

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس



كلية الحقوق
مذكرة الماجستير
مقدمة من طرف:
بن قريش نعيمة
لنيل شهادة الماجستير في :
شعبة : الحقوق الأساسية والعلوم السياسية
تخصص : عقود ومسؤولية
عنوان المذكرة : النظام القانوني لعقد
نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة)

لجنة المناقشة :

د/ جبالي واعمر.... أستاذ بجامعة تيزي زور رئيسا
د/ حدوم كمال أستاذ بجامعة بومرداس مشرفا
د/يسعد حورية....أستاذة محاضرة قسم "أ" جامعة تيزي وزوممتحنا
د/ جبارة نورة أستاذة محاضرة قسم "ب" جامعة بومرداسمدعوة

تاريخ المناقشة: 27 ماي 2014.

إهداء

إلى أحن وأرق امرأة في هذا الكون :

أمي الغالية رحمها الله

إلى: أبي

إلى أختاي: نوال وأمال

إلى أخي الوحيد: سعيد هشام

إلى زوجي محمد وعائلته

إلى طلاب وطالبات الماجستير دفعة 2010/2009

كلمة شكر

أتوجه بالشكر الجزيل إلى الأستاذ الفاضل الدكتور حدوم كمال الذي
أكرمني بشرف الإشراف على مذكرتي وخالص الإمتنان بما تفضل به من
إشراف على هذا العمل وتوجيهاته القيمة.
كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية خاصة
السيد " توفيق " - قسم المنازعات -
الذي لم ييخل علي بأي معلومة.

وشكرا لكل من ساعدني من قريب أو من بعيد

مقدمة

يحظى النقل بأهمية كبيرة منذ زمن بعيد، فهو من ضروريات الحياة ومستلزماتها، سواء نقل الأشياء أو الأشخاص، فهو وسيلة إتصال البشر منذ القدم حتى اليوم. فلا غنى في الحياة اليومية في شتى المجالات الاجتماعية، الاقتصادية والتجارية عن إنتقال الأشخاص ونقل البضائع، فما من نشاط أو صفقة إلا وتدخل النقل فيها، فالإنسان سواء في أوقات عمله أو فراغه بحاجة إلى الإنتقال من مكان إلى آخر، فالتاجر عند ممارسته لنشاطه التجاري يحتاج إلى النقل لإقتناء بضائعه أو للسفر من أجل عقد صفقات تجارية في إطار نشاطه.

فأضحى النقل عصب الحياة في العصر الحديث لما يقدمه من خدمات وتسهيلات في شتى مجالات الحياة، وأهميته لا تقتصر على ميدان التجارة فقط وإنما يمتد إلى ميدان الإنتاج والتقدم، ولأهمية النقل جذور من القدم في تنمية العلاقات بين الشعوب سواء من الناحية الاقتصادية أو الفكرية والتي إقترنت بتطور وسائل النقل وذلك من عربات تجرها الحيوانات وقوارب شراعية وصولا إلى أحدث الوسائل كالسيارة، الطائرة، القطار...الخ.

والنقل بالسكك الحديدية أصبح من أهم وسائل النقل الجماعي في العصر الحديث لما يقدمه للإنسان من سرعة في التنقل، إلا أن هذا التطور أصبح يهدد حياة الإنسان لكثرة الحوادث، وعرفت شبكة النقل بالسكك الحديدية تطورا كبيرا وهذا التطور فرضته أسباب اقتصادية واكتشاف الأسواق التجارية، وأدى ذلك إلى إبرام إتفاقية "Cotif" الموقعة ببرن عام 1924 المعدلة في 09 ماي 1980 وصادقت الجزائر على البروتوكول الخاص بتعديل إتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية في 03 جوان 1999.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أصدر قانون رقم 35/90 المؤرخ في 25-12-1990 المتعلق بالأمن والسلامة والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية ثم إصداره للمرسوم التنفيذي رقم 348/93 المؤرخ في 28-12-1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن وإستغلال النقل بالسكك الحديدية.

و قانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن التوجيه البري الذي يعتبر أول قانون للنقل البري الذي تم إلغاؤه وذلك بإصدار قانون 01- 13 المؤرخ في 01-02-2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم بقانون رقم 09-11 المؤرخ في 05 يونيو 2011 إضافة إلى القانون التجاري.

إلا أن هذه القوانين لم تنظم جل أحكام عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية عكس عقد نقل البضائع الذي نظم القانون التجاري جل أحكامه ، وهذا هو السبب الذي دفعني إلى دراسة هذا الموضوع خاصة فيما يتعلق بمسالة مسؤولية الناقل، فهي من المسائل الشائكة التي تتطلب دراسة دقيقة. ومن هذا المنطلق نطرح إشكالية رئيسية هي:

ما هو النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية و هل يتميز بخصوصية ؟ ولإجابة عن هذه الإشكالية إعتدنا منهج الدراسة الوصفية والتحليلية والمقارنة، إذ إنطلقنا من وصف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ومقارنته باتفاقية "COTIF" وتحليل النصوص من القانون الجزائري والقرارات القضائية .

إقتضت بنا الدراسة إعتداد خطة من فصيلتين: في الفصل الأول تناولنا الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من حيث مفهومه والإلتزامات الناشئة عنه ،وتناولنا في الفصل الثاني المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالسكك الحديدية من خلال الحديث عن التكييف القانوني لمسؤولية الناقل ودعوى التعويض .
وأنهينا بحثنا هذا بخاتمة للموضوع مع بعض الاقتراحات .

الفصل الأول

الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن الحديث عن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية يجرنا لا محالة للحديث عن عقد النقل بصفة عامة مسقطين أحكام عقد النقل البري خاصة على عقد النقل بالسكك الحديدية لا سيما نقل الأشخاص مستبشرين نقل البضائع لما له من خصوصية من جهة، ومن جهة أخرى إقتصار موضوع بحثنا على عقد نقل الأشخاص دون البضائع (المبحث الأول).

ويختلف عقد نقل الأشخاص عن عقد نقل البضائع من حيث محل النقل، ففي نقل البضائع يتعهد الناقل بنقل بعض الأشياء المادية، وتكون هذه الأشياء أثناء عملية النقل تحت سيطرة الناقل و رقابته التامة ، فيكون الناقل بذلك مسؤولاً مسؤولية كاملة عن هلاك هذه الأشياء أو تلفها أثناء عملية النقل، أما بالنسبة لنقل الأشخاص فالأمر يختلف فمحل النقل فيه هو الإنسان ولا يكون تحت سيطرة الناقل الكاملة أثناء عملية النقل، فالمسافر يكون دائماً حريصاً على سلامة نفسه، ومن ثم فإن الإلتزامات المترتبة على عقد نقل الأشخاص تكون موزعة على طرفي العقد، فتزداد على الأخص الإلتزامات للمسافر أثناء النقل عن إلتزامات المرسل أو المرسل إليه (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مفهوم عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

نظم المشرع الجزائري عقد نقل الأشخاص في الكتاب الأول من القانون التجاري بعنوان "التجارة عموماً" في بابه الرابع بعنوان "العقود التجارية" في الفصل الرابع بعنوان "في عقد النقل البري وفي عقد العمولة للنقل" في قسمه الثالث "عقد نقل الأشخاص".

إلا أن التنظيم لعقد نقل الأشخاص لم يشمل جميع أحكامه رغم أهميته البالغة، ويظهر ذلك من خلال تنظيمه في 7 مواد من المادة 62 إلى المادة 68 ق.ت.ج، بينما نظم عقد نقل الأشياء في 17 مادة من المادة 39 إلى المادة 55 ق.ت.ج، وعلى عكس المشرع المصري الذي نظم عقد نقل الأشخاص في 16 مادة من المادة 255 إلى المادة 272 ق.م، وعقد نقل الأشخاص هو رضائي بين الناقل والمسافر يثبت بتذكرة النقل، فهل تطبق هذه الأحكام على عقد النقل بالسكك الحديدية ؟ (المطلب الأول).

ويثير عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية مسألة الطبيعة القانونية والحدود التي يمكن أن يصل إليها تنفيذ هذا العقد، لأن ضبط حدوده يوجهنا إلى تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وإثباته

بالرجوع إلى المواد المنظمة لعقد نقل الأشخاص لا يوجد تعريف لهذا العقد، وإنما تعريفا لعقد النقل بصفة عامة، وعليه سنحاول إسقاط هذا التعريف على عقد نقل الأشخاص ثم على عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، إضافة إلى التعرض إلى بعض تعاريف الفقه (الفرع الأول).

والعقود التجارية طبقا للقواعد العامة تثبت بكافة طرق الإثبات بما فيها البيئة، القرائن، الشهود... ومهما كانت قيمة العقد .

وعلى إعتبار أن عقد نقل الأشخاص أو عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود التجارية، فهل يثبت بكافة طرق الإثبات؟ أم يتميز عنها ببعض من 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 في المادة 36 ق.ت.ج⁽¹⁾ التي تنص على ما يلي "عقد النقل إتفاق يلزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

يتضح من هذه المادة أن عقد النقل هو إتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره⁽²⁾، أو هو ذلك العقد الذي يتعهد

(1) أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26-09-1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم (الجريدة الرسمية رقم 11).
(2) إلياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة (العقود التجارية)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، سنة 2008، ص 343.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية

فيه الناقل بأن ينقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر معلوم⁽¹⁾.

ويجب أن يتم النقل بواسطة الناقل لا بدفع الشيء المنقول ذاته ، ولا يعتبر نقلا مجرد قيادة حيوانات حية لأن القائد عندئذ لا يغير مكانها بل هي التي تتحرك .

وإذا كان النقل من مكان إلى آخر هو الهدف من عقد النقل بالنسبة للمسافر أو المرسل فإن العقد الذي يلزم بمقتضاه شخص بتعليم آخر قيادة السيارة لا يعتبر عقد النقل رغم أن تجهيز السيارة لهذا الغرض يركبها المتعلم أثناء تدريبه على القيادة ، ذلك أن إعداد السيارة وركوبها خلال التدريب مجرد وسيلة لتنفيذ عقد تعليم قيادة السيارة خاصة وأن نقل المتعلم عن طريق تلك السيارة من مكان إلى آخر لا يدخل في إعتبار المتعاقدين⁽²⁾.

وبالرجوع إلى المادة 1/2 من قانون 13-01 المعدل والمتمم بقانون 09-11 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" .

هذا قبل التعديل ، أما بعد التعديل 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 الإمتياز " .

كما أكدت ذلك المادة 14 من نفس القانون التي تنص على ما يلي :

"يشمل النقل البري في مفهوم هذا القانون :

- النقل بالسكك الحديدية ..."

(1) عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي، (دراسة مقارنة)، دار النفائس، الأردن، ط1، سنة 2010، ص40.

(2) شريف الطباخ، التعويض عن النقل البري والجوي والبحري في ضوء الفقه والقضاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2005، ص 60.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

ويعرف عقد النقل عموماً بأنه عقد يلتزم بموجبه الشخص يسمى الناقل بنقل شخص أو بضاعة من جهة إلى جهة أخرى بأي وسيلة من وسائل النقل براً، بحراً، جواً⁽¹⁾ وعلى كل فهو طبقاً للقواعد العامة التي تحكم العقود إتفاق يلتزم بمقتضاه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص بفعل شيء يتمثل في عملية النقل من مكان إلى آخر.

ورغم أن هذا التعريف منتقد لما فيه خلط بين تعريف العقد وتعريف الإلتزام كما جاءت به المادة 54⁽²⁾ ق.م.ج.⁽³⁾، إلا أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية لا يعدو أن يكون إلا تصرف قانوني صادر من جانبيين غرضه إنشاء إلتزامات متبادلة بين الطرفين، ويترتب عن الإخلال بهذه الإلتزامات مسؤولية من أخل بها .

و إستنباطاً من تعريف عقد النقل يمكن تعريف عقد نقل الأشخاص بأنه "عقد يتعهد بمقتضاه الناقل مقابل أجره بنقل المسافرين من مكان إلى آخر⁽⁴⁾، و هو عقد ثنائي الأطراف يتكون من الناقل و المسافرين، و ذلك أن طبيعة هذا العقد لا تسمح بأن يكون ثلاثي الأطراف مثل ما هو في عقد نقل الأشياء⁽⁵⁾ .

و بما أن المشرع الجزائري لم يعرف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، فيمكن تعريفه على أنه "إتفاق يتم بين شخصين هما الناقل -الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية- و المسافرين بصفة رضائية على أن يلتزم الناقل مقابل أجره بنقل المسافرين إلى مكان معين " .
إلا أننا بالرجوع إلى المادة 7/2 من قانون 09-11 السالف الذكر عرفت النقل بالسكك الحديدية بصفة عامة دون تمييز ما إذا كان نقل الأشخاص أو البضائع بأنه "كل منظومة نقل الأشخاص و البضائع بواسطة مركبات مجرورة أو تسير عبر السكة " .

-
- (1) عبد الحميد الشواربي، الإلتزامات والعقود التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2001، ص 408.
 - (2) تنص المادة 54 ق. م. ج. على ما يلي "العقد إتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما " .
 - (3) أمر رقم 75- 78 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، (الجريدة الرسمية ع 44).
 - (4) شريف الطباخ. التعويض عن النقل البري و الجوي، مرجع سابق، ص 98
 - (5) منير محمد الجنيهي، ممدوح محمد الجنيهي، العقود التجارية، (عقد نقل التكنولوجيا، الوكالة التجارية، عقد السمسرة، عقد النقل)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2000، ص 265.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

وعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية شأنه شأن جميع العقود الرضائية لا يحتاج الى إجراء شكلي فهو عقد رضائي ينعقد بتوافر الشروط العامة للإنعقاد (أولاً) ، و عقود النقل خلافا لجميع العقود ينفرد بشروط لا بد أن تتوافر فيه بما في ذلك عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (ثانياً).

أولاً: أركان عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

كما سلف ذكره عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود الرضائية ينعقد بمجرد توافره على الشروط العامة للإنعقاد و متى إنعقدت كان العقد باطلاً بطلاً مطلقاً .

(1) الرضا:

يفرض العقد وجود متعاقدين رضي كل منهما بالتعاقد⁽¹⁾ فالرضا هو العنصر الجوهري في العقد ، يتحقق بإقتران إرادتين متطابقتين تتجه إلى إحداث أثر قانوني يتم بإيجاب وقبول يطابقه في إنشاء التزامات تترتب على إتفاقهما⁽²⁾ طبقاً للمادة 59⁽³⁾ ق.م.ج .

و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تكون عادة في حالة إيجاب عام ودائم، فيتم العقد بمجرد قبول المسافر وذلك بشرائه تذكرة النقل و تسليمها للأعوان المكلفين بذلك⁽⁴⁾، و يلتزم في هذه الحالة أن تكون التذكرة صالحة للعمل بها وقت النقل ، أما إذا ألغيت أو زادت الأجرة بعد الحصول عليها فلا يقوم بها العقد⁽⁵⁾، أما في عقد النقل بالسيارات أو الحافلات فينعقد العقد بمجرد دخول المسافر إلى العربة دون أن يتوقف ذلك على دفع ثمن التذكرة⁽⁶⁾.

-
- (1) عبد الرزاق أحمد السنهوري ، النظرية العامة للإلتزامات ، (نظرية العقد) ، الجزء الأول ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، ط2 ، سنة 1998، ص 147.
 - (2) إدريس فاضلي ، الوجيز في النظرية العامة للإلتزامات ، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر ، سنة 2009، ص 56.
 - (3) تنص المادة 59 ق.م.ج على مايلي " يتم العقد بمجرد ان يتبادل الطرفان التعبير عن ارتهما المتطابقتين دون الاخلال بالنصوص القانونية"
 - (4) زكي زكي الشعراوي ، العقود التجارية في القانون و الفقه و القضاء المصري ، (السمره، الوكالة بالعمولة ، الرهن التجاري، البيع التجاري، النقل) ، دار النهضة العربية، القاهرة ، سنة 1994 ، ص 104.
 - (5) محمد السيد الفقي ، القانون التجاري ، (الإفلاس ،العقود التجارية ،عمليات البنوك)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط1، سنة 2005 ، ص 309.
 - (6) زكي زكي الشعراوي ، العقود التجارية، مرجع سابق ، ص 105.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

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

و بصفة عامة يجب أن تكون الإرادة صادرة من شخص ذي أهلية، أي لا ينعقد العقد من قبل مجنون أو فاقد للوعي... الخ ، أما في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية فإن أهلية الناقل منبثقة عن الشخصية القانونية التي منحها لها القانون و هذا طبقا للمادة 1 من المرسوم التنفيذي 391-90⁽¹⁾ التي تنص على ما يلي "تحول الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية طبقا لأحكام المواد من 44 إلى 47 من قانون 88-01 المؤرخ في 12 يناير 1988 المذكور أعلاه إلى مؤسسة عمومية صناعية تجارية و ذات شخصية معنوية في القانون العام...".

أما بالنسبة للمسافر فلا تشترط فيه الأهلية الكاملة، بل يجوز نقل المسافر قد تعاقد على السفر أو لم يحصل على تذكرة النقل و مع ذلك ركب وسيلة النقل فلا ينعقد العقد و لا يعد الناقل مسؤولا عنه⁽²⁾.

(2)المحل:

إضافة للتراضي تشترط المادة 92 ق.م.ج و ما يليها المحل لقيام العقد .

و المحل هو العملية القانونية المراد تحقيقها⁽³⁾ من وراء العقد ، وهذا طبقا للقواعد العامة، أما في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية فهو العملية القانونية التي يلتزم بها الناقل، أي محل العقد هو نقل المسافرين مع أمتعته⁽⁴⁾ إن وجدت مقابل دفع الأجرة التي نتطرق إليها بالتفصيل لاحقا، و بهذا يختلف محل عقد الأشخاص عن محل عقد نقل الأشياء . و يشترط في هذا المحل ألا يكون مخالفا للنظام العام و الآداب العامة .

-
- (1) المرسوم التنفيذي رقم 391-90 المؤرخ 01-12-1990 المتضمن تغيير الطبيعة القانونية لشركة النقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي. (الجريدة الرسمية ع 54).
 - (2) سمير جميل الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، سنة 2001 ، ص 30.
 - (3) عدنان إبراهيم سرحان، شرح القانون المدني الأردني، دار الثقافة، الأردن، ط1، سنة 2001 ، ص 162 .
 - (4) تخضع الأمتعة غير التي يحتفظ بها المسافر لديه أثناء سفره إن بلغت وزنا معيناً حسب كل نمط النقل إلى إتفاق ثانوي يأخذ شكل عقد نقل الأشياء مدفوع الأجر وذلك مدمج في نصوص الأسعار.

(3) السبب

القانون المدني شأنه شأن غالبية القوانين إتخذ من السبب ركنا من أركان العقد ، فهو ركن جوهري لا ينعقد العقد بدونه و هو الغرض المباشر الذي يقصد به الملتزم الوصول إليه من وراء إلتزامه⁽¹⁾ .

و يجب أن يكون السبب هو الآخر غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة، فلا يجوز نقل شخص لقتل شخص آخر أو القيام بعمل من شأنه أن يخل بالآداب العامة⁽²⁾ .

ثانيا : شروط عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يخضع عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية إلى نفس الشروط التي يخضع لها عقد النقل البري و هي ما يلي:

(1) أن يكون الشخص المنقول حيا :

أول ما يجب معرفته هو أن عقد نقل الأشخاص يعني نقل الأشخاص الأحياء ، ذلك أن نقل الموتى يخضع لنقل البضائع و الذي تحكمه أحكام خاصة مستقلة بذاتها .

(2) أن يكون الناقل محترفا

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

(3) أن يكون هناك تحرك من مكان إلى آخر

لا يشترط أن يختلف مكان الركوب عن مكان الوصول، ذلك أن يتفق المسافرين مع الناقل على أن ينقله بمقابل ثم يرجعه إلى مكان الإنطلاق، و لا يشترط أن تكون مسافة التنقل بعيدة⁽³⁾ .

(1) عبد الرزاق أحمد السنهوري ، النظرية العامة للإلتزامات ، مرجع سابق، ص536.

(2) سمير جميل الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، مرجع سابق، ص303.

(3) Rene Rodiere ,droit des transports terrestres et aériens , 5 éd Dalloz , Paris, 1990 ,P. 396.

(4) أن يكون النقل بمقابل:

يعتبر المقابل من أهم العناصر التي يقوم عليها عقد النقل⁽¹⁾ طبقا للمادة 36 ق.ت.ج، و قد يكون المسافر ممن يرخص لهم بالسفر مجانا كقدماء المجاهدين و أعوان السكة الحديدية، في هذه الحالة تسلم لهم رخصة أو بطاقة تثبت ذلك و تقوم هذه الرخصة أو البطاقة مقام تذكرة النقل .

الفرع الثاني

إثبات عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يخضع إثبات عقد نقل الأشخاص في الأصل للقواعد العامة و من ثم يجوز إثباته في مواجهة الناقل بكافة الطرق، وذلك بإعتباره عملا تجاريا دائما بالنسبة إليه.

أما بالنسبة للمسافر فهو عمل مدني و بالتالي يكون الإثبات في مواجهته بالطرق المدنية ما لم يكن المسافر تاجرا أو سافر لأعمال تجارية ، إذ يعتبر عقد النقل تجاريا بالنسبة إليه أيضا تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية⁽²⁾ .

هذا من حيث المبدأ ،أما من حيث الواقع فمشاكل الإثبات غالبا ما تكون نادرة لأن العقد يثبت عمليا بتذكرة السفر التي تسلم من الناقل إلى المسافر عند قبض الأجرة و تشكل هذه التذكرة وسيلة إثبات لعقد النقل و لدفع الأجرة معا⁽³⁾، و قيمتها لا تنحصر في الإثبات أمام القضاء فقط و إنما تمتد إلى الإثبات أثناء عملية النقل ذاتها فالتذكرة هي التي تخول للمسافر حق الدخول إلى الرصيف و حق صعوده إلى العربة و هي التي تحدد مكان السفر و عدم الاحتفاظ بها طيلة السفر و تسليمها عند نهايته قد يتعرض المسافر لجزاءات إدارية ليس لها صلة بمسألة الإثبات .

(1) لا يهم في عقد النقل ما إذا كان الناقل مالكا لوسيلة النقل أو غير مالك لها ،كأن يكون قد إستأجرها،فالمهم أن يقوم

بهذا النقل مهني محترف ،كما أن النقل المجاني لا ينظمه عقد النقل ولا يخضع لأحكامه.

(2) عباس حلمي، القانون التجاري، (العقود والأوراق التجارية)، د م ن، ط2، سنة 1987، ص04.

(3) إلياس ناصيف، الوسيط في قانون التجارة مرجع سابق،ص411.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

فالتذكرة هي التي تسمح للناقل بالإشراف و التنظيم الإداري داخل وسيلة النقل و يتأكد من أن المسافر قد ركب العرببة المسافرة إلى الجهة التي يريد و بالشروط المبينة بالتذكرة⁽¹⁾. و عليه تعتبر تذكرة النقل الدليل الأقوى على قيام عقد النقل خاصة في مجال النقل بالسكك الحديدية على الرغم من أنها ليست شرطاً لإنعقاده أو نشوئه وإنما تعد شرطاً للإثبات فقط . هذا قد أوجب قانون 35/90 حصول المسافر على تذكرة النقل و عدم الحصول عليها يعتبر في وضعية غير قانونية و تسجل ضده مخالفة، فيدفع ثمن التذكرة إضافة إلى غرامة⁽²⁾ كما سيأتي تبينه لاحقاً.

و تذكرة النقل في عقد نقل الأشخاص تكون لحاملها فقط و ليس بإسم المسافر و عليه يجوز أن يحل محله قبل بدء السفر⁽³⁾.

و تبرز أهمية التذكرة كوسيلة إثبات في إستفادة المسافر من أحكام المسؤولية العقدية عند إخلال الناقل بالتزاماته اتجاهه ، ذلك أنه في وضعية قانونية ، فتذكرة النقل تمثل عقد النقل و تعطي لصاحبها صفة المسافر الشرعي حتى يحظى بالحماية اللازمة من قبل القانون و إنعدامها يعفى الناقل من المسؤولية و هذا ما أكدته المحكمة العليا في أحد قراراتها⁽⁴⁾ حيث جاء فيه ما يلي " عملاً بالمادة 33 من قانون 35/90 تمنح تذكرة السفر لصاحبها المسافر الشرعي حتى يحظى بالحماية اللازمة من قبل الناقل، و بإنعدامها يحظى هذا الأخير بالتزام الشركة بالتعويض لذوي حقوق الضحية المجردة من تذكرة السفر يعد خرقاً للقانون . و تذكرة النقل كدليل كتابي⁽⁵⁾ تحتوي على البيانات التالية :

- مكان الإنطلاق و مكان الوصول .

- إسم الناقل – الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية .

(1) فايز أحمد عبد الرحمن ، القانون التجاري الجديد، (الأوراق التجارية، أعمال البنوك، العقود التجارية، الإفلاس)، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ط1، سنة 2007، ص339.

(2) مصطفى طه كمال ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، سنة 2002 ، ص 211.

(3) عبد الحميد الشواربي، الإلتزامات و العقود التجارية، مرجع سابق، ص 397.

(4) حكم صادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 06-02-2002،، ملف رقم 04 77 25، المجلة القضائية، ع 1، سنة 2003، ص 189.

