



جامعة أكلي محند أولحاج - البويرة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص



عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون الخاص

تخصص: عقود ومسؤولية

إشراف

أ. بلعزوز رابح

إعداد الطالبة

ناصرى سلوى

لجنة المناقشة

الأستاذ: قاسم حكيم.....رئيساً

الأستاذ بلعزوز رابح.....مُشرفاً ومقرراً

الأستاذة: بن صر حورية.....عُضواً

السنة الجامعية 2015/2014

كلمة شكر وتقدير

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين نبينا محمد صلى الله عليه وسلم وعلى آله وأصحابه أجمعين أما بعد.

نشكر الله العلي القدير على توفيقه بإتمام هذا العمل فهو عزوجل أحق بالشكر والحمد لله سبحانه وتعالى.

لا يسعنا في هذا المقام إلى أن ننسب الفضل لأصحابه، فأخص بالذكر أستاذي المشرف بلعزوز رابع، الذي منحني الكثير من وقته ولم يبخل علي بتوجيهاته ونصائحه القيمة فله جزيل الشكر والعرفان بالجميل على تحمله وصبره طيلة إنجاز هذه الدراسة، فألف شكر.

كما أتقدم بالشكر والعرفان لأعضاء اللجنة الموقرة لقبولها مناقشة هذا البحث.

ولكل من ساعدني في إنجاز هذه المذكرة .

الإهداء

أوصانا الله سبحانه وتعالى بهما فقال: "وبالوالدين إحسانا"

إلى من أعطتني الحب والحنان، وعلمتني العطاء والتسامح، إلى التي حملتني وهن على وهن، ورأتني أخطو خطواتي الأولى في حياتي، ورأتني أكبر أمام عينيها، إلى أمي الحبيبة أطال الله في عمرها.

إلى الذي علمني كيف تكون الحياة، وتعب من أجلي، إلى الذي غرس في نفسي حب العلم والنجاح و لم يبخل علي بأي شيء والذي كان لي سندا في هذه الحياة.

إلى الذي أنار دربي والذي لا أطمع إلا في رضاه ودعواته والذي أعجز عن شكر أبي العزيز أطال الله في عمره ومنحه الصحة والعافية.

إلى جدتي الغالية أطال الله في عمرها ومنحها الصحة والعافية.

إلى روح جدي الطاهرة رحمه الله.

إلى الذين وقفوا بجانبني فكانوا بمثابة سند لي، فدعوا الله أن يوفقتني في هذا العمل، إلى أجمل هدية أهداني إياها الله عزوجل.

إلى إخوتي: فريدة وزوجها كريم، رشيد و زوجته سيليا، ليندة وزوجها مرزوق، فاتح، ياسين، فؤاد.

إلى الأخوات التي لم تلهن أمي وتميزوا بالوفاء: ريمة، نسيم، فائزة، ريمة، شهيرة

إلى أفراد عائلتي كل واحد باسمه وخاصة شريف.

إلى أعين البراءة أبناء إخوتي: كنزة، لينة، سيلية، محمد يانيس حفظهم الله عزوجل من كل سوء ووقفهم لكل خير.

إلى كل صديقاتي وزميلاتي اللواتي قضيت معهن أحلى الأوقات.

إلى كل من يعرفني من قريب أو من بعيد.

سلوى

قائمة المختصرات

المختصرات باللغة العربية:

ج ر: الجريدة الرسمية

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري

ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري

ق.إ.م.إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية

ق.م.ف: القانون المدني الفرنسي

د، س، ن: دون سنة النشر.

د، ط: دون طبعة.

ج: الجزء

ع: العدد.

ص: الصفحة.

المختصرات باللغة الفرنسية:

P : page.

SNTF : société nationale de transport fers

مقدمة

مقدمة

يتمثل جوهر النقل في تغيير مكان شخص باستعمال وسائل مناسبة للانطلاق من مكان معين بغرض الوصول إلى مكان آخر ، ومن بين هذه الوسائل عربات التي تطورت تطورا كبيرا على المستوى الدولي مما أدى إلى إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل عن طريق السكك الحديدية civ - cotif الموقعة ببرن عام 1924 المعدلة في 09 ماي 1980 التي صادقت الجزائر على البروتوكول الخاص بتعديلها في 03 جوان 1999.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد عالج هذا النوع من النقل في البداية في النصوص القانون التجاري من خلال المواد من 62 إلى 68 منه.

كما أصدر قانون 90-35 المؤرخ في 25/12/1990 المتعلق بالأمن والسلامة و الاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ثم إصداره المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 28/12/1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن واستغلال النقل بالسكك الحديدية.

و كذا القانون 78-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن التوجيه البري الذي تم إلغاءه بقانون 01-13 المؤرخ في 01/02/2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه والمعدل والمتمم بقانون 11/09 المؤرخ في 05 يونيو 2013.

إن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في الواقع لا يخرج في بنائه وخصائصه عما جاء في القواعد العامة التي تحكم باقي العقود، بحيث يعد من العقود الرضائية الذي يكفي لانعقاده تطابق الإيجاب والقبول دون حاجة لإفراغه في شكل معين، ويرتب عدة التزامات على عاتق الطرفين المسافر والناقل، وعليه تقوم مسؤولية هذا الأخير في حالة إخلاله بالتزاماته.

غير أن مسؤولية الناقل لم تتل حضاها من البحث خاصة في القانون الجزائري، كما أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود التي لم يتطرق إليها الشراح الجزائريين مما يجعل من هذا العقد غير معروف في الأوساط الدراسية.

وهذا هو السبب الذي دفعني إلى دراسة هذا الموضوع من خلال طرح

الإشكالية التالية :

هل يتميز عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية عن غيره من العقود بمميزات خاصة من حيث إنعقاده و إثباته و تنفيذه، ما هي الآثار المترتبة عن إخلال الناقل بالتزاماته الناشئة عن هذا العقد .

وللإجابة عن هذه الإشكاليات اعتمدنا المنهج الوصفي التحليلي بشأن دراسة وتحليل المواد، كما استعنا بالمنهج المقارن لمقارنة القانون التجاري مع بعض القوانين الوضعية وهذا يتماشى مع موضوع البحث لأن النصوص القانونية التي تنظم هذا العقد في الجزائر لم تعد كافية في تحميل الناقل للمسؤولية عما يلحق المسافر من ضرر.

و لأجل معالجة كافة الجوانب المتعلقة بهذا الموضوع قمنا بتقسيمه إلى فصلين حيث :

خصصنا الفصل الأول للإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من حيث مفهومه والالتزامات الناشئة عنه، أما الفصل الثاني فجاء تحت عنوان المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالسكك الحديدية من خلال الحديث عن التكييف القانونية لمسؤولية الناقل ودعوى التعويض، وأنهينا بحثنا هذا بخاتمة للموضوع مع بعض الاقتراحات.

الفصل الأول

الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك
الحديدية

الفصل الأول

الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

عقد نقل الأشخاص كعقد النقل عموماً من العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد الاتفاق ولا تستلزم شكلية معينة، على الرغم من الأهمية البالغة لهذا النوع من العقود نجد أن المشرع الجزائري لم يخصصه بنصوص خاصة في القانون التجاري بتقنين خاص، لذلك حاول الفقه والقضاء استكمال هذا النقص وذلك من أجل إرساء بعض القواعد التي تحكم هذا النوع من النقل.

لم ينضم القانون التجاري الجزائري عقد نقل الأشخاص وإنما نظم مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص في المواد (62، 68) على الرغم من أنه وضعها تحت عنوان عقد نقل الأشخاص.

كما تطرقنا سابقاً فإن هذا العقد من العقود الرضائية فإنه يكفي لانعقادها تطابق الإيجاب والقبول، غالباً ما يتم هذا العقد بمقتضى تذكرة مطبوع عليها شروط النقل لا تقبل التعديل أو المساومة.

ويعد عقد النقل البري للأشخاص ذو طبيعة تجارية بالنسبة للناقل، فيجوز إثباته بكافة الوسائل، أما بالنسبة للمسافر فقد يكون إما مدنياً أو تجارياً بالتبعية، فإذا كان مدنياً يجوز إثباته بالكتابة أما إذا كان تجارياً فبكافة الطرق.

عقد النقل البري للأشخاص يترتب عدة التزامات على عاتق طرفيه المسافر والناقل بحيث يلتزم الناقل بعملية النقل، فيجوز النقل إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المعلن في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف.

كما يلزم بالإضافة إلى نقل الراكب وأمتعته بالمحافظة عليه وتوصيله سالماً إلى مكان الوصول المتفق عليه وأهم الالتزام يقع على عاتق الناقل هو الالتزام بضمان سلامة المسافر، وسوف نتناول في هذا الفصل ماهية العقد وإثباته في المبحث الأول

والى الالتزامات التي تقع على عاتق كل من الراكب والناقل في عقد النقل البري للأشخاص بالسكك الحديدية في المبحث الثاني .

المبحث الأول

ماهية عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

لمعرفة ماهية عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية لا بد أولاً من تعريفه وتوضيح أركانه وأطرافه وشروط انعقاده من جهة، ومن جهة أخرى لا بد لنا من دراسة طبيعته القانونية للتمكن من تصنيفه وتكييفه طبقاً للقانون وبيان أحكامه والآثار المترتبة عنه، لذا سوف نتعرض في هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: مفهوم عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من خلال دراسة أركانه وشروط قيامه وكيفية إثباته.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وحدود تنفيذه وذلك بدراسة طبيعته وحدود تنفيذه.

المطلب الأول

مفهوم عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وإثباته

المشعر الجزائري لم ينظم عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية إنما نظم عقد النقل بصفة عامة وذلك في الكتاب الأول من القانون التجاري بعنوان التجارة عموماً في بابه الرابع بعنوان العقود التجارية في الفصل الرابع المعنون في عقد النقل البري في عقد العمولة للنقل في قسمه الثالث تحت عنوان عقد نقل الأشخاص.

وعلى هذا سنحاول إسقاط تعريف عقد النقل المنصوص في المواد 62 إلى غاية 68 من القانون التجاري الجزائري على عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (الفرع الأول).

وباعتبار عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية عقداً تجارياً فهل يمكن إثباته بكل الطرق أو يتميز ببعض الخصوصية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

لم يعرف المشرع الجزائري عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية بصفة خاصة، وإنما عرف عقد النقل بصفة عامة وذلك من خلال نص المادة 36 من القانون التجاري⁽¹⁾ التي تنص على ما يلي: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بان يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

يتضح من هذه المادة أن عقد النقل عقد ينشأ بين طرفين هما الناقل والمسافر أو الراكب بصفة رضائية، حيث يلتزم الناقل بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره يدفعها الراكب .

كما نجد المادة 2 من القانون رقم 01-13⁽²⁾ المعدل والمتمم بقانون 11-09 نجدها عرفت النقل البري بأنه "كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة".

أما بعد تعديل القانون 01-13 فقد استبدلت كلمة شخص طبيعي أو اعتباري بكلمة "مستغل" الذي عرفته نفس المادة في فقرتها الرابعة التي تنص على ما يلي:

"المستغل كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للنقل أو بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في إطار الامتياز"⁽³⁾.

كما أكدت المادة 14 من نفس القانون على ما يلي: يشمل النقل البري في مفهوم هذا القانون:

– النقل بالسكك الحديدية ...".

(1) أمر رقم 75 – 59 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، ج ر عدد 11.

(2) القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 07 أوت سنة 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 44.

(3) نعيمة بن قريش، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في شعبة الحقوق السياسية والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة بومرداس، 2014، ص 8.

ما تجدر الإشارة إليه أن عقد نقل الأشخاص يعني نقل الأشخاص الأحياء، وذلك لأن نقل الموتى يخضع لعقد نقل البضائع، والذي تحكمه أحكام مستقلة بذاتها كما لا يهم في عقد النقل ما إذا كان الناقل مالكا لوسيلة النقل أو غير مالك ، فالمهم أن يقوم بهذا النقل مهني محترف.

وعموما يعرف عقد النقل فقها بأنه عقد يلتزم به شخص يسمى الناقل بتوصيل شخص أو بضاعة من جهة إلى جهة أخرى، إما بنفسه أو بواسطة غيره بأي وسيلة من وسائل النقل برا أو بحرا أو جوا، وعلى كل فهو طبقا للقواعد العامة التي تحكم العقود اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص بفعل شيء يتمثل في عملية النقل من مكان إلى آخر⁽¹⁾.

رغم أن هذا التعريف للعقد منتقد لما فيه خلط بين تعريف العقد وتعريف الالتزام كما جاءت به المادة 1101 من القانون المدني الفرنسي التي تقابل المادة 54⁽²⁾ من ق م ج ، إلا أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية لا يعدو أن يكون إلا تصرف قانوني صادر من جانبين غرضه إنشاء التزام⁽³⁾، فهو عقد ثنائي الأطراف يتكون من الناقل والمسافر، وذلك لأن طبيعة هذا العقد لا تسمح بأن يكون ثلاثي الأطراف مثل ما هو في عقد نقل الأشياء⁽⁴⁾.

وبما أن المشرع الجزائري لم يعرف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، فيمكن تعريفه على أنه: "اتفاق يتم بين شخصين هما الناقل والمتمثل في الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، والمسافر بصفة رضائية على أن يلتزم الناقل مقابل أجره بنقل المسافر إلى مكان معين".

(1) خضرة بوتوي، معمر نهدي، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مذكرة لنيل شهادة المدرسية العليا للقضاء، 2007، ص2.

(2) تنص المادة 54 من ق م ج على ما يلي: "العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم شيء ما".

(3) محمد صبري السعدي، شرح القانون الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، العقد والإرادة المنفردة، ج1، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، 2004، ص 80.

(4) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 7.

إلا أنه بالرجوع إلى المادة 7/2 من القانون 11-09 السالف الذكر، عرفت النقل بالسكك الحديدية بصفة عامة دون تمييزها إذا كان نقل الأشخاص أو البضائع بأنه "كل منظومة نقل الأشخاص والبضائع بواسطة مركبات مجرورة أو تسير عبر السكة".

ويدخل عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية نطاق القانون الخاص، وبالضبط في القانون التجاري الذي يظم أحكام عقد النقل، وبالتالي فإنه كغيره من العقود لا بد من توافر الأركان المتطلبة في كل عقد، إضافة إلى بعض الشروط الخاصة بعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية حتى يكون العقد صحيحا.

وعلى هذا سنتناول دراسة أركان عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أولا ثم الشروط الواجبة توافرها في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ثانيا.

أولا: أركان عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.

عرفنا أن العقد هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين، لذا لكي ينشأ العقد لا بد من وجود التراضي بين طرفيه، فالتراضي هو ركن العقد الأساسي.

ويجب أن يكون تراضي الطرفين موجودا حقيقة وأن ينصب هذا التراضي على شيء معين، إذ أن العقد يؤدي إلى إنشاء التزام أو حق، أو تعديل التزام أو نقله أو زواله، لذا يجب أن يكون لهذا الالتزام محل صالح لكي يرد عليه، وهذا هو الشيء المعين الذي ينصب عليه التراضي، وهذا محل العقد.

وبناء على ما تقدم ينشأ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية بمجرد توافره على الشروط العامة لانعقاده، ومتى انعدمت هذه الأركان كان العقد باطل بطلانا مطلقا.

1- التراضي:

تنص المادة 59 من ق م ق على أن "العقد يتم بمجرد أن يتبادل الطرفين التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية". والمقصود بالإرادة هي تلك التي تتجه إلى إحداث أثر قانوني معين هو إنشاء الالتزام، أي وجود إرادة لشخص محدد يتجه إلى إحداث

أثر قانوني معين، وأن تخرج هذه الإرادة إلى العالم الخارجي بالتعبير عنها، وأن تتطابق مع إرادة أخرى⁽¹⁾.

فالتراضي في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو توافق إرادتي كل من الناقل المتمثل في الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والمسافر على إحداث أثر قانوني، والشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تكون عادة في حالة إيجاب عام ودائم فيتم العقد بمجرد قبول المسافر ذلك بشرائه تذكرة النقل وتسليمها للأعوان المكلفين بذلك، ويلتزم في هذه الحالة أن تكون التذكرة صالحة للعمل بها وقت النقل، أما إذا ألغيت أو زادت الأجرة بعد الحصول عليها فلا يقوم بهذا العقد⁽²⁾.

ويشترط الرضا أن يكون غير معيب بأي عيب من عيوب الإرادة كالإكراه والتدليس والغلط والاستغلال وإلا كان العقد قابلا للإبطال طبقا للمواد 83، 86، 88، 90 ق م ج⁽³⁾.

ويشترط في الناقل توافر الأهلية التجارية، فإذا كان شخصا طبيعيا استوجب أن يكون 19 سنة طبقا للمادة 40 من ق م ج، أو أكمل 18 سنة من عمره وحصل على الإذن حسب ما تقتضيه المادة 05 من ق.ت.ج.

أما بالنسبة للناقل بالسكك الحديدية فإن أهليته منبثقة عن الشخصية القانونية المنصوص عليها في القانون المدني والتجاري، وكذا النشر طبقا للمادتين 445 و 548 من القانون التجاري الجزائري⁽⁴⁾، وهو ما تأكده المادة 01 من المرسوم التنفيذي 90 - 391، التي تنص على تحويل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية طبقا لأحكام المواد 44 إلى 47 من قانون 88

(1) محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى، الجزائر، 2012، ص 74.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 8.

(3) نبيل صالح العريايوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2010، ص 88.

(4) فادية بوعلي، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة التخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، 2004، ص 13.

المؤرخ في 12 يناير 1988 المذكورة أعلاه إلى مؤسسة عمومية صناعية تجارية وذات شخصية معنوية في القانون العام⁽¹⁾.

أما بالنسبة للمسافر فلا تشترط فيه الأهلية الكاملة، يجوز نقل الشخص المميز وغير المميز وعدم التمييز مع مراعاة أحكام متولي الرقابة طبقا لنص المادة 134 من القانون المدني الجزائري⁽²⁾.

2- المحل:

التزام الناقل هو العملية القانونية التي اتفق الطرفان على تحقيقها وهو محل الالتزام، وهذا طبقا للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، وفي عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو عملية النقل التي يلتزم بها الناقل⁽³⁾.

