

✓ و للقاضي السلطة التقديرية في تقدير التعويض بتقدير الظروف الملازمة للمضروب و ذلك بمراعاة ما لحقه من خسارة و ما فاتته من كسب،رغم عدم وجود نظام تعويض خاص يحكم حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية على غرار الأمر 15-74 الخاص بحوادث السيارات.

و تكملة لما سبق ذكره نعرض بعض التوصيات و الإقتراحات فيما يلي:

✓ ضرورة جعل موضوع هذا البحث و -المسؤولية المدنية للناقل ككل- مقياسا و مقرا ضمن الرزمانة المحددة للمواضيع التي تدرس لطلبة القانون في الجامعة نظرا لأهميته و تشعبه و ارتباطه بالحياة العامة.

لضرورة إهتمام الكتاب و المؤلفون و كل الحقوقيون بهذا المجال ،على غرار إهتمامهم بالنقل الجوي و البحري و ذلك من أجل إثراء المكتبة العلمية و القانونية و جعلها في متناول الطالب ،لأن الكتابة في هذا المجال جد قليلة.

لتخصيص عقد النقل بالسكك الحديدية بأحكام قانونية خاصة سواء ضمن القانون التجاري أو بصفة مستقلة و منظمة،حيث تكون أكثر ردها من أجل الحفاظ على أرواح الركاب على غرار التشريعات الأخرى.

لحاجة إلى نظام جديد لجبر الضرر في المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية بإعتبار أن المسافر هو الطرف الضعيف في عقد النقل ،بناءا منا على إقتراح التأمين الإجباري من هذه المسؤولية و على إقتراح صندوق خاص بالتعويض لمواجهة الحوادث التي تصل إلى حد الكارثة بما يكفل حقوق الضحايا و ذويهم ،وفق إجراءات بسيطة و في فترة زمنية وجيزة و هذا ما نطمح إليه من خلال هذه الدراسة.

و أخيرا فإن تطور القانون و التشريع لأي دولة ما يعتبر إنعكاس لرقبها و تطورها ،و بالتالي فإن تطور النظام القانوني لمسؤولية الناقل بالسكك الحديدية على نقل الأشخاص و البضائع و التأمين الإلزامي ضد الحوادث يكون له أثر جيد في تطور المجتمع إضافة الى تطور النقل بشقيه الداخلي و الخارجي ، و هذا ما يؤثر على زيادة النمو الإقتصادي الوطني.

و بعد فقد إنتهينا من هذه الدراسة فإن كان بها نقص فمن عندنا و إن كان بيها نفع فتوفيق من الله عز و جل ،عليه توكلنا و إليه أنبنا و إليه المصير .

قائمة المصادر

والمراجع



FREE PRINTABLE INVITATION - BAGVANIA.COM

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: النصوص القانونية

1- الاتفاقيات الدولية

- الاتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والامتعة عبر السكة الحديدية الموقع ببرن عام 1924 المعدلة في 09 ماي (cotif)

2- القوانين

- القانون رقم 90-35 المؤرخ في: 25-12-1990، المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 56، الصادرة بتاريخ 26-12-1990.

- القانون رقم: 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، انظر الجريدة الرسمية العدد 21، الصادر بتاريخ 23-04-2008
- القانون رقم 11-09 المؤرخ في 05-06-2011 ، المعدل للقانون رقم 01-13 انظر الجريدة الرسمية العدد 32 ، صادر بتاريخ 08-06-2011 والمتضمن قانون توجيه النقل البري وتنظيمه.

3- الأوامر

الامر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الاضرار ، انظر الجريدة الرسمية العدد 15، المعدل بقانون 31/88 المؤرخ في 19 يوليو 1988 ، انظر الجريدة الرسمية العدد 29.

الامر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، أنظر الجريدة الرسمية العدد 78 ، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

قائمة المصادر والمراجع

- الأمر رقم :75-59 المؤرخ في :26-09-1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-09 ، انظر الجريدة الرسمية،العدد 101، صادر بتاريخ 19-12-1975.

الأمر رقم 76-28 المؤرخ في: 25-03-1976، المتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة العدد 26 ، الصادر بتاريخ 30-03-1976.

- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 ، المعدل والتمم بقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ،المتعلق بالتأمينات ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 87.
4- المراسيم

-المرسوم رقم : 90-391 المؤرخ في 01-12-1990 ، المتضمن تغيير الطبيعة القانونية لشركة النقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 54 ، الصادر بتاريخ 12-12-1990 .

- المرسوم رقم: 93-348 المؤرخ في 28-12-1993 ، المحدد للقواعد المتعلقة بأمن وإستغلال النقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة الرسمية العدد 87 ،الصادرة بتاريخ: 29-12-1993.