(5) جميل حسين الفنلاوي، العقود التجارية الجزائرية ، مرجع سابق، ص 304.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

- ثمن النقل، محدد حسب الرحلة من محطة الإنطلاق إلى محطة الوصول.
- موعد الإنطلاق بالساعة و الدقيقة .
- تاريخ النقل باليوم، الشهر، السنة.
- و نجد إتفاقية cotif نصت في مادتها 3/11 - قسم أ- على البيانات التي يجب أن تحتويها تذكرة النقل بنصها على ما يلي " يجب أن تتضمن التذاكر ، فيما عدا الإستثناءات المنصوص عليها في التعريفات الدولية ذلك :
- أ. محطات القيام و المقصد .
- ب. المسلك: إذا كان إستعمال مسالك أو وسائل نقل مختلفة مسموحا به، يجب أن يسجل هذا الحق.
- ج. فئة القطار و درجة العربة .
- د. سعر النقل .
- هـ. اليوم الأول لنفاذها .
- و. مدة النفاذ..."
- وهل للتذكرة الإلكترونية دور في إثبات عقد النقل بالسكك الحديدية ؟
- ليس هناك تعريف موحد للعقد الإلكتروني، فقد أورد الفقه عدة تعاريف له فمنهم من عرفه بالإعتماد على إحدى وسائل إبرامه معتبرا أن العقد الإلكتروني هو العقد الذي يتم إبرامه عبر الأنترنت إلا أن هذا التعريف منتقد لكونه حصر وسيلة إبرام العقد الإلكتروني في شبكة الأنترنت متجاهلا الوسائل الأخرى لإبرامه مثل الفاكس...الخ.
- وهناك من عرفه على أنه إتفاق يتلاقى فيه الإيجاب والقبول على شبكة دولية مفتوحة الإتصال عن بعد، وذلك بوسيلة مرئية مسموعة وذلك بفضل التفاعل بين الموجب والقابل وهذا التعريف هو الآخر أنتقد لكونه إشتراط وسيلة مسموعة مرئية لكي يعتبر العقد إلكترونيا⁽¹⁾

(1) مناني فراح- العقد الإلكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري- دار الهدى – الجزائر- سنة 2009-

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

ولعل التعريف السائد عند معظم الفقهاء هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني سواء كان هذا الأثر هو إنشاء التزام أو تعديله أو إنهائه⁽¹⁾ والعقد الإلكتروني في الواقع لا يخرج في بنائه وتركيبه عن النظرية العامة للعقد⁽²⁾، وهو يتميز بـ :

السرعة: حيث يتم تبادل المعلومات بسرعة كبيرة لا يمكن أن تقاس بمثلها (البريد العادي)
الدقة: عند كتابة البيانات الخاصة بالعقود تكون بعد تحقيقها ولا محل لإعادة كتابتها مرة أخرى وهذا يقلل الخطأ.
السرية: إن إتمام المعاملات عبر الشبكة الإلكترونية تعطي حيزا كبيرا من الأمان عنه في طرق الإتصال العادية حيث لا مجال لتسرب المعاملات أو العقود⁽³⁾.
وتذكرة النقل الإلكترونية تعتبر دليل إثبات على وجود عقد النقل إلا أنه لم يتم بعد استعمال التذكرة الإلكترونية في مجال نقل الأشخاص بالسكك الحديدية عكس النقل الجوي.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية و حدود تنفيذه

إن تنفيذ عقد النقل بالسكك الحديدية يخضع إلى مراحل عدة تبدأ من دخول المسافر المحطة و إعلان رغبته في السفر و شرائه التذكرة ثم صعوده القطار، فكل هذا يجعله يتميز بخصائص يختلف عن باقي عقود النقل الأخرى.

فلهذا أثار جدل فقهي كبير حول طبيعته القانونية ، هل هو عقد عيني نظرا لأهمية حصول المسافر على تذكرة السفر ، و يترتب وفقا لذلك ثبوت التزامات الناقل، أو إعتبره عقد مقاوله أم هو متميز عنها؟ أم أنه عقد رضائي ، بمعنى هل هو عقد إجارة خدمات أم أشياء من ناحية أخرى (الفرع الأول) .

-
- (1) مناني فراح، العقد الإلكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري ، مرجع سابق، سنة 2009، ص23، 24 .
 - (2) خالد ممدوح إبراهيم، إبرام العقد الإلكتروني، (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، سنة 2006، ص50.
 - (3) مناني فراح، العقد الإلكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص31، 32.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

كما أن مسألة بداية تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية و نهايته تطرح إشكالية حدود تنفيذه و بالتالي تحديد مسؤولية الناقل على ضوء ذلك (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

حاول الفقه تحديد الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بإعتباره عقد إيجار خدمات تارة لأن الناقل يلتزم بمقابل ثمن القيام بعمل معين محدد في عقد النقل، و حاول البعض الآخر تحديد طبيعته على أساس إجارة الأشياء لأن القطار يعتبر شيئاً (المقعد) الذي يجب وضعه تحت تصرف المسافرين الذي يمكن إعتباره كمستأجر للقطار⁽¹⁾.

و مع أن هناك علاقة بين إعتبار عقد النقل إجارة خدمات أو أشياء⁽²⁾ إلا أن تجدر الملاحظة أن عقد النقل يقترب أكثر إلى إيجار الخدمات⁽³⁾، لأن الإلتزام الرئيسي للناقل هو إيصال المسافرين، كما يعد عقد النقل بالسكك الحديدية عقدا رضائيا و تذكرة السفر ما هي إلا سند مكتوب لتسهيل إثبات الدفع و معرفة موقع المسافرين في القطار⁽⁴⁾.

غير أن الطابع الرضائي لهذا العقد محل نقاش فقهي، فمن الفقهاء من إعتبروه عقدا شكليا لأن دفع ثمن التذكرة يكون مسبقا قبل الصعود إلى القطار و أنتقد هذا الرأي على أساس أن دفع ثمن التذكرة مسبقا هو أمر متعلق بلوائح داخلية تحكم عملية النقل بالسكك الحديدية و ذلك لتفادي الغش.

و يرجع سبب تمسك هؤلاء الفقهاء بإعتبار عقد نقل الأشخاص عقدا شكليا هو الخلط و اللبس الواقع بين مرحلة تكوين عقد النقل و تنفيذه، لأن العقد ينشأ بإتفاق الطرفين، بينما في عقد النقل، فإن العقد ينعقد و ينفذ عند صعود المسافرين إلى القطار و هاتين المرحلتين مهمتين للترقية بين الحالتين المذكورتين أي أثناء العقد و تنفيذه، لأن قبل صعود المسافرين إلى القطار

(1) كريمة نزار، مدى تأثير قاعدة الإلتزام بضمان السلامة على مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية، مجلة العلوم القانونية و الإدارية، 2ع، سنة 2006، ص90، 91.

(2) لأنه إذا إنعدم الشيء فإن عملية النقل في حد ذاتها لا تتم، كما أنه يقع على عاتق الناقل الإلتزام بتوفير المكان للمسافر.

(3) Philippe Le Tourneau, contrat de transport, ed Dalloz, droit civil, avril 2000, p.03.

(4) كريمة نزار، مدى تأثير قاعدة الإلتزام بضمان السلامة على مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص91.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

وفي بداية تنفيذ العقد فإن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولة مسؤولية مفترضة و هي ملزمة بضمان السلامة هذا من جهة ومن جهة أخرى لإدراج عقد النقل بالسكك الحديدية ضمن العقود العينية يتعين الرجوع إلى مبدأ القاضي بأن الإلتزام ينشأ بمجرد إتفاق بسيط بين إرادتين ، و إذا اعتبرنا المسافرين كبضاعة تسلم إلى الناقل حتى ينفذ العقد فإذا لم يأخذ المسافر مكانه في القطار فنكون أمام مجرد وعد بإبرام عقد⁽¹⁾ .

فعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو عقد رضائي يتم بمجرد إتفاق طرفي العقد بتبادل الإيجاب و القبول، وإشتراط حصول المسافرين على تذكرة النقل لا يؤثر على هذه الرضائية⁽²⁾ فما هي إلا وسيلة للإثبات كما ساف ذكره.

غير أن مناقشة المسافرين للشروط التي تضعها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تجعل هذا العقد يقترب أكثر من عقود الإذعان⁽³⁾ الناتجة عن التطور الإقتصادي و التجاري، إذ يقوم فيه الجانب الأقوى بفرض شروطه على الطرف الآخر و هو الطرف الضعيف الذي لا يستطيع أن يناقش تلك الشروط أو يعدلها⁽⁴⁾ .

حيث تعلن الشركة عن الشروط التي تقبل التعاقد بمقتضاها وتحدد ثمن النقل، و لا يملك للمسافر، إلا الإذعان لهذه الشروط⁽⁵⁾، بحيث لا يكون له إلا القبول بها كلها أو رفضها كلها، و القبول في هذه العقود يتوقف على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب و لا يقبل المناقشة فيها.

و عقد الإذعان نص عليه المشرع الجزائري في المادة 70 ق.م.ج التي تنص على ما يلي "يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها"⁽⁶⁾ و عليه يظهر عقد النقل بالسكك الحديدية كعقد إذعان في تحديد

(1) محمد مختار رحمانى ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه و القضاء،

(دراسة مقارنة) ، دار هومة ، الجزائر ، سنة 2003 ، ص 22، 23.

(2) و ما يؤكد رضائية عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو العرض الذي تقدمه الشركة فهو شيء إيجابي ينتظر قبولا من المسافرين خاصة، و أن هذا العرض عاما لا يؤخذ فيه بعين الاعتبار شخصية المتعاقد.

(3) محمد السيد الفقي، القانون التجاري، مرجع سابق، ص 309.

(4) إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام، مرجع سابق، ص 68.

(5) مصطفى طه كمال ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، مرجع سابق ، ص 209 .

(6) العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزائر ، ط3، سنة 2004، ص 92.

سعر التذاكر الذي يكون دائما من طرف واحد و هو الناقل⁽¹⁾ أي الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

فرضا المسافرين موجود في هذا العقد لكنه مفروض عليه إذا كان بحاجة ماسة للسفر، فالشركة الوطنية هي الطرف المحتكر تضع مقدما شروط التعاقد و تعرضها على المسافرين الذي يكون له الخيار في قبولها أو رفضها كلها ، بحيث لا يجوز له إلغاء أي شرط من هذه الشروط أو تعديلها فإذا قبل المسافرين للشروط المعروضة عليه كلها إنعقد عقد النقل ، و تقوم مسؤولية الناقل العقدية عن توصيل المسافرين إلى جهة الوصول و ضمان سلامته⁽²⁾ .

و يعتبر عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود التجارية و ذلك طبقا للمادة 25 ق.ت.ج⁽³⁾ و تؤكد ذلك المادة 1 من المرسوم 391/90 السالف ذكرها.

و كذلك بالمطابقة بين المادتين 549⁽⁴⁾ ق.م.ج و 36 ق.ت.ج يتضح أن المقاوله عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين – الناقل – أن يؤدي عملا هو الإلتزام بنقل شخص إلى مكان معين مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر – المسافرين – فعقد النقل إذن هو عمل تجاري حسب الموضوع.

فالنقل يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للناقل بشرط أن يمارس على سبيل الإحتراف، سواء كان الناقل فردا أو شخصا اعتباريا عاما أو خاصا. أما بالنسبة للراكب فلا يعد عقد النقل بالنسبة له عملا تجاريا إلا إذا كان تاجرا أو تعاقد لقضاء حاجات تجارية و ذلك تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية أو يعد النقل عملا مدنيا بالنسبة له إذا كان غير تاجر⁽⁵⁾ .

(1) محفوظ لعشب، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري و المقارن، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، د.ت.ن، ص 129 .

(2) محمد شريف عبد الرحمن ، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2002، ص 39، 40.

(3) A.Zahi, droit des transports, office des publications universitaires, Alger, Tome 1, année 1991, p.59.

(4) تنص المادة 549 ق.م.ج على ما يلي " المقاوله عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يضع شيئا أو أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر " .

(5) فايز أحمد عبد الرحمن ، القانون التجاري الجديد ، مرجع سابق ، ص 314.

كما يعتبر عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود الملزمة لجانبين ، فيلتزم الناقل بنقل المسافر إلى المكان المتفق عليه مقابل حصول الناقل على أجرة يدفعها المسافر⁽¹⁾ . كما هو من العقود المعاوضة، حيث يلتزم لقيامه أن يكون بأجرة أي بمقابل⁽²⁾، ولا يمكن أن يكون النقل بالسكك الحديدية مجانا إلا في حالات الترخيص للمسافر بذلك كما سلف ذكره. و خلاصة القول عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية الذي يشترط فيه توافق إرادة الطرفين (المسافر و الناقل) هو عقد رضائي و تذكرة النقل ما هي إلا مجرد سند مكتوب يسهل إثبات الدفع و المساعدة على معرفة موقع و مكان السفر في القطار، و رغم تصنيفه ضمن عقود لإيجار الخدمات أو عقد مقاوله إلا أنه أصبح يتميز بمميزاته الخاصة، فأصبح عقد النقل يختلف بالنظر إلى وسيلة النقل .

الفرع الثاني

حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يرتبط حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص إرتباطا وثيقا بطبيعة مسؤولية الناقل فيما إذا كانت عقدية أو تقصيرية أين يكون خطأ الناقل مفترض في الثانية و يحتاج إلى إثبات المضرور في الأولى معيار المعرفة سريان عقد النقل و نهايته و بالتالي معرفة متى تبدأ مسؤولية الناقل ومتى تنتهي .

فإذا كان الأمر لا يثير أي إشكالا بالنسبة للنقل بالحافلات أو سيارات الأجرة، لأن فترة تنفيذ العقد تقترن عادة بتنفيذ النقل في حد ذاته و تنحصر مدته في فترة محددة هي التي يكون فيها الراكب داخل السيارة أو الحافلة و تنتهي مسؤوليته بنزوله منها ، فإن الأمر يختلف تماما عن النقل بالسكك الحديدية لأنه في الوقت الذي يتقدم فيه المسافر إلى شباك التذاكر أو إستلامه تذكرة السفر و من ثم اجتيازه للأرصفة ثم دخوله القطار⁽³⁾ .

(1) حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل (البري، البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1998، ص 75.

(2) محمد الفقي، القانون التجاري، مرجع سابق، ص270.

(3) كريمة نزار، مدى تأثير قاعدة الإلتزام بضمان السلامة على مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية ،مرجع سابق، ص 92.

فغالبية الفقه و القضاء يؤكد أن فترة تنفيذ العقد تبدأ عند حصول المسافر على تذكرة و الدخول إلى الأرصفة و تنتهي بتسليمها عند الخروج من محطة الوصول، و يترتب على هذا أن العقد ينتج أثره ليس فقط عندما يأخذ المسافر مكانه في القطار، بل بمجرد اجتيازه المكان أو المجال المخصص للأشخاص الحائزين لتذكرة النقل .

وفي هذا الصدد أقرت محكمة إستئناف باريس عام 1934 بأنه " عقد النقل في مجال السكة الحديدية يبدأ في الوقت الذي كان فيه المسافر حائز بصفة قانونية لتذكرة السفر وينتهي بتسليمه هذه التذكرة إلى عون الشركة عند الوصول ".

وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 21-01-1913 على أنه "بمجرد تسليم تذكرة السفر فإن شركة السكة الحديدية تكون ملزمة بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول وهذا الإلتزام بالسلامة يجب أن يبدأ في الوقت الذي يقرر فيه المسافر البدء في السفر أي عند بداية تنفيذ عقد النقل و ليس في بداية النقل⁽¹⁾ "

و عليه فإن هذه الوضعية تتضمن ثلاثة مراحل وهي:

- الحصول على تذكرة السفر .
 - الخضوع لرقابة الناقل
 - الصعود إلى القطار و هي بداية فعلية للنقل.
- و التفرقة بين هذه المراحل تساعدنا في مدى إلتزام الناقل بضمان السلامة ،فهل يلزم في كل هذه المراحل أم يتقيد به في جزء منها دون الجزء الآخر⁽²⁾ و هذا ما سنحاول تباينه بالتفصيل في المبحث الثاني من هذا الفصل.

(1) محمد مختار رحمانى ،المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ،مرجع سابق ، ص 25.

(2) كريمة نزار ، مدى تأثير قاعدة الإلتزام بضمان السلامة على مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية ،مرجع سابق، ص 93.

المبحث الثاني

تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

عقد النقل الأشخاص بالسكك الحديدية من عقود المعاوضة الملزمة لجانبين، ينشأ عنه حقوق و واجبات متبادلة ، و تعتبر واجبات كل طرف هي بمثابة حقوق للطرف الآخر .

و قد أشار قانون 35/ 90 المتعلق بالأمن و السلامة و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية إلى الإلتزامات التي يجب على الناقل أن يراعيها عند تنفيذ عقد النقل **(المطلب الأول)**، و إلتزامات أخرى يتعين على المسافر أن يتقيد بها سواءً قبل أو أثناء تنفيذ عقد النقل أو بعده **(المطلب الثاني)**، و بالتالي فإن تقرير مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تلحق بالأشخاص تتأثر في شتى الأحوال بمدى إخلال أحد الطرفين بهذه الإلتزامات .

إضافة إلى إلتزامات أخرى لم يشر إليها هذا القانون .

المطلب الأول

إلتزامات ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية)

يقع دوما على عاتق الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بإعتبارها الناقل في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية إلتزام هام لا تستطيع التهرب منه، و هو الإلتزام بضمان سلامة المسافرين (الفرع الأول)، و هذا لا يعني عدم وجود إلتزامات أخرى أو التقليل من أهميتها، ذلك لهذا الإلتزام من أهمية تبرز في كونه يتعلق بصفة خاصة بحياة الإنسان و التي أولتها المجتمعات أهمية كبرى ممثلة ذلك بالتشريعات .

ومن الإلتزامات الأخرى التي يلتزم بها الناقل، الإلتزام بإيصال المسافرين إلى المكان المقصود في الوقت المحدد في العقد (الفرع الثاني) مع توفير المكان و الراحة له (الفرع الثالث) .

و قبل التعرض لإلتزامات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية يجدر بنا إعطاء لمحة عنها و ذلك في عنصرين .

العنصر الأول: تقديم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية:

نتناول في هذا العنصر التعريف بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (أولا) و نشأتها (ثانيا) .

أولا : تعريف شركة النقل بالسكك الحديدية

الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عبارة عن مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري، و بالتالي فهي تخضع لنوعين من العلاقات:

- علاقة مع الدولة، وفي هذا إطار تخضع لنصوص القانون العام و تسير على أنها مرفق عام.

- علاقتها مع الآخرين، و هنا تخضع لأحكام القانون التجاري و القانون الخاص بصفة عامة⁽¹⁾.

⁽¹⁾ مصدر: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

تسير هذه الشركة من طرف مجلس الإدارة و يديرها المدير العام المسؤول أمام هذا المجلس، و يعين رئيس مجلس الإدارة من طرف مجلس الحكومة بناء على إقتراح من وزير النقل خلال مدة صلاحية أعضاء مجلس الحكومة.

و يتكون مجلس إدارة الشركة من:

- ممثل وزارة المالية
 - ممثل للوزير المكلف بتهيئة الإقليم
 - ممثل عن وزير الصناعة
 - ممثل عن سلطة التخطيط
 - المدير المسؤول عن النقل البري في وزارة النقل
 - المدير المسؤول عن النقل البري الحضري في وزارة النقل
 - ممثلين عن عمال الشركة
- المدير العام للشركة يحضر إجتماعات مجلس الإدارة إستشارية فقط ، و مجلس الإدارة يناقش ما يلي :

- سياسة التنمية في الشركة
- مخططات متوسطة الأجل و مخططات برامج الميزانية
- الهيكل التنظيمي للشركة
- الميزانيات وحسابات النتائج للشركة⁽¹⁾.
- و تنص المادة 9 من القوانين الأساسية للشركة على أن مجلس الإدارة يعقد مرتين في السنة و ذلك في جلسة عادية ، وقد يعقد مجلس إدارة غير عادي (إستثنائي) و ذلك في حالة زيادة رأس مال الشركة أو تعديل في شكلها القانوني أو في إطار آخر .

(1) المادتين 6 و 7 من المرسوم التنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 1990/12/01 المتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

ثانيا : لمحة تاريخية عن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

ظهرت السكة الحديدية في الجزائر منذ أكثر من قرن ، إشتغلت في الآونة الأولى لأطماع المستعمر الفرنسي في إستغلال الثروة الطبيعية لبلادنا ، المعدن الفوسفاط ، الكربون ...الخ. و مع الإستقلال أخذت دورها كعامل مسيطر في الإقتصاد الوطني لأجل نقل البضائع و المسافرين .

وقد عرفت السكة الحديدية ثلاث مراحل رئيسية :

1. مرحلة 1844 إلى 1959

جاءت فكرة السكة الحديدية في الجزائر في سنة 1844 ، حيث أقرحت من قبل السلطات الإستعمارية و كان لها هدفين على الصعيد الإقتصادي و العسكري .
لم تكن الحكومة الفرنسية تملك الإمكانيات المالية اللازمة لإنشاء السكة الحديدية بالجزائر، فإستعملت رأس مال خاص مقابل الإمتيازات الفلاحية و المنجمية .

إنطلقت الأعمال سنة 1860، حيث في سنة 1862 تم إنشاء أول قطعة تربط بين الجزائر و البليدة و في سنة 1871 تم إعداد خط الجزائر و وهران و كانت الشبكة مستغلة من قبل عدة شركات كشركة الغرب الجزائري PLM و عنابة BONE وهذا إلى غاية 1918، غير أنها عرفت مشاكل في الإستغلال، و لمواجهة ذلك لجأت الحكومة الفرنسية إلى الإحتفاظ فقط بشركة الغرب الجزائري PLM و التخلي عن باقي الشركات .

لكن البحث عن الربح السريع وغياب الحافز و مشاركة عدة شركات خاصة أدى إلى غياب التجانس في الربح التقني لمختلف خطوط السكة الحديدية .في سنة 1928 أعادت شراء الشركات ذات الإمتيازات و التي تعرف مشاكل في الإستغلال رغم تعديل و توافق التعريفات إنقسمت الشبكة إلى قسمين :

القسم الغربي : مسير من قبل شركة الغرب الجزائري PLM

القسم الشرقي: مسير من قبل سكة الحديد التابعة للدولة⁽¹⁾.

(1) مصدر: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

حيث أنشأ تضامن مالي بين هذين القسمين و هذا بإنشاء وحدة مشتركة والتي تعود إليها زيادة النفقات .

و في سنة 1953 تم تأسيس (S.N.C.F) ووضع حد لإستغلال شركة الغرب الجزائري PLM ووضعت تحت حماية المحافظ العام الجزائري و بإجتماع الحكومة الفرنسية و الشركة الوطنية للسكك الحديدية الفرنسية و أصبحت ذات طابع صناعي و تجاري و ذلك عام 1959.

2. مرحلة 1963 إلى 1976

إستقلال الجزائر عام 1962 عرفت السكة الحديدية تغيرا، حيث أصبحت (S.N.T.F) تابعة للحكومة الجزائرية و هذا بموجب تعليمة 16 جوان 1963 ، وفي ذلك الوقت كان لفرنسا بعض الأسهم إلى غاية 1969 حيث إشتريت الجزائر الأسهم و أصبحت وطنية مائة بالمائة %.

3. مرحلة 1976 إلى يومنا هذا

في 26 مارس 1976 أنشأت (S.N.T.F) في إطار التسيير الإجتماعي للشركات، و قد تم إلغاء إتفاقية 1959 وعوضت بمرسوم 76- 18 في 31 مارس 1976 الذي يبين الطابع الإقتصادي للمؤسسة ومهامها .

العنصر (2): نشاطات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و هيكلها التنظيمي

أولا : نشاطات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

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

- خدمات وطنية.
- خدمات دولية محددة مع الشبكات المغاربية⁽¹⁾.

(1) مصدر: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

- خدمات الأفراد (نقل العمال، نقل الطلبة).

- خدمات خاصة .

بالإضافة إلى ذلك تعرض الشركة على زبائنها خدمات إضافية متعلقة بالسفر و ذلك فيما يخص نقل البضائع، الإطعام، توفير أماكن للنوم فيما يخص الأماكن الطويلة كما أن الشركة لها نشاط هام فيما يخص نقل البضائع عبر مناطق مختلفة من الوطن.

ومن خلال القواعد الصادرة من المرسوم التنفيذي رقم 391/90 فإن الشركة مكلفة في إطار المخطط الوطني للتنمية بصيانة الشبكة العمومية للسكك الحديدية، و ذلك من أجل توسيعها و تطويرها إلى سنة 2003 نظرا لتشكيل الوكالة الوطنية للمنشآت و الإستثمارات.

و بالتالي فإن للشركة دور تجاري، حيث تشغل خدماتها في مجال نقل المسافرين.⁽¹⁾

و من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الزبائن و فض مكانتها في مجال السكة الحديدية، إنتهجت الشركة منذ 1998 سياسة تسعيرة ملائمة بالإضافة إلى تسطير برنامج موسع لتحسين نوعية الخدمات المقدمة ككهربة خطوط السكة الحديدية و محاولة الوصول إلى ولايات الوطن، بالإضافة إلى مشروع الترامواي الذي يساهم في فك الإختناق المروري في الولايات الكبرى، و هذا فعلا ما حققته الجزائر في الآونة الأخيرة .

كما تعمل الشركة على صيانة و عصرنة العربات و خطوط السكة من خلال إقتنائها السوق الأوربية .

(1) و هي تتوفر إلى جانب الموارد البشرية على الموارد المادية التالية:

- 11635 عربة لنقل البضائع.

- 493 عربة مخصصة لنقل المسافرين.

- 412 قاطرة .

- 33 قاطرة صيانة.

و رغم العراقيل التي تواجه الشركة كقدم الآلات والمعدات فهي تحقق سنويا ما يلي:

- تنقل سنويا ما يقارب 34 مليون مسافر.

- 8 مليون طن من البضائع .

- تقم أعمال سنوي يقدر بـ 4,5 مليار دج يتوزع ما بين 1 مليار عن نقل المسافرين و 35 مليار دج عن نقل البضائع.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إلا أن الملاحظ أن الأسعار عرفت إرتفاعا ملموسا في نهاية 2005 و من جهة أخرى نشير إلى أن الشركة مجبرة على القيام بخدمات غير مربحة مما يعود عليها بخسائر و نتائج سلبية كونها مرفق عام للدولة .

ثانيا: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

إن تقسيم مقر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مبني على أساس ربط مناطق السكة الحديدية بمراكز العتاد، و ذلك من أجل تحقيق المهام الرئيسية المتمثلة في التوجيه و الرقابة، حيث تتكون الشركة من عدة مديريات بإعتبارها المديرية العامة تتولى إدارة أربع مديريات جهوية و هي :

- المديرية الجهوية للسكك الحديدية بالجزائر.

- المديرية الجهوية للسكك الحديدية بوهرا ن .

- المديرية الجهوية للسكك الحديدية بقسنطينة .

- المديرية الجهوية للسكك الحديدية بعنابة.

أما فيما يخص ورشات الصيانة فهي تتوفر على ما يلي:

- قاعدة مركزية للصيانة بالروبية.

- ورشة الصيانة للسكك الحديدية بسيدي بلعباس.

- ورشة الصيانة للسكك الحديدية بالمحمدية .

- ورشة الصيانة للسكك الحديدية بسيدي مبروك.

أما بالنسبة للمديريات الخاصة بالمديرية العامة فتتمثل مهماتها كالتالي:

1. مديرية الزبائن : ومن مهامها :

- نقل المسافرين و نقل البضائع.

- مسؤولية عن وسائل الإنتاج⁽¹⁾.

(1) مصدر: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

2. مديرية الدراسات العامة : حيث يتمثل الهدف الرئيسي لهذه المديرية في البحث عن

سبل تنمية الشبكة الحديدية و في هذا الإطار فيما يلي :

- التحكم في المشاريع الوطنية للتنمية و قيادة دراسات البحث لتطوير المحيط الاقتصادي و الاجتماعي.

- تحضير مشاريع الاستخدام الأمثل للموارد و ذلك بالتعاون مع مصالح المستخدمين و الممولين الداخليين و الأجانب⁽¹⁾.

3 مديرية الإستغلال: وتتمثل مهامها فيما يلي :

- الربط بين المناطق فيما يتعلق بالنقل الوطني و الدولي.