ومن ثمة يجب أن تتوفر فيه جميع الشروط المتطلبة في محل الالتزام المنصوص عليها في المواد 62، 96 من القانون المدني الجزائري المتمثلة فيما يلي:

- أن يكون محل الالتزام ممكنا غير مستحيل حسب نص المادة 93 من القانون المدني الجزائري.
- أن يكون معينا أو قابلا للتعيين.
- أن يكون مشروعاً، أي غير مخالف للنظام العامة والآداب العامة حسب ما نص المادة 96 من القانون المدني الجزائري⁽⁴⁾.

(1) المرسوم التنفيذي رقم: 90-391 المؤرخ في 14 جمادي الأول 1411 الموافق لـ 01 ديسمبر 1990 يتضمن تغيير الطبيعة القانونية لشركة النقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي، ج ر 54.

(2) سفيان زرقط، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في فرع العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر 1، يوسف بن خدة، كلية الحقوق، بن عكنون، 2010، ص 19.

(3) خضرة بوتوي، نهدي معمري، المرجع السابق، ص 3.

(4) عبد الرزاق السنهوري، النظرية العامة للالتزامات، نظرية العقد، ج 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط 2، 1988، ص

3- السبب:

القانون المدني شأنه شأن غالبية القوانين، اتخذ من السبب ركنا من أركان العقد، فهو ركن جوهري لا ينعقد بدونه، وهو الغرض المباشر الذي يقصد به الملتزم الوصول إليه من وراء التزامه⁽¹⁾، طبقا لأحكام المادة 97 من القانون المدني الجزائري.

ومن ثمة يشترط في السبب توافر الشروط التالية:

- أن يكون موجودا.
- أن يكون صحيحا.
- أن يكون مشروعاً وغير مخالف للنظام العام.

ثانيا: شروط عقد الأشخاص بالسكك الحديدية

يخضع عقد النقل بالسكك الحديدية إلى نفس الشروط التي يخضع لها عقد النقل البري بصفة عامة وهي كما يلي:

- 1- أن يكون الشخص المنقول حيا: ما يجب معرفته هو أن عقد النقل يعني نقل الأشخاص الأحياء، ذلك أن نقل الموتى يخضع لنقل البضائع والتي تحكمه أحكام خاصة مستقلة بذاتها.
- 2- أن يكون الناقل محترفا: النقل من مكان إلى آخر بمقابل لا يكفي لقيام عقد فلا بد أن يتكفل بالنقل محترف مهني، وهذا الشرط متوفر في كل الأحوال، ذلك أن النقل بالسكك الحديدية تتولاه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي شخص معنوي أنشئ من أجل هذه المهمة بموجب المرسوم 90-391 السالف الذكر.
- 3- 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 الانطلاق ولا يشترط أن تكون مسافة النقل بعيدة⁽²⁾.

(1) محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، المرجع السابق، ص 205.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 10.

4- أن يكون النقل بمقابل: يعتبر المقابل من أهم العناصر التي يقوم عليها عقد النقل طبقاً لأحكام المادة 36 من ق ت ج، وقد يكون المسافر ممن يرخص لهم بالسفر مجاناً، وفي هذه الحالة تسلم له رخصة أو بطاقة أو وثيقة تثبت ذلك كما هو الحال بشأن قدماء المجاهدين وأعوان السكة الحديدية وأبنائهم القصر، وتقوم بطاقة النقل المجاني المسلمة لهذه الفئة مقام سند النقل العادي⁽¹⁾.

الفرع الثاني: إثبات عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يخضع إثبات عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية للقواعد العامة في الإثبات، و من ثمة يجوز إثباته بكافة الطرق بما فيها البيينة والقرائن في مواجهة الناقل⁽²⁾. حيث يعتبر العقد عملاً تجارياً بالنسبة إلى الناقل كما هو منصوص في المادة 02 من ق ت ج، لذا يجوز الإثبات في مواجهته بكافة الطرق للإثبات⁽³⁾.

أما بالنسبة للمسافر فيعتبر العقد عملاً مدنياً وبالتالي يكون الإثبات في مواجهته بالطرق المدنية ما لم يكن المسافر تاجراً وسافر لأعمال تجارية، إذ يعتبر عقد النقل عملاً تجارياً بالنسبة إليه أيضاً تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية⁽⁴⁾.

إن عقد النقل يثبت عملياً بالتذكرة التي يسلمها الناقل للراكب عند قبض الأجرة وقد تكون التذكرة لحاملها أو باسم الراكب، فإذا كانت لحاملها جاز للراكب أن يحل غيره محله قبل بدء السفر، أما إذا كانت التذكرة باسم الراكب فلا يجوز له أن يتنازل عنها لغيره دون رضا الناقل⁽⁵⁾.

(1) مختار محمد رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص40.

(2) أمينة كناوي، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة البويرة، 2013، ص 18.

(3) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، البيع التجاري، الرهن التجاري، الوكالة، العمولة، السمسرة، النقل، الاعتماد المصرفية، العمليات على الصكوك المتداولة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط1، 2006، ص153.

(4) عباس حلمي، القانون التجاري، العقود التجارية، والأوراق التجارية، ط 2، د.ب.ن، 1987، ص 04.

(5) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص154.

وتشكل هذه التذكرة وسيلة إثبات لعقد النقل ولدفع الأجرة معا، وقيمتها لا تنحصر في الإثبات أمام القضاء فقط، وإنما تمتد إلى الإثبات أثناء عملية النقل ذاتها، فالتذكرة هي التي تخول للمسافر حق الدخول إلى الرصيف وحق صعوده إلى العربة، وهي التي تحدد مكان السفر لذا يجب الاحتفاظ بها طيلة السفر وتسليمها عند نهايته.

قد يتعرض المسافر لجزاء إدارية ليس لها صلة بمسألة الإثبات⁽¹⁾، فالتذكرة هي التي تسمح للناقل بالإشراف والتنظيم الإداري داخل وسيلة النقل ويتأكد بأن المسافر قد ركب العربة المسافرة إلى الجهة التي يريد وبالشروط المبينة بالتذكرة⁽²⁾، وعليه تعتبر التذكرة الدليل الأقوى على قيام النقل خاصة في مجال النقل بالسكك الحديدية، على الرغم من أنها ليست شرطا شكليا لقيامه وإنما تعد شرطا للإثبات فقط، وهذا ما نصت عليه المادة 33 من القانون 90-35 "لا يجوز للمسافرين الدخول إلى العربة دون التزود بتذكرة السفر"⁽³⁾.

كما يدخل في حكم من لا يجوز على التذكرة المسافر الذي يضبط وهو يقطع مسافة تزيد عن تلك المحددة في تذكرته، أو يستقل عربة من درجة أعلى من تلك المسجلة فيها، فكل ذلك من قبل المخالفات التي لا عبرة فيها لحسن نية المسافر، ولا يمكنه التعذر بضياعها أو تعرضه للسرقة، فإن ذلك لا يعفيه من دفع الثمن، وما دام عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود التجارية فإنه يمكن العمل بنص المادة 30 من القانون التجاري الجزائري التي تنص: "يثبت كل عقد تجاري بسندات رسمية، سندات عرفية، بفاتورة مقبولة، لدفاتر الطرفين، الإثبات بالبينة أو بأي وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها".

فتذكرة النقل تمثل عقد النقل وتعطي لصاحبها صفة المسافر الشرعي حتى يحظى بالحماية اللازمة من قبل القانون وانعدامها يعفي الناقل من المسؤولية وهذا ما أكدته المحكمة العليا في أحد قراراتها، حيث جاء فيها عملا بالمادة 03 من القانون 90-35 تمنح تذكرة السفر لصاحبها المسافر الشرعي حتى يحظى بالحماية اللازمة من قبل الناقل، وبانعدامها يحظى هذا

(1) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 11.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع نفسه، ص 12.

(3) قانون 90-35 المؤرخ في 8 جمادى الثانية 1411 هـ الموافق لـ 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية.

الأخير بالتزام الشركة بالتعويض لذوي حقوق الضحية المجردة من تذكرة السفر يعد خرقاً للقانون.

وتبرز أيضاً أهمية التذكرة كوسيلة إثبات في أنها تجعل المسافر يستفيد من أحكام المسؤولية العقدية عن إخلال الناقل بالتزامه خاصة في مرحلة تنفيذ العقد تأسيساً على أحكام المادة 17 من ق م ج، كما أن وضعية المسافر سليمة وقانونية، ويدخل في حكم المسافر الحائز على التذكرة أعوان البريد، رجال الدرك أو شرطة القطار فهم يستفيدون من أحكام المسؤولية العقدية رغم عدم حيازتهم على التذكرة، والسبب في ذلك راجع إلى أن الدولة تشترط في دفتر الشروط تخصيص عربة أو أكثر لهؤلاء، مما يشكل في حد ذاته سند للنقل، كما أن الأشخاص الذين يحوزون بطاقات ركوب مجاناً أو ما يقوم مقامها كقدماء المجاهدين ومعطوبي الحرب، و أعوان السكك الحديدية وأبناءهم القصر يستفيدون أيضاً من أحكام المسؤولية العقدية لأن هذه البطاقات بمثابة تذاكر سفر تثبت بها عقد النقل⁽¹⁾.

التذكرة كدليل كتابي تحتوي على البيانات الآتية:

- مكان الانطلاق و مكان الوصول.
- اسم الناقل "الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية".
- ثمن النقل محدد بحسب الرحلة من محطة الانطلاق إلى محطة الوصول.
- موعد الانطلاق بالساعة والدقيقة.
- تاريخ النقل باليوم والشهر والسنة⁽²⁾.

ونجد اتفاقية COTIF⁽³⁾ نصت في مادتها 3/11 قسم أ: على البيانات التي يجب أن تحتويها تذكرة النقل بنصها على ما يلي " يجب أن تتضمن التذاكر فيما عدا الاستثناءات المنصوص عليها في التعريفات الدولية ذلك:

أ- محطات القيام المقصد.

(1) مختار محمد رحمانى، المرجع السابق، ص ص 38-39.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 12.

(3) - اتفاقية Cotif الموقعة ببرلين عام 1924 المتعلق بالنقل الدولي بالسكك الحديدية ومسؤولية الناقل.

ب- المسلك: إذا كان استعمال مسالك أو وسائل نقل مختلفة مسموحا به يجب أن يستعمل هذا الحق.

ج- فئة القطار ودرجة العربة.

د- سعر النقل.

هـ- اليوم الأول لنفاذها.

و- مدة النفاذ..."

غير أن الموضوع الذي يطرح إشكالا مؤخرا هل للتذكرة الإلكترونية دور في إثبات عقد النقل بالسكك الحديدية يمكن التطرق إلى مايلي:

ليس هناك تعريف موحد للعقد الإلكتروني، بينما لو أخذنا بعين الاعتبار تتعد الجهات والمحافل التي أوردت هذه التعاريف، .

1- التعاريف الواردة في المواثيق الدولية:

أ- القانون النموذجي للأمم المتحدة حول التجارة الإلكترونية CNDICI أو UNCITRAL في المادة 02⁽¹⁾ منه الخاصة بتعريف تبادل البيانات الإلكترونية l'échange données informatisées.

هذا التعريف ينصرف إلى كل استعمالات المعلومات الإلكترونية ويشمل بذلك إبرام العقود والأعمال التجارية المختلفة وعليه فإن العقد الإلكتروني حسب هذا القانون هو العقد الذي يتم التعبير عن الإرادة فيه بين المتعاقدين باستخدام الوسائل المحددة في هذه المادة:

-نقل المعطيات من كمبيوتر إلى آخر وفقا لنظام عرض موحد.

-نقل الرسائل الإلكترونية باستعمال قواعد عامة أو قواعد قياسية.

-النقل بالطرق الإلكترونية للنصوص باستخدام قواعد عامة أو قواعد قياسية.

ب - المواثيق الدولية:

(1) تنص المادة 2 من القانون النموذجي للأمم المتحدة حول التجارة الإلكترونية بأنه "يراد بمصطلح تبادل البيانات الإلكترونية نقل المعلومات من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات".

نصت المادة 02 من التوجيه رقم 97-07 الصادر في 20 ماي 1997 الصادر عن البرلمان الأوروبي والمتعلق بالتعاقد عن بعد وحماية المستهلكين في هذا المجال بأنه " كل عقد يتعلق بالبضائع أو الخدمات أبرم بين مورد ومستهلك في نطاق نظام بيع أو تقديم الخدمات عن بعد نظمه المورد الذي يستخدم لهذا العقد تقنية أو أكثر للاتصال عن بعد لإبرام العقد وتنفيذه". وعرفت تقنية الاتصال عن بعد في نفس النص بأنه "كل وسيلة بدون وجود مادي ولحظي للمورد وللمستهلك يمكن أن يستخدم لإبرام العقد بين الطرفين"⁽¹⁾.

2- تعريف القوانين المقارنة للعقد الإلكتروني:

في غياب تعريف للعقد الإلكتروني في القانون الجزائري، ينبغي لنا العودة إلى تلك التي جاءت بها القوانين المقارنة في هذا المجال كقانون المعاملات الإلكترونية التونسي في مادته 02 التي جاء فيها بأن: "المبادلات التي تتم باستعمال الوثائق الإلكترونية". أما في فرنسا، فقد شكلت لجنة خاصة برئاسة وزير الاقتصاد من أجل تنظيم المسألة التي عرفت التجارة الإلكترونية: "مجموعة المعاملات الرقمية المرتبطة بأنشطة تجارية بين المشروعات بعضها البعض وبين الأفراد بين المشروعات والإدارة". وأورد الفقه عدة تعاريف فمنهم من عرفه بالاعتماد على إحدى وسائل إبرامه معتبرا العقد الإلكتروني هو العقد الذي يتم إبرامه عبر الانترنت إلا أن هذا التعريف منتقدا لكونه حصر وسيلة إبرام العقد الإلكتروني في شبكة الانترنت متجاهلا الوسائل الأخرى لإبرامه مثل الفاكس... الخ"⁽²⁾.

(1) نذير برني، العقد الإلكتروني على ضوء القانون المدني، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا، 2006، ص 6.

(2) يتضح من خلال نص المادتين من قانون المعاملات الإلكتروني الأردني وقانون المبادلات والتجارة الإلكترونية التونسي إن المبادلات الإلكترونية تعني مبادلة سلع بمال أو خدمة بمال، لا بد وأن تتم عن طريق وسيط إلكتروني، أو وثيقة إلكترونية وبالتالي يخرج من نطاقها الوثائق المكتوبة، كالعقود، قرارات الاستلام والفواتير وغيرها، فكل هذه الأمور تتم بطريقة إلكترونية، حيث يتفاوض المتعاقدان ويصدر القبول والإيجاب اللازمين لإبرام العقد ويتم الاتفاق على الشروط التفصيلية لتنفيذه، وذلك بوسيلة إلكترونية أيا كانت هذه الوسيلة.

وهناك من عرفه على أنه اتفاق يتلاقى فيه الإيجاب والقبول على شبكة دولية مفتوحة لاتصال عن بعد، وذلك بوسيلة مرئية مسموعة وذلك بفضل التفاعل بين الموجب والقابل وهذا التعريف هو الآخر انتقد لكونه اشترط وسيلة مسموعة مرئية لكي يعتبر العقد إلكترونيا⁽¹⁾.

والتعريف السائد عند معظم الفقهاء هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني سواء كان هذا الأثر هو إنشاء التزام أو تعديله أو إنهائه.

والعقد الإلكتروني في الواقع لا يخرج في بنائه وتركيبته عن النظرية العامة للعقد غير أنه يتميز بما يلي:

• **السرعة:** حيث يتم تبادل المعلومات بسرعة كبيرة لا يمكن أن تقاس بمثلها في البريد العادي.

• **الدقة:** عند كتابة البيانات الخاصة بالعقود تكون بعد التحقق منها لأنه لا يمكن إعادة كتابتها مرة أخرى بعد إبرام العقد وهذا يقلل الخطأ.

• **السرية:** إتمام المعاملات عبر الشبكة الإلكترونية تعطي حيزا كبيرا من الأمان بالمقارنة طرق الاتصال العادية حيث لا مجال لتسرب المعاملات والعقود⁽²⁾.

وفي الأخير يمكن القول أن تذكرة النقل الإلكتروني تعتبر دليل إثبات على وجود عقد النقل إلا أنه لم يتم بعد استعمال التذكرة الإلكترونية في مجال نقل الأشخاص عبر السكك الحديدية في الجزائر عكس النقل الجوي.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وحدود تنفيذه

إن عقد النقل بالسكك الحديدية يخضع إلى عدة مراحل تبدأ من دخول المسافر إلى المحطة وإعلان رغبته في السفر وشرائه التذكرة ثم صعوده القطار، فكل هذا يجعله يتميز

(1) فراح مناني، العقد الإلكتروني، وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص 24.

(2) فراح مناني، المرجع نفسه، ص ص 23-24.

بخصائص تختلف عن باقي عقود النقل وهو ما يطرح جدلاً حول طبيعته القانونية وإلى أي صنف ينتمي، فهل ينتمي إلى عقد عيني أم عقد رضائي.

هل هو عقد رضائي يتم بمجرد تبادل الإيجاب والقبول، وهل هو عقد ملزم لجانبين حسب نص المادة 36 من القانون التجاري، وكذا هل يعد عقد إيجار خدمات بحيث يقوم الناقل بنقل المسافر من مكان إلى آخر مقابل ثمن يدفعه هذا الأخير أم انه عقد إيجار أشياء.

كما يعتبر عقداً تجارياً حسب المادة 02 من القانون التجاري وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الأول.

كما أن مسألة بداية تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ونهايته يطرح إشكالية حدود تنفيذه وبالتالي تحديد مسؤولية الناقل وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن عقد النقل البري للأشخاص عبر السكك الحديدية يطرح جدلاً حول طبيعته القانونية، فبقراءتنا للمادة 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"⁽¹⁾.

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

(1) فادية بوعلي، المرجع السابق، ص ص 10-11.

فمن الفقهاء من اعتبروه عقدا شكليا لأن دفع ثمن التذكرة يكون مسبقا قبل الصعود إلى القطار، وانتقد هذا الرأي على أساس أن دفع ثمن التذكرة هو أمر مسبق هو أمر متعلق بلوائح داخلية تتحكم في عملية النقل بالسكك الحديدية وذلك لتفادي الغش.