-المرسوم رقم : 24-75 المؤرخ في 08-02-2024 ، يحدد تعريفات نقل المسافرين الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، أنظر الجريدة الرسمية العدد10،الصادر بتاريخ 11-02-2024.

ثانيا:الكتب

1-كتب خاصة

- محمد مختار رحماني : المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء -،دارهومة للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر ، 2003

قائمة المصادر والمراجع

-محمود محمد عباينه: أحكام عقد النقل -النقل البحري -النقل البري - النقل الجوي - دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية و العربية و الإتفاقيات الدولية و الإتجاهات القضائية ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان الأردن ،2015، الطبعة 01.

-أمير خالد عدلي : عقد النقل البري - قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا.-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر،2006.

2-كتب عامة

سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية الجزائري . الخصومة القضائية أمام المحكمة، دار الهدى، الجزائر، 2006، الجزء الأول

-- كمال فتحي دريس : الوجيز في العقود الخاصة -عقد البيع و عقد الكفالة- مطبعة

منصور ، الوادي ، الجزائر، 2022 ، الطبعة 01 ، الجزء 01

- محمد كرام : العقود التجارية في القانون المغربي-عقد الوكالة التجارية-عقد السمسرة-عقد النقل البري-عقد النقل البري -عقد الإئتمان الإيجاري، المطبعة والورقة الوطنية،مراكش، المغرب،2021، الطبعة 01

-محفوظ لعشب :عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري و المقارن ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1990

ثالثا: الرسائل الاكاديمية

1-أطروحة دكتوراه

-نبيل صالح العرابوي:مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة تلمسان،الجزائر،2009- 2010

قائمة المصادر والمراجع

-محمد دمانة : دفع المسؤولية المدنية للناقل ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، 2010-2011،

-صابر ابراهيم محمد الرماحه: المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالقطارات وآليات التعويض - دراسة مقارنة بين القانون المصريوالفرنسي- أطروحة دكتوراه في حقوق ،جامعة طنطا،مصر ،2008،

2-رسائل الماجستير

-نعيمة بن قريش : النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية - دراسة مقارنة - ، مذكرة ماجستير تخصص عقود و مسؤولية ، جامعة أمحمد بوقرة ،بومرداس ،2014،

- العياشي شتواح : عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة ماجستير تخصص قانون الأعمال ، جامعة منتوري ، قسنطينة ، 2004-2005

- مريم خليفي : مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مذكرة ماجستير تخصص قانون النقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2003-2004

3-مذكرة ماستر

- رضا دفار: النظام القانوني لمرفق السكك الحديدية في التشريع الجزائري ، مذكرة ماستر تخصص قانون إداري، جامعة الشيخ العربي ،تبسة، الجزائر، 2014 -2015

- سلوى ناصري: عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية،مذكرة ماستر في القانون الخاص تخصص عقود ومسؤولية جامعة اكلي محند او لحاج ،البويرة، الجزائر ،2014 -2015

4-المقالات القانونية

- سفيان زرقط و عيسى لحاق : المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص البري، مجلة الفكر القانوني والسياسي ، جامعة عمار ثليجي ، الأغواط، العدد الرابع نوفمبر 2018

- سناء شيخ : المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة تلمسان،الجزائر،العدد الثاني،2014

قائمة المصادر والمراجع

- نجوى عميروش : تحقيق جودة خدمات النقل بالسكك الحديدية في تطوير قطاع النقل في الجزائر الفترة 2000-2015، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية ،جامعة أم بواقي ، الجزائر، العدد الرابع، ديسمبر، 2019،

-نرجس كنزة قلفاط :حوادث النقل عن طريق السكة الحديدية ،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة تلمسان،الجزائر،العدد الثالث مارس 2015.

خامسا: المواقع الالكترونية

- www.sntf.dz ،تم الإطلاع بتاريخ: 05-03-2024 ،على الساعة 21:30.

- مرسوم تنفيذي يحدد تسعيرات النقل / <https://www.cntv.dz> ،تم الإطلاع بتاريخ : 23-04-2024،على14:00.

سادسا: الاجتهادات القضائية

-الإجتهد القضائي للمحكمة العليا رقم 2429 ، الصادر بتاريخ 10 - 03 - 1983 ، مجلة المحكمة العليا قسم الوثائق والدراسات القانونية ،السنة 1983 ، العدد 01

- الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا رقم 94034 ،الصادر بتاريخ 02-12-1992 مجلة المحكمة العليا قسم الوثائق والدراسات القانونية ،سنة 1995 ، العدد 02

- الإجتهد القضائي للمحكمة العليا رقم 282438، الصادر بتاريخ 28-04-2004 ،مجلة المحكمة العليا ،قسم الوثائق والدراسات القانونية ، السنة 2004 ،العدد 02،ص 133.