- التأكد على المتابعة اليومية لقواعد الحماية و الأمن.

- متابعة السياسة التجارية و التسعير حسب معطيات السوق و التأكد على برنامج تكوين الأفراد على مستوى المحطات.

4 مديرية التدفق و مراقبة التسيير و تسيير المساهمات:

و هي مكلفة بتسيير و متابعة برنامج معمق ، التدقيق الداخلي للمؤسسة و هو يستلزم مدى فعالية و نجاعة نظام الرقابة الداخلية الموضوعة من قبل الشركة من أجل تحقيق النشاطات و كذا الأهداف السياسية العامة .

كما تهتم هذه المديرية بكل من التسيير التقديري و مراقبة الميزانية و متابعة الفروع و المساهمات و وضعية الشركاء من الناحية الإدارية و القانونية المحاسبية و المالية.

إضافة إلى مراقبة النتائج القياسية لتسيير الإحصائيات و المعلومات على مستوى مجموعة

السكك الحديدية و ذلك بغية تحقيق جملة من الأهداف و المتمثلة في:

- مركزية المعالجة و تلخيص المعلومات.

- ترجمتها و تلخيصها بطريقة واضحة و بسيطة و موحدة .

- تقديمها وفق الإحتياجات و إحترامها لبرنامج محددة و موحدة مسبقا.

(1) مصدر: الشركة الوطنية للنقل السكك الحديدية.

5مديرية التمويل

الهدف الرئيسي لهذه المديرية هو تسيير المخزونات و تسوية تدفقات المواد و قطع الغيار و لتحقيق هذا الهدف تهتم بـ :

- التأكيد على الربط بين المتاجر و أماكن التخزين و السهر على مراقبتها.

- تحضير ميزانية التمويل و كذا متابعة حالة المخزونات .

6مديرية الهياكل القاعدية : و تنحصر مهامها فيما يلي :

- متابعة برنامج التحسين لتطوير و تنمية الشبكة و كذا توفير الحماية اللازمة.

- التأكيد على سياسة صيانة الهياكل القاعدية للشبكة الحديدية .

7مديرية العتاد و المعدات : حيث تركز مهامها على ما يلي :

- سياسة صيانة العتاد و المحركات و كذا الربط بين المراكز و ورشات الصيانة.

- تنظيم هياكل الصيانة و تسيير قطع غيار بالتعاون مع مديرية التمويل.

8مديرية مركزية لحماية الممتلكات :

حيث تهتم هذه المديرية بمتابعة و مراقبة تطبيق نصوص القوانين بالأخذ بعين الاعتبار

ما يخص الأملاك العمومية و حماية الأفراد، كما تقوم بتحضير مخططات حماية الأملاك

لكل فروع أنشطة الشركة و مراقبة التطبيق الحسن لها

9مديرية الموارد البشرية : وتتمثل مهامها فيما يلي :

- إعداد سياسة المستخدمين و كذا الإهتمام بسياسة تكوينهم

- تسيير و تطوير الموارد البشرية و تتبع مسارهم الفني .

- مسلك الوظيفة القانونية و تسيير النشاطات الطبية .

10مديرية المالية و المحاسبة: و تنقسم هذه المديرية إلى دوائر و هي :

- دائرة الخزينة و الميزانية و التي تهتم بكل الحسابات النقدية و كذا تحضير الميزانية.

- دائرة المحاسبة و هي تتكفل بالمحاسبة العامة و المحاسبة التحليلية .

- دائرة التسيير المالي للإستثمارات و التي تهتم بالإستثمارات و طرق تمويلها.

11. مديرية نظام الإعلام الآلي: (1)

مكلفة بتعميم إستعمال الإعلام الآلي و صيانة الأجهزة الخاصة بالمديرية، يشرف عليها مدير الوحدة و مهامه الرئيسية تحضير برنامج الإستعمال إضافة إلى ذلك توفير الآلات الجديدة.

و لقد أدى إدخال الإعلام الآلي في المديرية التي تحقق نتائج معتبرة تتمثل أساسا في تدعيم الفعالية و تحسين الأداء في مجال البحث عن الأسبقية الضرورية .
بالإضافة إلى هذه المديريات فإن الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تتكون من الأمانة العامة و قسم الإتصال و هما تابعان مباشرة إلى المديرية العامة حيث تتمثل مهام كل منها فيما يلي

- الأمانة العامة: تتمثل إهتمامات هذا القسم فيما يلي :

- توفير أمين للمدير بتسيير رزنامة أنشطته.

- الترتيب و المسك اليومي لملفات المديرية العامة.

- قسم الإتصال (2) : يهتم هذا القسم بما يلي :

- تسيير تقنية السير و التحقيقات على الصعيد الداخلي و الخارجي.

- تنشيط الحملات الإشهارية و التجارية .

- تحضير و وضع الأسس المتبعة من قبل المؤسسة فيما يخص الإتصال، و كذا الإتصال داخل المؤسسة.

(1) مصدر: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

(2) هذا القسم و بالرغم من المهام الموكلة له إلا أنه ليس من مهامه حل منازعات العمل داخل المؤسسة ، فدوره يتمثل في الإهتمام بالإتصال فيما يخص المشاريع والإنجازات الكبرى التي تقوم بها المؤسسة، و لهذا فإن قضايا منازعات العمل و السعي إلى إيجاد حلول و تسويات لها يتكفل بها مساعد مدير الموارد البشرية .

الفرع الأول

الإلتزام بضمان سلامة المسافر

عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل إلتزاما بضمان سلامة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل⁽¹⁾ و ذلك بتوصيله سليما معافى إلى المكان المقصود، فإذا أصيب المسافر بضرر تقوم مسؤولية الناقل و لا يستطيع التخلص منها إلا بإثباته أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي⁽²⁾. و الإلتزام بضمان سلامة المسافر هو، إلتزام حديث النشأة، نشأ على يد القضاء الفرنسي (أولا)، و تطور من خلال أراء الفقهاء و إجتهدات القضاء، و أدى هذا التطور إلى تأرجح هذا الإلتزام بين المسؤولية العقدية و المسؤولية التقصيرية (ثانيا).

أولا :نشأة مبدأ الإلتزام بضمان السلامة

لم يستقر القضاء الفرنسي على وجود الإلتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل إلا بعد تردد طويل، فحتى قبيل نهاية القرن التاسع عشر لم يكن الناقل ملزما بضمان سلامة المسافر، فإذا أصيب هذا الأخير بأي ضرر عليه الرجوع على الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية طبقا للمادة 1384/1 ق.م. ف ،لحصوله على التعويض عليه إثبات خطأ الناقل و لم يكن ذلك يسيرا على عاتق المسافر⁽³⁾.

و ظهر هذا الإتجاه واضحا في الحكم الذي أصدرته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 10-11-1884 حيث أقرت فيه ما يلي "...لا يمكن تطبيق القواعد الخاصة بنقل الأشياء على ناقل الأشخاص فالأشياء ثابتة و غير متحركة و الناقل يسيطر عليها

-
- (1) خالد عدلي أمير، عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2006، ص73.
- (2) عبد الحكيم فوده ، (التعويض المدني) ،المسؤولية التقصيرية والعقدية في ضوء الفقه و القضاء و أحكام محكمة النقض ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، سنة 1998، ص 417.
- (3) علي البارودي ، محمد فريد العريني ، القانون التجاري ، (العقود التجارية ، عمليات البنوك) ،دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، سنة 2004 ، ص 237.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

سيطرة تامة خلافا لنقل الأشخاص، إذ يتمتع المسافر بالحرية الكاملة في الحركة التي تحول دون القول بالالتزام الناقل بضمان السلامة "

و من ثم رفضت محكمة النقض تطبيق المادة 1384 ق. م. ف على ناقل الأشخاص فهي خاصة بالأشياء لا بالأشخاص.

وقد أيد القضاء الفرنسي في مجمله ما ذهبت إليه محكمة النقض، إلا أن محكمة السين خالفت هذا الرأي و أوجبت في قرارها الصادر بتاريخ 13-04-1885 "الناقل بإيصال المسافرين سليما معافى إلى جهة الوصول معفية بذلك المسافرين من إثبات خطأ الناقل و على هذا الأخير تبعا لذلك إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الحادث ".

و بذلك يكون هذا الحكم أول من تضمن الإشارة إلى الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص⁽¹⁾، وقد أثر هذا الحكم في حكم آخر⁽²⁾ قضي بأنه "ليس من المقبول أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة عن ناقل الأشياء و من ثم ينبغي أن تفرض على هذا الأخير إلتزاما بضمان السلامة و لا يفرض على ناقل الأشخاص بدعوى أن المسافر هو صاحب السيطرة على نفسه"⁽³⁾.

و بقي القضاء الفرنسي السلامة مترددا و لم يصل إلى حد تقرير وجود الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص بشكل حاسم و محدد رغم ما ذهبت إليه محكمة PAM⁽⁴⁾. أما بالنسبة للفقهاء، فقد هاجم بعض الفقهاء القضاء الفرنسي عن موقفه المتردد و على رأسهم الفقيه Marc Sauzet في فرنسا و الفقيه Sainctelette في بلجيكا، حيث بذلا جهدا كبيرا في محاولة تأكيد وجود مبدأ الإلتزام بضمان السلامة، فذهبا إلى القول بأن المسافر و هو الضعيف عادة يجد نفسه في موقف صعب عندما تكلفه بإثبات خطأ الناقل و هو غالبا لا

(1) عبد الرحمن خليفاتي ، الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الإقتصادية و السياسية، الجزائر، ع 2، سنة 2007، ص 171، 172.

(2) و هو الحكم الذي أصدرته محكمة PAM في 02-09-1910.

(3) كريمة نزار، مدى تأثير قاعدة الإلتزام بضمان السلامة على مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص 94.

(4) محمود علي عمران ، الإلتزام بضمان السلامة في بعض العقود، دراسة فقهية و قضائية في كل من مصر و فرنسا، دار النهضة العربية ، القاهرة ، سنة 1980، ص 15.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

تتوفر لديه الإمكانيات التي تمكنه من إثبات هذا الخطأ في مواجهة شركة النقل التي هي عادة الطرف القوي لما لها من قدرات مادية وعلمية تفوق بكثير ما يتوافر منها لدى المسافر⁽¹⁾. و إستمர் القضاء الفرنسي يرفض الأخذ بالمسؤولية العقدية للناقل، و ظل الأمر كذلك إلى غاية صدوره لحكمه الشهير عام 1911 المتعلق بالنقل البحري و كذلك حكمه الصادر في 27- 01- 1913 المتعلق بالنقل بالسكك الحديدية⁽²⁾ حيث تراجع عن موقفه السابق و إستقر على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على حوادث نقل الأشخاص على أساس أن عقد النقل يتضمن إلتزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر بإيصال سليما معافى إلى المكان المقصود، و هو إلتزام بتحقيق نتيجة يتحقق الإخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة و ثبوت وقوع الحادث، و لا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده و توخي الحيلة في تنفيذه لإلتزامه، و يترتب على إعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية أن يثبت المسافر قيام عقد النقل و الضرر الذي لحقه و إذا أثبت ذلك تقوم مسؤولية الناقل ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي⁽³⁾.

ثانيا : تطور مبدأ الإلتزام بضمان السلامة

لقد ساءرت معظم الدول ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في إقراره لمبدأ الإلتزام بضمان السلامة ، و الذي إستند في ذلك إلى المادة 1147 ق.م. ف . و لقد إكتسحت قاعدة الإلتزام بضمان السلامة كل مجالات النقل رغم إنشاؤها يرجع إلى قضية تتعلق بالنقل البحري ، بل و إمتدت إلى مجالات أخرى⁽⁴⁾. و من الدول التي ساءرت القضاء الفرنسي نجد القضاء المصري الذي بعد ما كان يأخذ بمسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تصيب المسافرين أثناء السفر و إلتزامه بإثبات خطأ الناقل، و أصبح يطبق أحكام المسؤولية العقدية على أساس إشتمال عقد النقل على

(1) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص44.

(2) علي البارودي ، فريد العريني ، القانون التجاري ، مرجع سابق ، ص 238.

(3) مصطفى طه كمال ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، مرجع سابق، ص 217.

(4) محمد مختار رحمانى ، المسؤولية المدنية في حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية ، ع 2 سنة 2001 ، ص 74.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إلتزام⁽¹⁾ ضمني بضمان سلامة الراكب ، وفي هذا الصدد أقرت محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 04-26-1962 بأنه "...عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل إلتزام بضمان سلامة الراكب ، و هو إلتزام بتحقيق غاية ، و إصابة الراكب بضرر أثناء تنفيذ العقد كافيا لقيام مسؤولية الناقل بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، و لا ترفع هذه المسؤولية إلا بالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ من الغير ما لم يكن في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه متى كان هذا الخطأ وحده هو سبب الضرر⁽²⁾ ". و

و هذا ما أقرته في حكم آخر لها⁽³⁾.

و نجد كذلك القانون الجزائري ساير القضاء الفرنسي، و أخذ بمبدأ ضمان السلامة في المادة 62 ق.ت. ج التي تنص على ما يلي " يجب على ناقل الأشخاص أن يتضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين ... " و حتى القضاء هو الآخر أيد هذا الإتجاه حيث أقر في أحد قراراته⁽⁴⁾ ما يلي " ... ناقل الأشخاص يضمن سلامة المسافرين و لا يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر سببه قوة القاهرة أو خطأ المسافر و أنه لم يكن يتوقعه و لم يكن في استطاعته تفاديه ... ". و

بناءا عليه لا يكفي التسليم بقيام الإلتزام بالسلامة عن نقل الأشخاص ليرتب على عاتق الناقل حال إخلاله به المسؤولية العقدية، بل يجب تحديد طبيعته و تبعا له تعيين من يتحمل طرفيه عبئ الإثبات في دعوى التعويض عن الإصابة⁽⁵⁾ و هو ما يتوقف على تحديد طبيعة الإلتزام، و لتحديد طبيعة الإلتزام بضمان السلامة يجب التمييز بين نوعين من الإلتزامات، فهناك إلتزام تنفيذه لا يكون إلا بتحقيق غاية معينة هي محل الإلتزام، و إذا لم تتحقق الغاية

(1) مصطفى طه كمال ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، مرجع سابق، ص 217.

(2) إبراهيم السيد أحمد ، العقود و الشركات التجارية فقها و قضاء و مبادئ النقض في الإفلاس التجاري ، (عقد السمسرة ، عقد الوكالة بالعمولة ، عقد النقل ، عقد البيع ، شركات الأشخاص و الأموال و شركات الإستثمار و الشركات الأجنبية)، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ط1 ، سنة 1991، ص 52.

(3) قرار صادر بتاريخ 28-11-1995، أشار إليه إبراهيم السيد أحمد، مرجع سابق، ص 53.

(4) قرار صادر بتاريخ 30 مارس 1983 ملف رقم 27429، الإجتهد القضائي ، قرارات المجلس الأعلى.

(5) L. Denoit, la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemin de fer, thèse Paris, 1938, p.118.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

التي قصدها المتعاقدان بقي الإلتزام غير منفذ، و الإلتزام يبذل عناية هو بذل جهد بهدف الوصول إلى غرض تحقق الغرض أو لم يتحقق⁽¹⁾.

ذهب بعض الفقه إلى القول بأن إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافر محله مجرد بذل عناية و هي إتخاذ جميع الإحتياطات الممكنة لتجنب المساس بالمسافر أثناء نقله، و يترتب على ذلك تحمله عبئ إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية و هو ما يتنافى مع توفير الحماية الفعالة للمسافر، و هذا ما ذهبت إليه محكمة الإستئناف المصرية في قرارها الصادر بتاريخ 1996-04-29 حيث أقرت بأنه "... على الشركة النقل بالسكك الحديدية أن توصل مسافريها إلى مكان يستطيعون النزول فيه دون خطر أو على الأقل أن يطلب منهم في الوقت المناسب الإنتظار حتى يصل القطار إلى الرصيف أو يقوم مستخدميه بمساعدة من يحتاج منهم إلى المساعدة في نزوله".

كما قضت بأنه " على شركة النقل بالسكك الحديدية أن تجعل مداخل المحطات في حالة لا ينشأ عنها أي خطر للمسافر و إلا قامت مسؤوليتها في حالة الحادثة⁽²⁾ ".

غير أن القضاء الفرنسي لم يساير هذا الإتجاه لأنه قصد من تقريره لمبدأ الإلتزام بضمان السلامة توفير الحماية الفعالة للمسافر الضحية وذلك بإعفائه عبئ الإثبات الذي يتعذر عليه في غالب الأحيان القيام به، و إعتباره لهذا إلتزاما بتحقيق نتيجة هي منع وقوع الحادث و يعتبر الناقل مخلا بالتزامه بمجرد إصابة المسافر فتقوم على عاتقه المسؤولية العقدية التي لا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي .

و على إعتبار أن الناقل قد تعهد بتوصيل المسافر سليما معافى إلى الجهة المقصودة فيكون ملزما بتوفير السلامة بإتخاذ كافة الإحتياطات التي توجبها الظروف و الأخطار، و قد قضى بأنه لا يكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يعترف المسافر بأنه لم يرتكب أي خطأ ما دام لم يقصد بإعترافه النزول عن دعوى المسؤولية التي أنشأت لمصلحته عن عقد النقل و الإلتزام بالسلامة الذي يولده، و إذا كان إنعدام خطأ الناقل لا يكفي لتخليصه من إلتزامه بالسلامة فإنه

(1) وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالإلتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر، دون ذكر دار ومكان النشر، ط1، سنة 2004 ص36-37.

(2) وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالإلتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر، مرجع سابق، ص39.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

لا يسعه في ذلك أيضا أن يدفع بإنتفاء المسؤولية لسبب أجنبي⁽¹⁾، وإنما يجب عليه أن يثبت واقعة محددة لها نعت السبب الأجنبي في إحدى صورته، وذلك لا يكون الحكم ببراءة الناقل أو تابعه من جنحة الإصابة أو القتل الخطأ غير العمدي الذي تصدره المحكمة الجنائية تأسيس إنعدام خطأ المتهم ذا أثر على دعوى التعويض أمام المحكمة المدنية لإخلال الناقل بالتزامه المحدد بالسلامة الناشئ عن عقد النقل و قرينة المسؤولية التي يلقيها على عاتقه⁽²⁾.

على أن إفتراض مسؤولية الناقل وفقا لتعبير المحاكم الفرنسية أو على وجه الدقة إفتراض خطئه طبقا لقواعد المسؤولية العقدية في الإلتزام بتحقيق نتيجة، وقد يستلزم أن يثبت المسافر أو الراكب أن إصابته كانت نتيجة للنقل⁽³⁾ على نقيض الأشياء المنقولة التي يتعهد بها وديعة لدى الناقل و تخضع لكامل سيطرته أثناء النقل - يتمتع بحرية الحركة، و يظل إلى حد ما سيد مصيره، ولا يخضع لإرادة الناقل إلا بشكل محدود بحيث يمكن أن ترجع إصابته إلى فعله بقدر ما يمكن رجوعها إلى نقله.

والقضاء الفرنسي لم يتأثر بهذه الإعتبارات و إكتفى من المسافر أو الراكب بأن يثبت إصابته أثناء النقل ليقع إخلال الناقل بتنفيذ إلتزامه العقدي بتوفير سلامته الذي قوامه وفقا لعبارة الأحكام " توصله سليما معافى إلى جهة الوصول " فإذا لم يستطع الناقل إثبات سبب الحادثة و ظلت ظروفها مجهولة بقيت المسؤولية كاملة على عاتقه⁽⁴⁾.

و عليه تقوم مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن سقوط المسافرين من باب عربة القطار الذي كان يستقله إلى الطريق لعجزها عن تحديد الظروف التي أدت إلى فتح باب العربة، و كذلك عن إصابة مسافر أثناء وقوعه على رصيف المحطة بزجاجة قذفت

(1) محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية في ازدواج أو وحدة المسؤولية المدنية ومسألة الخبرة، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، مصر، سنة 1978، ص 239، 240، 241.

(2) محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، مرجع سابق، الصفحة 242.

(3) وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالإلتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر، مرجع سابق، ص 42.

(4) محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 243، 244.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية

عليه من قطار سريع مار بها لعجزها عن إثبات رجوع الحادثة إلى فعل الغير أو على وجه الدقة فعل مسافر آخر (1).

كما قضت بنقض حكم رفض دعوى التعويض التي أقامتها أحد الضحايا المسافرين على الناقل بحجة واقعة النقل التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل و كان المسافر ضحية حادثة على طريق السكة الحديدية في نقطة تقع على خط السير الذي كان يجب عليه إتباعه وفقا لبطاقة الاشتراك (2).

ولتحديد النطاق الزمني الذي يتحقق فيه إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافر أهمية بالغة، فإذا أصيب المسافر أثناء هذه الفترة أمكن الإفادة من هذا الإلتزام، و بالتالي فإنه لا يكلف بإثبات خطأ الناقل و يكفيه إثبات ما أصابه من ضرر لتحقيق بذلك مسؤولية الناقل ما لم يكن هذا الأخير تخلص منها بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى إحداث الضرر .

فبيدأ الإلتزام بضمان السلامة إذن في الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ عقد النقل (3) ، و قد نصت المادة 64 ق.ت. ج على ما يلي " تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكفله به " . و لا يرتبط الإلتزام بضمان السلامة بشراء تذكرة النقل ، وقد يكون لاحقا لبدأ العقد أو قبل إنتهاء تنفيذه، فلا إلتزام بالسلامة الذي يترتب في ذمة الناقل بإبرام عقد النقل يتراخى تنفيذه و لا يصح مستحق الأداء إلا بالبداء في تنفيذ الإلتزام الأصلي بنقل المسافر .

على أن القاعدة تقضي بالفصل بين دفع المسافر للأجرة و تحمل الناقل الإلتزام بسلامته إذا كانت مسلمة، فإن تطبيقها يختلف حسب ظروف قيام العقد و تنفيذه في بعض وسائل النقل عنه في البعض الآخر، و في الوسائل التي تقضي دفع الأجرة مقدما كالسفر بالسكك الحديدية بيدأ الإلتزام العقدي بالسلامة من وقت دخول المسافر بناء على تذكرة السفر إلى المكان

(1) أنور طلبة ، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني ، المسؤولية العقدية ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط1، سنة 2005 ، ص 505.

(2) وجدي عبد الواحد علي ، التعويض عن الإخلال بالإلتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر ، مرجع سابق ، ص45.

(3) محمود جمال الدين زكي ، مشكلات المسؤولية المدنية ، مرجع سابق ، ص 247 .

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المخصص للركاب و ينتهي بخروجه من المحطة⁽¹⁾، أما في وسائل النقل الأخرى التي لا يشترط فيها الحصول على تذكرة السفر مقدماً يبدأ الالتزام من الوقت الذي يهيم فيه المسافر بصعود العربة و ينتهي بمغادرتها⁽²⁾.

و تعتبر هذه الفترة التي تبدأ بالدخول إلى الرصيف و تنتهي بالخروج منه مرحلة النقل بالسكك الحديدية، يميزها وجود المسافرين في منطقة متنوعة على غير الحائزين على تذكرة السفر تخضع لمراقبة الناقل و النظام الذي يفرضه، فيقع الإخلال بالالتزام بالسلامة إذا لحقت المسافرين إصابة عقب دخوله إلى الرصيف إلى غاية وصوله⁽³⁾ كما لو سقط شيء من القطار عليه أو قذف بزجاج من قطار آخر .

فأقرت محكمة النقض الفرنسية ببقاء الالتزام بضمان السلامة لمصلحة المسافرين أثناء وجوده في ملحقات المحطة المفتوحة للجمهور، ولكنها سرعان ما عدلت عن هذا التوسع و قضت بأن الالتزام بالسلامة يبدأ بتسليم التذكرة إلى عامل الباب في نهاية الرصيف الوصول و تنتهي بخروج المسافرين من باب المحطة بعد تسليمه التذكرة .

و ظل القضاء الفرنسي يأخذ بالمفهوم الواسع للمسؤولية العقدية في تعويض المضرور في عقد النقل حتى قبل بداية هذا الأخير، أي الحوادث التي تقع في المحطة قبل الصعود إلى عربة القطار، و ينتهي بنزوله منها لكن تراجعت عن موقفها هذا للانتقادات الشديدة التي تعرضت لها و بناء عليه بداية من سنة 1969 أقرت بأن الالتزام بتحقيق نتيجة لا يسرى أو لا يتصور وجوده إلا خلال تنفيذ عقد النقل و ذلك في قرارها الصادر في 01/07/1969⁽⁴⁾.

فمنذ هذا التاريخ أصبحت محكمة النقض الفرنسية ترتبط الالتزام بضمان السلامة بالفترة التي ينفذ خلالها عقد النقل، أي بداية صعود المسافرين القطار و ينتهي بنزوله منه و بالتالي أصبحت حوادث الرصيف خارجة عن نطاق الالتزام بضمان السلامة، و نلاحظ أن المحكمة

(1) مصطفى طه كمال ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، مرجع سابق، ص 219.

(2) محمد حسن الجبر، العقود التجارية و عمليات البنوك، جامعة الملك سعود للنشر ، المملكة العربية السعودية ، ط2، سنة 1997، ص 205 .

(3) كريمة نزار، مدى تأثير قاعدة الالتزام بضمان السلامة على مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، مرجع سابق ، ص 95 .

(4) عبد الرحمان خليفاتي، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، مرجع سابق، ص 175

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

'اقرارها هذا لم تحسم بعد طبيعة مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تقع قبل صعود المسافر و بعد نزوله إذا لم تحل سوى جزء من المشكل .

و قد جاء في قرار الصادر بتاريخ 1970-07-21 أن " الإلتزام بتوصيل المسافر سليما معافى إلى مكان الوصول تطبيقا للمادة 114 ق. م يزول تطبيقه بمجرد نزول المسافر من القطار، و يبقى الناقل عندئذ ملزم تجاهه بالإلتزام عام بالحيطه و الحذر، و بما أن محكمة الإستئناف سببت قرارها بأن الشركة لم تتخذ الإحتياطات المناسبة لضمان خروج هادئ و عادي للمسافر، بل و تركتهم عرضة للإزدحام رغم أنه كان من المفروض عليها رقابة و حراسة على كل المخارج و بالتالي فإن القرار أصاب فيما قضى " .