ويرجع سبب تمسك هؤلاء الفقهاء باعتبار عقد نقل الأشخاص عقدا شكليا هو الخلط واللبس الواقع بين مرحلة تكوين عقد النقل وتنفيذه⁽¹⁾، لأنه قبل صعود المسافر إلى القطار وفي بداية تنفيذ العقد فإن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسئولة مسؤولية مفترضة، وهي ملزمة بضمان السلامة هذا من جهة، ومن جهة أخرى لإدراج عقد النقل بالسكك الحديدية ضمن العقود العينية ينبغي الرجوع إلى المبدأ القاضي بأن الالتزام ينشأ بمجرد اتفاق بسيط بين إرادتهما، وإذا اعتبرنا المسافر كبضاعة تسلم إلى الناقل حتى ينفذ العقد فإذا لم يأخذ المسافر مكانه في القطار فنكون أما مجرد وعد بإبرام عقد⁽²⁾.

عقد النقل عقد إيجار هنا ظهرت عدّة اتجاهات، فهناك اتجاه يرى أنه عقد إيجار أشياء ذلك أن القطار ما هو إلا شيء ومن ثم فإن المسافر يعتبر مستأجرا للقطار وحجتهم في ذلك أن عملية نقل الأشخاص لا يمكنها أن تتم دون وجود قطار خاصة وأن المسافر يتخذ له مكان داخله، وهناك اتجاه يرى أنه عقد إيجار خدمات وما قيام الناقل بنقل المسافر من مكان إلى مكان إلا تادية لخدمة مقابل ثمن يدفعه هذا الأخير، ويعتبر هذا الاتجاه هو الغالب، وما يؤكد رضائية هذا العقد هو أن العرض المقدم من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF يعتبر إيجابا يشترط قبولا من المسافر خاصة وأن هذا العرض عاما وأن شخصية المتعاقد فيه ليست محل اعتبار⁽³⁾.

غير أن عدم مناقشة المسافر للشروط التي تضعها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وقبوله بها يجعل هذا العقد يقترب أكثر من عقود الإذعان، فهو مضطر إلى القبول فرضاءه

(1) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 15.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع نفسه، ص 16.

(3) مختار محمد رحمانى، المرجع السابق، ص 29.

موجود ولكنه مفروض عليه مادام في حاجة إلى النقل والسفر مع أن للمسافر الحق والحرية في عدم التعاقد⁽¹⁾.

ويعتبر عقد نقل الأشخاص عقدا تجاريا وذلك أن المادة 02 من القانون التجاري تنص على كل مقاوله لاستقلال النقل أو الانتقال يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع، كما تؤكد المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 90-35 على أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مؤسسة عمومية صناعية وتجارية، ومن ثم فإن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو عمل تجاري بالنسبة للناقل، أما بالنسبة للمسافر فيختلف باختلاف صفته فإن كان تاجرا اعتبر عقد النقل بالنسبة له تجاريا، أما إذا كان غير تاجر كان مدنيا بالنسبة له وتجاريا بالنسبة للناقل، ولا يمكن اعتبار عقد النقل عقدا عينيا رغم أن هناك من الفقهاء من اعتبره كذلك على أساس أن دفع ثمن التذكرة يتم مسبقا قبل الصعود للقطار، ذلك أن العقد العيني يكون تسليم ركنا فيه، فلا ينعقد إلا بالقبض⁽²⁾.

وخلاصة القول فإن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو عقد إيجار خدمات وهو عقد رضائي يشترط فيه توافق إرادة المسافر والناقل وتذكرة النقل مجرد سند مكتوب يسهل إثبات الدفع ومعرفة موقع ومكان السفر في القطار كما هو عقد رضائي ملزم للجانبين، ويكون بعوض رغم تصنيفه ضمن عقود المقاوله إلا أنه يختلف عن عقود النقل الأخرى باختلاف وسيلة النقل.

الفرع الثاني: حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

ترتبط حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص ارتباطا وثيقا بطبيعة مسؤولية الناقل بخصوص ما إذا عقدية أو تقصيرية فحدود تنفيذ العقد يعد معيارا لمعرفة بداية سريان مسؤولية الناقل ومتى تنتهي.

فإذا كان الأمر لا يثير أي إشكال بالنسبة في مجال النقل البري كما هو الحال في النقل بالحافلات وسيارات الأجرة الذي تنحصر مدته في فترة محددة يكون فيها الراكب داخل السيارة

(1) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 206.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 114.

أو الحافلة وتنتهي مسؤوليته بالنزول منها، فإن الأمر يختلف تماما في مجال النقل بالسكك الحديدية لأن ثمة فترة زمنية معتبرة تمر منذ دخول المسافر المحطة واستلامه تذكرة السفر ثم اجتيازه الأرصفة ثم دخول القطار.

فهنا نطرح الإشكال التالي: متى وأين يبدأ تنفيذ العقد؟

المتفق عليه فقها وقضاء أن فترة تنفيذ العقد تبدأ عند حصول المسافر على تذكرة السفر ودخوله الرصيف وتنتهي بتسليمها عند خروجه من محطة الوصول، ويترتب على أن هذا العقد ينتج أثره بمجرد اجتيازه المكان المخصص للأشخاص الحائزين لتذكرة النقل وليس عندما يأخذ المسافر مكانه في القطار، فإذا أحل الناقل بالتزامه فإنه يكون محل مسائلة على أساس المسؤولية العقدية. وفي هذا الصدد قررت محكمة استئناف باريس سنة 1934 "أن عقد النقل في مجال السكك الحديدية يبدأ في الوقت الذي كان فيه المسافر حائزا بصفة قانونية لتذكرة السفر وينتهي بتسليمه هذه التذكرة إلى عون الشركة عند الوصول سليما معافى".

وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1913/02/21 على أنه بمجرد تسليم تذكرة السفر فإن شركة النقل بالسكك الحديدية تكون ملزمة بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، وهذا الالتزام بالسلامة يجب أن يبدأ في الوقت الذي يقرر فيه المسافر البدء أي عند بداية تنفيذ عقد النقل و ليس في بداية النقل⁽¹⁾.

وعليه فإن هذه الوضعية تضمن ثلاث مراحل وهي:

- الحصول على تذكرة السفر.
- الخضوع لرقابة الناقل.
- الصعود إلى القطار وهي بداية فعلية للنقل⁽²⁾.

وعلى هذا فإن الناقل ملزم بضمان السلامة وهذا ما سنحاول دراسته بالتفصيل لاحقا.

(1) خضرة بوتوي، محمد نهدي، المرجع السابق، ص 5.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 19.

المبحث الثاني

تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وكباقي عقود النقل البري، فهو من العقود الرضائية التي تنشأ التزامات متقابلة بين طرفين (الناقل والمسافر)، أهمها بالنسبة للناقل ضمان سلامة المسافر، الالتزام بإيصال المسافر إلى المكان المحدد وفي الميعاد المحدد، كما يلتزم بتوفير الراحة للمسافر.

أما بالنسبة للمسافر فإن أهم التزام بالنسبة له هو دفع الأجرة والتقييد بتعليمات الناقل وكذا الحضور في الوقت المحدد للرحلة.

وهي العناصر التي سيتم بيانها بالتفصيل من خلال التزامات الناقل في المطلب الأول، والتزامات المسافر في المطلب الثاني.

المطلب الأول

التزامات ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية يرتب عدة التزامات في ذمة الناقل نص عليها المشرع الجزائري بصفة متفرقة في قوانين عدة منها القانون التجاري بنص المادة 62 منه وهي حق الحصول على أجرة، والقانون رقم 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستغلال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية من خلال المادة 25 منه التي تنص على أنه "يجب أن يكون كل قطار مصحوبا بمشرف على آليات ... وعون مماثل له يكلف سياقة القطار...".

إضافة إلى المادة 26 من نفس القانون، والمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله حيث نصت على ما يلي: "يجب أن تتوفر في العربات المخصصة لنقل المسافرين جميع شروط الأمن والراحة على النحو الذي يحدده قرار الوزير المكلف بالنقل"، وكذلك نص المادة 16 من القانون رقم 11-09 الذي نصت على ما يلي: "يلزم متعاملوا النقل البري بإعلام المستعملين في الطريق بكل الوسائل المناسبة وباستمرار وبالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال والوتيرة والتوقيت".

كذلك القانون رقم 13-01 المتضمن التوجيه البري وكذا دفتر الشروط المتعلق بكيفية استغلال النقل بالسكك الحديدية.

سنقتصر الحديث في الفرع الأول على الالتزام بضمان السلامة وفي الفرع الثاني الالتزام بنقل المسافرين وتوصيله إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد والالتزام بتوفير الراحة للمسافر في الفرع الثالث.

الفرع الأول: الالتزام بضمان سلامة المسافر

الالتزام بضمان السلامة كفكرة قانونية حديثة يثبت في ذمة الناقل عن كل ضرر يلحق بالراكب أثناء تنفيذ عملية النقل، بمعنى أن الناقل يضمن بمقتضى العقد سلامة جسم المسافر من كل ضرر قد يتعرض له أثناء تنفيذ العقد، وهذا ما نصت عليه المادة 62 من القانون التجاري على أن: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر..."، وتقابلها المادة 264 من القانون التجاري المصري التي تنص: "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويقع باطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان"، كذلك المادة 1147 من القانون التجاري الفرنسي.

وتأكيدا لهذا الالتزام جاءت المادتين 25 و 28 من القانون 90-35 تحت فصل سلامة استغلال النقل بالسكك الحديدية.

سننتظر في هذا الفرع إلى نشأة وتطور الالتزام بضمان سلامة المسافر.

أولا: نشأة وتطور الالتزام بضمان سلامة المسافر

كان قضاء محكمة النقض الفرنسية حتى أوائل القرن العشرين يتمسك بمسؤولية الناقل التقصيرية في حال تعرض الراكب إلى أضرار أثناء تنفيذ عملية النقل، وهو ما يلقي على عاتق الراكب عبء إثبات خطأ الناقل وفق نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي والتي تنطبق على جميع الأفعال الضارة، حتى يتسنى له المطالبة بالتعويض عن مختلف الأضرار اللاحقة به، هذا الموقف يظهر خلال قرار الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية المؤيدة لحكم

محكمة⁽¹⁾ Clermont lois الذي استثنى تطبيق أحكام المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي الخاصة بنقل الأشياء على نقل الأشخاص والتي تنص على مسؤولية الناقل عن فقد الأشياء المسلمة إليها أو عطبها أثناء نقلها ما لم يرجع ذلك إلى سبب أجنبي..

وفي هذا الصدد أقرت محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 1962/04/26 بأنه عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة الراكب، وهو التزام بتحقيق غاية وإصابة الراكب بضرر أثناء تنفيذ العقد كافيًا لقيام مسؤولية الناقل بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترفع هذه المسؤولية إلا بالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ من الغير ما لم يكن في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه متى كان الخطأ وحده هو سبب الضرر به⁽²⁾.

ونجد كذلك القانون الجزائري ساير القضاء الفرنسي وأخذ بمبدأ ضمان السلامة في المادة 62 من القانون التجاري الجزائري.

ذهب بعض الفقهاء إلى القول بأن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو مجرد بذل عناية وهي اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب المساس بالمسافر أثناء نقله، ويترتب على ذلك تحمله عبء إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية وهو ما يتنافى مع توفير الحماية الفعالة للمسافر، وهذا ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف المصرية في قرارها الصادر بتاريخ 1996/04/29 حيث أقرت بأنه: "على شركة النقل بالسكك الحديدية أن توصل مسافريها إلى مكان يستطيعون النزول فيه دون خطر أو على الأقل أن يطلب منهم في الوقت المناسب الانتظار حتى يصل القطار إلى الرصيف أو يقوم مستخدميه بمساعدة من يحتاج منهم إلى المساعدة في نزوله"⁽³⁾.

ويذهب القضاء إلى أن الالتزام بضمان السلامة يبدأ في النقل بالسكك الحديدية من وقت دخول المسافر بناء على تذكرة السفر إلى المكان المخصص للمسافرين الحاملين للتذاكر وفي

(1) محمد الهامل جبرون، الالتزام بضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري في التشريع الجزائري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، سعيد حمدين، 2014، ص 12.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 33.

(3) نعيمة بن قريش، المرجع نفسه، ص 34.

وسائل النقل الأخرى التي لا تشترط فيها الحصول على التذكرة مقدما كما النقل بالحافلة، ولا ينتهي الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية لوصول المسافر إلى المكان المقصود، بل بخروج المسافر من المنطقة المخصصة للمسافرين وتسليمه التذكرة للعون المكلف بالباب الخارجي للمحطة وبمغادرته العربة في وسائل النقل الأخرى.

على أنه إذا ظل الراكب في محطة القطار للقيام بعمل متعلق بالنقل، كسحب أمتعته فإنه لا يستفيد من ضمان السلامة إذ تجاوز الوقت المناسب وبقي في المحطة بدون مبرر قانوني، وقد حددت المادة 64 من القانون التجاري فترة تنفيذ عقد النقل بما لا يخرج عما استقر عليه القضاء فنصت على: "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفة به" أن اعتبار ضمان السلامة للمسافر من أهم الالتزامات في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية لا يعني التقليل من أهمية بقية الالتزامات الأخرى التي يرتبها عقد النقل، فمسؤولية الناقل عنها لا تختلف عن مسؤوليته في هذا الالتزام⁽¹⁾.

الفرع الثاني: الالتزام بنقل المسافر وتوصيله إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد

يلتزم الناقل بتنفيذ عملية النقل وذلك بنقل المسافر من محطة القيام وتوصيله إلى محطة الوصول⁽²⁾ في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل⁽³⁾، وهو ما تحرص عليه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، حيث تعلن عن مواعيد وصول القطارات ومغادرتها ليس فقط بالساعة وإنما بالدقيقة⁽⁴⁾.

قد نص القانون التجاري صراحة على الالتزام في المادة 62 منه: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد"، وهو ما أكدته المادة 29 من القانون 90-35 التي تنص على: "في حالة وقوع حادث على السكة الحديدية أو ملحقاتها، ونجم عنه إخلال سلامة حركة

(1) خضرة بوتي، معمر نهدي المرجع السابق، ص ص 13-14.

(2) مختار محمد رحمان، المرجع السابق، ص 57.

(3) مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 197.

(4) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 99.

القطارات يجب أن تتخذ تدابير لضمان استمرارية الخدمة واستئناف حركة القطارات والحفاظ على الأمن في السكة الحديدية وملحقاتها⁽¹⁾.

من خلال هذين النصين تقوم مسؤولية الناقل إذا ما اخل بالالتزام بإيصال المسافر في الوقت المحدد، ولقد قررت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 1914/02/28 والذي جاء فيه: "إن القطار لا يجب أن يتوقف أثناء السير لأن توقفه مقيد فقط بضرورة المصلحة، كما تلتزم باحترام ومراعاة المواقيت لتوصيل المسافر إلى مكان الوصول في الوقت المحدد، وإذا أثبت المسافر بأن ضرر لحقه جراء تأخر القطار عن الموعد المفروض وصوله فيه، يمكنه أن يطالب بالتعويض، على أنه يجب التفريق بين الضرر ومجرد الانفعال أو القلق من جراء التأخر.

كما قضى في فرنسا الحكم بتعويض عن الضرر المعنوي نتيجة وصول المسافر متأخرا عن موعد مراسيم دفن قريب له، على لأنه يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الإخلال بأحد هذه الالتزامات طبقا لنص المادة 66 من ق ت.

الفرع الثالث: الالتزام بتوفير الراحة للمسافر

يلتزم الناقل بتوفير الراحة للمسافر، وذلك بتخصيص مكان للمسافر في الدرجة المتفق عليها وفي المكان المحدد له في تذكرة السفر، وإذا حدث ولم يجد المسافر المكان المحدد له في تذكرة النقل تعين عليه استرداد الفرق من الناقل فضلا عن حقه في التعويض عن الضرر الأدنى الذي أصابه⁽²⁾.

كما لا يجوز إجبار المسافر على السفر في الدرجة الأدنى من الدرجة المذكورة في التذكرة والتي دفع أجره الناقل على أساسها⁽³⁾، فضلا عن حقه في التعويض عن الضرر الأدنى الذي أصابه.

(1) خضرة بوتوي، معمر مهدي، المرجع السابق، ص 12.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 41.

(3) خضرة بوتوي، معمر مهدي، المرجع السابق، ص 17.

بالرجوع إلى القانون الجزائري لا تجده ينص على هذا الالتزام لكننا نستخلصه من خلال المادة 33 من القانون 90-35 أين يلتزم الناقل بموجب عقد النقل وحفاظا على سلامته وأمن المسافر بتوفير له المكان والراحة، وهذا الالتزام لا يقل أهمية عن بقية الالتزامات الأخرى لأن الالتزام بتوفير الراحة للمسافر يحمل الناقل المسؤولية التعاقدية في حالة الإخلال به، لأن المسافر غالبا ما يتعرض إلى ضرر في حالة عدم توفير المكان والامتيازات الأخرى التي تخولها الدرجة المتعاقد عليها.

إضافة إلى هذه الالتزامات نجد المادتين 26، 28⁽¹⁾ من قانون 90-35 والمواد 6، 16، 18⁽²⁾ من المرسوم التنفيذي 93-348 تنص على الالتزامات التي تلتزم بها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والتمثلة فيما يلي:

1- وجوب احتواء كل قطار على عدد كاف من الأعوان، ويكون رئيس القطار مسئولاً عن أمن القطار خارج المحطات سواء كان متحركاً أو متوقفاً وفي المحطة ترفع المسؤولية لرئيس المحطة.

2- فحص عربات القطار قبل انطلاقه وضمان حراسة الخط الحديدي مع تعليق النظام الداخلي في كل مقطورة.

3- يجب إن تكون المحطات المفتوحة للجمهور مشارفها والممرات المحروسة محل إنارة.

4- غلق الأبواب الخارجية للقطار وعدم انطلاقه إلا بعد إشارة الإقلاع من طرف العون المؤهل لهذا الغرض.

5- عدم مغادرة أو دخول قطار المحطات قبل الوقت المحدد في برنامج الاستعمال.

6- تسيخ العتاد أو إتلافه أو إزالته أو إتلاف اللصائق أو البطاقات أو اللافتات أو اللوحات أو الكتابات المتعلقة بالسكك الحديدية.

(1) المادتين 26-28 من قانون 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية.
 (2) المواد 6، 16، 18، من المرسوم التنفيذي 93-348 المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله.

وكذا الإعلانات المنشورة قانونيا في المحطات وقاعات الانتظار والعربات وعلى الشاحنات أو الحاوية وبصفة عامة على ملحق من ملحقات السكة استعمال أجهزة وآلات صوتية في العربات، أو قاعات الانتظار أو الملحقات التي تسمح للمسافر وغيرهم من المستعملين بالدخول إليها.