فهرس الموضوعات

8	مقدمة
1	الفصل الأول الاطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
7	1المبحث الأول: ماهية عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
7	المطلب الأول: مفهوم عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
7	الفرع الأول: تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
18	الفرع الثاني: إثبات عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
20	المطلب الثاني : الطبيعة القانونية لمرفق السكك الحديدية
21	الفرع الأول: تعريف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و نشاطاتها
26	الفرع الثاني: تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
31	المبحث الثاني: التكييف القانوني لحوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
	المطلب الأول: الأحكام القانونية الداخلية والدولية المتعلقة بالنقل عن طريق
32	السكك الحديدية
	الفرع الأول: التشريع الجزائري الذي ينظم حوادث نقل الأشخاص بالسكك
32	الحديدية
33	الفرع الثاني: التشريع الدولي الذي ينظم حوادث النقل بالسكك الحديدية

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الأشخاص بالسكك الحديدية	
34	عن الحوادث الفردية والجماعية
34	الفرع الأول: الحوادث الفردية والجماعية
38	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية وأساسها
41	الفصل الثاني أحكام قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
43	المبحث الأول: مجال قيام مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ومجال إنتقائها
43	المطلب الأول: مجال تحقق حالات المسؤولية
44	الفرع الأول المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمشافر
48	الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأمتهة
51	المطلب الثاني: مجال إنتقاء حالات المسؤولية
52	الفرع الأول القوة القاهرة
53	الفرع الثاني: خطأ المشافر
56	الفرع الثالث: فعل الغير
57	المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المطلب الأول: تأسيس دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية	58
الفرع الأول: إجراءات دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية	58
المطالب الثاني: تقدير قيمة التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية	69
الفرع الأول: معيار تقدير التعويض ووقت تقويمه	70
الفرع الثاني : مدى تطبيق الامر 15/74 في تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية	74
خاتمة	78

ملخص الموضوع



FREE PRINTABLE INVITATION - BAGVANIA.COM

ملخص الموضوع

يعد النقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل الجماعي لما يقدمه للأشخاص من خدمات و تسهيلات في النقل ، و أمام إزدياد الحوادث الفردية و الجماعية الناجمة عنه كان لزاما البحث عن الأساس القانوني المسؤولية الناقل بالسكك الحديدية عن هذه الحوادث ، و ذلك بتحديد إلتزامات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و التي أهمها الإلتزام بضمان سلامة المسافر ، و متى أصيب المسافر بضرر تقوم المسؤولية العقدية للشركة ، و بما أن القضاء الفرنسي هو النموذج الذي يحتذى به في الدراسات القانونية فإنه توصل إلى مسؤولية الناقل العقدية بعد أخذ و رد، و أيده في ذلك الفقه و القضاء و المشرع الجزائري و كان بحثنا هذا مواكبة لهذه التجربة

وتم التركيز على طرق دفع المسؤولية عن الناقل السككي و نظام التعويض عن هذه الحوادث محاولة منا الإهتمام بالناحيتين النظرية و التطبيقية للتعريف بما جاء به القضاء في هذا المجال ، في ظل نظام يمتاز بشيخوخة نصوصه و في ظل تنامي دعاوى المسائلة للناقل ، متمنين أننا قد أجبنا على هاته التساؤلات في هذا الموضوع .

Summary

The transportation by railway is considered one of the most important means of mass transit due to the services and facilitations it provides to individuals in the modern era. With the increasing number of individual and collective accidents resulting from it, it became necessary to search for the legal basis of civil liability for railway carriers by specifying the obligations of the national railway transport company. The most important of these obligations is ensuring the safety of passengers. When a passenger is harmed, the contractual liability of the company arises. Since the French judiciary is the model followed in legal studies, it has established the contractual liability after a give and take. This was supported by jurisprudence, legislation, and the Algerian legislator. Our research aims to keep pace with this experience.

We focused on methods of assigning liability for railway carriers and the compensation system for these accidents, aiming to address both the theoretical and practical aspects to define what the national judiciary has stated in this regard. This is amid a legal system characterized by the antiquity of its texts and the growing lawsuits against carriers. We hope that we have answered these questions in this subject. This text outlines the importance of railway transportation, the legal responsibilities of railway carriers, and the compensation system for accidents, referencing the French legal system as a model, and aiming to address both theoretical and practical aspects within the Algerian legal context.