و بذلك يكون الناقل ملزما في غير حالة الإلتزام بضمان السلامة بالإلتزام آخر هو الإلتزام بالحيطه و الحذر، و تكون المحكمة بقرارها هذا أكدت المسؤولية العقدية للناقل بالنسبة لحوادث المحطات لكن بالنسبة للمسافرين المرتبطين عقديا بالناقل بموجب عقد النقل لا يستفيدون سوى بالإلتزام السلامة كالإلتزام بعناية، و يجب عليهم إثبات خطأ الناقل و بذلك أصبحت مسؤولية الناقل بالنسبة لحوادث المحطات تكيف بالمسؤولية العقدية و يكون ذلك إجحافا للضحايا لأن المسافر الموجود في حالة غير قانونية، أي الذي لا يحوز على تذكرة النقل يستفيد هو الآخر بنظام ملائم لنفس الأضرار على أساس المسؤولية التقصيرية⁽¹⁾، إلا أن محكمة النقض تراجعت عن موقفها هذا و ذلك في قرارها الصادر بتاريخ 1989/03/07، حيث أقرت بمسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تقع خارج فترة التنفيذ لعقد النقل إذا أصبح يربط بين الإلتزام بضمان السلامة و الوقت الذي يتم فيه تنفيذ عقد النقل ماديا⁽²⁾، أما الحوادث التي تقع قبل تنفيذ العقد أو بعده فإنها تبقى خاضعة للمسؤولية التقصيرية .

(1) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص 56،55،54 .

(2) كريمة نزار ،مدى تأثير قاعدة الإلتزام بضمان السلامة على مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، مرجع سابق ، ص 95 .

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

و محكمة النقض بقرارها هذا تخلت عن فكرة التفرقة بين الإلتزام بالسلامة كالإلتزام بنتيجة خلال فترة تنفيذ عقد النقل، و الإلتزام بالسلامة كالإلتزام ببذل عناية و بالتالي فإن الإلتزام بالسلامة كالإلتزام بتحقيق نتيجة لا يطبق طبقا للمادة 1147ق. م. ف إلا خلال فترة تنفيذ عقد النقل وخارج هذه الفترة تطبق المسؤولية التقصيرية للناقل طبقا للمواد 1382، 1384/1 ق. م. ف، و يكون بذلك المسافر الضحية الذي أصيب على رصيف المحطة اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية لا سيما المادة 1384/1 ق. م. ف كونها متعلقة بحراسة الأشياء⁽¹⁾.

الفرع الثاني

الإلتزام بنقل المسافرين و توصيله إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد

يلتزم الناقل بتنفيذ عملية النقل ، و ذلك بنقل المسافرين من محطة القيام وتوصيله إلى محطة الوصول⁽²⁾ في الميعاد المتفق عليه أو المعلن عنه في لوائح النقل⁽³⁾، وهو ما تحرص عليه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، حيث تعلن عن مواعيد وصول القطارات و مغادرتها ليس فقط بالساعة و إنما بالدقيقة⁽⁴⁾.

و قد نص المشرع الجزائري صراحة على إلتزام الناقل بتوصيل المسافرين إلى المكان و في الميعاد المتفق عليها و ذلك في المادة 62 ق. ت. ج التي تنص على ما يلي "...و يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد". و يتضح من هذه المادة أن إلتزام الناقل بإيصال المسافرين إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد في العقد هو إلتزام بتحقيق نتيجة، ويظهر ذلك من خلال عبارة "يجب".

-
- (1) محمد مختار رحمانى المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص 57، 58.
 - (2) عبد الحكيم فوده، شركات الأموال و العقود التجارية في ضوء قانون الشركات الجديد ، دار الفكر الجامعي، القاهرة ، د.ت.ن، ص 175.
 - (3) محمد السيد الفقي ، القانون التجاري ، مرجع سابق ، ص 312 .
 - (4) عماد الشريبي ، القانون التجاري الجديد ، الكتاب الأول ، الإلتزامات والعقود التجارية ، سنة 2003، ص 353.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية

و أكدت هذا الإلتزام المادة 29⁽¹⁾ من قانون 35/90 السالف الذكر، و كل إخلال به يكون موجبا للتعويض لا سيما في حالة التأخير⁽²⁾، و هذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 1914/02/28 حيث أقرت بأنه "...القطار لا يجب أن يتوقف أثناء السير لأن توقفه مقيد فقط بضرورة المصلحة كما تلتزم الشركة باحترام مواقيت توصيل المسافرين إلى مكان الوصول في الوقت المحدد و إذا أثبت المسافر بأن ضررا الحق به من جراء تأخير القطار عن الموعد المفروض وصوله فيه يمكن أن يطالب بالتعويض على أنه يجب التفرقة بين ضرورة و مجرد الإنفعال أو القلق من جراء التأخير⁽³⁾".

كما يلتزم الناقل بنقل أمتعة المسافرين الخاصة كالحقائب و الأشياء الشخصية التي يحملها دون زيادة في الأجر مادامت في الحدود المعقولة، و لا يكون الناقل مسؤولا عن تلف الأمتعة التي يحتفظ بها المسافرين في حيازته أثناء النقل إلا على أساس المسؤولية التقصيرية بإثبات خطأ الناقل أو تابعه ذلك أن الناقل لم يستلم هذه الأمتعة و لم يتحمل أي إلتزام بشأنها⁽⁴⁾ لأن الإلتزام بنقل الأمتعة هو إلتزام ثانوي متفرغ عن نقل المسافرين⁽⁵⁾.

و يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية دون الإخلال بأحد إلتزاماته طبقا للمادة 66 ق. ت. ج. التي سنتناولها في الفصل الخاص بمسؤولية الناقل .

(1) تنص المادة 29 من قانون 35/90 على ما يلي " في حالة وقوع حدث أو حادث على السكة الحديدية أو ملحقاتها و نجم عنه إخلال بسلامة حركة القطارات يجب أن تتخذ تدابير لضمان إستمرارية الخدمة بإستئناف حركة القطارات والحفاظ على الأمن في السكة الحديدية وملحقاتها " .

(2) عماد الشريبي، القانون التجاري الجديد، مرجع سابق، ص 353 .

(3) L.denoit, la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemin de fer, op.cit, p.36.

(4) زكي زكي الشعراوي، العقود التجارية، مرجع سابق، ص 72.

(5) محمد شريف عبد الرحمان، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري، مرجع سابق، ص 72.

الفرع الثالث

الإلتزام بتوفير الراحة للمسافر

يلتزم الناقل بالعمل على راحة المسافر و ذلك بتخصيص مكان للمسافر في الدرجة المتفق عليها و في المكان المحدد له في تذكرة السفر⁽¹⁾، و إذا حدث و لم يجد المسافر المكان المحدد له في تذكرة النقل تعين عليه إسترداد الفرق من الناقل فضلا عن حقه في التعويض عن الضرر الأدنى الذي أصابه⁽²⁾.

و بالرجوع إلى القانون التجاري لا نجده ينص على هذا الإلتزام⁽³⁾ إلا أننا نستخلصه من خلال المادة 2،1/33 من قانون 35/90 أين يلتزم الناقل بتوفير المكان و الراحة للمسافر حفاظا على سلامته و أمنه .

و عدم النص عليه في القانون التجاري و معظم التشريعات المقارنة لا يعني التقليل من أهميته بالنظر إلى الإلتزامات الأخرى، إذ أنه من واجبات الناقل الأساسية التي يستوجب النص عليها صراحة في القانون، لأن الإلتزام بتوفير الراحة للمسافر يحمل الناقل المسؤولية التعاقدية في حالة الإخلال به، لأن المسافر غالبا ما يتعرض إلى ضرر في حالة عدم توفير المكان و الإمتيازات الأخرى التي تحوله الدرجة التي تعاقد عليها .
إضافة إلى هذه الإلتزامات تلتزم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ب :

(1) فايز أحمد عبد الرحمن، القانون التجاري الجديد ، مرجع سابق، ص342 .

(2) محمد حسن الجبر، العقود التجارية و عمليات البنوك، مرجع سابق، ص 202.

(3) بالرجوع إلى نصوص القوانين التجارية التي تطرقت لعقد النقل كقانون التجارة السوري، الأردني، التونسي لا نجد أية إشارة إلى الإلتزام بتوفير الراحة للمسافر، إلا أننا نجد قانون التجارة العراقي أشار ضمنا عندما أعطى في المادة 96 منه الحق للراكب بإسترداد الفرق بين أجرتي الدرجتين عندما يضطر إلى إستعمال درجة أدنى من الدرجة المبينة بتذكرته .

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

- وجوب إحتواء كل قطار و على عدد كاف من الأعوان و يكون رئيس القطار مسؤولاً عن أمن القطار خارج المحطات سواءا كان متحركاً أو متوقفاً و في المحطة ترفع المسؤولية لرئيس المحطة .

- فحص عربات القطار قبل إنطلاقه و ضمان حراسة الخط الحديدي مع تعليق النظام الداخلي في كل مقطورة (1) .

- يجب أن تكون المحطات المفتوحة للجمهور مشارفها و الممرات المحروسة محل إنارة .
- غلق الأبواب الخارجية للقطار و عدم إنطلاقه إلا بعد إشارة الإقلاع من طرف العون المؤهل لهذا الغرض .

- عدم مغادرة أو دخول قطار المحطة قبل الوقت المحدد في برنامج الإستغلال (2) .
- توسيخ العتاد أو إتلافه أو إزالته و إتلاف اللصائق أو البطاقات، أو اللافتات، أو اللوحات، أو الكتابات المتعلقة بالسكة الحديدية و كذا الإعلانات المنشورة قانونياً في المحطات و قاعات الإنتظار و العربات و على الشاحنات أو الحاويات و بصفة عامة في كل ملحق من ملحقات السكة إستعمال أجهزة أو آلات صوتية في العربات، أو قاعات الإنتظار أو الملحقات التي تسمح للمسافر و غيرهم من المستعملين بالدخول إليها " .

و من أهم هاته الإلتزامات، إلتزام المسافر بإستعمال إشارة الإنذار الذي يكون إستعماله لأغراض وقائية، ولا يجوز إستعمال دون أسباب معقولة، وفي هذا الصدد قضت محكمة "أراس" ARAS بفرنسا بإدانة مسافر إستعمل إشارة الإنذار من أجل البحث عن حقيبتة التي سقطت من القطار، و هذا يعني أن المصلحة المالية للمسافر لا تشكل سبباً معقولاً لإستعمال إشارة الإنذار، كما قضت بجواز إستعمال إشارة الإنذار في الحالات التالية :

- المشاجرة في القطار

- وجود مسافر في حالة سكر يهدد المسافرين .

(1) المادتين 28،26 من قانون 35/90 المتعلق بالأمن و السلامة و الإستعمال و الحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية .

(2) المواد 18،16،6 من المرسوم التنفيذي 348/93 المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية و إستغلاله .

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

فمعيار تحديد حالات اللجوء إلى إشارة الإنذار يعود إلى السلطة التقديرية لقاضي الموضوع الذي يقدر مدى حجية الأسباب التي جعلت المسافر يستعمل إشارة الإنذار⁽¹⁾. كما نجد المادة 32 من قانون 35/90 في فقراتها 1، 2، 3، 4 فرضت إلتزامات حتى على الغير الذي ليس له صفة المسافر حيث تنص على ما يلي "تشويه و تغيير ترتيب الخط الحديدي و القلاع و السياج و الحواجز و المنشآت .

- الإلتزام بإحترام التعليمات الواردة في المادة 32 من قانون 35/90 التي تنص 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 أو ترك حيوانات التي تعود حراستها إليه تدخل إلى هذه الأجزاء أو تسيير عربة غير عربات المصلحة أو توقيفها أو رمي مواد أو أشياء ما وضعها فيها أو الدخول إلى نطاق ملحقات السكة الحديدية أو الخروج منها من غير المنافذ المخصصة لهذا الغرض ".

- الإلتزام بإحترام التعليمات الواردة في المادة 33 من نفس القانون التي تنص على ما يلي " لا يجوز للمسافرين :

- ... شغل مكان غير مخصص للمسافرين، أو أخذ مكان من دون حق في العربات المخصصة لغرض معين أو عرقلة التنقل في الممرات أو الوصول إلى المقطورات أو العربات .

- الحيلولة دون إقفال الأبواب مباشرة قبل إنطلاق القطار أو فتحها بعد إشارة الإنطلاق أو خلال سير القطار، و قبل توقفه الكلي ،الدخول إلى العربات أو الخروج منها من غير المنافذ المخصصة لهذا الغرض و الموجودة من جانب الذي يتم به سير القطار أو الصعود أو النزول في غير المحطات أو المواقف أو نقط الوقوف المعنية و قبل أن يتوقف القطار توقفا كلياً .

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

(1) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، مرجع سابق، ص 34، 35.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

- إستمع إشارة الإنذار أو الوقوف الموضوعة تحت تصرف المسافرين من دون سبب مقبول .

المطلب الثاني

إلتزامات المسافر بالسكك الحديدية

يلتزم المسافر عن طريق السكة الحديدية بجملة من الإلتزامات التي يفرضها عليه القانون. و نجد المشرع الجزائري لم ينظم هاته الإلتزامات بصفة مرتبة و مضبوطة في القانون التجاري وقانون 35/90 و نذكر على الخصوص :

- الإلتزام بدفع تذكرة النقل (الفرع الأول) .
- الإلتزام بتعليمات الناقل (الفرع الثاني) .
- الإلتزام بالحضور في الوقت المحدد للسفر (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الإلتزام بدفع تذكرة النقل

عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من عقود المعاوضة، يلتزم فيه المسافر بدفع ثمن النقل مقابل نقله من مكان إلى آخر طبقا للمادة 36 ق. ت. ج .

و الإلتزام بدفع الأجرة هو الإلتزام الرئيسي للمسافر⁽¹⁾، نص عليه المشرع الجزائري في المادة 33 من قانون 35/90 التي تنص على ما يلي " لا يجوز للمسافر الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة السفر عندما يقبض ثمن التذاكر في المحطات أو في المواقف أو نقط الوقوف " وهذا ما أكدته إتفاقية cotif - قسم أ- في مادتها 1/12 التي تنص على ما يلي " ... ينبغي على المسافر أن يكون مزودا بتذكرة سفر نافذة و عليه أن يحتفظ بها طوال مدة السفر و يدلي بها عند الطلب إلى كل مستخدم سكة حديد مكلف بالمراقبة و يعيدها في نهاية الرحلة " .

(1) عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي، مرجع سابق، ص 44.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية

أجرة النقل هي كمية النقود الواجب على المسافر دفعها إلى الناقل مقابل تقديم هذا الأخير لخدمة النقل⁽¹⁾، و تدفع مقدما قبل الصعود إلى القطار، و تحدد من قبل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و تعلن عنها و لا يملك المسافر إلا الإذعان لها.

و تختلف أجرة النقل حسب مسافة النقل أو الدرجة المراد السفر فيها⁽²⁾. وعلى المسافر إتخاذ مكانه في الدرجة المحددة له و المبينة في التذكرة عادة ، فلا يحتل مكانا في درجة أعلى و إلا إلترزم بفرق الأجرة، و عليه كذلك ألا يتجاوز مسافة السفر المقابلة للأجرة و لا يستمر بعد المحطة المقررة لنزوله فيها وإلا إلترزم بأجرة إضافية مقابل المسافة التي إمتدت⁽³⁾ علاوة على أنه مرتكب لمخالفة يعاقب عليها القانون طبقا للمادة 40 من قانون 35/90 السالف الذكر التي تنص على ما يلي " يعاقب على المخالفات لأحكام المواد من 32 إلى 37 من هذا القانون بغرامة مالية من 200 دج إلى 2000 دج دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات ".

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

و يجب على المسافر أن يظهر تذكرة النقل لأعوان السكة الحديدية المكلفين بالرقابة سواء داخل القطار أو في محطة الوصول، أي يتعين عليه الإحتفاظ بها حتى الإنتهاء من السفر . و في هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية في 1913/10/26 بأن " المسافر الذي يضيع تذكرة النقل في القطار و إدعائه 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 الإلتزام التعاقدي بضمان السلامة في حالة وقوع الحادث و يجب عليه عندئذ أن يثبت خطأ الناقل للحصول على التعويض .

(1) حكيم ولد كسكوسة ، النظام القانوني لمرفق النقل في الجزائر، مذكرة ماجستير في العلوم القانونية، بن عكنون، سنة 1990، ص 151.

(2) A.Zahi, droit des transports, op.cit, p.68.

(3) محمد السيد الفقي ، القانون التجاري ، مرجع سابق، ص 311.

الفرع الثاني

الإلتزام بتعليمات الناقل

تأميننا لسلامة الركاب⁽¹⁾ و راحتهم يضع الناقل عادة مجموعة من التعليمات يطلب من المسافرين الإلتزام بها لتأمين سلامته⁽²⁾ و حفظ الأمن و النظام العام .

و إحترام المسافرين لهذه التعليمات يعتبر في الوقت ذاته إستخداما منه لحقوقه، و يفسر ذلك أن عربة نقل الأشخاص تضم في الواقع مجتمعا صغير من المسافرين فعلى كل مسافر أن يحترم تعليمات الناقل و أن يطلب منه فرضه إحترام هذه التعليمات على المسافرين الآخرين.

و إذا أخل المسافر بتعليمات الناقل لا يعتبر هذا الأخير محلا بالإلتزامه بضمان السلامة و إنما المسافر هو الذي يعتبر مرتكبا لمخالفة إضافة إلى إعتباره مقصرا في تنفيذ العقد⁽³⁾ ، في هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1956/02/29 على أنه "لا يهون من هذا النظر قول مصلحة السكة الحديدية أن القرارات الخاصة بنظم السكة الحديدية إنما وضعت لمصلحتها و لحماية مرافقها و حدها لأن هذه القرارات فوق أنها قصد بها حماية مرافق المصلحة فقد قصد بها أيضا حماية الجمهور و خاصة ركاب القطارات⁽⁴⁾ " و بالرجوع إلى القانون التجاري نجد المشرع الجزائري لم ينص على إلتزام المسافر بتعليمات الناقل على غرار التشريعات⁽⁵⁾ الأخرى رغم أهميته في عقد نقل الأشخاص، فإكتفى فقط بالنص عليه في القانون البحري في مادته 838⁽⁶⁾ .

-
- (1) بسام حمد طراونة ،باسم محمد ملحم، شرح القانون التجاري، مبادئ القانون التجاري، (السجل التجاري، المنجز، العنوان التجاري، العقود التجارية) ،دار المسيرة ،عمان ،ط1، سنة 2010، ص254.
 - (2) أكرم يا ملكي ، القانون التجاري، دراسة مقارنة، (الأعمال التجارية و التجار و المتجر و العقود التجارية)، دار الثقافة ،عمان ،سنة 2010 ،ص 241.
 - (3) منير محمد الجنيهي. ممدوح محمد الجنيهي. العقود التجارية. مرجع سابق. ص 268.
 - (4) محمد فريد العربي، علي البارودي. القانون التجاري. مرجع سابق. ص 235.
 - (5) نجد المشرع المصري نص على الإلتزام باحترام تعليمات الناقل و ذلك في المادة 255 ق. ت م التي تنص على ما يلي " ...إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل".
 - (6) تنص المادة 838 ق.ب.ج على مايلي "يتعين على المسافرين أن يراعي بوجه الدقة القواعد المطبقة لحفظ النظام و الآداب على متن السفينة".

الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

و من خلال دراسة قانون 35/90 نستخلص هذا الإلتزام من خلال مجموعة من التعليمات التي

على المسافرين الإلتزام بها ومنها :

- رمي أي شيء على القطارات .
- الحيلولة دون سير الإشارات و الأجهزة المختلفة الأنواع أو إدارتها دون أن يكلف بذلك.
- الإخلال بسير أو حركة القطارات أو عرقلتها.
- و نصت المادة 2/15 من اتفاقية (cotif)- قسم أ- على ما يلي " لا يجوز أن تدخل إلى العربات:
- المواد و الأشياء المحظورة نقلها كأمتعة عملا بالمادة الثامنة عشر الحرف هـ ما عدا الاستثناءات المنصوص عليها في النصوص المتممة أو التعريفات .
- 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

الإلتزام بالحضور في الزمان و المكان المحدد للسفر

بالرجوع إلى القانون التجاري و قانون 35/90 لا نجدهما ينصان على هذا الإلتزام و نظرا لما لهذا الأخير من أهمية في عقد نقل الأشخاص أوردناه في النقل بالسكك الحديدية .

و الإلتزام بالحضور في الزمان و المكان المحددين للسفر أشار إليه المشرع الجزائري في القانون البحري في مادته 830⁽¹⁾ أين يكون المسافر ملزما بالحضور في الوقت المحدد في تذكرة السفر، فإذا لم يحضر في الوقت المحدد يكون ملزما بدفع أجرة السفر كاملة، و هذا أجر لإخلاله بالإلتزامه، أما عن مكان الحضور سيكون في محطة السكة الحديدية المحددة للإنتلاق أو المحطات التي يتوقف فيها بعد السير .

(1) تنص المادة 830 ق.ب.ج 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

تعتبر وسائل النقل على إختلاف أنواعها من الأشياء الخطرة التي تهدد حياة الإنسان، لهذا كان لزاما على المجتمعات أن تهئ له حماية كافية من تلك المخاطر، وتتمثل هذه الحماية في التشريعات التي تسنها المجتمعات لهذا الغرض فتجعل القائمين بعملية النقل يلتزمون بالمحافظة على أرواح الناس وتحميلهم مسؤولية الأضرار التي يتعرض لها الأفراد بمناسبة نقلهم .

وعليه أخذت معظم التشريعات الإهتمام بهذا الموضوع، فوضعت في قوانينها نصوص لتنظيم عقد النقل مع التأكيد على مسؤولية الناقل، إلا أن أغلب هذه التشريعات لازالت قوانينها خالية من القواعد التي تنظم عقد النقل بالسكك الحديدية من بينهم المشرع الجزائري الذي إكتفى بدراسة عقد نقل الأشخاص بصفة عامة .

وأهم ما في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية مسؤولية الناقل تجاه المسافر عما يصيبه من ضرر، وإعطاء هذه المسؤولية تكييفاً معيناً له أهمية خصوصاً بالنسبة للمسافر، ويكون الناقل مسئولاً عما يصيب المسافر من ضرر نتيجة إخلاله بالتزاماته بضمان السلامة، ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي (المبحث الأول). وإذا لم يستطع الناقل إثبات ذلك تقوم مسؤولية تجاه المسافر وبالتالي يكون ملزماً بتعويضه (المبحث الثاني).

المبحث الأول

التكليف القانوني لمسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

على غرار المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص برا، فإن مسألة تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أثارت نقاشاً حاداً بين الفقه والقضاء عبر مراحل تطور طويلة لعدم حسمها في التشريعات (المطلب الأول).

والناقل ملزم بضمان سلامة المسافرين بتوصيله سليماً معافى إلى الجهة المقصودة، فإذا أخل بالتزاماته تقوم مسؤوليته إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر، وهذا يعني متى وقع الضرر إفتترضت مسؤوليته، ولدحض هذا الإفتراض على الناقل إثبات عدم إرتكابه أي خطأ (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

إن إعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية مسؤولية تقصيرية تعني وجوب على من تعرض لضرر أثناء عملية النقل إثبات خطأ الناقل، وهذه العملية صعبة وإن لم تكن مستحيلة في بعض الأحيان، وهذا فيه إضرار بمصلحة المسافر في عدم حصوله على التعويض (الفرع الأول).

أما إعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية إستنادا إلى عقد النقل، فالمسافر يحصل غالبا على حقه في التعويض لأنه لا يتطلب لإثبات حقه في ذلك سوى إثبات الضرر ووجود عقد النقل بينه وبين المسافر (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية مسؤولية تقصيرية

تنشأ المسؤولية التقصيرية عن الإخلال بالتزام قانوني مصدرها الفعل الضار الذي يترتب عليه القانون إلزاما بالتعويض، وتقوم على ثلاثة أركان وهي: خطأ المسؤول (الناقل)، ضرر يصيب الشخص (المسافر)، علاقة سببية بين الخطأ والضرر .

وبالرجوع إلى القانون الفرنسي نجده لم يخصص نصوصا تنظم أحكام عقد النقل ولم يضع قواعد معينة تنظم مسؤولية الناقل لتأمين حياة كافية للمسافرين عن الأضرار التي تصيبه أثناء نقله، وعلى عكس من ذلك إهتم بنقل الأشياء وأفرد نصوصا خاصة تنظمه، ويمكن إرجاع ذلك إلى الأسباب التالية :

- المبالغة في إحترام جسم الإنسان وعدم الرغبة في معاملته معاملة الأشياء، وأخذ في ذلك بالمثل الروماني المشهور القائل بأن الإنسان حر لا يمكن أن يئمن بالنقود، وأدى ذلك إلى القول بأن حماية الذمة المالية للإنسان أولى من حماية الإنسان بنفسه .
- نقل الأشخاص يقل أهمية عن نقل الأشياء من الناحية التجارية على إعتبار أن المجتمع الذي يسوده نظام رأس مالي يصب أغلب إهتماماته على النواحي التجارية .

وبالرغم من خلو التشريع الفرنسي من نصوص متعلقة بنقل الأشخاص إلا أن القضاء تولى تنظيمه من خلال القرارات التي أصدرها (1).

في البداية كان الناقل يخضع للمسؤولية التقصيرية طبقاً للمادة 1384⁽²⁾ ق.م.ف التي تلزم المسافر إثبات خطأ الناقل للحصول على حقه في التعويض، وما يؤكد ذلك القرار الذي أصدرته محكمة النقض الفرنسية في 10-11-1884 حيث جاء فيه ما يلي "...لا يمكن أن نطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بناقل الأشياء، فالأشياء ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة خلافاً لناقل الأشخاص، إذ يتمتع المسافر بحرية في الحركة تحول دون القول بالتزام الناقل بضمان سلامتهم".

ولقد شايع القضاء الفرنسي محكمة النقض فيما ذهبت إليه وظل متمسكاً بموقفه فارضاً على المسافر إثبات خطأ الناقل رغم الانتقادات الموجهة إليه وإستمر برأيه إلى غاية 1911⁽³⁾.

وتقوم المسؤولية التقصيرية في مجال النقل بالسكك الحديدية في القانون الجزائري إما على حراسة الأشياء طبقاً للمادة 138 ق.م.ف التي تقوم على ثلاث عناصر وهي:

- وجود شيء في حراسة شخص والمتمثل في القطار والسكة الحديدية وتوابعها.
 - الحراسة، أن تكون للحارس قدرة الاستعمال والتسيير والتوجيه والرقابة.
 - تسبب الشيء (القطار) في إحداث الضرر.
- وإما على مسؤولية المتبوع على أعمال تابعة طبقاً للمادة 136 ق.م.ج التي تشترط لتحقيق مسؤولية المتبوع (الناقل) توافر شرطان وهما:
- وجود رابطة تبعية.
 - الفعل الضار أثناء 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 بإقامة الدليل على وجود السبب

(1) عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، (دراسة مقارنة)، مكتبة الثقافة، عمان، سنة 1997، ص 74، 75.

(2) تنص المادة 1382 ق.م.ف على ما يلي "أي فعل من أفعال الإنسان مما تسبب في إضرار للآخر يفرض عليه من قبل الذي أخطأ التعويض".

(3) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص 85، 84.

الأجنبي لأن نص المادة 136 يعتبر قرينة المسؤولية قرينة قاطعة لا يجوز إقامة الدليل على عكسها.