ومن أهم هذه الالتزامات، التزام المسافر باستعمال إشارة الإنذار الذي يكون استعماله لأغراض، وفي هذا الصدد قضت محكمة أراس ARAS بفرنسا بإدانة مسافر استعمل إشارة الإنذار من أجل البحث عن حقيبته التي سقطت من القطار، وهذا لا يعني أن المصلحة المالية للمسافر لا تشكل سببا معقولا لاستعمال إشارة الإنذار.

7- المشاجرة في القطار.

8- وجود مسافر في حالة سكر يهدد المسافرين.

9- فمعيار تحديد حالات اللجوء إلى إشارة الإنذار يعود إلى السلطة التقديرية لقاضي الموضوع الذي يقدر مدى حجية الأسباب التي جعلت المسافر يشعل إشارة الإنذار⁽¹⁾.

كما نجد المادة 32⁽²⁾ من قانون 35-90 في فقراتها 1، 2، 3، 4، فرضت التزاما على الغير وهو الشخص الأجنبي عن الناقل الذي ليس له صفة المسافر أو صفة تابعي النقل والذي يؤدي فعله إلى حدوث ضرر بالمسافر، حيث تنص على ما يلي: "تشويه وتغيير ترتيب الخط الحديدي والقلاع والسياج والحاجز والمنشآت".

وكل إخلال منه تقوم معه مسؤولية الناقل إذا كان له جرد من المسؤولية في وقوع الضرر للمسافر.

(1) محمد مختار رحمانى، المرجع السابق، ص ص 34-35.

(2) المادة 32 من قانون 35-90 على ما يلي: "لا يجوز لأي شخص الدخول أو التوقف أو التنقل بدون إذن نظامي في أجزاء السكة الحديدية أو ملحقاتها غير المخصصة للنقل العمومي أو إدخال حيوانات، وترك حيوانات التي تعود حراستها إليه تدخل إلى هذه الأجزاء أو ستسير عربة غير عربات المصلحة أو توقيفها أو رمي مواد وأشياء ما وضعها فيها أو الدخول إلى نطاق ملحقات السكة الحديدية".

فبالرجوع إلى نص المادة المذكورة أعلاه بفقراتها الستة، فإن الغير إذا لم يلتزم بعدم رمي أشياء في القطار أو إدخال حيوانات ستؤدي إلى إصابة المسافرين الموجودين على متن عربة القطار بأضرار جسمانية، يعد إخلالاً بالتزام السلامة، كذلك الالتزام باحترام التعليمات الواردة في المادة 33 من نفس القانون التي تنص على ما يلي: لا يجوز للمسافرين:

- شغل مكان غير مخصص للمسافرين، أو اخذ مكان من دون حق في العربات المخصصة لغرض معين أو عرقلة التنقل في الممرات أو الوصول إلى المقطورات أو العربات
- الحيلولة دون إقفال الأبواب المباشرة قبل انطلاق القطار أو فتحها بعد إشارة الانطلاق أو خلال سير القطار وقبل توقفه الكلي.
- الدخول إلى العربات أو الخروج منها من غير المنافذ المخصصة لهذا الغرض والموجودة من الجانب الذي يتم به سير القطار أو الصعود أو النزول في غير المحطات أو المواقف أو نقط الوقوف المعنية وقبل أن يتوقف القطار توقفاً كلياً.
- الانتقال من عربة إلى أخرى من غير الممرات المخصصة لهذا الغرض والانحناء إلى خارج القطار والبقاء على المرفأ أثناء سير القطار.
- استعمال إشارة الإنذار أو الوقوف الموضوعة تحت تصرف المسافرين من دون سبب مقبول.
- وقد أعطى القانون 90-35 لشركة النقل بالسكك الحديدية إمكانية اللجوء للقوة العمومية لتأمين خطوط السكة الحديدية وملحقاتها طبقاً لنص المادة 43 منه⁽¹⁾.

المطلب الثاني

التزامات المسافر

يلتزم المسافر في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية بجملة من الالتزامات يفرضها القانون، نذكر على سبيل الخصوص الالتزام بدفع الأجرة، الالتزام باحترام تعليمات الناقل والالتزام بالحضور في الوقت المحدد للرحلة.

(1) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 43 - 44.

إن المشرع الجزائري لم ينظم هذه الالتزامات بموجب نصوص خاصة، عكس باقي التشريعات العربية على سبيل المثال مدونة التجارة المغربية في المادة 476 منه وقانون التجارة المصري في المادة 235 منه، وقانون النقل اليمني في المادة 32، إلى غاية 36 من قانون التجارة، وإنما نجده نظمها بطريقة مبعثرة ما بين القانون التجاري والقانون 35-90 والقانون 13-01.

وسنقتصر الحديث في الفرع الأول: الالتزام بدفع الأجرة، وفي الفرع الثاني: الالتزام بتعليمات الناقل، الفرع الثالث، الالتزام في الوقت المحدد للرحلة.

الفرع الأول: الالتزام بدفع تذكرة النقل

كما أشرنا سابقا أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من عقود الملزمة لجانبين، يلتزم فيه المسافر بدفع ثمن النقل مقابل نقله من مكان إلى آخر طبقا للمادة 36 من القانون التجاري الجزائري.

وأجرة النقل هي كمية النقود الواجب على المسافر دفعها إلى الناقل مقابل تقديم هذا الأخير لخدمة النقل، وتدفع مقدما قبل الصعود إلى القطار، وتحدد من قبل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وتعلن عنها ولا يملك المسافر إلا الإذعان لها⁽¹⁾.

والالتزام بدفع الأجرة هو الالتزام الرئيسي للمسافر، وتختلف الأجرة باختلاف الدرجة المراد السفر فيها، ويلتزم المسافر بأداء أجرة النقل في الميعاد المتفق عليه أو المعين في لوائح النقل، ويقدر الناقل الأجرة بمراعاة المدة المعتادة للنقل.

لقد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 33 من قانون 35-90⁽²⁾ التي تنص على ما يلي: "لا يجوز للمسافر الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة السفر عندما

(1) مصطفى كمال طه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 19.

(2) المادة 33 من قانون 35-90 تقابلها المادة 831 في القانون البحري الجزائري التي تنص على أن يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين، بنقل المسافرين وأمتعتهم إن وجدت عن طريق البحر، ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة المسافر.

تقبض ثمن التذاكر في المحطات أو في المواقف أو نقط الوقوف"، وهذا ما أكدته أيضا اتفاقية cotif قسم أ في مادتها 1/12⁽¹⁾.

علاوة على ذلك فمرتكب مخالفة عدم دفع الأجرة يعاقب طبقا للمادة 40 من قانون 90-35 السالف الذكر التي تنص على ما يلي: "يعاقب على المخالفات لأحكام المواد 32 إلى 37 من هذا القانون بغرامة مالية 200 إلى 2000 دج دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات".

أما إذا طالت مسافة مدة السفر أو زادت بسبب قوة القاهرة أثناء النقل فليس للناقل مطالبة المسافر بأي زيادة في الأجرة.

ويجب على المسافر أن يحتفظ بتذكرة النقل حتى الانتهاء من السفر، وأن يظهرها لأعوان السكة الحديدية المكلفين بالرقابة سواء داخل القطار أو في محطة الوصول.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية في 1913/10/26 بأن: "المسافر الذي يضيع تذكرة النقل في القطار وتعرضه للسرقة يجب أن يثبت أن السرقة لم تقع نتيجة تهاونه حتى يستفيد من حالة القوة القاهرة التي تعفيه من المسؤولية".

كما قضت بأن: "المسافر الذي يكون نائما في القطار وقت مرور أعوان السكة الحديدية لقبض ثمن التذكرة يسافر دون تذكرة لا يستفيد من الالتزام التعاقدى بضمان السلامة في حالة وقوع الحادث ويجب عليه عندئذ أن يثبت خطأ الناقل للحصول على التعويض"⁽²⁾.

الفرع الثاني: الالتزام بالتعليمات

يلتزم المسافر بتعليمات الناقل، كالحضور في وقت مناسب قبل الانطلاق أو في مكان معين، أو إتباع تعليمات معينة بالدخول والخروج من محطة الدخول ومحطة الوصول، غير أن

(1) المادة 1/12 من اتفاقية COTIF "ينبغي على المسافر أن يكون مزودا بتذكرة السفر نافذة، وعليه أن يحتفظ بها طوال مدة السفر ويديها عند الطلب إلى كل مستخدم سكة حديد مكلف بالمراقبة، ويعيدها في نهاية الرحلة"، نفهم من نفس المادة أن المسافر يجب أن يظهر تذكرة السفر لأعوان السكة الحديدية، كما يتعين عليه الاحتفاظ بها حتى الانتهاء من السفر.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 45.

القانون التجاري لم ينص على هذا الالتزام عكس القانون المقارن لاسيما القانون الفرنسي، والقانون المصري في المادة 2/225⁽¹⁾.

كذلك المشرع المغربي في 476⁽²⁾ منه، وقانون التجارة اليمني في المادة 36⁽³⁾ منه، لكن نجد المشرع الجزائري نص على جملة من الالتزامات في القانون 90-35، والمرسوم التنفيذي 93-348، حيث جاء المواد 32، 33، 35 و 36 من القانون 90-35 مجموعة من التعليمات ومن بينها:

- يمنع إقفال الأبواب أو شغل أماكن الغير.
- يمنع الدخول أو الخروج من القطار من غير المنافذ المخصصة لذلك.
- يمنع الدخول إلى المحطات في حالة سكر.
- يمنع حمل الأسلحة النارية.
- يمنع حمل الحيوانات.

وللناقل سلطة واسعة تكفل له الحفاظ على الأمن والنظام وتأمين القطار بغرض إيصال المسافرين سالمين للمكان المقصود، وإذا أخل المسافر بتعليمات الناقل لا يعتبر هذا الأخير مخلا بالتزامه بضمان السلامة، وإنما المسافر هو الذي يعتبر مرتكبا لمخالفة إضافة إلى اعتباره مقصرا في تنفيذ العقد، وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية وهو ما استقرت عليه المحكمة العليا في العديد من القرارات.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 12/02/1956 على أنه: "لا يهون من قول مصلحة السكة الحديدية أن القرارات الخاصة بتنظيم السكة الحديدية إنما وضعت لمصلحتها ولحمايتها ومرافقتها وحدها لأن هذه القرارات فوق أنها قصد بها حماية مرافق المصلحة فقد قصد بها أيضا حماية الجمهور وخاصة ركاب القطارات كما تنص المادة 15 من اتفاقية cotif قسم أ على ما يلي:

(1) نص المادة 2/225 من القانون التجاري المصري: "... وعليه إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل".

(2) المادة 476 من مدونة التجارة المغربي، "يجب على المسافر أن يحترم النظام الداخلي الذي تضعه السلطة الحكومية المختصة.

(3) المادة 36 من قانون التجارة اليمني: "يتعين على الراكب مراعاة نظام النقل وإتباع تعليمات الناقل المتعلقة بتنفيذ النقل".

لا يجوز أن تدخل العربات:

- المواد والأشياء المحظور نقلها كأمتعة عملا بالمادة الثامنة عشر ما عدا الاستثناءات المنصوص عليها في النصوص المتممة والتعريفات.
- الأشياء التي من شأنها مضايقة أو إزعاج المسافرين أو التسبب بأضرار.
- الأشياء التي لا تسمح أنظمة الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى بإدخالها إلى العربات.
- الحيوانات الحية ما عدا الاستثناءات المنصوص عليها في النصوص المتممة أو التعريفات.

الفرع الثالث: الالتزام بالحضور في الزمان والمكان المحدد للسفر

بالرجوع إلى القانون التجاري والقانون 90-35 لا نجدهما ينصان على هذا الالتزام، لكن قياسا على عقود النقل البري الأخرى أوردنا هذا الالتزام لما له من أهمية في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، حيث نجد أن المشرع الجزائري نص عليه في القانون البحري بموجب المادة 830 منه⁽¹⁾، أين يكون المسافر ملزما بالحضور في الوقت المحدد في تذكرة السفر، فإذا لم يحضر يكون ملزما بدفع أجرة السفر كاملة فيها بعد سيره. أما عن مكان الحضور يكون في محطة السكة الحديدية المحددة للانطلاق أو المحطات التي يتوقف فيها.

(1) تنص المادة 830 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر ويلتزم بأجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المناسب للركوب قبل السفر، وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف".

الفصل الثاني

المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص

بالسكك الحديدية

الفصل الثاني

المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المسؤولية بصفة عامة هي جزاء الإخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي، ويجب لقيامها أن تتوفر الأركان الأساسية المتمثلة في الخطأ والضرر علاقة سببية.

ورأينا أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية يترتب التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر وهو التزام بتحقيق نتيجة ، بحيث يكفي لقيام مسؤولية الناقل إثبات المسافر الضرر اللاحق به فقط ولكي يعفى الناقل من هذه المسؤولية لا بد له أن يثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يدل عليه كالقوة القاهرة أو خطأ الغير وهذا ما نصت عليه المادة 127 من القانون المدني الجزائري. التي تنص على ما يلي: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه من حادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني اتفاق يخالف ذلك".

ونجد هذا النوع من النقل احتل مساحة واسعة من النقاش الفقهي لكون اغلب التشريعات لم تنظمه من بينهم المشرع الجزائري الذي اكتفى فقط بدراسة عقد النقل بصفة عامة، و عليه تخضع دعوى مسؤولية الناقل للقواعد العامة، وترفع ضد الناقل في حالة إخلاله بإحدى التزامات التعاقدية من أجل المطالبة بالتعويض عما لحق المسافر من ضرر وسنتاول دراسة هذا الفصل في مبحثين.

المبحث الأول نتناول فيه تحديد التكليف القانوني لمسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وذلك بتحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل وكذلك بإثبات السبب الأجنبي.

ونعالج في المبحث الثاني نظام التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وذلك بدراسة دعوى المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وتقدير التعويض أخيرا.

المبحث الأول

التكييف القانوني لمسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن مسألة تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل عن حوادث الأشخاص أسالت الكثير من الحبر والنقاش بين الفقه والقضاء، وذلك لعدم حسم التشريعات لهذه النقطة.

يمكن القول أن أهم عنصر في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هي مسؤولية الناقل تجاه المسافر عما يحدث له من أضرار، فهل تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية يتعين على المسافر المضروب إثبات خطأ الناقل؟ وهذه العملية صعبة وهذا ما يعقد مسألة حصول المسافر على التعويض، أم أن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية استنادا إلى عقد النقل الموجود بين الناقل والمسافر؟ وهذا ما يسهل على المسافر طلب حقه.

وسنجيب على هذه التساؤلات الصعبة من خلال تحديد طبيعة المسؤولية في المطلب الأول ثم حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في المطلب الثاني.

المطلب الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية مسؤولية تقصيرية يعني الإخلال بالتزام قانوني مصدره الفعل الضار الذي تعرض له المسافر أثناء عملية النقل (الفرع الأول)، واعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية يعني إخلاله بالتزام تعاقدية استنادا إلى عقد النقل الموجود بين الناقل والمسافر (الفرع الثاني).

الفرع الأول: اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية

تنشأ المسؤولية التقصيرية عن الإخلال بالتزام قانوني مصدرها الفعل الضار الذي يترتب عليه القانون التزاما بالتعويض وتقوم على ثلاثة أركان وهي خطأ الناقل، الضرر الذي يصيب المسافر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

وبالرجوع إلى القانون الفرنسي نجده لم يخصص نصوصا تنظم أحكام عقد نقل الأشخاص عكس نقل الأشياء الذي أفرد له نصوص خاصة تنظمه، إلا أن القضاء تولى تنظيمه من خلال القرارات التي أصدرها⁽¹⁾.

في البداية كان الناقل يخضع للمسؤولية التقصيرية طبقا للمادة 2/1138 من ق م ف التي تلزم المسافر إثبات خطأ الناقل للحصول على حقه في التعويض، وما يؤكد ذلك القرار الذي أصدرته محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1884/11/10، حيث جاء فيه ما يلي: "لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بنقل الأشياء، فالأشياء ثابتة وغير متحركة والناقل سيطر عليها سيطرة تامة خلافا لناقل الأشخاص"، إذ يتمتع المسافر بحرية في الحركة دون القول بالالتزام الناقل بضمان السلامة، واستمر القضاء الفرنسي لهذا الرأي إلى غاية 1911.

وتطبق قواعد المسؤولية التقصيرية في النقل بالسكك الحديدية في حالة النقل المجاني إذ تسلل شخص إلى عربة القطار بقصد السفر دون أن يبزم عقد النقل، وكذلك إذ كان عقد النقل باطلا، وقد استقرت محكمة النقض الفرنسية في اجتهاد لها على أن الالتزام بضمان السلامة أصبح يقتصر على فترة التنفيذ المادي لعقد النقل بصدور القرار المؤرخ في 07 مارس 1889⁽²⁾ أين قررت فيه المسؤولية التقصيرية لناقل على الحوادث التي تقع خارج فترة النقل.

وبالرجوع إلى القضاء الجزائري نجده لم يأخذ بهذا الاتجاه الأخير للقضاء الفرنسي وتمسك بالرأي القائل بان تاريخ سريان عقد النقل بالسكك الحديدية يبدأ من دخول المسافر إلى المكان المخصص للمسافرين داخل المحطة، وتقوم المسؤولية التقصيرية في مجال النقل بالسكك

(1) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 274.

(2) محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية لناقل، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2011، ص 258.

من أسباب اهتمام القانون الفرنسي بنقل الأشياء عكس نقل الأشخاص يرجع إلى الأسباب التالية:

- المبالغة في التزام جسم الإنسان وعدم الرغبة بالمعاملات معاملة الأشياء كما أدى ذلك إلى القول بأن حماية الذمة المالية للإنسان نفسه أولى من حماية الإنسان
- نقل الأشخاص يقل أهمية عن نقل الأشياء من الناحية التجارية على اعتبار، أن المجتمع الذي يسوده نظام الرأسمال تصب اهتماماته على النواحي التجارية.

الحديدية في القانون الجزائري إما على حراسته الأشياء طبقا للمادة 138 ق.م.ج، التي تقابلها المادة 1384 من ق.م.ف، التي تقوم على ثلاثة عناصر ضرورية هي:

- وجود شيء في حراسة شخص والمتمثل في القطار والسكة الحديدية وتوابعها.
- الحراسة، بأن يكون للحارس قدرة الاستعمال والتسيير والتوجيه والرقابة.
- تسبب القطار في حدوث الضرر⁽¹⁾.

وإما على أساس مسؤولية المتبوع على أعمال تابعه طبقا للمادة 136 ق.م.ج التي تشترط لتحقيق مسؤولية المتبوع أي الناقل توافر شرطان وهما:

1- وجود رابطة تبعية.