وإذا تحققت مسؤولية التابع تقررّت مسؤولية المتبوع ويستطيع المضرور الرجوع على التابع أو عليهما معا بالتضامن .

ويترتب على اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية الآثار التالية :

- إثبات المسافر إخلال الناقل بالتمزامه القانوني وإلحاق به الضرر .
- يكون التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع .
- للمسافر و الغير المطالبة بالتعويض.
- إذا كان الحادث يشكل جريمة ،فالدعوى المدنية تكون تابعة للدعوى العمومية وتتقدم بنفس المدة التي تتقدم بها هذه الأخيرة⁽¹⁾.

الفرع الثاني

إعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية مسؤولية عقدية

غالبا 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⁽²⁾ فأقرت بوجود إلزام تعاقدى على عاتق الناقل يوجب عليه إيصال المسافر سليما معافى ،وعدم تنفيذه لهذا الإلتزام يترتب على عاتقه المسؤولية⁽³⁾.

فطبيعة مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية هي طبيعة عقدية⁽⁴⁾، وحتى يتحصل المسافر على حقه في التعويض يكتفي أن يثبت وقوع الضرر حتى يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي أصابه ،ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية

(1) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ،مرجع سابق، ص 85.

(2) عادل علي المقدادي ،مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ،مرجع سابق،ص 77.

(3) سمير جميل الفتلاوي،العقود التجارية الجزائرية ،مرجع سابق،ص 171 .

(4) Isabelle Bon Garain, Marie Odile Nicond, transport ferroviaire, droit commercial, ed Dalloz, année2001, p.18.

بإقامة الدليل على أنه لم يرتكب خطأ، بل عليه إثبات أن الضرر الذي لحق بالمسافر يرجع إلى سبب أجنبي⁽¹⁾.

وقد أقرت محكمة النقض الفرنسية المسؤولية العقدية لناقل في قرارها الشهير الصادر بتاريخ 1911-11-21 المتعلق بالنقل البري، حيث إعتبر فيه الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافرين مسؤولية عقدية، وأيد المشرع الفرنسي قرار محكمة النقض وذلك بإصداره قانون 31-05-1924⁽²⁾ الخاص بالنقل الجوي .

وما تجدر الإشارة إليه أن أحكام القضاء المصري لم تكن منسجمة، سادها بعض الإضطراب وذلك من خلال التناوب في تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية وأحكام المسؤولية العقدية، حيث طبق في البداية قواعد المسؤولية العقدية، إذ كان هو السباق في تطبيقها على القضاء الفرنسي ثم تراجع عن موقفه وأخذ يطبق أحكام المسؤولية التقصيرية بإشتراطه إثبات خطأ الناقل للحصول على التعويض⁽³⁾، وذلك في القرار الصادر عن محكمة الإستئناف المصرية بتاريخ 1912-02-07 فعادت وإعتبرت 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 إلزاماً بضمان سلامة الراكب وهو إلزام بتحقيق نتيجة، وكفي للراكب إثبات إصابته أثناء تنفيذ العقد ويعتبر هذا إثباتاً لإخلال الناقل بإلتزامه 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"⁽⁴⁾.

و أيد المشرع المصري إتجاه القضاء بصدوره قانون التجارة الجديد ونص صراحة في مادته 264 على إلزام الناقل بضمان سلامة الراكب وبطلان أي إتفاق على إعفاء الناقل من الضمان.

(1) محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك، مرجع سابق، ص203.

(2) L. Denoit ,la responsabilité dans le transport des voyageurs par le chemin de fer,op.cit,p.171.

(3) عادل علي المقدادي،مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص،مرجع سابق،ص72 .

(4) إبراهيم السيد أحمد، العقود والشركات التجارية،مرجع سابق،ص52.

والمشروع الجزائري هو الآخر تأثر بما وصل إليه الفقه والتشريع المقارن وألقى على عاتق الناقل البري إلزاما 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 والمضروب، 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 ضررا فتدخل الشيء غير الحي سبب في إخلال الناقل بالالتزام العقدي ومنه جعله مسؤولا مسؤولية عقدية عن تعويض الضرر الذي لحق بالمصاب.

وحتى تقوم المسؤولية العقدية عن فعل الأشياء غير الحية لابد من توافر الشروط التالية⁽¹⁾.

أ) وجود عقد نقل 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⁽²⁾ ويتحقق ذلك في حالة التسلل إلى القطار بغير دفع الأجرة، وفي حالة تجاوز المسافر المسافة المحددة في تذكرة النقل، وكذلك في حالة النقل بالمجان⁽³⁾، لكنه يمكنه التمسك بقواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء .

ب) وجود شيء غير حي في حراسة الناقل يحول دون تنفيذ عقد النقل:

يقصد بالشيء غير الحي طبقا للمادة 138 ق.م.ج كل شيء خطير غير حي كآلات الميكانيكية مثلا وهذه الأخيرة يدخل في تعريفها القطار، المحطة وتوابعها.

ج) تدخل الشيء غير الحي في عدم تنفيذ الالتزام العقدي:

حتى تقوم المسؤولية العقدية عن الأشياء غير الحية لابد من تدخل الشيء -القطار وتوابعه- في الإخلال بالالتزام العقدي وهو إيصال المسافر سليما معافى إلى الجهة

(1) محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.ن، ص 137.

(2) عماد الشربيني، الالتزامات والعقود التجارية، مرجع سابق، ص 308.

(3) محمد بهجت عبد القايد، العقود التجارية، (البيع التجاري، الرهن التجاري، الوكالة، السمسرة، النقل)، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1995، ص 206.

المقصودة، ويجب أن يكون تدخل الشيء في إحداث الضرر إيجابيا، أي أن يكون الشيء هو السبب المباشر للضرر .

وما تجدر الإشارة إليه أن القانون الفرنسي لم يرد أي إستثناء في مادته 1384 في فقرتها الأولى وإشترط لقيام المسؤولية عن فعل الأشياء ثلاثة شروط :الشيء، تدخل الشيء في إحداث الضرر والوصاية على الشيء، فالضحية عندما تثبت تدخل الشيء في إحداث الضرر، ويفترض الوصي على الشيء هو المسؤول الفعلي على الضرر يعفى كليا أو جزئيا من المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي .

وعمليا الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي الوصي على العديد من الأشياء التي تحدث الضرر، فإذا كانت حقبة أحد الركاب تسببت بجروح لسقوطها على الراكب فهل الشركة الوطنية هي المسؤولة بموجب الفقرة الأولى من المادة 1384 ق.م.ف؟
فإذا حدث الضرر فمن المؤكد أن الشخص الذي يقوم بالإستخدام والرقابة والتوجيه هو المسؤول إذا وضعت الحقبة في نفس المكان مدفوعة بقوة وتقع نتيجة التوقف المفاجئ للقطار والمسافر ليس لديه السيطرة عليها فمسؤولية الشركة قائمة من خلال تحكمها في السائق والقطار⁽¹⁾.

لكن هل يمكن أن تتحكم أيضا في ممتلكات والآثار المترتبة على المسافرين ؟

القضاء الفرنسي لم يجد حل ،لكن أجاز إلقاء المسؤولية على عاتق شركة النقل بالسكك الحديدية لأنها تملك أساليب وتقنيات كافية لتوفير مساحات آمنة للتخزين ،فمهما كان هذا الإفتراض فإن موقف القضاء يعتمد على تقديم الدليل لقيام المسؤولية، فإن المدعي في دعوى التعويض يتحمل عبئ الإثبات ،فعلى الضحية إثبات أن شركة النقل لديها سلطة مستقلة للإستخدام والسيطرة على الشيء .

نذكر حالة خاصة بالسلام المتحركة ونبين مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، فقد تكون مسؤولية بسبب السلام المؤدية إلى أرصفة المحطة ،فبما أن السلام المتحركة هي أجسام متحركة فوجود علاقة سببية بين الأضرار التي ألحقت بالضحية عمل الشيء ليست المشكلة وكانت الغرفة المدنية الثانية قادرة على ذكر أنه إذا لم يكن الدرج هو

(1) Joanne Wanner, la responsabilité civile du transporteur ferroviaire de personnes, la face à ses usages, SNCF, mémoire pour le master 02 en droit ,paris , 2008,pp.46,47.

المتسبب الوحيد في وقوع الضرر فهي مسؤولية على الأقل جزئيا وهذا ما أقرته محكمة الإستئناف بأن المصعد قد لم يلعب أي دور في وقوع الضرر إلا أن السلاالم المتحركة مسؤولية على الأقل جزئيا في إحداث الضرر، وهذا ما أقرته المحكمة الإدارية للإستئناف (بورديو) (Bordou) بمسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن إصابة فتاة صغيرة بجروح خطيرة على مستوى اليد في حين كانت على السلاالم المتحركة وبعيدة عن والدها خلافا للتعليمات التي تعلق على الآلة ولم يعثر القضاة الإداريين على أي خطأ قد يشكل عيب في الصيانة للمبنى التابع للمحطة ويرجعون الحادث إلى عدم الحذر الناجم عن إستخدام التركيب (1).

ويترتب على إعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية الآثار التالية :

- وجود عقد صحيح بين الناقل و المسافرين .
- يقع على المدين (الناقل) عبئ إثبات أنه قام بالتزامه التعاقدي بعد أن يثبت الدائن (المسافر) وجود العقد .
- يشمل التعويض الضرر المباشر المتوقع فقط .
- للمضرور وورثته الحق بالمطالبة بالتعويض .
- إشتراط توجيه الإعذار للمدنيين .

المطلب الثاني

حالات إعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية

نص المشرع الجزائري على السبب الأجنبي في المادة 127 ق. م. ج. التي تنص على ما يلي " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد ينشأ عن سبب لا بد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك " .

نلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يعرف السبب الأجنبي بل تطرق مباشرة إلى ذكر صورته المتمثلة في القوة القاهرة، خطأ الضحية، خطأ الغير.

(1) Joane Wanner, la responsabilité civile de transporteur ferroviaire de personne, op.cit , pp.48, 49,50.

أما من الناحية الفقهية فلقد عرفه إبراهيم الدسوقي بأنه "كل واقعة تتسبب في تدخل الشيء كالسيارة في الحادث وتحقيق الضرر تبعا لذلك ولا يمكن إسنادها إلى الحارس ومساءلته عنها" كما يعرفه الأستاذ سليمان مرقص بأنه "كل فعل أو حادث معين لا ينتسب إلى المدعى عليه ويكون قد جعل منع وقوع الضرر مستحيلا" (1).

هذان التعريفان وإن اختلفا في الصياغة إلا أنهما متقاربان في المعنى بحيث يخلصان إلى أن يكون الفعل قد أدى إلى وقوع الضرر حتما وأن يكون ذلك الفعل أجنبيا عن المدعى عليه ولا دخل له فيه .

وذهب الأستاذ علي الفيلاي إلى القول بأنه ما دام الفعل أو الحادث لا يمكن توقعه ولا دفعه من قبل المسؤول وهو في نفس الوقت خارجيا عنه ولا يمكن أن ينسب إليه مما يؤدي إلى إنعدام علاقة السببية (2) ومن ثم إعفاؤه من المسؤولية، كما يشترط أن يكون السبب الأجنبي هو المتسبب في الضرر أي أن تتوفر علاقة السببية بين الضرر والسبب الأجنبي الذي يدعيه هذا المسؤول .

كما نص المشرع على السبب الأجنبي في المادة 2/138 ق. م. ج والشيء نفسه حيث لم يعرف السبب الأجنبي وإقتصر على ذكر صورته فقط، إضافة إلى شرط من شروطه وهو عدم التوقع مع إغفاله الشروط الأخرى، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في إحدى قراراتها (3) حيث جاء فيه ما يلي " من المقرر قانونا أن كل من تولى حراسة شيء أعتبر مسؤولا عما يحدثه من ضرر، ولا يعفى من المسؤولية إلا الحارس الذي أثبت بأن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه ...".

وأشار كذلك إلى السبب الأجنبي في المادة 63 ق. ت. ج، وعليه طبقا للقواعد العامة تعفى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية من المسؤولية في ثلاث حالات : القوة القاهرة (الفرع الأول) ، خطأ الضحية (الفرع الثاني)، خطأ الغير (الفرع الثالث) .

(1) محمود جلال حمزة ، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، مرجع سابق، ص 487.
(2) ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، مذكرة ماجستير، (فرع عقود ومسؤولية) ، الجزائر ، سنة 2008، 2009، ص 6.
(3) قرار صادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 12-02-1992 ، ملف رقم 94034 ، المجلة القضائية ، ع 2 ، سنة 1995، ص 74.

- وإتفاقية (cotif)- قسم أ- نصت صراحة على مسؤولية الشركة الوطنية عن كل ضرر يصيب المسافرين وذلك في مادتها 1/26 التي تنص على ما يلي "تكون السكة الحديدية مسؤولة عن كل ضرر ناجم عن وفاة المسافرين أو إصابته بجروح أو أي إصابة أخرى تتناول كيانه الجسدي أو الذهني من جراء حادث له علاقة بإستثمار الخطوط الحديدية وقع أثناء وجود المسافرين داخل المركبات أو عند دخوله إليها أو خروجه منها ..."، وتستطيع التخلص من هذه المسؤولية طبقا للمادة 2/26 التي تنص عما يلي "... تعفى السكة الحديدية من هذه المسؤولية أ- إذا وقع الحادث نتيجة ظروف لا علاقة لها بالإستثمار ولم يكن بإمكان السكة الحديدية تلافيها أو تدارك نتائجها رغم بذلها العناية اللازمة حسب خصائص الحالة .
- ب- كليا أو جزئيا بقدر ما يكون الحادث ناجما عن خطأ المسافر أو تصرفه تصرفا غير منسجم مع السلوك الطبيعي مع المسافرين.
- ج- إذا وقع الحادث نتيجة تصرف الغير ولم يكن بإمكان السكة الحديدية تلافيه أو تدارك نتائجه رغم بذل العناية اللازمة حسب خصائص الحالة وإذا لم تعفى السكة من المسؤولية من جراء ذلك فإنها تعتبر مسؤولة كليا في حدود القواعد الموحدة ودون المساس بحقها في الرجوع على الغير عند الاقتضاء...".
- نلاحظ من خلال هذه المادة أن حالات إعفاء الشركة الوطنية من المسؤولية هي نفسها المنصوص عليها في القواعد العامة ولم تأت بحالات أخرى .

الفرع الأول

القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

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

حاول بعض الفقه التمييز بين القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ وإختلفوا في ذلك، فقال البعض أن القوة القاهرة هي أمر خارجي غير متصل بنشاط المدعى عليه كالعاصفة والزلازل (1) أما الحادث المفاجئ يحدث من أمر داخلي متصل بنشاط المدعى عليه كخروج قطار من قضبان السكة الحديدية .

وقال البعض الآخر بأن القوة القاهرة يستحيل دفعها إستحالة مطلقة ،أما الحادث المفاجئ فيستحيل دفعه إستحالة نسبية (2) .

وهناك رأي ثالث يرى بأن القوة القاهرة هي التي يستحيل دفعها، أما الحادث المفاجئ فيستحيل توقعه (3) .

والتمييز بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ لا يقوم على أساس صحيح ولذلك فغالبية الفقه الحديث لا يميز بينها فكلاهما شيء واحد يتميز بعدم نسبته إلى المدعى عليه وبعدم إمكان توقعه وإستحالة دفعه، فهما مصطلحان مترادفان يدلان على معنى واحد (4) .

والمشرع عندما تعرض إلى السبب الأجنبي كوسيلة من وسائل الإعفاء من المسؤولية بصفة عامة ومن المسؤولية التقصيرية بصفة خاصة لم يستهدف من وراء اللفظين المختلفين لغة إلا نتيجة واحدة وهي أن كلا منهما يعتبر سببا معفيا متى توافرت الشروط اللازمة في السبب الأجنبي .

ويثور التساؤل عما إذا كانت تترتب عن هذين اللفظين آثار قانونية كأن يصلح كل منهما لأن يكون صورة متميزة من صور السبب الأجنبي أو أنهما يعبران عن معنى واحد ونكون بالتالي أمام مجرد صورة واحدة من صور السبب الأجنبي؟ فعلا لا يمكن أن نذكر أن اللفظين

(1) إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.ن، ص169.

(2) علي فيلاي، الإلتزامات، (الفعل المستحق للتعويض)، موفم للنشر، ط2، د.ت.ن، ص332.

(3) علي فيلاي، الإلتزامات، (الفعل المستحق للتعويض)، مرجع سابق، ص332.

(4) محمد صبري السعدي، النظرية العامة للإلتزامات، مرجع سابق، ص177.

مختلفين لغة، فالمقصود بالقوة القاهرة قوة وشدة الحادث الذي تسبب في الضرر، في حين الحادث المفاجئ لا يقصد به سوى فجائية الحادث الذي يؤدي بالشئ إلى إحداث الضرر، أما من حيث الآثار القانونية فهي واحدة بل أكثر من ذلك فجميع الآراء التي قيلت في شأن التفرقة بينهما تقتصر فقط على المعنى واللفظ دون الأثر والنتيجة⁽¹⁾.

ومهما كان الأمر، حتى نكون أمام قوة القاهرة تنفي مسؤولية الناقل لابد من توافرها على العناصر الثلاث التالية :

أ- عدم إمكانية التوقع

يجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب فقط بل من جانب أشد الناس حيلة ويقظة، فمعيار عدم التوقع معيار موضوعي لا ذاتي⁽²⁾ لا يكتفي فيه بالشخص العادي، ويجب أن يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا، فإذا تمكن توقع الحادث حتى لو إستحال دفعه لا نكون بصدد قوة القاهرة أو حادث مفاجئ وبالتالي لا يمكن إعتبارها سببا معفيا من المسؤولية والمعيار الموضوعي ينظر إليه وقت وقوع الحادث في المسؤولية التقصيرية ووقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية .

ب- عدم إمكانية الدفع :

لا يكفي في الحادث لإعتباره قوة القاهرة أو حادث مفاجئ أن يكون مستحيل التوقع بل يجب أيضا أن يكون مستحيل الدفع، لأن عنصر عدم إمكانية الدفع مستقل تماما عن عنصر عدم إمكانية التوقع، فقد يكون الحادث متوقعا لكن لا يمكن دفعه فلا يمكن إعتباره قوة القاهرة أو حادث مفاجئ و كذلك لا تعتبر قوة القاهرة أو حادث مفاجئ إذا كان من المستحيل توقعه وبالإمكان دفعه .

أما فيما يخص معيار عدم إمكانية الدفع فإنه يأخذ نفس المعيار المعمول به في عنصر عدم إمكانية التوقع أي المعيار الموضوعي⁽³⁾.

(1) إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 170، 171.
(2) فتية يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية، رسالة الدكتوراه، الجزائر، سنة 2004-2005، ص 83.
(3) إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 177 .

جـ- الصفة الخارجية عن الشيء :

إضافة إلى شرطي عدم التوقع وعدم إمكانية الدفع للأخذ بالقوة القاهرة يجب أن يكون الحادث الضار قد حصل من خارج الشيء أي لم يكن نابعا منه⁽¹⁾ والفقيه إكسنيير هو صاحب فكرة وجوب توافر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل حيث يستلزم في هذا العنصر الخروج المادي عن منشآت الناقل.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية بعدم إعتبار انفجار مواد متفجرة في القطار قوة القاهرة فكان بمقدور مصلحة السكة الحديدية تفادي عواقب هذا الفعل باتخاذها الإحتياطات الكفيلة بمنع نقل المواد المتفجرة في القطار ومنع إلقائها⁽²⁾.

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن إصابة مسافر بشظايا الزجاج نتيجة سقوط شجرة على القطار ملك لأحد جيران الخط الحديدي الذي تبعد عنه بـ 15 متر و العاصفة البالغة العنف التي أدت إلى إقلاع الشجرة من قبيل الحادث المفاجئ الذي ينفي مسؤولية الشركة الوطنية⁽³⁾.

وقضت أيضا بأن الفيضان الشديد الذي طرأ فجأة على النهيرات وأدى إلى إنحساف القناطر المقامة عليها والتي تمر فوق السكة الحديدية من قبيل القوة القاهرة التي تعفي شركة السكة الحديدية من المسؤولية عن الحادثة التي تقع لأحد القطارات وذلك لشدة الفيضانات الفجائية وهو الأمر الذي توافر فيه عناصر القوة القاهرة.

وعلى عكس ما تقدم فقد أنكر القضاء الفرنسي وصف القوة القاهرة على سقوط صخور على شريط السكة الحديدية أدى إلى خروج أحد القطارات عنه معللا ذلك بأن تمايل الأتربة من الجسر الذي ثبت قدمه لقاضي الموضوع الأمر الذي يكون معه سقوط الصخور منه أمر متوقعا تنتفي به القوة القاهرة⁽⁴⁾.

وعلى ما تقدم متى كانت القوة القاهرة بتوافر عناصر السبب الأجنبي السبب الوحيد في إحداث الضرر تنتفي علاقة السببية بين فعل المسؤول والمضروب

(1) مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط2، سنة 2004، ص 604.

(2) مراد عبد الفتاح، شرح العقود التجارية والمدنية، د م ن، د. ت. ن، ص 453.

(3) وجدي عبد الواحد، التعويض عن الإخلال بالالتزام ضمان سلامة الركب أو المسافرين، مرجع سابق، ص 158.

(4) جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، مرجع سابق، 261.

الفرع الثاني

خطأ المضرور كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية من المسؤولية

إلى جانب القوة القاهرة يعتبر خطأ المضرور من أسباب دفع المسؤولية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، حيث يستأثر إهتماما كبيرا كونه أحد الأسباب الرئيسية في دفع المسؤولية عن الناقل أو على الأقل يتحمل جزء منها إذا إشتراك مع هذا الأخير في إحداث الضرر .

ولما كان خطأ المضرور هو خطأ خاص لأنه خطأ تجاه نفسه، يقدر بنفس المبادئ والقواعد العامة، أي يقدر تقديرا موضوعيا تراعى فيه الظروف الخارجية دون الداخلية للمضرور، فيجب الرجوع إلى معيار الرجل العادي لتقدير متى يكون هناك خطأ من المضرور و على ذلك يكون المضرور مخطئا في كل مرة لا يقوم فيها بالإهتمام واليقظة في المحافظة على سلامته⁽¹⁾.

وخطأ المسافر لا يعفي الناقل كليا من المسؤولية إلا إذا توافرت فيه عناصر السبب الأجنبي فضلا عن رجوع الإصابة إلى فعل المسافر وحده .

وقد إعتاد القضاء الفرنسي في أحكامه على ترديد عبارة يصف بها المسافر الذي يتسبب بفعله في إحداث الإصابة وهي بأن يكون فعل المسافر السبب الوحيد في الضرر .

وقد جاء في أحد أسباب حكم أصدرته محكمة إستئناف باريس بأنه "خطأ الضحية أن يكون أحد أسباب إعفاء الناقل إذا كان هذا لم يستطع توقعه أو منعه وتبعاً لهذا تخلص شركة السكة الحديدية من المسؤولية التي تثقلها إذا نجحت في إقامة الدليل ليس فقط على إرتكابها خطأ مهما كان بسيط بل وكذلك أن الضحية كانت قد إرتكبت إهمالا أو عدم الإحتياط وكان السبب الوحيد في الضرر ولم تكن في مقدورها أن تدفعه"⁽²⁾.

و تطبيقاً لهذا قضت محكمة النقض الفرنسية ما يلي "...عدم مسؤولية الناقل عن وفاة أحد المسافرين الذي سقط من عربة القطار أثناء وقوعه على مقربة من بابها نتيجة هزة عادية وقعت لحظة وصل القطار بالعربات حيث كان يراه يقترب منها وكان يتوقع الصدمة

(1) إبراهيم الدسوقي، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الحوادث السيارات، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1975 ص 230.

(2) وجدي عبد الواحد، التعويض عن الإخلال بالإلتزام ضمان سلامة المسافرين و الركاب، مرجع سابق، ص 161 .

التي تحدث نتيجة لذلك ،ذلك أن المسافر أو الراكب في هذه الحالة يتمتع بحرية الحركة أثناء إنتقاله وليس لناقل في هذا الوقت سيطرة كاملة عليه وعلى المسافر في هذه الحالة الإعتناء بسلامة نفسه⁽¹⁾ .

و المشرع الجزائري نص على خطأ المضرور كسبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية في المادتين 127.138 ق. م . ج والمادة 63 ق. ت. ج ،وما يلاحظ من خلال هذه المواد أن المشرع لم يعتمد على توحيد المصطلحات فتارة يستعمل مصطلح خطأ المضرور المادة(127 ق. م . ج)، وتارة يستعمل مصطلح عمل الضحية (المادة 138 ق . م ج) وتارة أخرى يستعمل مصطلح خطأ المسافر (المادة 63 ق. ت. ج)، فعلى المشرع توحيد هذه المصطلحات حتى يكون تناسق بين النصوص.

و خطأ المضرور كالقوة القاهرة يشترط فيه توفر نفس العناصر السالف ذكرها، وبالتالي نعتبره سببا من أسباب دفع المسؤولية المدنية .

وتبعاً لذلك فخطأ المضرور لا يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كلياً إلا إذا أثبت السبب الأجنبي بعدم إمكان توقعه وإستحالة دفعه ،وأن المسافر هو المتسبب الوحيد في إحداث الضرر، وعلى الناقل إثبات خطأ المضرور الذي يكون نتيجة مخالفته للوائح والقوانين لاسيما قانون 35/90 الذي نص على مجموعة من الإلتزامات الذي على المسافر التقيد بها . إذن تستطيع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية التخلص من المسؤولية إذا أقامت الدليل ليس فقط على عدم إرتكابها خطأ بل كذلك أن الضحية قد إرتكبت إهمالاً كان السبب الوحيد في إحداث الضرر ولم يكن بمقدورها دفعه .

وفي هذا الصدد قضت محكمة لمرفيل بفرنسا أين إجتاز مسافر السكة الحديدية ولم يحترم اللوائح فتعرض لحادثة بإعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية لإتخاذها كل تدابير وإجراءات إعلام وتحذير الركاب .

كما قضت محكمة الإستئناف بباريس بأن شركة النقل بالسكك الحديدية بتسليمها تذكرة السفر للمسافر فإنها تكون قد إتخذت جميع الإحتياطات لضمان السلامة وهنا المسافر ليس معفى من إتخاذ الحيطة والحذر لضمان سلامته فعليه التأكد قبل النزول من القطار أن نزوله

(1) وجدي عبد الواحد ،التعويض عن الإخلال بالإلتزام ضمان سلامة المسافر أو الراكب ،مرجع سابق ،ص 162 .

لا يشكل أي خطر وبالتالي عدم الإنتباه يشكل سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية ،ومنه فإن الإلتزام بضمان السلامة الذي كان إلتزاما من جانب واحد أصبح إلتزاما يلزم الطرفين . وإعتبر القضاء الفرنسي أن الناقل غير مسؤول في حالة سقوط الراكب داخل القطار كان يمسك فيه بيد واحدة عند مروره في منحى بسرعة مع إحداث بعض الإرتجالات المألوفة، أو في حالة نزول المسافر من القطار من الجانب الأيسر فدهمه قطار آخر، ولكن لا يعفى الناقل من المسؤولية إذا وضع المسافر يده على مدخل القطار للصعود إليه فغلق الباب مما أدى إلى جرحه أو إذا سمح الناقل للمسافر بالركوب على سطح العربة خلافا للنظام مما أدى إلى إصابته أو إذا سار القطار منذ نزول المسافر وكانت أبوابه لا تزال مفتوحة حتى ولو كانت إشارة الإنطلاق قد أعطيت⁽¹⁾ .

أما عن القضاء الجزائري فقد قضت المحكمة العليا في أحد قراراتها⁽²⁾ بأنه "...إن أركان جنحة الجروح الخطأ غير ثابتة في حق المتهم بمفهوم أحكام المادة 289 ق.ع، ويتجلى ذلك من خلال إنعدام إسناد الخطأ للمتهم (سائق القطار) ذلك أن الضحية القاصر حاول الصعود إلى القطار وهو يسير إلا أنه سقط وأصيب بجروح وأن هذا يشكل خطأ الضحية ،ومن جهة أخرى تمسك المتهم بالإنكار طيلة جميع أطوار الدعوى وأثناء الجلسة أمام المجلس مؤكدا بأن الأبواب كانت مغلقة مما يتعين إلغاء الحكم المستأنف والقضاء من جديد ببراءة المتهم " .

ونفت المسؤولية عن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن حادث سقوط الضحية من القطار عند محاولتها النزول منه أثناء سيره على أساس مخالفتها المادة 4/33 من قانون 35/90⁽³⁾ .

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

(1) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ،مرجع سابق ،ص 103 .

(2) قرار صادر عن الغرفة الجزائرية بتاريخ 05-04-2008 ،ملف رقم 0704863 . (غير منشور) .

(3) قرار صادر عن الغرفة المدنية (القسم الثاني) بتاريخ 23-04-2008 ،ملف رقم 406292 . (غير منشور) .

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

إلا أنه وفي حكم⁽¹⁾ مناقض أسندت المحكمة مسؤولية الحادث الذي ذهب ضحيته الطفلة القاصر(ي.ر) من مواليد 2006 إلى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية دون إثبات خطأ هذه الأخيرة ،كما أنها تجاهلت أحكام المادة 1/138 ق.م.ج التي تعفي من المسؤولية عندما يكون الخطأ راجع لفعل الضحية كما هو في قضية الحال ،حيث كانت الضحية القاصر تلعب في وسط السكة الحديدية ،وعند مشاهدتها من قبل السائق قام باستعمال المنبه الصوتي وكذا الفرامل الإستعجالية من أجل تفادي الإصطدام لكنه وقع الحادث وتوفيت الضحية بعين المكان .

فالمحكمة أخطأت بحكمها هذا فالطفلة قاصر تلعب على خط السكة الحديدية في منطقة غير محروسة دون حراسة والديها .

ونلاحظ أن المشرع الجزائري في مجمل قراراته عندما تكون الضحية قاصر يلقي المسؤولية على عاتق الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ،فعلى العكس القصر لا يؤثر في المسؤولية شيئاً عندما يكون هذا الخطأ كمانع من موانع المسؤولية ،فلا ينظر إلى عنصر القصر فيقوم الخطأ بصورة موضوعية .

وعليه فإذا كان خطأ المضرور هو المتسبب الوحيد في إحداث الضرر فالأمر واضح يكون مسؤولاً عن ذلك ،أما الإشكال يطرح عندما يساهم المضرور والناقل في إحداثه فمن هو المسؤول ؟

في هذه الحالة نميز بين فرضيتين :

الفرضية الأولى :أن يستغرق أحد الخطأين الآخر

القاعدة أنه إذا إستغرق أحد الخطأين الآخر فلا يعتد بالخطأ الأقل جسامة سواء كان خطأ المضرور أو خطأ الناقل في دعوى التعويض.

ويستغرق أحد الخطأين الآخر في صورتين :

الصورة الأولى:أحد الخطأين يفوق الخطأ الآخر جسامة

يعتبر أحد الخطأين قد فاق الآخر جسامة في حالتين:

(¹) حكم صادر عن محكمة خميس مليانة - قسم الجنب -بتاريخ 03-11-2010 ،ملف رقم 05368 . (غير منشور) .

الحالة الأولى : كون أحد الخطأين متعمدا

إذا كان أحد الخطأين متعمدا فإنه يستغرق الخطأ الآخر، والخطأ المتعمد قد يكون خطأ الناقل وقد يكون خطأ المضرور.

- (أ) إذا كان الخطأ المتعمد هو خطأ الناقل قامت مسؤوليته كاملة وإمتنع عليه الإحتجاج بخطأ المضرور، مثال ذلك رؤية شخص يقطع ممر السكة الحديدية ومع ذلك يصدمه .
- (ب) إذا كان الخطأ المتعمد هو خطأ المسافر تنتفي مسؤولية الناقل في دعوى التعويض لإنعدام رابطة السببية⁽¹⁾، ومثال ذلك إلقاء شخص بنفسه رغم رؤيته لقدم القطار .

الحالة الثانية: إذا كان المضرور راضيا بما وقع عليه من ضرر

في جميع الأحوال رضا المضرور بالضرر ليس من شأنه أن يزيل على فعل المدعى عليه صفة الخطأ، كما لا يعتبر العلم بالضرر خطأ يحقق من المسؤولية⁽²⁾.

الصورة الثانية : أحد الخطأين نتيجة للخطأ الآخر

- إذا كان أحد الخطأين نتيجة الآخر في هذه الحالة نقف عند الخطأ الذي وقع أولا ويتحمل صاحبه المسؤولية الكاملة، لأن الخطأ الأول يوجب الخطأ الثاني⁽³⁾ وعليه:
- (أ) 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 .
- (ب) إذا كان خطأ الناقل نتيجة لخطأ المضرور إنتفت مسؤولية الناقل لإنعدام رابطة السببية⁽⁴⁾ مثال ذلك نزول المسافر من القطار وهو في حالة سير فيسقط .

الفرضية الثانية : إشترك خطأ المضرور مع خطأ الناقل

إذا إشترك خطأ المضرور وخطأ الناقل في إحداث الضرر يلتزم الناقل بتعويض نسبة

(1) محمد المنجي، دعوى التعويض عن المسؤولية المدنية بصفة عامة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط 2، سنة 1999، ص 443.

(2) إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 224.

(3) صبري السعدي، النظرية العامة للإلتزامات، القسم الأول، مصدر الإلتزام، مرجع سابق، ص 127.

(4) محمد المنجي، دعوى التعويض، مرجع سابق، ص 444.

الخطأ الذي إشتراك فيه ⁽¹⁾، فإذا أصيب أحد المسافرين بسبب قفزة من القطار أثناء سيره بسرعة فلا يسأل الناقل عما أصابه من ضرر، أما إذا أصيب أحد المسافرين لتشاجره مع مسافر آخر وبسبب عدم وجود من يحفظ الأمن داخل القطار فإن الناقل يكون مسؤولاً عما لحق المسافرين، وإقتران خطأ المصاب بخطأ الناقل يكون سبباً في تخفيض التعويض عليه ⁽²⁾، كما لو توقف القطار بعيداً عن الرصيف ولم ينبه العمال الركاب وجوب الإنتظار ريثما يتراجع القطار إلى الرصيف شرع أحد الركاب بالنزول فزلقت قدمه وجرح ⁽³⁾، 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 .

كما قضت بمسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية جزئياً لوقوع المسافر الذي إنزلت قدمه على سلم العربة بسبب إهماله للحيطه عند النزول ولأن أعوان الشركة لم ينظفوا السلم من الرطوبة التي لحقت به من جراء تساقط الأمطار .

يتضح مما تقدم أن مسؤولية الناقل قد أسست على الخطأ الثابت الذي نسب إليه، ويرى بعض الفقه أن الحكم لا يتغير إذا كانت قرنية المسؤولية هي وحدها تقوم ضده ولا يستطيع دفعها بإقامة الدليل على عدم إمكان توقع خطأ المسافر أو الراكب أو تفاديه، بل أن القضاء الفرنسي قضى في بعض الأحيان بمسؤولية الناقل كاملة إذا تبين أنه كان عليه توقع خطأ المسافر أو أخذ عليه خطأ في مواجهة هذا الأخير .

وقد يقضي بإلزام الناقل بتعويض كامل عن إصابة أحد المسافرين نتيجة إصطدامه بجهاز الإضاءة في عربة القطار الذي إستقله الآن هذا الجهاز كان خطراً في شكله وفي عدم متانته وكان على الناقل توقع إصطدام مسافر به إهمالاً منه أو عدم إحتياطه عند محاولته الجلوس في مقعده .

كما قضت محكمة إستئناف باريس بإلزام الناقل بتعويض كامل عن إصابة مسافر عند صعوده إلى مخدعه في عربة النوم، وإعتبرت المحكمة أن الشركة قد أخطأت عندما ألزمت

(1) فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول، مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، (التاجر،

المتجر، العقود التجارية)، دار مكتبة التريبة، بيروت، ط1، سنة 1997، ص 270.

(2) محمد بهجت قايد، العقود التجارية، مرجع سابق، ص 205.

(3) إلياس ناصيف، الوسيط في قانون التجارة، مرجع سابق، ص 23.

بإستعمال كرسي غير ثابت دون تزويده بالتعليمات التي تمكنه من التحقق قبل إستعمال ثباته⁽¹⁾.

ويعتبر ركوب المسافرين خطأً منه إذا ركب في مكان غير الأماكن المعدة لذلك كالجلوس على سطح القطار، وإذا إنقطعت صلة هذا السلوك الخاطئ من المسافرين بالحادث إنقطعت علاقة السببية، وتكون مسؤولية الناقل مسؤولية كاملة عن تعويض المضرور، في هذه الحالة وأمثالها إذا كانت الحادثة ترجع إلى هذه الجلسة ذاتها فإذا رضي الناقل عن السلوك الخاطئ الذي سلكه المسافر نعت الخطأ، أما إذا لم يلحق فعل المسافر نعت الخطأ ظلت قرينة المسؤولية على عاتق الناقل إذا كان هذا الفعل يمكن توقعه وتفاديه، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية بقولها "فعل الضحية الذي لا يمكن توقعه وتفاديه لا يكون سبب إعفاء جزئي للناقل إلا إذا لحقه وصف الخطأ ولا يلزم بتعويض المسافر عن الضرر اللاحق به طالما كان هذا الأخير السبب الوحيد في إحداثه ولم يكن في إمكان الناقل توقعه ولا تفاديه"⁽²⁾.

الفرع الثالث

فعل الغير كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية

خطأ الغير هو الفعل الذي يقع من الغير، تتوافر فيه شروط القوة القاهرة، أي لا يمكن توقعه أو دفعه، وأن يكون هذا الخطأ هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، كما إذا إعتدى مسافر على مسافر آخر أثناء النقل أو ألقي به من القطار أو كانت الإصابة بسبب مواد حارقة كان يحملها راكب آخر⁽³⁾.

ويقصد بالغير الذي يعفى الناقل من المسؤولية كل شخص لا علاقة له بالناقل، وصدر منه الفعل الضار إما برمته وإما بصورة مشتركة مع فعل الشيء.

(1) وجدي عبد الواحد، التعويض عن الإخلال بالإلتزام ضمان سلامة المسافرين أو الراكب، مرجع سابق، ص 165، 164.

(2) وجدي عبد الواحد، التعويض عن الإخلال بالإلتزام ضمان سلامة المسافرين أو الراكب، مرجع سابق، ص 166.

(3) أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس، دار الكتب القانونية، مصر، سنة 2003، ص 91.

بإصطلاح الغير لا يشمل الأشخاص الذين يكون الناقل مسؤول عنهم، وإنما الأجانب عنه، أي الغير هو كل شخص غير المتضرر نفسه وغير حارس الشيء (الناقل) وغير كل شخص مسؤول عنه الناقل⁽¹⁾. ولقد كان الإجتهد الفرنسي لا يأخذ بعين الاعتبار وصف فعل الغير بصفة القوة القاهرة ليعفي الناقل من المسؤولية، إلا أنه عاد وأوجب توفر هذه الصفة وإستقر على ذلك على أساس أن الناقل إذا رأى الفعل الضار الصادر عن الغير وكان بإمكانه تفاديه ولم يفعل أعتبر مخطئاً، ويكون خطأه شارك في إحداث الضرر⁽²⁾.

وعليه إذا تدخل الغير بفعله وحده في إحداث الضرر وكان الفعل غير متوقع وغير ممكن الدفع، فالناقل يعفى إعفاء كلياً من المسؤولية، أما إذا تدخل الغير بفعله جزئياً فقط إلى جانب فعل الناقل، فإن هذا الأخير لا يعفى من المسؤولية التي تكون مجزأة بينهما، ويستطيع المضرور المطالبة بحقه في التعويض كله من كل من ساهم في إحداث الضرر شريطة ألا يجمع بين تعويضين، على أن يرجع من دفع التعويض كله على شركائه⁽³⁾.

بالرجوع إلى القانون المدني نجد المشرع الجزائري نص على خطأ الغير في المادتين 127، 138 منه كما سلف ذكره، إلا أنه لم يعتبر في المادة 63 ق. ب. ت. ج خطأ الغير سبباً من أسباب نفي المسؤولية، حيث إقتصر فقط على القوة القاهرة وخطأ المسافر، وهذا يعني أن خطأ الغير لا يعتد به في مجال النقل لدفع المسؤولية، وربما يكون هذا سهواً من المشرع عليه تداركه حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني والقانون التجاري خاصة أن هذا الأخير هو قانون خاص والقاعدة الخاص يقيد العام.

وبتفحصنا للإجتهادات القضائية نلاحظ أن القضاة يعملون بالقانون المدني بإعتباره الشريعة العامة ويعتبرون خطأ الغير سبباً من أسباب دفع المسؤولية.

(1) يوسف نجم جبران، النظرية العامة للموجبات، مصادر الموجبات، القانون والجرم وشبه الجرم، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، منشورات عويدات بيروت، باريس، سنة 1987، ص 211.

(2) مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 609.

(3) محمد زهدور، المسؤولية عن الفعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحادثة، لبنان، ط1، سنة 1990، ص 234، 235.

والمشروع الجزائري كغيره إشتراط في خطأ الغير توافره على عناصر القوة القاهرة، أي عدم التوقع وإستحالة الدفع من خلال المادة 138 / 2 ق. م. ج، وأما إذا كان من الممكن توقعه أو دفعه فلا يعفى الناقل من المسؤولية .

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية بأن "... إصابة مسافر داخل القطار بسبب انفجار مواد متفجرة أُلقيت من النافذة لا يعتبر سببا أجنبيا بفعل الغير فهو أمر متوقع يمكن دفعه بإتخاذ الإحتياطات اللازمة من قبل مصلحة السكة الحديدية وبالتالي تقوم مسؤولية الناقل "(1).

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن "...الناقل غير مسؤول عن إصابة مسافر بجروح في عينه نتيجة قذف حصاة من الخارج على نافذة القطار أثناء سيره ،كما قضت بمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن الأضرار التي لحقت بالمسافر بسبب سقوط حقيبة مسافر آخر لعدم تمكنها من إثبات خطأ الغير .

وقد طبق القضاء الفرنسي تلك القواعد على الإصابات التي تلحق المسافرين أثناء النقل نتيجة أعمال التخريب أو انفجار المواد المخبأة في أمتعتهم أو التصادم أو التزاحم في الدخول إلى المركبات أو تسرعهم في الخروج منها (2) على هذا الأساس قضت بمسؤولية الناقل عن وفاة مسافر بسبب خروج القطار عن القضبان نتيجة أعمال التخريب التي قام بها عمال السكة الحديدية المضربون (3) وقضت محكمة نيم (Nîmes) الفرنسية في 26-05-1941 بأن "...إنفجار في عربة لم تستطع شركة النقل بالسكك الحديدية أن تبين أسبابه وإعتبرها 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 وإتخاذ الإحتياطات " .

أما بالنسبة للقضاء الجزائري ،فقد قضت محكمة وهران بتاريخ 16-15-1965 بأن انفجار قنبلة في قطار وضعها الثوار أثناء حرب التحرير الجزائرية واقعة تتصف بعدم إمكان التوقع ،وأنتقد هذا الحكم على أساس أن الحادثة كانت في ظروف متوقعة يمكن دفعها(4).

- (1) عبد الحكيم فوده، أثار الظروف الطارئة والقوة القاهرة على الأعمال القانونية في ضوء الفقه وقضاء النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية ،ط1، سنة 1999، ص562، 563.
- (2) محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 265، 266.
- (3) أحمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس، مرجع سابق، ص 91.
- (4) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص109، 110.

وقضت المحكمة العليا في إحدى قراراتها ⁽¹⁾ مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن إصابة مسافر نتيجة رمي حجارة من الخارج فهو جالس في مقعد القطار على أساس أن الضرر متوقع مادام نافذة القطار التي كان المسافر جالس بجانبها محطمة . كما قضت بعدم مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن إصابة مسافر بضربة قاسية في يده اليمنى من طرف أشخاص مجهولين وإلغاء الحكم المستأنف والقضاء من جديد برفض الدعوى ⁽²⁾.

المبدأ العام أن سلامة الإنسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن يكون موضوعا لإتفاقات خاصة لمنافاة النظام العام ⁽³⁾، فرغم وضوح هذا المبدأ حرص المشرع على تأكيده على نحو يقيني وقاطع وذلك في المادة 65 ق. ت. ج التي تنص على ما يلي "يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية المتسببة عن الأضرار الحاصلة للمسافرين". يتضح من هذه المادة أنه لا يجوز للناقل الذي يلتزم بموجب عقد النقل ضمان سلامة المسافر أن يتخلل من هذه المسؤولية بإدراجه شرطا فيه نفي المسؤولية عنه أو تحديدها، وهذا ما جاءت به إتفاقية (cotif) في مادتها 32 التي تنص على ما يلي " تعتبر باطلة النصوص التعريفية كذلك الإتفاقات الخاصة المعقودة بين السكة الحديدية والمسافر والتي تستهدف إعفاء السكة الحديدية مسبقا بصورة كلية أو جزئية من مسؤوليتها في حال وفاة المسافرين أو أصابتهم بجروح أو التي من شأنها أن تقلب عبئ الإثبات الواقع على عاتق السكة الحديدية أو التي تضع حدودا أدنى للحدود المبينة في المادتين الثلاثين الفقرة 2 والحادية والثلاثين ، غير أن هذا البطلان لا يؤدي إلى بطلان عقد النقل " .

وفيما عدا الأضرار البدنية يجوز للناقل أن يشترط إعفاءه من المسؤولية أو تحديدها عن الأضرار الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق بالمسافر طبقا للمادة 66 ق. ت. ج التي تنص على ما يلي "يجوز للناقل إستنادا لإشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر ،وفيما عدا حالة الخطأ

(1) قرار صادر بتاريخ 04-10-2000 ، ملف رقم 232158. (غير منشور) .

(2) قرار صادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 29-10-2007 ، ملف رقم 0700273. (غير منشور) .

(3) عبد الحميد الشواربي، الإلتزامات و العقود التجارية، مرجع سابق، ص 413.

العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر".
يفهم من ذلك أنه لا يجوز لناقل التمسك بشرط الإعفاء أو التحديد من المسؤولية في حالة ما إذا أثبت في حقه خطأ عمدي أو جسيم .
وعلى إعتبار أن المشرع الجزائري نظم هذه الشروط في القانون التجاري الخاصة بعقد نقل الأشخاص، فيمكن إسقاطها على عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية طالما الشركة الوطنية ملزمة دائماً بضمان سلامة المسافرين .

المبحث الثاني

نظام التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

متى تحققت مسؤولية الناقل عن الحادث الذي أصاب المسافر وجب جبر الضرر بالتعويض عنه.

ولا يتم دفع التعويض إلا بموجب قرار قضائي نهائي بعد رفع دعوى من المضرور أو ذوي الحقوق في حالة الوفاة.

ويتم الحكم بالتعويض إما بمقتضى حكم جزائي بعد تحريك الدعوى العمومية إذا ما ثبت الخطأ الجزائي لسائق القطار أو أحد أعوانه، فتفصل المحكمة في الدعوى الجزائية وتتنظر في دعوى التعويض، وقد يصدر الحكم بالتعويض من طرف القاضي المدني بعد تحقق شروط المسؤولية المدنية للناقل (المطلب الأول) .

غير أن تقدير التعويض لا يحكمه قانون خاص على غرار حوادث السيارات الذي يخضع للأمر 15-74 المؤرخ في 30-01-1974 المعدل بقانون 31-88 المؤرخ في 19-07-1988 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، فهل يرجع القاضي عند تقديره للتعويض لهذا الأمر أم يرجع إلى القواعد العامة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

لم يتعرض قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽¹⁾ إلى تعريف الدعوى، وإنما إكتفى فقط بمعالجة شروطها .

وبالرجوع إلى الفقه يمكن تعريف الدعوى بأنها "سلطة الإلتجاء إلى القضاء للحصول على تقرير حق أو لحمايته، أي أن الدعوى هي الوسيلة القانونية التي يلجأ إليها صاحب الحق إلى السلطة القضائية لحماية حقه، فمنحها المشرع للمتقاضين للدفاع عن حقوقهم بدلا من إقتضاها بأنفسهم بالقوة⁽²⁾ فحتى تكون الدعوى مقبولة من قبل رافعها لابد من توافر فيها بعض الشروط والتي نص عليها قانون الإجراءات المدنية والإدارية (الفرع الأول) .

(1) قانون 09-08 المؤرخ في 23-02-2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية (الجريدة الرسمية ع

21).

(2) فريجة حسين، المبادئ الأساسية، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ديوان المطبوعات الجامعية، د.م.ن، سنة 2010، ص13.

وهذه الدعوى تفرض وجود طرفان هما المدعي والمدعى عليه (الفرع الثاني).
المدعي يرجع في الغالب إلى القضاء المدني للحصول على حقه في التعويض إلا أنه أحياناً قد يكون الضرر نتيجة فعل مجرم ومعاقب عليه قانوناً فيتابع المتسبب في الضرر أمام القضاء الجزائي (الفرع الثالث).

وحتى يتحقق كل هذا ويحصل على حقه في التعويض عليه رفع دعواه في الميعاد المحدد قانوناً، وإذا تجاوز هذا الميعاد سقط حقه في التعويض (الفرع الرابع).

الفرع الأول

شروط رفع دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

على خلاف نص المادة 549 قانون الإجراءات المدنية التي حصرت شروط قبول الدعوى في ثلاثة: الأهلية، الصفة، المصلحة، إكتفى قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد بعنصري الصفة والمصلحة لقبول الدعوى، وإعتبر الأهلية مسألة موضوعية أدرجها ضمن مسألة الدفع بالبطلان⁽¹⁾ في المادة 64 من نفس القانون .

أولاً: الصفة

بالرجوع إلى المادة 13⁽²⁾ من قانون الإجراءات المدنية والإدارية فأول مسألة يتحقق منها القاضي هي العلاقة القائمة بين طرفي الدعوى وموضوعها، إذ يتعين أن ترفع الدعوى من ذي صفة وعلى ذي صفة .

والصفة هي تلك الرابطة القانونية القائمة بين المدعي والحق المعتقدى عليه⁽³⁾ وإذا لم تتوافر الصفة في المدعي فلا تقبل دعواه، فإذا كان المدعي لا يطالب بالحق لنفسه، فإن الدعوى لا تقبل، فالشخص لا يستطيع أن يرفع دعوى إبطال عقد إن لم يكن طرفاً فيه بإعتبار أن الذي يطالب بالإبطال هو صاحب الصفة .

وعليه في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية المسافرين المضرور هو الذي يرفع الدعوى أو ورثته في حالة الوفاة.

(1) بربرة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، منشورات بغداد، د.م.ن، ط1، سنة 2009، ص33 .

(2) تنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على ما يلي "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون ...".

(3) سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية الجزائي، الجزء الأول ، الخصومة القضائية أمام المحكمة، دار الهدى، الجزائر، سنة 2006 ، ص9.

ثانيا: المصلحة

إشترط قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون فالمصلحة ليست شرطا لقبول الدعوى بل هي أساس قبول أي طلب أو دفع أو طعن في الحكم⁽¹⁾.

يقصد بالمصلحة المنفعة التي يحصل عليها الفرد من رفع الدعوى ،أو الباعث أو الدافع على رفع الدعوى⁽²⁾، والهدف من إشتراط المصلحة هو ضمان جدية الإلتجاء إلى القضاء والحد من إستعمال الدعاوى دون مقتضى⁽³⁾.

والمصلحة التي يشترطها المشرع هي المصلحة القانونية التي يجب أن تكون شخصية ومباشرة، قائمة وحالة.

1. مصلحة قانونية: تعني أن يكون موضوع الدعوى المطالبة بحق أو مركز قانوني أو التعويض عن الضرر، ولا تقبل إذا كانت غير قانونية مخالفة للنظام العام والآداب العامة.

2. مصلحة شخصية ومباشرة: تعني أن يكون رافع الدعوى هو صاحب الحق المراد حمايته أو من يقوم مقامه.

3. مصلحة حالة وقائمة: هنا يكون الحق قد أعتدي عليه فعلا ويتحقق الضرر الذي يبرر اللجوء إلى القضاء⁽⁴⁾، غير أن المشرع الجزائري إعتبر المصلحة المحتملة كافية لتأسيس الدعوى عندما نص في مادته 13 على ما يلي "...ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة..."⁽⁵⁾.

وتتمثل المصلحة في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في الحصول على التعويض لجبر الضرر الحاصل من جراء الحادث جسمانيا أو معنويا ،وإذا إنعدمت هذه المصلحة فإن مصير الدعوى يكون عدم القبول .

(1) فريجة حسين، المبادئ الأساسية، قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، مرجع سابق، ص15.

(2) سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية الجزائري ،مرجع سابق ،ص13.

(3) بربارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مرجع سابق، ص38.

(4) فريجة حسين، المبادئ الأساسية، قانون الإجراءات المدنية والإدارية ،مرجع سابق، ص16.

(5) ديب عبد السلام ،قانون الإجراءات المدنية والإدارية ،تقديم وزير العدل حافظ الأختام السيد الطيب بلعيز، سنة

2009 ،ص62.

ثالثا: الأهلية

الأهلية هي صلاحية الفرد في كسب الحقوق وتحمل الإلتزامات ، وطبقا للمادة 40 ق .م. ج يجب أن يكون رافع الدعوى أهلا للتقاضي أي بالغاً سن الرشد هو 19 سنة متمتعاً بقواه العقلية ولم يحجر عليه.

ومن ثم فإن رفع الدعوى من فاقد الأهلية أو على فاقد الأهلية يؤدي إلى عدم قبول الدعوى⁽¹⁾.