2- خطأ التابع حال تأدية الوظيفة أو بسببها.

فإذا قامت مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بتوافر الشروط المذكورة أعلاه لا يمكنها التخلص منها إلا بنفي مسؤولية تابعها وذلك لإقامة الدليل على وجود السبب الأجنبي، لأن المادة 136 من ق.م.ج تعتبر قرنية المسؤولية قرنية قاطعة لا يجوز إقامة الدليل على عكسها⁽²⁾.

وإذا تقرر مسؤولية التابع تقرر مسؤولية المتبوع ويستطيع المضرور الرجوع على التابع أو عليهما بالتضامن⁽³⁾.

وتترتب على اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية الآثار التالية:

- إثبات المسافر إخلال الناقل بالتزامه القانوني وإلحاق الضرر به.
- يكون التعويض عن الضرر المباشر المتوقع والغير المتوقع.
- للمسافر والغير حق المطالبة بالتعويض⁽⁴⁾.

(1) محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 218.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 52.

(3) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 358.

(4) محمد دمانة، المرجع السابق، ص 288.

- إذ كان الحادث شكل جريمة فإن الدعوى المدنية تابعة للدعوى العمومية وتتقدم بنفس المدة التي تتقدم بها هذه الأخيرة⁽¹⁾.

الفرع الثاني: اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص مسؤولية عقدية

المسؤولية العقدية تنشأ عن الإخلال بالتزام عقدي كجزء له والعقد هو مصدر نشوئها، لذلك فإنها تخضع لأحكامه⁽²⁾، وهي تقوم في مجال نقل الأشخاص بالسكك الحديدية على وجود عقد النقل وعلى تنفيذه.

غالباً ما يؤدي تطبيق المادة 1384 ق.م.ف، إلى تخلص الناقل من المسؤولية وعدم حصول المسافر على التعويض، وإزاء ذلك وجدت محكمة النقض الفرنسية أنه لا مفر من تطبيق قواعد المسؤولية العقدية لأنها أوفى بالغرض وأكثر مصلحة للمسافر فأقرت وجود التزام تعاقدية على عاتق الناقل بإيصال المسافر سليماً معافى إلى المكان المقصود وعدم تنفيذه لهذا الالتزام يترتب على عاتقه المسؤولية.

فطبيعة مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية هي طبيعة عقدية، وحتى يتحصل المسافر على حقه في التعويض يكفي أن يثبت وقوع الضرر حتى يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي أصابه، ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا بإقامة الدليل على أنه لم يرتكب خطأ، بل عليه إثبات أن الضرر الذي لحق المسافر يرجع إلى سبب أجنبي. ولقد أقرت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الشهير الصادر في 1913/11/21 المتعلق بالنقل البري المسؤولية العقدية للناقل⁽³⁾، حيث اعتبرت الناقل مسئولاً عن الأضرار التي تصيب المسافر مسؤولية عقدية، وأيد المشرع الفرنسي قرار محكمة النقض، وذلك بإصداره قانون 1924-05-31 المتعلق بالنقل الجوي⁽⁴⁾.

وما تجدر الإشارة إليه أن أحكام القضاء المصري لم تكن منسجمة، سادتها بعض الاضطراب وذلك من خلال التناوب في تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية وأحكام المسؤولية

(1) محمد مختار رحمانى، المرجع السابق، ص 85.

(2) مصطفى العوجي، القانون المدني المسؤولية المدنية، ج2، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط2، 2004، ص 81.

(3) مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 81.

(4) محمد دمانة، المرجع السابق، ص 277.

العقدية، حيث طبق في البداية قواعد المسؤولية العقدية، إذ كان هو السباق في تطبيقها على القضاء الفرنسي، ثم تراجع عن موقفه وبدأ يطبق أحكام المسؤولية التقصيرية باشتراطه إثبات خطأ الناقل للحصول على التعويض، وذلك في القرار الصادر عن محكمة الاستئناف المصرية بتاريخ 1912/02/07 فعادت واعتبرت مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية وذلك من خلال القرار الذي أصدرته محكمة النقض المصرية الذي جاء فيه ما يلي: "عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق نتيجة، ويكفي للراكب إثبات إصابته أثناء تنفيذ العقد ويعتبر هذا إثبات لإخلال الناقل بالتزامه وقيام مسؤوليته عن الضرر الناشئ عن الإصابة بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترفع هذه المسؤولية إلا بالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ من الغير ولم يكن في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه.

وأيد المشرع المصري اتجاه القضاء بصور قانون التجارة والذي نص صراحة في مادته 264 على التزام الناقل بضمان سلامة الراكب وبطلان أي اتفاق على إعفاء الناقل من الضمان.

والمشرع الجزائري هو الآخر تأثر بما وصل إليه الفقه والقضاء والتشريع المقارن، وألقى على عاتق الناقل البري التزاما بضمان سلامة المسافر بإيصاله إلى المكان المتفق عليه في العقد سليما معافى من خلال المواد 62، 63، 64 ق.ت.ج.

والمسؤولية العقدية في مجال نقل الأشخاص بالسكك الحديدية لا تطبق طبقا للمادة 138 ق.م.ج. إذا كانت هناك علاقة عقدية بين حارس الشيء والمضرور، فالمسافر إذا أصيب بضرر أثناء نقله لا يستطيع التمسك بأحكام هذه المادة لوجود عقد مبرم بينه وبين الناقل، بل أحكام عقد النقل هي الواجبة التطبيق عندما يوقع الشيء ضرر، فتدخل الشيء غير الحي في إلحاق ضرر بالمسافر ناتج عن إخلال الناقل بالتزام عقدي، ومنه يكون مسؤولا مسؤولية عقدية عن تعويض الضرر الذي لحق المصاب⁽¹⁾.

وحتى تقوم المسؤولية العقدية عن فعل الأشياء غير الحية لا بد من توافر الشروط التالية:

(1) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص45.

أ- وجود عقد بين المسافر والناقل: يترتب على وجود عقد النقل بين المسافر والناقل المسؤولية العقدية وإذا لم يوجد مثل هذا العقد فلا ضمان على الناقل ولا يستطيع المسافر التمسك بقواعد المسؤولية العقدية ويتحقق ذلك في حالة التسلل إلى القطار بغير دفع الأجرة، وفي حالة تجاوز المسافر المسافة المحددة في تذكرة النقل وكذلك في حالة النقل بالمجان، لكنه يمكن التمسك بقواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء.

ب- وجود شيء غير حي في حراسة الناقل يحول دون تنفيذ عقد النقل: يمكن تعريف الشيء غير الحي طبقاً للمادة 138 ق.م.ج. هو كل شيء خطير غير حي كالألات الميكانيكية ويدخل في تعريفها القطار المحطة وتوابعها.

ج- تدخل الشيء غير الحي في عدم تنفيذ الالتزام العقدي: حتى تقوم المسؤولية العقدية عن الأشياء غير الحية لا بد أن يتدخل الشيء، القطار وتوابعه في الإخلال بالالتزام العقدي وهو إيصال المسافر عبر السكة الحديدية إلى المكان المقصود سليماً معافى، ويجب أن يكون تدخل الشيء في إحداث الضرر إيجابياً، أي أن يكون الشيء هو السبب المباشر للضرر⁽¹⁾.

ويترتب على اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية الآثار التالية:

- وجود عقد صحيح بين الناقل والمسافر.
- يقع على المدين الناقل عبء إثبات أنه قام بالتزامه التعاقدية بعد أن يثبت الدائن المسافر وجود العقد.
- يشمل التعويض الضرر المباشر المتوقع فقط.
- للمضرور الحق بالمطالبة بالتعويض.
- اشتراط توجيه الإعذار للمدين.

(1) محمد دمانة، المرجع السابق، ص 282.

المطلب الثاني

حالات إعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يمكن لناقل أن ينفي مسؤوليته في حالات محددة في القانون وهي القوة القاهرة والحادث المفاجئ، خطأ الغير، خطأ المضرور، وما يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يعرف السبب الأجنبي بل تطرق إلى ذكر صورته فقط.

حيث نجد المشرع نص على السبب الأجنبي في المادة 63 ق.ت.ج. على ما يلي:
"يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزامه أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة، أو خطأ المسافر".

كما نص عليه أيضا في المادة 127 ق.م.ج. التي تنص على ما يلي: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد ينشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك".

واعتبار الحادث قوة القاهرة تنتفي به مسؤولية الناقل شرط أن يكون من غير الممكن توقعه و من المستحيل دفعه.

كما نجد أيضا المشرع الجزائري نص على السبب الأجنبي في المادة 138 ق.م.ج. وعليه طبقا للقواعد العامة يعفى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية من المسؤولية في ثلاث حالات.

- القوة القاهرة (الفرع الأول)

- خطأ الضحية (الفرع الثاني)

- خطأ الغير (الفرع الثالث)

الفرع الأول: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

لم يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ في القانون المدني، وإنما أشار إليها كسبب أجنبي يعفي من المسؤولية.

ويمكن تعريف القوة القاهرة بذلك السبب الأجنبي أو القوة الخارجية الطبيعية التي يخضع لها الإنسان لا محالة و لا يمكنه دفعها أو مقاومتها وترغمه على ارتكاب الفعل أو الامتناع عنه بعد أن تسلب منه إرادته واختباره⁽¹⁾، أي أن القوة القاهرة أمر خارجي غير متصل بنشاط المدعى عليه كالعاصفة والزلازل.

أما الحادث المفاجئ فهو عمل طارئ يأتي من الداخل يتميز بالمفاجأة أكثر مما يتصف بالعنف بحيث يجعل جسم الإنسان أداة ارتكاب الخطأ بدون أي إرادة⁽²⁾.

أي أن الحادث المفاجئ يحدث من أمر داخلي متصل بنشاط المدعى عليه كانحراف القطار عن السكة الحديدية⁽³⁾، وتجدر الإشارة إلا أن التمييز بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ لا يقوم على أساس صحيح ولذلك فغالبية الفقه الحديث لا يميز بينهما فكلاهما شيء واحد يتميزان بعدم إمكان توقعهما واستحالة دفعهما ، فهما مصطلحان مترادفان يدلان على معنى واحد⁽⁴⁾ لكي تكون هناك إعفاء من مسؤولية الناقل يجب أن تتوفر العناصر التالية:

أ- **عدم إمكانية التوقع:** أي أن الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب الناقل ولا من جانب المسافرين، وإن عدم إمكانية التوقع يجب أن يكون المعيار موضوعيا، فلا يكفي أن يكون الحادث غير متوقع من جانب الناقل فحسب بل يجب أن يكون من جانب أكثر الطرفين وأن يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا⁽⁵⁾، ومثال ذلك الكوارث الطبيعية كالزلازل والفيضانات...الخ.

(1) شريف الطباخ، التعويض عن حوادث السيارات في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي،الإسكندرية، ط5 ، 2006، ص 136.

(2) إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.ن، ص 169.

(3) شريف الطباخ، المرجع السابق، ص 164.

(4) محمد السعدي، المرجع السابق، ص 177.

(5) أمينة كناوي، المرجع السابق، ص 98.

ب- **عدم إمكانية الدفع:** هو عنصر مستقل عن عدم إمكانية التوقع، فقد يكون الحادث متوقعا، و لا يكن يمكن دفعه irrésistible ou inévitable و مع ذلك يوصف أنه قوة قاهرة أو حادث مفاجئ ويشكل سببا من الأسباب المعفية من المسؤولية.

ج- **الصفة الخارجية عن الشيء:** أن يكون الحادث الضار قد حصل من خارج الشيء أي لم يكن نابعا منه، و الفقيه اكسبر هو صاحب فكرة وجوب توافر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل حيث يلتزم في هذا العنصر الخروج المادي عن منشآت الناقل.

فقد أقرت محكمة النقل الفرنسية في هذا الصدد بإعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية عن إصابة مسافر بشظايا الزجاج نتيجة سقوط شجرة على القطار مملوكة لأحد الأشخاص وتبعد عن خط السكة الحديدية ب 15 مترا واعتبرت العاصفة التي أدت إلى اقتلاع الشجرة حادثا مفاجئا ينفي المسؤولية.

وعلى هذا فإنه متى كانت القوة القاهرة بكل شروطها سببا لوقوع الضرر، استأثرت وحدها في إحداثه دون أن نترك مجالاً لأي سبب آخر، فالقوة القاهرة هنا تنفي العلاقة السببية بين فعل المسئول والمضروب كالعاصفة فهي غير متوقعة ولا يمكن دفعها ولها صفة خارجية.

الفرع الثاني: خطأ المضروب *faute de la victime* كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية:

يتأثر خطأ المضروب كمانع من موانع المسؤولية المدنية في حوادث النقل بالسكك الحديدية باهتمام كبير، كونه أحد الأسباب الرئيسية في دفع المسؤولية عن الناقل، أو على الأقل جعل المسافر المتضرر يتحمل جزء من المسؤولية إذا اشترك خطأه مع خطأ الناقل في إحداث الضرر كما سيأتي بيانه، ذلك أن الغرض الأساسي من المسؤولية المدنية هو حيز الضرر، فإذا ارتكب المسافر وحده خطأ تسبب مباشرة في إحداث الضرر فلا يكون جديرا بالتعويض وعليه أن يتحمل نتيجة أفعاله.

ولما كان خطأ المضروب هو خطأ خاص لأن خطأ تجاه نفسه يقدر بنفس المبادئ والقواعد العامة، أي يقدر تقديرا موضوعيا يراعى فيه الظروف الخارجية دون الداخلية

للمضرور، فيجب الرجوع إلى معيار الرجل العادي le bon père de famille ⁽¹⁾ لتقدير متى يكون هناك خطأ من المضرور وعلى ذلك يكون المضرور مخطئاً في كل مرة لا يقوم فيها بالاهتمام واليقظة في المحافظة على سلامته ⁽²⁾.

نص القانون المدني الجزائري على خطأ المضرور كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية في المادتين 127، 138 من ق.م.ج. والمادة 63 من ت.ت.ج. إلا أن ما يلاحظ عن المشرع في هذه المواد أنه لم يعتمد توحيد المصطلحات المعبرة عن خطأ المضرور كما هو في المادة 127 من ق.م.ج. وتارة يستعمل مصطلح خطأ المسافر كما هو في المادة 63 ق.ت.ج. فتارة يستعمل عبارة مصطلح عمل التضحية كما هو في المادة 138 ق.م.ج.

فعلى المشرع توحيد هذه المصطلحات حتى يكون تناسق بين النصوص، وعلى كل فإن نص المادة 63 ق.ت.ج. هو الذي يطبق باعتباره النص المنظم لعقد النقل البري.

ويشترط في خطأ المضرور نفس شروط القوة القاهرة، باعتباره سبباً من أسباب دفع المسؤولية المدنية، وتبعاً لذلك فخطأ المضرور لا يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كلياً إلا إذا أثبت السبب الأجنبي بعدم إمكانية توقعه واستحالة دفعه، وأن المسافر هو المتسبب الوحيد في إحداث الضرر وعلى الناقل إثبات خطأ المضرور الذي يكون نتيجة مخالفته للوائح والقوانين لاسيما القانون 90-35 الذي نص على مجموعة من الالتزامات التي يجب على المسافر التقيد بها ⁽³⁾.

إذن تستطيع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية التخلص من المسؤولية إذا أقامت الدليل ليس فقط على عدم ارتكابها الخطأ بل كذلك أن الضحية ارتكبت إهمالاً كان السبب الوحيد في إحداث الضرر ولم يكون بمقدورها دفعه.

وفي هذا الصدد قضت محكمة لمر فيل Li Merville بفرنسا حكماً قضائياً ينفي المسؤولية عن شركة السكة الحديدية بسبب أن المسافر لم يحترم اللوائح، حيث اجتاز السكة

(1) محمد مختار رحمانى، المرجع السابق، ص 101.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 62.

(3) نعيمة بن قريش، المرجع نفسه، ص 63.

الحديدية فتعرض لحادث، خاصة وإن الشركة اتخذت كل تدابير وإجراءات وإعلام وتحذير الركاب⁽¹⁾.

كما نقضت محكمة النقض قرار محكمة الاستئناف القاضي برفض دعوى امرأة عمياء فقدت توازنها وانزلت وأصيبت بجروح على أساس أن الخطأ يرجع إليها خاصة وأن الأعدان نبهوها بخطورة الموقع مما يجعل هذا الخطأ متوفر على عدم إمكانية التوقع والدفع، وقد أسست محكمة النقض قرارها على انعدام عنصري عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع⁽²⁾.

أما القضاء الجزائري فقد قضت المحكمة العليا أن الضحية لم بأخذ الحيطة عند اجتياز ممر غير محروس، خاصة وأنه كان واضعاً على رأسه طربوشاً ولم ينتبه إلى قدوم القطار، ولم يسمع صوت المنبه مما يعد إخلالاً منه بالمادة 2/34 من القانون 90-35 مما ينفي مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية⁽³⁾.

كما قضت ببراءة سائق القطار عن حادث وفاة الضحية الذي كان ينزل من الجدار الفاصل بين خطوط السكة وأخذ يسير على خطوط السكة الحديدية⁽⁴⁾.

وفي قرار آخر جاء فيه أن الطفلة القاصر تلعب في وسط السكة الحديدية، وعند مشاهدتها من طرف السائق قام باستعمال المنبه الصوتي وكذا الفرامل الاستعجالية من أجل تفادي الاصطدام لكنه وقع الحادث وتوفيت الضحية بعين المكان، فالمحكمة أسندت مسؤولية الحادث إلى الضحية وتجاهلت أحكام المادة 1/138 ق.م.ج. التي تعفي المسؤولية عندما يكون الخطأ راجع لفعل الضحية كما هو الحال في هذه القضية⁽⁵⁾.

فالمحكمة أخطأت بحكمها على هذه الطفلة فهي قاصر تلعب على خط السكة الحديدية في منطقة غير محروسة دون حراسة والديها.

(1) حكم صادر عن محكمة Li Merville ، مؤرخ في 1936/11/30.

(2) مختار محمد رحمانى، المرجع السابق، ص 105.

(3) قرار صادر عن الغرفة المدنية، القسم الثاني، ملف رقم 200559، مؤرخ في 15-06-1999 غير منشور.

(4) حكم صادر عن محكمة سيدي احمد قسم الجنج، ملف رقم 11914، بتاريخ 2010/10/19، غير منشور.

(5) حكم صادر عن محكمة خميس مليانة، قسم الجنج، ملف رقم 05368 بتاريخ 2010 /11/03، غير منشور.

ونلاحظ في هذا الخصوص أن القضاء الجزائري في مجمل قراراته عندما تكون الضحية قاصر يلقي المسؤولية على عاتق الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، فعلى العكس أن خطأ المضرور عندما يكون قاصر أو صيباً غير مميز، فإن ذلك لا يؤثر في المسؤولية شيئاً عندما يكون هذا الخطأ كمانع من موانع المسؤولية بحيث لا ينظر إلى عنصر التمييز فيقوم الخطأ بصورة موضوعية⁽¹⁾.

وعليه فإذا كان خطأ المضرور هو المتسبب الوحيد في إحداث الضرر، فالأمر واضح يكون مسئولاً عن ذلك، أما الإشكال يطرح عندما يساهم المضرور والناقل في إحداثه، فمن هو المسئول؟ في هذه الحالة نميز بين عنصرين:

الفرضية الأولى: أن يستغرق أحد الخطأين الآخر، القاعدة هي إذا استغرق أحد الخطأين الآخر فلا يعتد بالخطأ الأقل جسامة سواء كان خطأ المضرور أو خطأ الناقل في دعوى التعويض، ويستغرق أحد الخطأين بالآخر في صورتين:

الصورة الأولى: أحد الخطأين يفوق الخطأ الآخر جسامة، يعتبر أحد الخطأين قد فاق الآخر جسامة في حالتين:

الحالة الأولى: كون أحد الخطأين متعمداً، إذ كان أحد الخطأين معتمداً فإنه يستغرق الخطأ الآخر والخطأ المتعمد يكون خطأ الناقل أو يكون خطأ المضرور.

أ- إذا كان الخطأ المتعمد هو خطأ الناقل قامت مسؤوليته وامتنع عليه الاحتجاج بخطأ المضرور ومثال ذلك رؤية شخص كيف يقطع ممر السكة الحديدية ومع ذلك يصدمه.

ب- إذا كان الخطأ المتعمد هو خطأ المسافر تنتفي مسؤولية الناقل في دعوى التعويض لانعدام رابطة السببية، ومثال ذلك إلقاء شخص بنفسه رغم رؤيته لقدوم القطار⁽²⁾.

الحالة الثانية: إذا كان المضرور راضياً بما وقع عليه من ضرر.

(1) مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 367.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص ص 65-66.

في جميع الأحوال رضا المضرور بالضرر ليس من شأنه أن يزيل على فعل المدعى عليه صفة الخطأ، كما لا يعتبر العلم بالضرر خطأ يخفف من المسؤولية⁽¹⁾.

الصورة الثانية: أحد الخطأين نتيجة للخطأ الآخر.

إذا كان أحد الخطأين نتيجة الآخر، في هذه الحالة نقف عند الخطأ الذي وقع أولاً ويتحمل صاحبه المسؤولية الكاملة، لأن الخطأ الأول يوجب الخطأ الثاني⁽²⁾ وعليه:

- إذا كان خطأ المضرور نتيجة لخطأ الناقل قامت مسؤولية هذا الأخير كاملة، ومثال ذلك صعود المسافر إلى القطار وهو في حالة سير رغم أن القطار كان عليه التوقف في المحطة التي صعد منها المسافر فخطأ المسافر هنا كان نتيجة لخطأ الناقل.

- إذا كان خطأ الناقل نتيجة لخطأ المضرور قامت مسؤولية الناقل لانعدام رابطة السببية، مثال ذلك نزول المسافر من القطار وهو في حالة سير فسقط.

الفرضية الثانية: اشتراك خطأ المضرور مع خطأ الناقل، إذا اشترك خطأ المضرور وخطأ الناقل في إحداث الضرر يلتزم الناقل بتعويض نسبة الخطأ الذي اشترك فيه.

وتطبيقاً لقواعد الخطأ المشترك قضت محكمة النقض الفرنسية بإلزام الناقل بتعويض المسافر في حالات كثيرة، منها مصرع مسافر أثناء وقوعه على حافة الرصيف فصدمه باب عربة القطار الذي كان مفتوحاً أثناء دخوله المحطة لإهمال أعوان الشركة إعلان وصول القطار.

ويتضح مما سبق أن مسؤولية الناقل قد تأسست على الخطأ الثابت الذي نسب إليه، ويرى بعض الفقه أن الحكم لا يتغير إذ كانت قرينة المسؤولية هي وحدها تقوم ضده ولا يستطيع دفعه بإقامة الدليل على إمكان توقع خطأ المسافر أو الراكب أو تقاديه، بل أن القضاء الفرنسي

(1) إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 224.

(2) محمد صبري السعدي، النظرية العامة للالتزامات، المرجع السابق، ص 127.

قضى في بعض الأحيان بمسؤولية الناقل كاملة إذا تبين أنه كان عليه توقع خطأ المسافر أو أخذ عليه خطأ في مواجهة هذا الأخير⁽¹⁾.

وقد يقضي بإلزام الناقل بتعويض كامل عن إصابة المسافر عند صعوده إلى مخدعه في عربة النوم وهذا ما قضت به محكمة استئناف باريس، واعتبرت المحكمة أن الشركة قد أخطأت عندما ألزمته باستعمال كرسي غير ثابت دون تزويده بالتعليمات التي تمكنه من التحقق قبل استعماله من ثباته.

الفرع الثالث: خطأ الغير Faute de tiers كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية:

يقصد بالغير شخص لا علاقة له بالناقل أو المسافر ومع ذلك يصدر منه فعل يؤدي إلى حصول الضرر، إما برمته أو بصورة مشتركة مع فعل الشيء⁽²⁾.

و يجب أن تتوفر فيه شروط القوة القاهرة، أي لا يمكن توقعه أو دفعه وأن يكون هذا الخطأ هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، كما إذا اعتدى مسافر على مسافر آخر أثناء النقل أو ألقى به من القطار أو كانت الإصابة بسبب مواد حارقة كان يحملها راكب آخر.

اصطلاح الغير لا يشمل الأشخاص الذين يكون الناقل مسئولاً عنهم مدنياً، وإنما الأجانب عنه، ولقد كان الاجتهاد الفرنسي لا يأخذ بعين الاعتبار وصف فعل الغير بصفة القوة القاهرة ليعفي الناقل من المسؤولية، إلا أنه عاد وأوجب توفر هذه الصفة واستقر على ذلك على أساس أن الناقل إذا رأى الفعل الضار الصادر عن الغير وكان بإمكانه تفاديه ولم يفعل اعتبر مخطئاً ويكون خطأه مشتركاً في إحداث الضرر⁽³⁾.

وعلى غرار التشريعات الأخرى، فقد نص المشرع الجزائري على فعل الغير كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية سواء الناشئة عن الأعمال الشخصية وذلك في المادة 127 منه والتي استعمل فيها المشرع مصطلح خطأ الغير fautes de tiers أو الناشئة عن حراسة الأشياء وذلك في المادة 2/138 والتي استعمل فيها المشرع مصطلح عمل الغير fait

(1) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص ص 66-67.

(2) مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 608.

(3) مصطفى العوجي، المرجع نفسه، ص 609.

du tiers، ونفس الملاحظة نوجهها هي أن المشرع لم يلتزم التوحيد في المصطلحات حتى يحافظ على التناسق فيما بين النصوص.

إلا أن النص الخاص بالمنظم لعقد نقل الأشخاص هو نص المادة 63 ق.ت.ج. غير أنه أهمل خطأ الغير ولم يعتبره سببا من أسباب نفي المسؤولية حيث اقتصررت المادة على القوة القاهرة، وخطأ المسافر وهذا يعني أن خطأ الغير لا يعتد به في مجال النقل لدفع المسؤولية، قد يكون ذلك سهوا من المشرع عليه تداركه حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني والقانون التجاري خاصة أن هذا الأخير هو قانون خاص يقيد العام، إلا أنه عمليا دائما يلجأ القضاء إلى إعمال نصوص القانون المدني باعتباره الشريعة العامة⁽¹⁾، ويعتبرون خطأ الغير سببا من أسباب دفع المسؤولية.

والمشرع الجزائري كغيره اشترط في خطأ الغير توافره على عناصر القوة القاهرة، أي عدم التوقع واستحالة الدفع من خلال المادة 2/138 ق.م.ج. وأما إذا كان من الممكن توقعه أو دفعه فلا يعفي الناقل من المسؤولية⁽²⁾.

ويقع على عاتق الناقل إثبات خطأ الغير وأنه لم يكن يتوقعه أو يستطيع دفعه حتى يعفي من المسؤولية القائمة ضده عن الضرر اللاحق بالمسافر، فإذا أمكن أن يتقاضي الناقل المسئول الفعل الصادر من الغير أو أمكن توقعه ولم يحرك ساكنا عد مخطئا وبالتالي مسئولا عن تعويض الضرر الحاصل الذي أحدثه الغير، وهذا ما استقر عليه القضاء الفرنسي⁽³⁾.

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن: "الناقل غير مسئول عن إصابة مسافر بجروح في عينه نتيجة قذف حصة من الخارج على نافذة القطار أثناء سيره".

(1) محمد دمانة، المرجع السابق، ص 321.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 70.

(3) مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 360.

كما قضت محكمة النقض الفرنسية في 1965/12/28 بمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عما أصاب المسافرين بسبب سقوط حقيبة مسافر آخر لعدم تمكنها من إثبات خطأ الغير⁽¹⁾.

فقد صدر عن محكمة Nîmes الفرنسية في 1941/05/26 حكم جاء فيه بأن: "انفجار في العربة لم تستطع شركة النقل بالسكك الحديدية أن تبين أسبابه واعتبرها هذا الحكم مسؤولة عن الإصابات التي تترتب عليها في حالة رجوعه إلى متفجرات وضعت في العربة لأغراض سياسية لأن حوادث مماثلة سبق وقوعها كان بإمكان الشركة دفعها بزيادة الملاحظة واتخاذ الاحتياطات".

كما صدر عن محكمة النقض الفرنسية قرار بتاريخ 1926/11/30 يقضي بعدم إعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية لما أصيب مسافر صدمه مسافر آخر أثناء اندفاعه إلى النزول من القطار بسبب ثبوت خطأ عون السكة الحديدية الذي أعطى إشارة السير قبل التأكد من نزول كامل الركاب⁽²⁾.

أما بالنسبة للقضاء الجزائري، فقد قضت محكمة وهران بتاريخ 1965/12/16 بأن انفجار قنبلة في قطار وضعها الثوار أثناء حرب التحرير الجزائرية واقعة تتصف بعدم إمكانية التوقع وانتقد هذا الحكم على أساس أن الحادثة كانت في ظروف متوقعة يمكن دفعها⁽³⁾.

وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة تعدد المسؤولين، كأن يقع خطأ من المضرور وخطأ من الناقل أو خطأ من الغير أو حتى خطوهم جميعاً، فإنه يعمد إلى تطبيق القواعد العامة في توزيع المسؤولية طبقاً للمادة 126 من ق.م.ج، وتكون المسؤولية بينهم بالتساوي ولا يكون ذلك إلا إذا استحال تعيين من أحدث الضرر من بينهم أو تحديد نسبة ما يكون قد ساهم به كل واحد منهم في إحداثه، أما إذا كان من المستطاع تعيين نصيب كل من المسؤولين ومدى مساهمتهم في

(1) قرار صادر عن الغرفة المدنية، القسم الأول، ملف رقم 211835، مؤرخ في 1965/12/08، غير منشور.

(2) محمد مختار رحمانى، المرجع السابق، ص 108.

(3) محمد مختار رحمانى، المرجع نفسه، ص ص 109-110.

الضرر فإن للقاضي أن يحدد ما يؤديه كل واحد منهم محددًا في ذلك جسامته الخطأ الذي وقع منه نصيب هذا الخطأ في إحداث الضرر⁽¹⁾.

ويستطيع المضرور أن يطلب التعويض على كل واحد ممن ساهموا في إحداث الضرر شريطة ألا يجمع بين تعويضين على أن يرجع من دفع التعويض كله على شركائه في إحداث الضرر بالجزء الذي دفعه عنهم⁽²⁾.

وفيما عدا الأضرار البدنية يجوز لناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية أو تحديدها عن الأضرار الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق بالمسافر طبقاً للمادة 66⁽³⁾ ق.ت.ج. ويفهم من خلال المادة المذكورة أنه لا يجوز لناقل التمسك بشروط الإعفاء أو التحديد من المسؤولية في حالة ما إذا ثبت في حقه خطأ عمدي أو جسيم.

وعلى اعتبار أن المشرع الجزائري نظم هذه الشروط في القانون التجاري الخاصة بعد نقل الأشخاص، فيمكن إسقاطها على عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية طالما الشركة الوطنية ملزمة دائماً بضمان سلامة المسافر.

(1) شريف الطباخ، المرجع السابق، ص 177.

(2) محمد دمانة، المرجع السابق، ص 323.

(3) تنص المادة 66 ق.ت.ج. على ما يلي: "يجوز لناقل استناداً لاشتراط كتاب مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل و مبلغ للمسافر دائماً كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر".

المبحث الثاني

نظام التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

سبق و أن أشرنا بأن المسؤولية المدنية في مجال النقل بالسكك الحديدية يتحقق إذ أخل الناقل بالتزاماته وتسبب بأضرار للمسافر ويتولد عن هذا الضرر لجوء المضرور لرفع دعوى أمام القضاء وتعتبر هذه الأخيرة من أهم دعاوي القضاء الكامل الهدف من إقامتها الحصول على تعويض الضرر الذي لحق برفع الدعوى.

ويفترض في الدعوى وجود طرفين هما المدعى والمدعى عليه وشرط القبول لهذه الدعوى أن تتوفر فيها: الصفة والمصلحة المنصوص في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية لا يوجد نظام قانوني يحكم التعويض في هذا النوع من النقل وفي هذا يطرح الإشكال التالي: هل القاضي يرجع عند تقديره للتعويض إلى المبادئ العامة في التعويض وفقا للأحكام العامة؟ أم يرجع القاضي إلى أحكام الأمر 15-74.

وعلى هذا سنتطرق في المطلب الأول إلى دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية. وفي المطلب الثاني إلى طرق تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية .

المطلب الأول

دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

نجد أن قانون الإجراءات المدنية لم يتعرض إلى تعريف الدعوى وإنما عالج شروطها. ولممارسة الدعوى المدنية كما يطلق عليها أو دعوى التعويض لا بد أن يكون وفقا لإجراءات قانونية حتى تكون مؤسسة قانونا كما أن الهدف منها الحصول على التعويض عن الأضرار التي لحقت بالمسافر المضرور، وبعبارة أخرى إعادة الحال إلى مكانة عليه قبل أن يحل به الضرر وذلك بموجب طلب قضائي يوجه للمحكمة المختصة.

وكغيرها من الدعاوي تتطلب دعوى التعويض شروط لقبولها، وهذا ما سنتناوله في الفرع الأول، وتفرض وجود طرفان هما المدعى والمدعى عليه، وفي الفرع الثاني المتضرر حق

اللجوء إلى الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض فتكون المطالبة أمام القاضي المدني أو اللجوء إلى القضاء الجزائي وهذا سنتعرض إليه في الفرع الثالث، وحتى يتحقق كل هذا ويتحصل على حقه في التعويض عليه رفع دعوى في الميعاد المحدد و إلا سقط حقه في التعويض وذلك في الفرع الرابع.

الفرع الأول: شروط رفع دعوى التعويض عن حادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المادة 13⁽¹⁾ من ق.إ.م.إ. وضعت شروط لا بد أن تتوفر في رافع دعوى ويدونهما يتم الحكم بعدم قبول الدعوى وهذه الشروط تتمثل فيما يلي:

أولاً: الصفة: يقصد بالصفة أن صاحب الحق هو من يملك حق اللجوء إلى القضاء من أجل حماية هذا الحق، و تكون الصفة في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية للمسافر أو ورثته في حالة الوفاة.

ثانياً: المصلحة: إن المبدأ المستقر عليه فقها و قضاء هو أنه لا دعوى بدون مصلحة ويقصد بهذه الأخيرة الفائدة أو المنفعة التي يجنيها رافع الدعوى وعليه لا يجوز لأي شخص رفع دعوى ما لم تكن له مصلحة قائمة أو محتملة يفرضها القانون ، والمصلحة ليست شرطاً لقبول الدعوى، بل هي أساس قبول أي طلب أو دفع أو طعن في الحكم⁽²⁾.

والمصلحة التي يشترطها القانون هي المصلحة القانونية التي يجب أن تكون شخصية ومباشرة وقائمة.

ويشترط في المصلحة ما يلي:

- أن تكون شخصية ومباشرة وهذا ما يسمى بالصفة في رفع الدعوى.
- أن تكون قانونية بحيث يستند رافع الدعوى إلى حق أو مركز قانوني.

(1) المادة 13 ق.إ.م. لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم يكن له صفة ومصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون. يثير القاضي تلقائياً انعدام الصفة في المدعى أو المدعى عليه، كما يثير تلقائياً انعدام الإذن إذ ما اشترطه القانون.

(2) سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية الجزائرية، الخصومة القضائية أمام المحكمة، ج1، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، ص 13.

- أن تكون مصلحة قائمة وحالة أي يجب أن يكون قد اعتدى عليه فعلا وتحقق الضرر الذي يبرر اللجوء إلى القضاء غير أن المشرع الجزائري اعتمد المصلحة المحتملة لتأسيس الدعوى عندما نص عليه في المادة 13 ق.إ.م.⁽¹⁾.

وتشمل المصلحة في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في الحصول على التعويض لجبر الضرر الحاصل من جراء الحادث جسديا كان أم معنويا، وإذا انعدمت هذه المصلحة فإن مصير الدعوى يكون عدم القبول.

ثالثا: الأهلية: حسب نص المادة 40⁽²⁾ فإن الأهلية هي صلاحية الفرد في كسب الحقوق وتحمل الالتزامات⁽³⁾ يشترط أن يكون رافع الدعوى أهلا للتقاضي، أي بالغ لسن الرشد تسعة عشر سنة كاملة (19 سنة) متمتعا بالقوة العقلية ولم يحجز عليه، وأن لا يكون ناقصا للأهلية أو فاقد لها كأن يكون مجنوناً أو صبياً هنا يعين من يمثله قانوناً كالولي أو الوصي أو القيم حسب الحالة، وبالنظر إلى التعريف السابق تكون الأهلية على نوعين.

1- أهلية وجوب: صلاحية الفرد لإبرام التصرفات القانونية.