وأصاب المشرع حينما إستبعد الأهلية من دائرة شروط قبول الدعوى لعدة أسباب منها، الأهلية وضع غير مستقر قد يتوفر وقت قيد الدعوى وقد يتغيب أو ينقطع أثناء سير الخصومة⁽²⁾.

الفرع الثاني

أطراف دعوى التعويض عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

طرفا دعوى التعويض هما المدعي المضرور (أولا) والمدعى عليه المسؤول (ثانيا) .

أولا : المدعي في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

المدعي في دعوى التعويض هو المضرور الذي يطالب بحقه في التعويض⁽³⁾ أو نائبه القانوني إذا كان ناقص الأهلية أو عديمها، أو ورثته في حالة وفاته⁽⁴⁾، ويجوز لمن كان يعولهم المتوفى رفع دعوى مستقلة لا تتأثر بدعاوى الآخرين للمطالبة بالضرر الأدبي الذي أصابهم .

ولدائن المضرور طلب التعويض بإسمه عن طريق دعوى غير مباشرة بشرط أن يكون الضرر الذي أصاب المدين ماديا ، فإذا كان معنويا لا يستطيع اللجوء إلى الدعوى غير المباشرة إلا إذا كان الضرر جسمانيا ترتب عنه عجز المدين جزئيا أو كليا عن العمل، وكذلك يستطيع الوارث المطالبة بالتعويض إذا تبث حقه في ذلك عن الضرر المادي فقط إذا كان المضرور حيا .

(1) سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية الجزائري، مرجع سابق، ص13.

(2) بربارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مرجع سابق، ص39.

(3) عمرو عيسى الفقي، الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية، (دعوى التعويض)، شركة الناس للطباعة

دم، ن، ط1، سنة 2002، ص 131 .

(4) العربي بلحاج، دعوى المسؤولية التقصيرية في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الإقتصادية والسياسية، ع 2، سنة 1994، ص408، 409.

فللوارث دعويان: الدعوى التي يرثها عن المضرور، فيرفعها بوصفه خلفا عاما، والدعوى الشخصية عن الضرر الذي أصابه مباشرة ويرفعها بوصفه أصيلا. أما إذا كان الضرر معنويا فلا ينتقل إلى خلف المضرور إلا باتفاق بين المضرور والمسؤول أو بالتقاضي طبقا للمادة 68 ق.م.ج⁽¹⁾.

والأمر نفسه بالنسبة لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، فالمدعي هو المسافر المضرور من الحادث، أي هو الشخص الذي يحق له رفع الدعوى القضائية للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر إذا كان غير أهل لرفع هذه الدعوى ناب عنه وليه الشرعي طبقا للقواعد العامة.

وإذا توفي المسافر إثر الحادث الذي أصابه ينتقل حق رفع الدعوى إلى ذوي حقوقه، ونشير إلى أن القضاء الفرنسي أقر بأن مطالبة ذوي الحقوق بالتعويض يكون مؤسسا على أساس المسؤولية العقدية، ذلك أن المتوفى قد إشتراط في العقد سلامته الشخصية وسلامته بالنسبة لذويه، لكن عدل عن هذا المبدأ، ذلك أنه في حالة الإشتراط عن الإعفاء أو الإنقاص من المسؤولية يعدّ ذلك مساسا بحقوق ذويه وعليه يمكن لهم الحصول على التعويض عن طريق المسؤولية التقصيرية، وأنتقد هذا الإتجاه لكون ذوي الحقوق يمكنهم الحصول على حقوق كان يمكن للضحية نفسه لا يحصل عليها، كما أنها تنتفي العلاقة التعاقدية التي لولاها لما حدث الحادث الذي بسببه تم التعويض⁽²⁾.

وما يجدر الإشارة إليه أن المسافر المضرور هو المكلف بإثبات الضرر الذي أصابه طبقا للقاعدة العامة البينة على من إدعى وما أشارت إليه المادة 323 ق.م.ج.

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

المدعى عليه في دعوى التعويض هو الشخص المسؤول أو نائبه أو خلفه إلا بالنسبة للوارث، لأنه لا تركة إلا بعد سداد الديون، وإذا تعدد المسؤولون كانوا متضامنين في إلزامهم بالتعويض⁽³⁾، هذا طبقا للقواعد العامة، أما في عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية تقام دعوى التعويض ضد الناقل

(1) محمد صبري السعدي، النظرية العامة للإلتزامات، مرجع سابق، ص 135، 136.

(2) Rene Rodiere, droit des transports terrestres et aériens, op.cit, p.412.

(3) عمرو عيسى الفقي، الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 134.

باعتباره الطرف الثاني في العقد عند إخلاله بالتزامه بضمان السلامة، والناقل المدعى عليه هو الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية حتى ولو كان الحادث بسبب أحد تابعيها كالسائق أو أحد الأعوان، فالدعوى دائما ترفع عليها .

الفرع الثالث

الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
تختص المحاكم المدنية بوصفها الولاية العامة بكل دعاوى التعويض إذ أن الإلتزام بالتعويض يدخل ضمن الإلتزامات أو الحقوق المالية التي ينظمها القانون المدني، ويوزع الإختصاص النوعي والمحلي بين محاكم القضاء المدني⁽¹⁾ طبقا للإجراءات المدنية والإدارية، إلا أنه قد يكون من إختصاص المحاكم الجنائية إذا كان الفعل الضار يشكل جريمة يعاقب عليها القانون، فيتابع مرتكبه جنائيا ويتأسس المضرور كطرف مدني أمام القضاء الجزائي.

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

أولا: دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القاضي المدني
دعاوى التعويض ترفع أصلا أمام القضاء المدني، وعليه يرفع المسافر المضرور أو ورثته دعوى التعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة التي وقع في دائرة إختصاصها الحادث، وإذا أثبتت مسؤولية الناقل من الناحية الجزائية رفع دعواه على أساس المادة 124 ق. م. ج لثبوت خطأ الناقل .

وثبوت خطأ الناقل يكون بموجب سند قضائي حكما كان أم قرارا نهائيا حائزا لقوة الشيء المقصى به يتضمن إدانة الناقل بجريمة من جرائم القانون العام التي عادة ما يكون القتل الخطأ أو الجرح الخطأ ويكون هذا الحكم أو القرار سندا أساسيا في ملف الدعوى المدنية يعتمد عليه القاضي المدني للحكم في دعوى التعويض⁽²⁾ .

⁽¹⁾ العربي بلحاج، دعوى المسؤولية التقصيرية في القانون القضائي الجزائري، مرجع سابق، ص399.

⁽²⁾ إدوارد غالي الذهبي، حجية الحكم الجنائي أمام القضاء المدني، مكتبة غريب، د.ت.ن، ص115.

كما يستطيع المسافر المضرور رفع دعواه على أساس مسؤولية حارس الشيء طبقا للمادة 138 ق. م. ج التي تلتزم بتعويض الضرر الذي تحدثه الأشياء التي في حراسته دون حاجة إلى إثبات الخطأ من جانبه، فالقطار شيء، والشيء كما عرفه الفقه هو شيء مادي غير حي يتطلب عناية خاصة، وتقوم هذه المسؤولية بمجرد إحداث القطار لضرر أي بمجرد تدخل الشيء في الحادث تدخلا إيجابيا تتوافر فيه علاقة سببية فعلية بين القطار والحادث وما يترتب على ذلك من إصابات وأضرار، فإذا ثبت ذلك قامت المسؤولية دون حاجة إلى إثبات الخطأ من جانب الناقل.

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

أما بالنسبة للقضاء الجزائري فقد أقر ذلك في القرار الصادر بتاريخ 1998/10/21 عن الغرفة المدنية للقسم الثالث حيث جاء فيه ما يلي: " ... إن الأمر يتعلق بحادث تسبب في حدوثه قطار أودى بحياة الطفلة رزيقة فإنه كان يتعين تطبيق مقتضيات المادة 138 ق. م. المتعلقة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء، وبالتالي فإن القضاة طبقوا عن خطأ المبدأ العام للمسؤولية المدنية المأخوذة من المادة 124 ق. م. وأنه كان يتعين عليهم ونظرا لقرنية المسؤولية التي تقع على حارس الشيء التأكد ما إذا كان سبب الضرر لم يكن توقعه مثل عمل الضحية وبالتالي فإن القضاة أخطئوا في تطبيق القانون ويتعين نقض قرارهم"⁽¹⁾.

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

ولما من ثراء للمضرور على حساب المسؤول الذي سيدفع أكثر مما يجب عليه جبر الضرر فلا يجوز أن يجمع في دعواه المدنية بين خصائص المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية وفق ما يخدم مصلحته، فيكون بذلك أنشأ نظاما قانونيا جديدا لم ينشأه المشرع

⁽¹⁾ محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، مرجع سابق، ص 118، 119.

بعد⁽¹⁾، وهذا ما أقرته المحكمة العليا حيث جاء في قرارها ما يلي "...إن تصريح القضاة الموضوع بأن التعويضات الممنوحة هي تطبيقاً للمواد 124، 136، 138، ق.م يعتبر تصريح خاطئ وذلك لأن المشرع أقر في المادة 124 مبدأ المسؤولية عن الأفعال الشخصية، وفي المادة 136، مبدأ المسؤولية الناشئة عن عمل الغير، وفي المادة 138، مبدأ المسؤولية الناشئة عن الأشياء وأنه لا يعقل أن يرتبط قاضي الموضوع دعوى خاصة بمسؤولية تقصيرية على ثلاث أسس قانونية تختلف الواحدة عن الأخرى"⁽²⁾.

وعليه تقع مسؤولية الحراسة على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لما لها من سلطة الإستعمال والتسيير والرقابة، وإذا أحدث الشيء (القطار) ضرر للمسافر كان ذلك قرنية على حصول خلل في السلطات الثلاث وبالتالي تقوم مسؤولية الناقل الذي لا يستطيع إثبات عدم خطئه إلا بإثبات السبب الأجنبي.

وما يميز هذه المسؤولية أنها تجعل الخطأ مفترضا في جانب الحارس وتعفي المسافر المضرور من إثباته⁽³⁾.

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

وكذلك ترفع دعوى التعويض على أساس المسؤولية العقدية طبقاً للمادة 176⁽¹⁾ ق. م. ج ، إلا أنه بالرجوع إلى القضاء ومن خلال القرارات التي يصدرها نلاحظ أن دعوى التعويض تقام إما على أساس المادة 124 عند ثبوت خطأ الناقل أو على أساس المادة 138 على أساس حراسة الأشياء.

(1) محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير حية في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 534.

(2) قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1993/01/06، ملف رقم 87411، نشرة القضاة، ع 50، ص 55.

(3) محمد زهدور، المسؤولية عن الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة، مرجع سابق، ص 110.

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

كما سلف ذكره الأصل العام في دعوى التعويض تختص المحاكم المدنية على خلاف درجاتها حسب قواعد الإختصاص النوعي، غير أنه إذا كان الفعل الضار في الوقت ذاته يشكل جريمة جنائية تنشأ فوق دعوى المسؤولية المدنية دعوى جنائية تسمى بالدعوى العمومية تكون من إختصاص القضاء الجزائي، فليجأ إليه المضرور أو ورثته لرفع دعواه بالتعويض إقتصادا للوقت والجهد اللازمين للنظر في دعواه أمام المحاكم المدنية، فتنظر الدعويان معا أمام المحكمة الجنائية المختصة⁽²⁾، وهذا لا يعني سلب المحاكم المدنية من إختصاصها⁽³⁾.

فإذا ثبت إدانة سائق القطار أو أحد أعوانه 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، وفي حالة وفاته يتأسس ورثته كأطراف مدنية وتمنح لهم التعويضات المناسبة، وإذا لم يتمكن هؤلاء من حضور الجلسة، فإنه في حالة إدانة سائق القطار تفصل المحكمة في الدعوى العمومية وتقضي بحفظ حقوق الضحية أو الضحايا في الدعوى المدنية⁽⁴⁾.

إضافة إلى هذا القول الدعوى المدنية بالتبعية أمام القضاء الجزائي لا بد أن يكون الضرر اللاحق بالمتضرر ناشئا عن جريمة أحدثها الناقل ، فتكون هناك علاقة مباشرة بين الفعل والضرر، كما يجب أن يكون موضوع الدعوى المدنية هو التعويض دون أي طلب آخر⁽⁵⁾ ، إلى جانب هذه الشروط لا بد من توافر الشروط المتطلبة في المدعي والتي يترتب على تخلفها عدم قبول الدعوى كما سلف الذكر.

(1) تقابلها المادة 1147 ق. م.ف.

(2) العربي بلحاج، دعوى المسؤولية التقصيرية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 398، 399.

(3) عبد العزيز سعد، شروط ممارسة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائية، الديوان الوطني للأشغال التربوية، د.م.ن، ط1، سنة 2002، ص 21.

(4) محمد مختار رحمان، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص 114، 115.

(5) عبد العزيز سعد، شروط ممارسة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائية، مرجع سابق، ص 29.

ولما تتميز به حوادث النقل بالسكك الحديدية من خصوصيات وتعقيدات ينجم عنها صعوبة في إثبات خطأ السائق، فحماية للمسافر المضرور في حصوله على حقه في التعويض تقضي المحكمة 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 1995/09/07 وبالضبط أمام الممر الخاص بالقطار وقع الحادث، عند سماع سائق القطار الذي صرح بأنه شاهد شخصا يحاول قطع السكة الحديدية فنبه عليه إلا أنه كان يحمل حقيبة غطت له وجهه ورغم استعمال المنبه عدة مرات إلا أنه لم يسمعه فوق وقع الحادث وتوقف القطار على بعد 30 متر، حيث أن المتهم هو الذي كان يقود القطار عندما شاهد الضحية يعبر السكة الحديدية في مكان غير مراقب مما يتعين المصادقة على الحكم المستأنف حيث أن هذا التعليل كاف ويتمشى مع مقتضيات المادة 297 إ.ج."⁽²⁾ .

فيلاحظ بوضوح خطأ الضحية الذي اجتاز السكة الحديدية في مكان غير محروس رغم ذلك أدانت المحكمة سائق القطار دون تحديد الخطأ المرتكب من قبله.

وخلافاً لما هو معمول به في مجال حوادث المرور حيث يوجب التعويض التلقائي للمضرور مهما كان مصير الدعوى العمومية، فالقضاء الجزائي يختص بالتعويض رغم الحكم بالبراءة، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1986/12/09 بعدما كانت تقر بأنه لا يمكن للقاضي الجزائي أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة قضائه بالبراءة، مستندة في ذلك أن الجريمة تبقى دوماً الأساس القانوني لإقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائية⁽³⁾، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في أحد قراراتها⁽⁴⁾، حيث جاء فيه ما يلي "... مادام إعفاء سائق القطار من المسؤولية الجزائية والقضاء ببراءته جزئياً 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".

⁽¹⁾ محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص 116، 115.

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

⁽³⁾ راجع مراد بن طباقي، المجلة القضائية، ع 4، سنة 1991، ص 43.

⁽⁴⁾ قرار صادر عن الغرفة الجنائية، بتاريخ 2000/10/10، ملف رقم 244408. (غير منشور).

ثالثا : حجية الحكم الجزائي أمام القاضي المدني

نتيجة للإصابات التي تلحق بالمسافرين، تثير حوادث النقل بالسكك الحديدية كلا من المسؤولية المدنية و المسؤولية الجزائية، ونظراً لما تتميز به الدعوى العمومية من سرعة في الإجراءات قياساً على الدعوى المدنية يسبق في كثير من الأحيان الفصل في الدعوى المدنية صدور حكم جزائي بإدانة أو براءة سائق القطار فما حجية هذا الحكم على الدعوى المدنية بالتعويض؟ هذا التساؤل يحكمه مبدأ عام يقضي بحجية الحكم الجزائي وإلتزام 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 وإستقرار العلاقات الإجتماعية والأحكام القضائية.

وبصفة عامة تقتصر حجية الأحكام على السبب الذي أسست عليه الدعوى التي صدر الحكم فيها وبناءً على ذلك أقيمت دعوى تعويض عن ضرر لحق بالمسافر إستناداً إلى خطأ الناقل، ورفضت هذه الدعوى لعجز المسافر عن إثبات خطأ الناقل، فلا يجوز ما يمنع من رفع دعوى التعويض مرة أخرى إستناداً إلى سبب جديد كأن يقام على أساس فكرة الحراسة⁽¹⁾.

وفي هذا الصدد أقرت المحكمة العليا في أحد قراراتها⁽²⁾ ما يلي " ... الحكم الصادر في الدعوى العمومية يشكل الأساس الذي يُبنى عليه الحكم المدني بحجية الشيء المقضي فيه في الجنائي على المدني، وعليه يكون القاضي المدني مقيداً بما قضي به في الدعوى العمومية، وحيث أن الدعوى العمومية تتعلق بجريمتي القتل والسرقة ولم توجه أي تهمة إلى أعوان شركة النقل بالسكك الحديدية و أنه لا علاقة تدين المتهم و هذه الأخيرة ، وعليه فإن القرار القاضي في الدعوى المدنية بدفع تعويضات للأطراف المدنية متناقضاً مع الحكم الجنائي وغير مؤسس قانوناً يتعين نقضه".

إذن فالحكم الجنائي الصادر بالإدانة يتقيد به القاضي المدني ولا يجوز له البحث من جديد عن أمر وقوع الجريمة لأنها مسألة يجب التسليم بها وإعتبارها أمراً مفروغاً منه

(1) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص 117.

(2) قرار صادر عن الغرفة الجنائية بتاريخ 1999/06/01، ملف رقم 208521. (غير منشور).

بمقتضى الحكم الجنائي، وإذا تناول الحكم الصادر بالإدانة توزيع المسؤولية بين المتهم و المجني عليه فذلك لا يمنع القاضي من إشتراك أشخاص آخرين في المسؤولية المدنية عند نظرها أمامه⁽¹⁾.

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 بالسكة الحديدية

طبقا للقواعد العامة تسقط دعوى التعويض بمضي 15 سنة من يوم وقوع الفعل الضار طبقا للمادة 133 ق. م. ج، أما إذا كانت الدعوى المدنية مرتبطة بالدعوى العمومية تتقدم بنفس المدة التي تتقدم فيها هذه الأخيرة أي بمضي 10 سنوات إذا كانت جنائية و 3 سنوات إذا كانت جنحة وسنتين إذا كانت مخالفة (المواد، 9، 8، 7 ق. إ. ج).

غير أنه بالرجوع إلى القانون التجاري نجد أن المادة 74 منه تنص على ما يلي " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي 3 أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه".

وعلى إعتبار أن القانون التجاري قانون خاص ينظم عقد نقل الأشخاص والقانون المدني قانون عام، وتطبيقا للقاعدة الخاص يقيد العام فتتقدم دعوى التعويض في عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية بمضي 3 سنوات من تاريخ الحادث.

وتضيف المادة 76 ق. ت. ج بسقوط الحق في دعوى التعويض طبقاً للمادة 74، ولا يحق للدائن التمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل، والمواعيد المنصوص عليها في المواد 74، 75، 76 من النظام العام لا يجوز مخالفتها طبقا للمادة 77 ق. ت. ج. ومقارنة باتفاقية (cotif) نجد المادة 1/53 منها تنص على ما يلي " وتضيف المادة 76 ق. ت. ج بسقوط الحق في دعوى التعويض طبقاً للمادة 74، ولا يحق للدائن التمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل،

(1) العربي بلحاج، دعوى المسؤولية التقصيرية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 376، 377.

والمواعيد المنصوص عليها في المواد 74، 75، 76 من النظام العام لا يجوز مخالفتها طبقاً للمادة 77 ق. ت. ج. ومقارنة باتفاقية (cotif) نجد المادة 1/53 منها تنص على ما يلي " يفقد صاحب الحق في إقامة الدعوى المبنية على مسؤولية السكة الحديدية في حالة وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح إذا لم يشعر بالحادث الذي أصاب المسافرين خلال ثلاثة أشهر إعتباراً من تاريخ علمه بالضرر...".

ونصت المادة 55 منها عن تقادم الدعوى وذلك بالتفصيل حيث نصت على ما يلي "... تتقادم دعاوى العطل والضرر المبنية على مسؤولية السكة الحديدية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح :

- بالنسبة للمسافر بثلاث سنوات إعتباراً من اليوم التالي للحدث.
 - بالنسبة لأصحاب الحق الآخرين بثلاث سنوات إعتباراً من اليوم التالي لوفاة المسافرين على ألا تتجاوز هذه المدة الخمس سنوات إعتباراً من اليوم التالي للحدث .
- تتقادم الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل بعام واحد غير أنها تتقادم بعامين إذا تعلقت الدعوى :
- بضرر سببه التدليس.
 - بحالة غش ..."

المطلب الثاني

طرق تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

التعويض هو الجزء الذي يترتب عليه تحقيق المسؤولية، وفي هذا الصدد يقول الأستاذ " السنهاوري" أن التعويض يسبقه في غالب الأحيان دعوى المسؤولية ذاتها لأن المسؤول لا يسلم بمسؤوليته ويضطر المضرور إلى أن يقيم عليه الدعوى".

والغاية من التعويض هي جبر الضرر الذي لحق بالمصاب، والذي يقدر بقدّر الضرر وجسامته، ويترتب على إعتبار التعويض وسيلة لجبر الضرر أن القاضي ملزم بتقدير فقط الضرر المطلوب تعويضه، لا يزيد عليه ولا ينقص منه، ولا يسقط الحق في التعويض بموت محدث الضرر قبل إدانته وإنما يبقى قائماً وذلك بالتنفيذ على تركته⁽¹⁾ .

(1) سعيد مقدم، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 215، 216.

والأصل في التعويض هي المادة 124⁽¹⁾ ق. م. ج، فمتى قامت المسؤولية المدنية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إختص القاضي بالنظر في دعوى التعويض، إلا أن عدم وجود نص قانوني خاص يحكم نظام التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية، فما هو المعيار الذي يعتمد عليه القاضي المدني في تقديره للتعويض؟ (الفرع الأول). وهل يرجع في ذلك إلى الأمر 15/74⁽²⁾ المعدل بقانون 31/88 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار؟ (الفرع الثاني).

الفرع الأول

معيار تقدير التعويض عن الحوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

يرجع القاضي المدني في تقديره للتعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية للقواعد العامة لعدم وجود قانون خاص يحكمها مستندا في ذلك للمادتين 131⁽³⁾ ، 182⁽⁴⁾ ق. م. ج، وطبقا لها تبين المادتين التعويض في مجال نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو تعويض قضائي، أي من إختصاص القاضي، فالقاضي مقيد في تقديره للتعويض، فلا يقدر حسب أهوائه وميوله الشخصية، بل حسب ما أصاب المضرور من ضرر بحيث لا يزيد ولا ينقص⁽⁵⁾ ، ويقدر ما لحقه من خسارة وما فاته من ربح. إعتبر الأستاذ سليمان مرقس عنصري الخسارة اللاحقة والكسب الفائت عنصرا تقليديان يقدر على أساسهما التعويض عن الأضرار المادية دون الأضرار المعنوية، ذلك أن الضرر المعنوي لا يعتبر خسارة مالية ولا فوات ربح مالي، فهو عنصر متميز يقدر القاضي

(1) تقابلها المادة 1382 ق. م. ف.

(2) أمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، (الجريدة الرسمية ع 15) المعدل بقانون 31/88 المؤرخ في 19 يوليو 1988 (الجريدة الرسمية ع 29).

(3) تنص المادة 131 ق. م. ج على ما يلي "يقدر القاضي المدني التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182، 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملابسة، فإن لم يسير له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقرير".

(4) 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 فاته من كسب ...".

(5) سعيد مقدم، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 239، 255.

تعويضه بالمبلغ الذي يراه ملائماً وكافياً لإرضاء المضرور مع مراعاة ظروفه الشخصية كالحالة الجسمية والصحية والعائلية والمالية ... الخ.

فإذا ترتب عن الإصابة إنخفاض في دخله يجب أن يأخذ بعين الاعتبار هذا الإنخفاض عند تقدير التعويض لأن الفعل الضار هو السبب في هذا الإنخفاض فهو يدخل فيما لحقه من خسارة⁽¹⁾ ، وفي هذا الصدد أقرت المحكمة العليا بأنه "... عند ثبوت مسؤولية سائق القطار عن الأضرار اللاحقة بالضحية وجب على قضاة الموضوع ذكر العناصر الموضوعية التي تساعد في تحديد التعويض بدقة وتفصيل مثل سن الضحية، مهنتها، راتبها، ونوع الأضرار اللاحقة بالمستحقين تعويضات معينة لكل واحد من هؤلاء المستحقين"⁽²⁾.

ومراعاة ظروف المضرور الشخصية متفق عليها فقها وقضاءً، فالقاضي ينظر إلى المضرور نظرة شخصية لا مجردة⁽³⁾ ويراعي عند تقديره للتعويض كذلك الأضرار المباشرة وغير المباشرة، المتوقعة وغير المتوقعة.

لا يُدخل في إعتباره جسامة الخطأ أو تفاهته، لأن الخطأ ركن لقيام المسؤولية بغض النظر عن مداه، ومتى وجد الخطأ ونشأ عنه ضرر وجب تعويضه كله بحسب جسامته، فتكون العبرة بجسامة الضرر أو تفاهته لا بجسامة الخطأ أو تفاهته⁽⁴⁾.

الضرر المباشر كما أوضحته المادة 182 ق. م. ج هو الذي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخير في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن باستطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول ويرجع في ذلك إلى معيار الرجل العادي⁽⁵⁾.

والجدير بالذكر أن يكون التعويض مساوياً لما حدث من ضرر مباشر، ولا يخفض إلا في حالات الاشتراك في إحداثه ويخفض حسب القدر الذي إشتراك فيه المصاب.

(1) علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 218، 219

(2) قرار صادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 14-07-1999، ملف رقم 183066. (غير منشور).

(3) منير قرمان، التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، سنة 2002، ص 90.

(4) علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 219.

(5) سعيد مقدم، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 254.

وحتى يعتبر الضرر مباشراً لا بد من وجود علاقة سببية بينه وبين الفعل الضار، أما الضرر غير المباشر فهو عكس الضرر المباشر، حيث يستطيع المضرور أن يتوقاه ببذل جهده العادي، ويدخل في الحساب عند تقدير التعويض أن يكون الضرر متوقعا إذا كان ناشئا عن المسؤولية التقصيرية، حيث يشمل التعويض كل ضرر مباشر متوقع كان هذا الضرر أو غير متوقع.

أما في المسؤولية العقدية فيقتصر التعويض على الضرر المتوقع، وقد يشمل الضرر المتوقع إذا ارتكب المدين غشا أو خطأ⁽¹⁾.