2- أهلية الأداء: صلاحية الشخص لمباشرة التقاضي.

ومن ثم إذا رافع الدعوى فاقد الأهلية أو تم رفعها أو على فاقد الأهلية يؤدي ذلك إلى عدم قبول الدعوى.

وتعتبر الأهلية في القانون الجزائري شرطا لصحة الدعوى وهي تمس في الدعوى المدعى والمدعى عليه، وقد رتب المشرع البطلان على تخلفها من خلال نص المادة 64 ق.إ.م.⁽⁴⁾.

(1) فريحة حسين، المبادئ الأساسية لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، ديوان المطبوعات الجامعية، 2010، ص 15.

(2) تنص المادة 40 ق.م على ما يلي: "كل الشخص بلغ سن الرشد متمتعا بالقوة العقلية ولم يحجز عليه يكون كامل الأهلية لمباشرة حقوقه المدنية ولسن الرشد تسعة عشر 19 سنة كاملة".

(3) سليمان بارش، المرجع السابق، ص 12.

(4) بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 76.

الفرع الثاني: أطراف دعوى التعويض عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

تفترض دعوى التعويض وجود طرفان هما المدعى المضرور أولاً، المدعى عليه، المسؤول (ثانياً).

أولاً: المدعى في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المدعى هو الشخص الذي وقع له الضرر والذي يثبت له الحق في المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر، ويمكن رفع الدعوى من نائب المضرور إذا كان هذا الأخير قاصراً أو مجنوناً فبإمكان من ينوب عنهم رفع الدعوى كالولي، الوصي أو القيم⁽¹⁾.

بالنسبة لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية فالمدعى هو المسافر المضرور أو ورثته في حالة وفاته.

ثانياً: المدعى عليه في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المدعى عليه هو الشخص المسؤول عن الضرر الذي وقع للشخص المضرور وهو الذي ترفع الدعوى عليه لدفع التعويضات عن الأضرار التي كانت نتيجة مباشرة عن الخطأ سواء وقع منه أو من غيره التابع له أو عن شيء تحت حراسته⁽²⁾.

في حالة تعدد المسؤولين في إحداث الضرر كانوا متضامنين في التزاماتهم بالتعويض طبقاً للقواعد العامة، أما في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية تقام دعوى التعويض ضد الناقل الذي هو الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية حتى ولو كان الحادث بسبب أحد تابعيها كالسائق أو أحد الأعوان، فالدعوى دائماً ترفع عليها⁽³⁾.

(1) قدادة خليل أحمد حسن، الوجيز في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 258.

(2) قدادة خليل أحمد حسن، المرجع نفسه، ص 258.

(3) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 77.

الفرع الثالث: الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

ترمي دعوى التعويض إلى حصول المسافر المضرور أو ورثته في حالة الوفاة على التعويض الذي يمكنه من إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل أن يحصل الضرر، وذلك يرفع دعوى للمطالبة بالتعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة غير أنه يمكن سقوط دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية. وهذا ماسنتطرق إليه بدراستنا أولاً رفع دعوى أمام القاضي المدني، وثانياً رفع دعوى التعويض أمام القاضي الجزائي وثالثاً حجية الحكم الجزائي أمام القاضي المدني.

أولاً: رفع دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القاضي المدني

دعاوي التعويض ترفع أصلاً أمام القضاء المدني وعليه يرفع المسافر المضرور أو ورثته من حادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية دعوى التعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة التي وقع في دائرة اختصاصها الحادث⁽¹⁾.

وحتى تقبل الدعوى يجب أن تتوافر الشروط المطلوبة قانوناً والشروط الشكلية من عريضة وتكلف بالحضور طبقاً للمواد 12، 13، 17، 22، 23 و 26 من قانون الإجراءات المدنية إلى جانب توافر شروط قبول الدعوى والتي سبق وأن ذكرناها في الفرع الأول من هذا البحث.

إذا ثبتت مسؤولية الناقل من الناحية الجزائية ترفع الدعوى على أساس المادة 124 ق.م.⁽²⁾ وثبت خطأ الناقل يكون بموجب قرار قضائي نهائي حائز لقوة الشيء المقضي به يتضمن إدانة الناقل بجريمة من جرائم القانون العام التي تكون عادة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ ويكون هذا الحكم أو القرار سنداً أساسياً في ملف الدعوى المدنية يعتمد عليه القاضي المدني للحكم في دعوى التعويض.

(1) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 78.

(2) المادة 124 ق.م، كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطاه ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض.

كما يستطيع المسافر المضرور رفع دعوى على أساس مسؤولية حارس الأشياء طبقاً للمادة 138 ق.م.ج⁽¹⁾ التي تلزمه بتعويض المسافر المتضرر من حادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية التي تحدثه الأشياء الموجودة تحت حراسته دون حاجة إلى إثبات الخطأ من جانبه، فالقطار شيء فقد عرفه الفقيه بأنه كل شيء مادي غير حي ما عدا البناء وتدخل الآلات الميكانيكية التي تتطلب عناية خاصة⁽²⁾.

فتقوم هذه المسؤولية بمجرد إحداث القطار للضرر نتيجة تدخل الشيء تدخلًا إيجابيًا مع توفر العلاقة السببية بين القطار والحادث La cause génératrice du dommage.

وما يترتب على ذلك للمسافر من إصابات وأضرار فإذا أثبت ذلك قامت مسؤولية الناقل و تم إعفائه من إثبات خطأ الناقل، وفي هذا الصدد صدر قرار عن محكمة باريس يقضي بأن شركة النقل بالسكك الحديدية مسؤولة عن حادث سقوط مسافر من قطار على أساس الحراسة طبقاً للمادة 1384 ق.م.ف.

أما بالنسبة للقضاء الجزائري فقد أيدت المحكمة العليا قرار يقضي بمسؤولية الشركة الوطنية لنقل بالسكك الحديدية كون الضحية أصيبت وهي داخل القطار بمجرد دخولها من النافذة المحطم زجاجها⁽³⁾.

كما أقرت ذلك في قرارها الصادر بتاريخ 21-10-1998 عن الغرفة المدنية للقسم الثالث جاء ما يلي: "أن الأمر يتعلق بحادث تسبب عن حدوثه قطار أودى بحياة الطفلة رزيقة فإنه كان يتعين تطبيق مقتضيات المادة 138 ق.م.ف المتعلقة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء وبالتالي فإن القضاء طبقوا عن خطأ المبدأ العام للمسؤولية المدنية المأخوذة من المادة 124 ق.م. وإنه كان يتعين عليهم ونظراً لقرينة المسؤولية التي تقع على حارس الشيء التأكد ما

(1) المادة 138 من ق.م. كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء.

(2) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ج1، ص 1528.

(3) قرار صادر عن الغرفة المدنية القسم الأول ملف رقم 58 21 23 مؤرخ في 04-10-2000 غير منشور.

إذا كان سبب الضرر لم يكن توقعه مثل عمل الضحية وبالتالي فإن القضاة اخطئوا في تطبيق القانون و يتعين نقض القرار⁽¹⁾.

وعليه تقع مسؤولية الحراسة على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بما لها من سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة.

1- الاستعمال: إمكانية التصرف الشيء وفقا لما هو مخصص.

2- التسيير: إصدار تعليمات وتوجيهات.

3- الرقابة: مراقبة الشيء.

وإذا أحدث الشيء أي القطار ضرر للمسافر كان ذلك قرنية علي حصول خلل في السلطات المشار إليها 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 مما يعفي المسافر المتضرر من عبء إثباته⁽²⁾.

والأصل في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أن ترفع على أساس المسؤولية العقدية طبقا للمادة 176 ق.م⁽³⁾ نتيجة إخلال الناقل بالتزامه لضمان سلامة المسافر بإيصاله إلي المكان المتفق عليه في العقد شريطة أن يثبت المسافر وجود عقد النقل الذي يعتبر الشرط الأساسي لقيام التعويض على أساس المسؤولية العقدية و يكون ذلك بتذكرة السفر أو ما يقوم مقامها.

من خلال القرارات التي أصدرها القضاء نلاحظ أن دعوى التعويض تقام على أساس المادة 124 ق.م عند ثبوت

(1) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 79.

(2) محمد دمانه، المرجع السابق، ص 352.

(3) المادة 176 ق.م إذا استحال على المدني أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأ عن سبب لا بد له فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه، ص 344.

ثانيا: رفع دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القضاء الجزائري

الأصل في قواعد النظام القضائيين أن كل فعل ضار مخالف للنصوص العقابية تتولد عنه جريمة تستوجب قيام دعوى جزائية تهدف إلى حماية النظام الاجتماعي، وتسلب عقوبة على مرتكب الفعل ويستند القانون سلطة للقضاء الجزائري⁽¹⁾. فيلجأ إليه المضرور أو ورثته لرفع دعوى التعويض اقتصادا للوقت والجهد لكون الإجراءات أمامها أكثر بساطة وسرعة من القضاء المدني.

فإذا ثبتت إدانة سائق القطار أو أحد أعوانه يحق للمسافر المضرور التأسيس كطرف مدني للمطالبة بحقه في التعويض بدعوى مدنية تابعة للدعوى العمومية.

وإذا حضر المضرور الجلسة وتأسس كطرف مدني تفصل المحكمة في دعوى التعويض بمنحها للمضرور حقوقه المناسبة للأضرار اللاحقة به طبقا للقواعد العامة أما في حالة وفاته يتأسس ورثته كأطراف مدنية وتمنح لهم التعويضات المناسبة، وإذا لم يتمكن هؤلاء من حضور الجلسة فإنه في حالة إدانة سائق القطار تفصل في الدعوى العمومية وتقضي بحفظ حقوق الضحية أو الضحايا في الدعوى المدنية⁽²⁾.

و للفصل الدعوى المدنية بالتبعية أمام القضاء الجزائري لا بد أن يكون الضرر اللاحق بالمتضرر ناشئ عن جريمة أحدثها الناقل فتكون علاقة مباشرة بين الفعل والضرر ، كما يجب أن يكون موضوع الدعوى هو التعويض دون أي طلب آخر، ويترتب على تخلفها عدم قبول الدعوى. فحوادث النقل بالسكك الحديدية تتميز بخصوصيات وتعقيدات ينجم عنها صعوبة في إثبات خطأ السائق، غير أنه لحماية حق المسافر المضرور في الحصول على حقه في

(1) محمد دمانه، المرجع السابق، ص 352.

(2) الشروط التي يجب توافرها لقبول الدعوى المدنية أمام القضاء الجزائري:

- وجود جريمة مرفوعة بشأنها الدعوى العمومية.
- أن يكون الضرر ناتجا عن الجريمة مباشرة.
- أن يكون موضوع الدعوى المدنية التعويض عن الضرر الشخصي.
- تحديد المدعي عليه في الدعوى المدنية.

التعويض تقضي المحكمة الجزائرية عادة بإدانة الناقل رغم إثبات هذا الأخير أن الحادث يرجع إلى سبب أجنبي⁽¹⁾.

وهذا ما جاء في قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1998/09/12 حيث أقرت ما يلي: "أنه بتاريخ 1995/05/07 وبالضبط أمام الممر الخاص بالقطار وقع الحادث، عند سماع سائق القطار الذي صرح بأنه شاهد شخص يحاول قطع السكة الحديدية فنبه عليه إلا أنه كان يحمل حقيبة غطت له وجهه ورغم استعمال المنبه عدة مرات إلا أنه لم يسمعه فوقع الحادث وتوقف القطار على بعد 30 مترا، حيث أن المتهم هو الذي يقود القطار عندما شاهد الضحية يعبر السكة الحديدية في مكان غير مراقب مما يتعين المصادقة على الحكم المستأنف حيث أن التعليل كاف ويتمشى مع مقتضيات المادة 297 ق.إ.ج⁽²⁾، فيلاحظ أن المحكمة أدانت سائق القطار دون تحديد الخطأ المرتكب من قبله رغم أن الضحية هو الذي اجتاز السكة الحديدية في مكان غير محروس.

وخلافا لما هو معمول به في مجال حوادث المرور حيث يوجب التعويض التلقائي للمضروب مهما كان مصير الدعوى العمومية، فالقضاء الجزائري يختص بالتعويض رغم الحكم بالبراءة⁽³⁾. وهذا ما سار عليه الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا بحيث أقرت في قرارها الصادر بتاريخ 1986/12/09 بعدما كانت تقر بأنه لا يمكن للقاضي الجزائري أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة قضاؤه بالبراءة مستتدة في ذلك أن الجريمة تنفي الأساس القانوني لإقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائرية، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2000/10/10.

(1) محمد مختار رحمانى، المرجع السابق، ص ص 115 - 116.

(2) قرار صادر عن غرفة الجناح والمخالفات، القسم الرابع، ملف رقم 183336 المؤرخ في 1998/09/12، غير منشور.

(3) قرار صادر عن الغرفة الجنائية، ملف رقم 244408 المؤرخ في 2000/10/10، غير منشور حيث جاء فيه ما يلي: "ما دام إعفاء سائق القطار من المسؤولية الجزائرية والقضاء ببراءته جزئيا فإنه لا يمكن الحكم في الدعوى المدنية والقضاء بدفع تعويضات تحت مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية، وكان على المجلس أن يقضي بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية".

ثالثاً: حجية الحكم الجزائي أمام القضاء المدني

المبدأ العام يقضي بحجية الحكم الجزائي والتزام القاضي المدني به، ويعتبر هذا تطبيقاً لمبدأ حجية الشيء المقضي فيه، ويقصد به أن يكون للحكم حجية بما فصل فيه، فلا يجوز المنازعة فيه إلا عن طريق الطعن وفقاً للإجراءات المحددة قانوناً والهدف من وضع هذا المبدأ هو حسن سير العدالة واستقرار العلاقات الاجتماعية والأحكام القضائية، وبصفة عامة تقتصر حجية الأحكام على السبب الذي أسست عليه الدعوى التي صدر الحكم فيها، وبناء على ذلك إذا أقيمت دعوى تعويض عن ضرر لحق بالمسافر استناداً إلى خطأ الناقل ورفضت هذه الدعوى لعجز المسافر إثبات خطأ الناقل، فلا يوجد ما يمنع من رفع دعوى التعويض مرة أخرى استناداً إلى سبب جديد كان يقام على أساس فكرة الحراسة⁽¹⁾، وفي هذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها الصادر في 1999/06/01.

إن فالحكم الجنائي الصادر بالإدانة يتقيد به القاضي المدني ولا يجوز له البحث من جديد عن أمر وقوع الجريمة لأنها مسألة يجب التسليم بها واعتبارها أمراً مفروغاً منه بمقتضى الحكم الجنائي، وإذا تناول الحكم الصادر بالإدانة توزيع المسألة بين المتهم والمدعى عليه فذلك لا يمنع القاضي من اشتراك أشخاص آخرين في المسؤولية المدنية عند طرحها أمامه.

وتقيد القاضي المدني بالحكم الجنائي في حالة نفي الخطأ عن المتهم يقتصر فقط على الحالات التي تقام فيها المسؤولية على الخطأ الواجب الإثبات، فلا يمتد إلى حالات أخرى وبصفة خاصة المسؤولية على أساس فكرة الحراسة.

الفرع الرابع: سقوط دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

طبقاً للقواعد العامة تسقط دعوى التعويض بمضي 15 سنة من يوم وقوع الفعل الضار طبقاً للمادة 133 ق.م. أما إذا كانت الدعوى المدنية مرتبطة بالدعوى العمومية تقام بمضي

(1) قرار صادر عن الغرفة الجنائية، ملف رقم 208521 المؤرخ في 1999/06/01 غير منشور، جاء فيه ما يلي: "الحكم الصادر في الدعوى العمومية يشكل الأساس الذي يبنى عليه الحكم المدني بحجة الشيء المقضي فيه في الجنائي على المدني، وعليه يكون القاضي المدني مقيداً بما قضى به في الدعوى العمومية، وحيث أن الدعوى العمومية تتعلق بجريمتي القتل والسرقة ولم توجه أي تهمة إلى أعوان شركة النقل بالسكك الحديدية وأنه لا علاقة تدين المتهم وهذه الأخيرة، وعليه فإن القرار القاضي في الدعوى المدنية بدفع تعويضات للأطراف المدنية متناقضاً مع الحكم وغير مؤسس قانوناً بتعيين نقضه.

10 سنوات إذا كانت جنائية و3 سنوات إذا كانت جنحة وسنتين إذا كانت مخالفة طبقاً لأحكام المواد 7،8،9 من ق.إ.ج.

غير أنه بالرجوع إلى القانون التجاري نجد أن المادة 74⁽¹⁾ 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 طبقاً 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 طبقاً للمادة 77 ق.ت.ج.

وبالرجوع إلى الاتفاقية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية فقد حددت مدة التقادم في نص المادة 1/55: "تتقدم دعاوى العطل والضرر المبنية على مسؤولية السكك الحديدية في حالة وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح.

- بالنسبة للمسافر: بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحادث.
- بالنسبة لأصحاب الحق الآخرين: بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي لوفاة المسافر على ألا تتجاوز هذه المدة الخمس السنوات اعتباراً من اليوم التالي للحادث".

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

- بضرر سببه التدليس.
- بحالة غش

(1) تنص المادة: 74 ق.ت: "كل دعاوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي مهلة ثلاث أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه. وتحدد المهلة التي ترفع خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر و لا ترى هذه المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول.

المطلب الثاني

طرق تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

التعويض هو الحكم الذي يترتب على تحقق المسؤولية، والغرض من التعويض هو جبر الضرر الذي أصاب المتضرر لذا يجب أن يكون التعويض على قدر الضرر وهذا ما نصت عليه القواعد العامة للمسؤولية. فالأصل في التعويض يعود إلى نص المادة 124 ق.م. التي تنص على ما يلي: "كل عمل يرتكبه المرء بخطئه ويسبب ضرر الغير يلتزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض، أي وجوب تعويض المتضرر عن كل الأضرار اللاحقة به من جراء الفعل غير المشروع أو العمل غير المباح الذي ارتكبه المتسبب في الضرر.

إذا قامت المسؤولية المدنية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية اختص القاضي بالنظر في دعوى التعويض.

و عليه سنحاول في هذا المطلب تحديد معايير تقدير التعويض في الفرع الأول، ومدى تطبيق 75/74 في تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.

الفرع الأول: معايير تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

نظرا لعدم وجود نص قانوني يحكم حوادث النقل بالسكك الحديدية، فالقاضي يرجع للقواعد العامة مستندا في ذلك على المادتين 131⁽¹⁾ و 182⁽²⁾ ق.م.ج.

وطبقا للمادتين السالفتين فإن التعويض في هذا النوع من النقل هو تعويض قضائي بعبارة أخرى أنه من اختصاص القاضي، فهذا الأخير مقيد في تقديره للتعويض بحيث يقدره على حسب ما أصاب المضرور من ضرر فلا يزيد ولا ينقص، ويقدر ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب، إلى جانب مراعاة ظروف المضرور الشخصية وحالته الصحية والعائلية والمالية،

(1) تنص المادة 131 من ق.م.ج.: "يقدر القاضي المدني التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملائمة، فإن لم يسير له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديدي في التقرير".

(2) تنص المادة 182 ق.م.ج. على ما يلي: إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب شرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتفاه ببذل جهد معقول".

أي وفقا لنظرية شخصية تقدير التعويض ويراعي كذلك الأضرار المباشرة وغير المباشرة المتوقعة وغير متوقعة.

ولا يجوز له أن يدخل في اعتباره جسامه الخطأ أو تهاوته، لأن الخطأ ركن في قيام المسؤولية بغض النظر عن مداه، ومتى وجد ونشأ عنه ضرر يجب التعويض عليه بحسب جسامته فتكون العبرة بجسامه الضرر لا بجسامه الخطأ⁽¹⁾.

والضرر المباشر كما أوضحته المادة 182 ق.م.ج. هو الذي يستطيع الرجل العادي التغلب عليه ببذل جهده العادي، فإذا استطاع أن ينفيه وهذا الجهد المعقول كان ضرر غير مباشر⁽²⁾. والتعويض يكون مساويا لما حدث من ضرر مباشر ولا يخفض إلا في حالة الاشتراك في إحداثه ويخفض حسب القدر الذي اشترك فيه المصاب وحتى يعتبر الضرر مباشر لا بد من وجود علاقة سببية بينه وبين الفعل الضار.

أما الضرر الغير مباشر فهو عكس الضرر المباشر الذي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام والذي يستطيع المضرور أن يتوفاه ببذل جهد معقول على أن يتخذ معيار الرجل العادي.

وعند تقدير التعويض يجب أن يكون الضرر متوقعا فإذا كان ناشئا على المسؤولية التقصيرية يشمل التعويض كل ضرر مباشر متوقعا أو غير متوقع. أما في المسؤولية العقدية فيقتصر التعويض على الضرر المتوقع ولكن قد يشمل التعويض ضرر غير المتوقع إذا ارتكب المدين غشا أو خطأ جسيم⁽³⁾. فعنصري الخسارة اللاحقة والكسب الفائت هما عنصران يجب على القاضي أن يدخلهما في حسابه عند تقدير التعويض، وفي هذا المجال جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 1999/07/14 أنه: "يجب على قضاة الموضوع في حالة إثبات المسؤولية على عائق سائق القطار بالنظر إلى القانون رقم 90-35 أن يذكروا العناصر الموضوعية التي تساعد على تحديد مختلف التعويضات بدقة وتفصيل، مثل سن الضحية

(1) علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 219.

(2) أمينة كناوي، المرجع السابق، ص 135.

(3) محمد مختار رحمانى، المرجع السابق، ص 122.

ومهنتها ودخلها ونوع الضرر أو الأضرار اللاحقة بالمستحقين وأن بخصوص تعويضات معينة لكل واحد من هؤلاء المستحقين"⁽¹⁾.

والتعويض قد يكون عينا أو نقديا، ولا يعقل أن يكون عينا عن الأضرار الجسمانية أو المعنوية كما هو الحال بالنسبة لحوادث نقل بالأشخاص بالسكك الحديدية، أين يمس الحادث بجسم المسافر أو حياته وهذا يفسح المجال للقاضي أن يمنح للمسافر أو ذوي حقوقه تعويضا نقديا⁽²⁾، يدفع مرة واحدة أو على أقساط طبقا لنص المادة 2/132 ق.م.ج.⁽³⁾.

الفرع الثاني: مدى تطبيق الأمر 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 طبقا للمادتين 131 و182 من ق.م.ج. وعلى عكس ذلك فقد حسم الأمر قانونا بالنسبة لحوادث السيارات حيث يتم تقدير التعويض طبقا لأحكام الأمر 15-74 والقانون 31-88، كيفية حساب مختلف التعويضات مسبقا⁽⁴⁾ بالرجوع على المادة 3 من نفس الأمر نجد أن هذا الأمر لا يسري على النقل بالسكك الحديدية.

يتضح من بعض الأحكام والقرارات أن هناك أحكاما تستند في تقدير التعويض إلى القواعد العامة مستعينة في ذلك بما قرره القانون المدني ورافضة فكرة تطبيق الأمر 15-74 وهذا ما جاء في أحد قرارات المحكمة العليا، أن الحادث الذي أدى إلى الوفاة لا تطبق عليه أحكام الأمر 15-74 المؤرخ في 1974/01/30 وذلك بصريح المادة 3 منه التي تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في الأمر على النقل بالسكك الحديدية⁽⁵⁾.

(1) قرار صادر عن الغرفة المدنية، ملف رقم 183066 المؤرخ في 1999/07/14، غير منشور.

(2) علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 203.

(3) تنص المادة 2/132 ق.م.ج. على ما يلي: "يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف ويصبح أن يكون التعويض مقسطا".

(4) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 88.

(5) تنص المادة 3 من الأمر 15-74 على إلزامية التأمين في هذا الأمر للتطبيق على النقل بالسكك الحديدية.

وعليه فإن قضاة الموضوع عندما قضاوا بمنح تعويضات مختلفة للأطراف المدنية مع تحميل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية دفعها لم يطبقوا القانون تطبيقا سليما مما يتعين منه نقص القرار المطعون فيه في شقه المدني⁽¹⁾.

رغم حسم الأمر قانونا إلا أن بعض المحاكم أحيانا تستند إلى أحكام الأمر 15-74 و هذا ما جاء في أحد قراراتها حيث أيد مجلس قضاء البويرة الحكم المستأنف الصادر عن محكمة الأخصرية بتاريخ 2005/12/10 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 31-88 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 المدعيين يستحقان مبلغ 288000 دج بالتساوي بينهما تعويضا عن الوفاة إذن:

$$288000 \text{ دج} = 3 \times 12 \times 800$$

والمدعيان يستحقان تعويضا عن مصاريف الجنازة يساوي مبلغ 40000 لأن $5 \times 8000 = 40000$ دج⁽²⁾.

نستنتج من خلال هذين القرارين وجود تناقض في الاجتهاد القضائي الجزائري فيما يخص مسألة تقدير التعويض رغم صراحة المادة 3 في هذا المجال.

وما يجدر الإشارة إليه أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤمنة من الحوادث طبقا لنص المادة 2⁽³⁾ من الأمر 15-74 التي تنص على أن الدولة تؤمن نفسها بنفسها أي أن

(1) قرار صادر عن غرفة الجناح والمخالفات، القسم الرابع، ملف رقم 208521، المؤرخ في 1999/06/01 غير منشور.

(2) بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 89.

(3) تنص المادة 2 من الأمر 15-74 ما يلي: "إن الدولة وهي معفاة من الالتزام بالتأمين، فإنه يقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي يملكها أو الموجودة في حراستها.

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.

إلا أنه بالرجوع إلى المادة 164 من أمر 95-07⁽¹⁾، المعدل والمتمم نجدها 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 يكتب تأميناً لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه المستعملين والغير.

والشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مؤسسة وطنية ذات طابع صناعي وتجاري تطبيقاً 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. وعليه يمكن القول بتطبيق أمر 95-07 المعدل والمتمم على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وتلزم بالتأمين، وهذا ما فعلته الشركة عندما اكتتبت تأميناً مع الشركة الجزائرية للتأمين على مختلف الأضرار التي تلحق بالأشخاص وذلك في جانفي 2004 إلى غاية جويلية 2010، وهذا يعني أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في الوقت الحالي غير مؤمن⁽²⁾.

(1) أمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بقانون 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 87.

(2) نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص ص 90-91.

خاتمة

خاتمة

قد بيننا أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود الرضائية التي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل شخص من مكان إلى آخر مقابل أجرة معينة، كما أنه من العقود التجارية التي يجوز إثباتها بكافة الطرق مبينا مدى قيمة تذكرة السفر في الإثبات.

كما نلاحظ أن المشرع الجزائري لم ينظم هذا النوع من النقل بصفة محكمة وواضحة بل كرسه في القانون التجاري والقانون 35-90 والقانون 13-01 وذلك يرجع لتمسك القضاء الجزائري بالقواعد العامة، كما توصلنا إلى أن مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هي مسؤولية عقدية تلقى على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة المسافرين وذلك بإيصاله سليما إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد، وإذا أصيب المسافر بضرر من جراء ذلك فما على الناقل أن يثبت أن الضرر وقع لسبب أجنبي لا بد له القوة القاهرة وخطأ من المضرور أو خطأ من الغير.

ومن أجل حصول المسافر المضرور على التعويض له أن يرفع دعوى التعويض أمام القاضي المدني للاستفادة من التعويض في حالة ثبوت خطأ الناقل طبقا للمادة 124 ق.م.ج.

كما يمكن رفع الدعوى على أساس حراسة الأشياء طبقا للمادة 138 ق.م.ج. وتمنح التعويضات للمضرور المسافر ولورثته في حالة الوفاة، وإما أن يرفع دعوى أمام القضاء الجزائري في حالة ثبوت إدانة الناقل.

وللحكم الجنائي حجية أمام القضاء المدني الذي يتقيد به في حالة الإدانة ولا يمتد هذا التقيد إلى المسؤوليات الأخرى خاصة المسؤولية على أساس حراسة الأشياء.

وللقاضي السلطة التقديرية في تقدير التعويض بتقدير الظروف والملابسة للمضرور وذلك بمراعاة ما فاتته من خسارة وما فاتته من كسب.

كما يجب على المضرور أن يرفع دعواه في الآجال المحددة قانونا وإلا سقط حقه في المطالبة بحقوقه.

كما نجد أن المشرع الجزائري يفصل في مسألة تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وبقي رأيه متذبذبا ومتضاربا ما بين تطبيق المواد 131 و182 من ق.م.ج. والأمر 15-74 الخاص بحوادث السيارات، وبناء على ما تقدم توصلنا إلى بعض الاقتراحات.

- على المشرع أن يسن قوانين تحكم نظام التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية على غرار الأمر 15-74 الخاص بحوادث المرور وذلك تفاديا لتناقض الاجتهادات القضائية.
- إنشاء صندوق خاص بالتعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية يكفل حقوق الضحايا وذويهم.
- على المشرع الجزائري أن يضع نصوص قانونية تنظم عقد النقل السكك الحديدية بصورة منظمة محكمة.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- 1- إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.ن.
- 2- إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009.
- 3- حسين فريجة، المبادئ الأساسية في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
- 4- شريف الطباخ، التعويض عن حوادث السيارات في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الطبعة الخامسة، 2006.
- 5- عباس حلمي، القانون التجاري، العقود التجارية، والأوراق التجارية، ط 2، د.ب.ن، 1987.
- 6- عبد الرحمن بربارة، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، منشورات الحلبي الحقوقية، ط2، لبنان، 1998.
- 7- عبد الرزاق السنهوري، النظرية العامة للالتزامات، نظرية العقد، ج1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط2، 1988.
- 8- فادية بوعلي، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة التخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، 2004.
- 9- فراح مناني، العقد الإلكتروني، وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2009.

- 10- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى، الجزائر، 2012.
- 11- محمد صبري السعدي، شرح القانون الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، العقد والإرادة المنفردة، ج1، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، 2004.
- 12- محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- 13- مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، ط2، لبنان، 2004.
- 14- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، البيع التجاري، الرهن التجاري، الوكالة، العمولة، السمسرة، النقل، الاعتماد المصرفية، العمليات على الصكوك المتداولة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، لبنان، 2006.
- 15- نبيل صالح العرابوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2010.
- 16- قداة خليل أحمد حسن، الوجيز في شرح القانون المدني، ج1، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط1، 2005.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية:

- 1- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2011.
- 2- سفيان زرقط، عقد النقل البري في التشريع الجزائري، عقد نقل الأشخاص، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في فرع العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر، 2010.

- 3- محمد الهامل جبرون، الالتزام لضمان سلامة الأشخاص في عقد النقل البري في التشريع الجزائري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر 1، 2014.
- 4- نعيمة بن قريش، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في شعبة الحقوق السياسية والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة بومرداس، 2014.
- 5- أمينة كناوي، مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة البويرة، 2013.
- 6- خضرة بوتوي، معمر نهدي، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مذكرة لنيل شهادة المدرسية العليا للقضاء، 2007.
- 7- نذير برني، العقد الإلكتروني على ضوء القانون المدني، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا، 2006.

ثالثا: النصوص القانونية و التنظيمية

1- الاتفاقيات الدولية:

- 1- الاتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة Cotif عبر السكة الحديدية الموقعة ببرلين عام 1924 المعدلة في 9 ماي 1980.

2- القوانين:

- 1- قانون 35-90 المؤرخ في 8 جمادي الثانية 1411 هـ الموافق لـ 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة و الإستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر عدد 56.

2- قانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادي الأول عام 1422 الموافق ل 07 أوت سنة 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم بقانون 11-09 المؤرخ في 5 يونيو 2011، ج ر عدد 32.

3- قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21، مؤرخة في 2008/04/23.

4- القانون المدني الفرنسي.

5- القانون المدني المصري.

6- القانون التجاري المصري.

7- قانون التجارة الأردني.

8- مدونة التجارة المغربي.

9- قانون النقل اليمني اليمني.

3- الأوامر:

1- أمر رقم 74 - 15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 15، المعدل والمتمم لقانون 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1980، ج ر عدد 29.

2- أمر رقم 75 - 59 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، ج ر عدد 11.

3- أمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، ج ر عدد 44.

4- أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، ج ر عدد 29.

5- أمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 87.

4- المراسيم:

- 1- المرسوم التنفيذي رقم: 90-391 المؤرخ في 14 جمادي الأول 1411 الموافق لـ 01 ديسمبر 1990 يتضمن تغيير الطبيعة القانونية لشركة النقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي، جر عدد 54.
- 2- المرسوم التنفيذي 93-348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية واستغلاله، ج ر عدد 87.

رابعاً - الأحكام والقرارات:

أ- الأحكام:

- 1- حكم صادر عن محكمة خميس مليانة، قسم الجنج، ملف رقم 05368 بتاريخ 11/03/2010، غير منشور.
- 2- حكم صادر عن محكمة سيدي احمد قسم الجنج، ملف رقم 11914، بتاريخ 2010/10/19، غير منشور.
- 3- حكم صادر عن محكمة Li Merville ، مؤرخ في 1936/11/30.

ب- القرارات:

- 1- قرار صادر عن الغرفة المدنية، ملف رقم 183066 المؤرخ في 14/07/1999، غير منشور.
- 2- قرار صادر عن الغرفة الجنائية، ملف رقم 208521 المؤرخ في 01/06/1999 غير منشور،
- 3- قرار صادر عن الغرفة الجنائية، ملف رقم 244408 المؤرخ في 10/10/2000، غير منشور
- 4- قرار صادر عن غرفة الجنج والمخالفات، القسم الرابع، ملف رقم 183336 المؤرخ في 12/09/1998، غير منشور.
- 5- قرار صادر عن الغرفة المدنية القسم الأول ملف رقم 58 21 23 مؤرخ في 04-10-2000 غير منشور.

- 6- قرار صادر عن الغرفة المدنية، القسم الأول، ملف رقم 211835، مؤرخ في 1965/12/08، غير منشور.
- 7- قرار صادر عن الغرفة المدنية، القسم الثاني، ملف رقم 200559، مؤرخ في 15-06-1999 غير منشور.
- 8- قرار صادر عن غرفة الجرح والمخالفات، القسم الرابع، ملف رقم 208521، المؤرخ في 1999/06/01 غير منشور.

الفهرس

الفهرس

/.....	كلمة شكر
/.....	إهداء
/.....	قائمة المختصرات
02	مقدمة

الفصل الأول

الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

06	المبحث الأول: ماهية عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
06	المطلب الأول: مفهوم عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وإثباته
07	الفرع الأول: تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
09	أولاً: أركان عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
12	ثانياً: شروط عقد الأشخاص بالسكك الحديدية
13	الفرع الثاني: إثبات عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
18	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وحدود تنفيذه
19	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
21	الفرع الثاني: حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
23	المبحث الثاني: تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
23	المطلب الأول: التزامات ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية
24	الفرع الأول: الالتزام بضمان سلامة المسافر
24	أولاً: نشأة و تطور الالتزام بضمان سلامة المسافر
26	الفرع الثاني: الالتزام بنقل المسافر وتوصيله إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد
27	الفرع الثالث: الالتزام بتوفير الراحة للمسافر
30	المطلب الثاني: التزامات المسافر
31	الفرع الأول: الالتزام بدفع تذكرة النقل
32	الفرع الثاني: الالتزام بالتعليمات

34 الفرع الثالث: الالتزام بالحضور في الزمان والمكان المحدد للسفر

الفصل الثاني

المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

37 المبحث الأول: التكييف القانوني لمسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

37 المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

37 الفرع الأول: اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية

40 الفرع الثاني: اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص مسؤولية عقدية

43 المطلب الثاني: حالات إعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

43 الفرع الأول: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

45 الفرع الثاني: خطأ المضرور *faute de la victime* كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

50 الفرع الثالث: خطأ الغير *Faute de tiers* كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

54 المبحث الثاني: نظام التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

54 المطلب الأول: دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

55 الفرع الأول: شروط رفع دعوى التعويض عن حادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

55 أولاً: الصفة

55 ثانياً: المصلحة

56 ثالثاً: الأهلية

57 الفرع الثاني: أطراف دعوى التعويض عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

57 أولاً: المدعى في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

57 ثانياً: المدعى عليه في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

الفرع الثالث: الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

58

58 أولاً: رفع دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القاضي المدني

61 ثانياً: رفع دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القضاء الجزائي

63 ثالثاً: حجية الحكم الجزائي أمام القضاء المدني

63 الفرع الرابع: سقوط دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المطلب الثاني: طرق تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.....	65
الفرع الأول: معيار تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.....	65
الفرع الثاني: مدى تطبيق أمر 15-74 في تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.	
.....	67
خاتمة.....	71
قائمة المراجع.....	74
الفهرس.....	81