والتعويض قد يكون عينياً أو نقدياً، ولا يعقل أن يكون عينياً عن الأضرار الجسمية أو المعنوية كما هو الحال بالنسبة لحوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أين يمس الحادث جسم المسافرين، وهذا يفسح المجال للقاضي أن يمنح للمسافر الحضور أو ذوي الحقوق تعويضاً نقدياً، يدفع مرة واحدة أو في شكل أقساط طبقاً للمادة 132⁽²⁾ ق. م. ج.

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

الفرع الثاني

مدى تطبيق أمر 15/74 في تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
كما سلف الذكر التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو تعويض قضائي لعدم وجود نص يحكمه، أي للقاضي السلطة التقديرية المطلقة في تحديد مبلغ التعويض شريطة مراعاته للمعايير المنصوص عليها في المادتين 131، 182 ق. م. ج.

وعلى غرار التعويض عن حوادث السيارات فلا داعي لتدخل القاضي لتقدير التعويض

ما دام القانون ولا سيما الملحق والجدول التابعين للأمر 15/74 والقانون 31/88 يحددان بدقة كيفية حساب مختلف التعويضات مسبقاً⁽³⁾.

(1) محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، مرجع سابق، ص 123.

(2) تنص المادة 1/132 ق. م. ج على ما يلي "يعين القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف، ويصح أن يكون التعويض مقسطاً"، كما يصح أن يكون إيراداً مرتباً....".

(3) محمد بوزيد، المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، ع 2، سنة 1992، ص 239.

وبالرجوع إلى المادة 3⁽¹⁾ من نفس الأمر نجدها تنص صراحة على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليه في هذا الأمر على حركة المرور بالسكك الحديدية⁽²⁾ وبتقحصنا لأحكام قرارات المحكمة العليا نجدها أحياناً تستند إلى القواعد العامة في تقديرها للتعويض مراعية في ذلك الظروف الملابسة للمضروب رافضة فكرة تطبيق أمر 15/74 وهذا ما جاء في أحد قراراتها⁽³⁾ حيث أقرت ما يلي "... حيث أنه في قضية الحال الحادث الذي أدى إلى الوفاة لا يطبق عليه الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 .

وحيث أن المادة 3 من هذا الأمر تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية.

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

وأحياناً تستند إلى أحكام الأمر رقم 15/74 رغم حسم هذا الأمر قانوناً، وهذا ما جاء في أحد قراراتها⁽¹⁾ حيث أيد مجلس قضاء البويرة الحكم المستأنف الصادر عن محكمة الأخرية بتاريخ 2005/12/10 ويتعلق الأمر بوفاة قاصر نتيجة سقوطه من القطار، وأدانت فيه المحكمة الشركة الوطنية على أساس أن باب القطار كان مفتوحاً وجاء في القرار ما يلي "... حيث أنه وطبقاً للقانون رقم 31/88 فإنه في حالة وفاة ضحية قاصر عمرها ما بين 6 سنوات و 19 سنة فإن كل من أب وأم الضحية يستحقان بالتساوي تعويضاً يعادل ثلاثة أضعاف الأجر الوطني السنوي الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

وحيث أن الضحية كان قاصراً عند تاريخ الحادث وعمره 15 سنة مما يتعين القول بأن المدعين يستحقان مبلغ 288000 دج بالتساوي بينهما تعويضاً عن الوفاة لأن الأجر الشهري الوطني المضمون عند تاريخ الحادث يساوي 800 دج إذن $288000 = 3 \times 12 \times 800$ دج .

(1) تنص المادة 3 من أمر 15/74 على ما يلي " إلزامية التأمين في هذا الأمر لا تطبق على النقل بالسكك الحديدية".

(2) أحمد طالب، نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية، ع 2، سنة 1991، ص 309.

(3) قرار صادر عن غرفة الجناح والمخالفات بتاريخ 1999/06/01، ملف رقم 208521. (غير منشور).

والمدعيان يستحقان تعويضاً عن مصاريف الجنازة يساوي مبلغ 40000 لأن $5 \times 8000 = 40000$ دج".

ونستنتج من خلال هذين القرارين وجود تناقض في الإجتهااد 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 فوجد المادة 2⁽²⁾ من أمر 15/74 تنص على أن الدولة تؤمن نفسها بنفسها، أي أن الشركة الوطنية هي المسؤولية 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 رقم 07/95⁽³⁾ المعدل والمتمم نجدها تنص على ما يلي " يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل محلا أو قاعة أو مكانا مخصصا لإستقبال الجمهور أو يكون هذا الإستغلال خاصا بالنشاطات التجارية أو الثقافية أو الرياضية أن يكتب تأمينا لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه المستعملين والغير".

والشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مؤسسة وطنية ذات طابع صناعي وتجاري طبقا للمرسوم 391/90 السالف ذكره وهي تستغل قاعات لإستقبال 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 أنه تلغي جميع الأحكام المخالفة لهذا الأمر.

(4) قرار صادر عن الغرفة المدنية القسم الأول بتاريخ 20/05/2009، ملف رقم 479943. (غير منشور).

(2) تنص المادة 2 من أمر 15/74 المتعلق بالإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار على ما يلي "إن الدولة وهي معفاة من الإلتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها إلتزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي يملكها أو الموجودة في حراستها".

(3) أمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بقانون 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتعلق بالتأمينات. (الجريدة الرسمية ع 87).

وعليه يمكن القول بتطبيق أمر 07/95 المعدل و المتمم على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وتلزم بالتأمين، وهذا ما فعلته الشركة عندما إكتتبت 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 مؤمنة⁽¹⁾.

(1) مصدر: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

نخلص في الأخير أن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من عقود النقل البري الذي نظمها المشرع الجزائري في القانون التجاري، إلا أنه لم ينظم هذا العقد بصفة محكمة وواضحة كما أوضحنا سالفًا خاصة فيما يخص مسألة مسؤولية الناقل البري بالسكك الحديدية مقارنة بمسؤولية الناقل البحري والجوي.

هذا ما فتح المجال إلى تضارب آراء الفقهاء، أين تأرجحت مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، وتردد القضاء في تقرير الحالات التي تدخل في إطار المسؤولية التقصيرية وحالات أخرى في إطار المسؤولية العقدية هو الرغبة في مساعدة المسافرين المضطربين في حصوله على التعويض وكان من نتيجة ذلك تقرير مبدأ الإلتزام بضمان السلامة الذي سمح على إبقاء قواعد المسؤولية العقدية دون خرق قاعدة الجمع بين المسؤوليتين.

ومسألة تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية فهي تخضع للقواعد العامة في القانون المدني لعدم وجود نص خاص يحكمها، إلا أن المشرع الجزائري لم يفصل في هذه المسألة وبقي رأيه متذبذبًا بين تطبيق القواعد العامة وتطبيق أمر 15 / 74 الخاص بحوادث السيارات ومحاولة منا في هذه الدراسة المتواضعة إيجاد بعض الحلول وتكملة بعض النقائص من خلال بعض الإقتراحات الآتية :

✓ سن قانون خاص بعقد النقل البري بالسكك الحديدية خاصة عقد نقل الأشخاص كون النقل البري للبضائع منظم بصفة محكمة في القانون التجاري ويمكن إسقاط أحكامه.

✓ وضع نصوص خاصة تحكم نظام التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية كما هو الحال في حوادث السيارات تفاديا لتناقض الاجتهادات القضائية.

✓ إنشاء صندوق خاص بالتعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية يكفل حقوق الضحايا وذويهم كما هو الحال في حوادث المرور.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب

1. إبراهيم الدسوقي، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1975 .
2. إبراهيم السيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقها وقضاء ومبادئ التفضل في الإفلاس التجاري (عقد السمسرة، عقد الوكالة بالعمولة، عقد النقل، عقد البيع، الشركات والأموال وشركات الإستثمار والشركات الأجنبية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ط1، سنة 1991 .
3. أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس، دار الكتب القانونية، مصر، سنة 2003.
4. إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.ن.
5. إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للإلتزامات، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2009 .
6. إدوارد غالي الذهبي، حجية الحكم الجنائي أمام القضاء المدني، مكتبة غريب، د.ت.ن.
7. العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، التصرف القانوني (العقد والإدارة المنفردة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط3، سنة 2004.
8. أكرم ياملكي، القانون التجاري، دراسة مقارنة (الأعمال التجارية، التاجر، المتجر والعقود التجارية)، دار الثقافة، عمان، سنة 2010 .
9. إلياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة (العقود التجارية)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، سنة 2008.
10. أنور طلبة، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، المسؤولية العقدية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط1، سنة 2005.

قائمة المراجع

11. بسام محمد طراونة، باسم محمد ملحم، شرح القانون التجاري، مبادئ القانون التجاري، (النظرية العامة، الأعمال التجارية والتجار، الدفاتر التجارية، السجل التجاري، المتجر، العنوان التجاري، العقود التجارية)، دار المسيرة، عمان، ط1، سنة 2010.
12. حسين فريجة، المبادئ الأساسية في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، سنة 2010.
13. حمد الله حمد الله، عقد النقل (البري، البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1998.
14. خالد عدلي أمير، عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2006.
15. خالد ممدوح إبراهيم، إبرام العقد الإلكتروني (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، سنة 2006 .
16. زكي زكي الشعراوي، العقود التجارية في القانون والفقه والقضاء المصري، (السمسرة، الوكالة بالعمولة، الرهن التجاري، البيع التجاري، النقل)، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1994.
17. سمير جميل الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2001.
18. سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية الجزائري، الجزء الأول، الخصومة القضائية أمام المحكمة، دار الهدى، الجزائر، سنة 2006 .
19. سعيد مقدم، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، (دراسة مقارنة)، دار الحداثة، ط1، سنة 1985.
20. شريف الطباخ، التعويض عن النقل البري والجوي والبحري في ضوء الفقه والقضاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2005.
21. عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، (دراسة مقارنة)، مكتبة الثقافة، عمان، 1997.
22. عباس حلمي، القانون التجاري، العقود والأوراق التجارية، د.م.ن، ط1 ، سنة 1987 .
23. عبد الحكيم فودة، التعويض المدني، المسؤولية التقصيرية والعقدية في ضوء الفقه والقضاء وأحكام محكمة النقض، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 1998.
24. عبد الحكيم فودة، شركات الأموال والعقود التجارية في ضوء قانون الشركات الجديد، دار الفكر الجامعي، القاهرة ، د.ت.ن.
25. عبد الحكيم فودة، آثار الظروف الطارئة والقوة القاهرة على الأعمال القانونية في ضوء
26. الفقه وقضاء النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط1، سنة 1999.

قائمة المراجع

27. عبد الحميد الشواربي، الإلتزامات والعقود التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة، 2001.
28. عبد الرحمن برباره، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، منشورات بغدادية، د.م.ن، ط1، سنة 2009.
29. عبد الرزاق أحمد السنهوري، النظرية العامة للإلتزامات (نظرية العقد)، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط2، سنة 1998.
30. عبد السلام ديب، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، تقديم وزير العدل حافظ الأختام السيد الطيب بلعيز، سنة 2009.
31. عبد العزيز سعد، شروط ممارسة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائية، الديوان الوطني للأشغال التربوية، د.م.ن، ط1، سنة 2002.
32. عدنان إبراهيم سرحان، شرح القانون المدني الأردني، دار الثقافة، الأردن، ط1، سنة 2001.
33. علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، (العقود التجارية، عمليات البنوك)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2004.
34. علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، المسؤولية عن فعل الغير، المسؤولية عن فعل الأشياء، تعويض، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.ن.
35. عماد الشربيني، القانون التجاري الجديد، الكتاب الأول، الإلتزامات والعقود التجارية، مصر، سنة 2003.
36. علي فيلاي، الإلتزامات (الفعل المستحق للتعويض)، موفم للنشر، ط2، د.ت.ن.
37. عمرو عيسى الفقي، الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية (دعوى التعويض)، د.م.ن، ط1، سنة 2002.
38. عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي (دراسة مقارنة)، دار النفائس، الأردن، ط1، سنة 2010.
39. فايز أحمد عبد الرحمن، القانون التجاري الجديد، الجزء الثاني، (الأوراق التجارية، أعمال البنوك، العقود التجارية، الإفلاس)، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، سنة 2007.
40. فراح مناني، العقد الإلكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري، دار الهدى، الجزائر، سنة 2009.
41. فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول، مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، (التاجر، المتجر، العقود التجارية)، دار مكتبة التربية، بيروت، ط1، سنة 1997.

قائمة المراجع

42. مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط2، سنة 2004.
43. مصطفى طه كمال، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2002.
44. محفوظ لعشب، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري والمقارن، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، د.ت.ن.
45. مراد عبد الفتاح، شرح العقود التجارية والمدنية، د.م، ن.د، ت.ن .
46. محمد السيد الفقي، القانون التجاري (الإفلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط1، سنة 2005.
47. محمد المنجي، دعوى التعويض عن المسؤولية المدنية بصفة عامة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط2، سنة 1999.
48. محمد بهجت قايد، العقود التجارية (البيع التجاري، الرهن الحيازي، الوكالة والسمسرة، النقل)، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، سنة 1995.
49. محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، ط2، سنة 1997.
50. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحادثة، لبنان، ط1، سنة 1990.
51. محمد شريف عبد الرحمن، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2002.
52. محمد صبري السعدي، النظرية العامة للإلتزامات، القسم الأول، مصادر الإلتزام، الكتاب الثاني، المسؤولية التقصيرية، العمل النافع في القانون المدني الجزائري، دار الكتاب الحديث، سنة 2003.
53. محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة) في ضوء الفقه والقضاء، دار هومة، الجزائر، سنة 2003.
54. محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.ن.
55. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية في ازدواج أو وحدة المسؤولية المدنية ومسألة الخبرة، الجزء الأول، جامعة القاهرة، مصر، سنة 1978.
56. محمود علي عمران، الإلتزام بضمان السلامة في بعض العقود، دراسة فقهية وقضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1980.

قائمة المراجع

57. منير قزمان، التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، سنة 2002.
58. منير محمد الجنيهي، ممدوح محمد الجنيهي، العقود التجارية، (عقد نقل التكنولوجيا، الوكالة التجارية، عقد السمسرة، عقد النقل)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2000.
59. وجدي عبد الواحد، التعويض عن الإخلال بالالتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر د.د.ن، د.م.ن. ط1، سنة 2004.
60. يوسف نجم جبران، النظرية العامة للموجبات، مصادر الموجبات، القانون والجرم وشبه الجرم، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، منشورات عويدات بيروت، سنة 1987.

ثانيا : الرسائل الجامعية.

1. فتيحة يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر، سنة 2004.
2. ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر، سنة 2008.
3. حكيم ولد كسكوسة، النظام القانوني لمرفق النقل في الجزائر، مذكرة ماجستير في العلوم القانونية، جامعة الجزائر، سنة 1990.

ثالثا: المقالات

1. أحمد طالب، نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية، ع2، سنة 1991. ص ص 293 - 335 .
2. العربي بلحاج، دعوى المسؤولية التقصيرية في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الاقتصادية والسياسية، ع2، سنة 1994، ص ص 365-410.
3. عبد الرحمن خليفاتي، الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الاقتصادية والسياسية، ع2، سنة 2007، ص ص 169-181.
4. كريمة نزار، مدى تأثير قاعدة الإلتزام بضمان السلامة على مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، ع2، سنة 2006، ص ص 89-104 .
5. محمد بوزيد، المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، ع2، سنة 1992، ص ص 231 - 249 .
6. مراد بن طباق، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، ع4، سنة 1991، ص ص 21 - 45

قائمة المراجع

رابعاً : النصوص القانونية

1- الإتفاقيات الدولية:

أ)- الإتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة عبر السكة الحديدية الموقعة ببرن عام 1924 المعدلة في 09 ماي 1980 (cotif) .

2. القوانين :

أ)- قانون رقم 90 / 35 المؤرخ في 1990.12.25 المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية (الجريدة الرسمية ع 56).

ب)- قانون رقم 01 / 13 المؤرخ في 2001.08.07 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم بقانون 11- 09 المؤرخ في 05 يونيو 2011 (الجريدة الرسمية ع 32).

ج)- قانون رقم 08 - 09 المؤرخ في 2008.02.23 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية (الجريدة الرسمية ع 21).

3- الأوامر:

أ) -أمر رقم 75 / 59 المؤرخ في 26 / 09 / 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم (الجريدة الرسمية ع 11).

ب)- أمر رقم 75 / 58 المؤرخ في 26- 09 - 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم (الجريدة الرسمية ع 44).

ج)- أمر رقم 74 / 15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار (الجريدة الرسمية ع 15) المعدل والمتمم بقانون رقم 88 / 31 المؤرخ في 19 يوليو 1980 (الجريدة الرسمية ع 29).

د)- أمر رقم 76 / 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم (الجريدة الرسمية ع 29).

و)- أمر رقم 95 / 07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بقانون 06-04 المؤرخ 20 فبراير 2006 المتعلق بالتأمينات (الجريدة الرسمية ع 87).

4- المراسيم :

- أ) المرسوم التنفيذي رقم 90 / 391 المؤرخ في 01 - 12 - 1990 المتضمن تغيير الطبيعة القانونية لشركة النقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي (الجريدة الرسمية ع 54).
- ب) المرسوم التنفيذي رقم 93 / 348 المؤرخ في 28/12/1993 المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية وإستغلاله (الجريدة الرسمية ع 87).

المراجع باللغة الفرنسية

les ouvrages:

- 1- René Rodiere, Droit des transports terrestres et aériens, paris, 5 édition Dalloz, 1990.
- 2- Amer Zahi, Droit des transports, office publications universitaires, Alger, tome1, 1991.
- 3- Philippe Le Tourneau, contrat de transport, droit civil, édition Dalloz, 2003.
- 4- Isabelle Longarin, Marie Odile Micond, transports ferroviaires, droit commercial, édition Dalloz, 2001.

Les thèses

- 1-L.Denoit, la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemin de fer, thèse paris, 1938.
- 2-Jeanne Wanner, la responsabilité civile du transporteur ferroviaires des personnes, la SNCF, face ses usagers, mémoire pour le master 02 en droit, paris, 2008.

الفهرس

01.....	مقدمة
03	الفصل الأول: الإطار العام لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
	المبحث الأول: مفهوم عقد نقل الأشخاص بالسكك
04	الحديدية
	المطلب الأول: تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
05	وإثباته
	الفرع الأول: تعريف عقد نقل الأشخاص بالسكك
05.....	الحديدية
08.....	أولاً: أركان عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
08.....	1- الرضا
09.....	2- المحل
10.....	3- السبب
10.....	ثانياً: شروط عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
10	1- أن يكون الشخص المنقول حياً
10	2- أن يكون الناقل محترفاً
10.....	3- أن يكون هناك تحرك من مكان إلى آخر
11.....	4- أن يكون النقل بمقابل
11.....	الفرع الثاني: إثبات عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وحدود
14.....	تنفيذها
	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
15.....	
	الفرع الثاني: حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك
18.....	الحديدية
20.....	المبحث الثاني: تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية
	المطلب الأول: التزامات ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية (الشركة الوطنية للنقل بالسكك
21.....	الحديدية)
21.....	العنصر الأول: تقديم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية
21.....	أولاً: تعريف شركة النقل بالسكك الحديدية
23.....	ثانياً: لمحة تاريخية عن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية
23.....	1- مرحلة 1844 إلى 1959

24	2- مرحلة 1963 إلى 1976
24	3- 1976 إلى يومنا هذا
24	العنصر الثاني :نشاطات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وهيكلها التنظيمي
24	أولا :نشاطات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية
26	ثانيا :الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية
26	1- مديرية الزبائن
27	2- مديرية الدراسات العامة
27	3- مديرية الاستغلال
27	4- مديرية التدقيق ومراقبة التسيير وتسيير المساهمات
28	5- مديرية التموين
28	6- مديرية الهياكل القاعدية
28	7- مديرية العتاد والمعدات
28	8- مديرية مركزية لحماية الممتلكات
28	9- مديرية الموارد البشرية
28	10- مديرية المالية والمحاسبة
29	11- مديرية نظام الإعلام الآلي
30	الفرع الأول :الإلتزام بضمان سلامة المسافرين
30	أولا :نشأة مبدأ الإلتزام بضمان السلامة
32	ثانيا :تطور الإلتزام بضمان السلامة
32	الفرع الثاني :الإلتزام بنقل المسافرين وتوصيله إلى المكان المتفق عليه في الميعاد المحدد
39	الفرع الثالث:الإلتزام بتوفير الراحة للمسافر
41	المطلب الثاني :إلتزامات المسافرين بالسكة الحدية
44	الفرع الأول :الإلتزام بدفع تذكرة النقل
44	الفرع الثاني :الإلتزام بتعليمات الناقل
46	الفرع الثالث :الإلتزام بالحضور في الزمان والمكان المحددين للسفر
47	الفصل الثاني :المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالسكك الحديدية
48	المبحث الأول :التكليف القانوني لمسؤولية الناقل عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك
49	الحديدية

المطلب الأول :الطبيعة القانونية لمسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية	50.....
الفرع الأول : إعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية مسؤولية تقصيرية	50
الفرع الثاني :إعتبار المسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية مسؤولية	52.....
عقدية.....	52.....
المطلب الثاني :حالات إعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من	56.....
المسؤولية.....	56.....
الفرع الأول :القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية	59.....
الفرع الثاني: خطأ المضرور كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية من المسؤولية	62.....
الفرع الثالث :فعل الغير كحالة لإعفاء ناقل الأشخاص بالسكك	68.....
الحديدية.....	68.....
المبحث الثاني: نظام التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية	73.....
المطلب الأول دعوى التعويض عن الحوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.....	73.....
الفرع الأول: شروط رفع دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك	74.....
الحديدية.....	74.....
أولا :الصفة.....	75
ثانيا :المصلحة.....	76.....
ثالثا :الأهلية.....	76.....
الفرع الثاني :أطراف دعوى التعويض عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية	76.....
أولا :المدعي.....	77.....
ثانيا: المدعى عليه.....	78.....
الفرع الثالث :الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص	78.....
بالسكك الحديدية.....	78.....
أولا :دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القاضي	81.....
المدني.....	81.....
ثانيا :دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أمام القاضي الجزائي	83.....
ثالثا :حجية الحكم الجزائي أمام القاضي المدني.....	83.....

الفرع الرابع: سقوط دعوى التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.....	84
المطلب الثاني: طرق تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.....	85
الفرع الأول : معيار تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.....	86
الفرع الثاني :مدى تطبيق أمر 15/74 في تقدير التعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.....	88
الخاتمة.....	92
المراجع.....	93
الفهرس.....	101

ملخص عن الموضوع

لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية أهمية كبيرة في حياة الإنسان، خاصة في العصر الحديث، إذا أصبح كثير الإستعمال وذلك إختصارا للوقت، إلا أن كثرة الحوادث الناجمة عنه وكثرة الضحايا كان لزاما على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية التدخل وذلك بتنفيذ إلتزاماتها المتمثلة في :

- الإلتزام بضمان سلامة المسافر .
 - الإلتزام بإيصال المسافر إلى المكان المقصود في الوقت المحدد .
 - توفير المكان والراحة للمسافر.
- وإذا أصيب المسافر بضرر تقوم المسؤولية العقدية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بما أن القضاء الفرنسي توصل إلى مسؤولية الناقل العقدية بعد أخذ ورد وأيده في ذلك القضاء والمشرع الجزائري.
- وتذكرة النقل هي العقد الذي يربط بين المسافر والناقل، وإذا كان المسافر غير حائز على تذكرة النقل يعتبر في وضعية غير قانونية ولا تطبق عليه أحكام عقد النقل.
- إذن ثبوت المسؤولية على عاتق الناقل لا يعني تطبيقها في كل الحالات، إذ إعتد المشرع على حالات الإعفاء منها:
- القوة القاهرة.
 - خطأ الغير.
 - خطأ الضحية،
 - فإذا إستطاع الناقل إثبات هذه الحالات أعفي من المسؤولية.
 - وإذا لم يستطع الناقل إثبات حالة من حالات الإعفاء ثبتت مسؤوليته وبالتالي ملزم بالتعويض طبقا للقواعد العامة.

الكلمات الدالة:

القطار- المحطة- المسؤولية - الضحية - المسافر- الناقل -الأشخاص- التعويض.

Résumé

Le contrat de transport des personnes par les chemins de fer revêt une grande importance dans la vie de l'être humain notamment durant l'ère moderne où il devient très utilisé car il permet de gagner du temps. Malheureusement, la fréquence des accidents dus par les chemins de fer et la multitude de victimes a contraint la Société National des Voies Ferroviaires d'intervenir et ce par l'application de ses engagements qui consistent en :

- Engagement d'assurer la sécurité du voyageur
- Engagement de transporter le voyageur à la destination voulu dans les temps impartis
- Offrir de la place et du confort au voyageur.

Si le voyageur subi un préjudice, la responsabilité contractuelle incombe à la société national de transport ferroviaire attendu que le droit Français a abouti à la responsabilité contractuelle du transporteur après étude et le droit et projet Algérienne le soutiennent.

Le ticket de transport constitue le contrat qui lie le voyageur au transporteur et si le voyageur n'a pas de ticket de transport, il est considéré en situation irrégulière et les dispositions du contrat de transport ne sont pas appliquées.

Même prouvée, cette responsabilité qui incombe au transporteur ne doit pas être toujours appliquée dans tous les cas, le projet prévoit des cas d'exemption dont :

- Force majeur
- Erreur de la victime, erreur d'autrui, si le transporteur arrive à prouver ces cas, il est dégagé de cette responsabilité.*
- Si le transporteur n'arrive pas à prouver les cas où sa responsabilité est dégagée, sa responsabilité est appliquée et il est contraint à un dédommagement conformément aux règles générales.

Mots clés :

Train – Gare – Responsabilité – Victime – Voyageur – Transporteur – Personnes-Compensation

Summary

The contract of transportation of passengers by the railways is of great importance in the life of human beings especially in the modern era where it is widely used because it saves time.

Unfortunately, the frequency of accidents caused by railways and the multitude of victims forced the the National of Railway Company to intervene to implement its commitments which consist of:

- Commitment to ensure the safety of travelers
- Commitment to carry the passenger to the desired destination in a limited time.
- Provide space and comfort for the travelers.

If the traveler suffered injury, the contractual responsibility of the national railway company expected that French law has led to the contractual liability of the carrier and after many studies; the Algerian project law confirm this.

The transport ticket is the contract between the carrier and the passenger and if the passenger has not travel ticket, it is considered illegal and the provisions of the contract of transportation are not applied.

Even proven, this responsibility of the carrier must not always be applied in all cases, the project provides for exemption if :

- Force majeure
- Error of the victim, another error, if the carrier arrives to prove these cases, it is relieved of this responsibility
- If the carrier fails to prove its liability clearly, its responsibility is applied and it is forced to compensation in accordance with the general rules.

Keys words:

Train – Station – Responsibility – Victim – Traveler – Carrier – people - compensation