

## الإطار القانوني لحادث المرور المختلط في القانون المدني الجزائري

( حادث تصادم سيارة مع قطار على خطي السكة الحديدية )

### *The Legal Frame for The Mixed Accident in The Algerian Civil Code(a Car Crash with a Train on The Rail Road)*

إستلام المقال 2022/01/.25 قبول المقال للنشر 2022/12/12 نشر المقال 2022 /12/31

أحمد حدي لالة<sup>1\*</sup> ، أ. د / مجد رايس<sup>2</sup>

1 . جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان - (الجزائر) ، ahmedhaddilala@gmail.com

2 . جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان - (الجزائر) ، Rais2000@hotmail.fr

#### الملخص:

حادث المرور المختلط هو الحادث الذي ينتج عن تصادم قطار لنقل المسافرين مع سيارة على مستوى تقاطع السكة الحديدية مع الطريق العام وهو بذلك يخضع لأحكام قانونين مختلفين من حيث الموضوع مما يثير إشكالية القانون الواجب التطبيق على الحادث ، ولقد أهمل المشرع الجزائري تنظيم أحكامه سواء في الأمر رقم 74 . 15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبالتعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات المعدل والمتمم أو ضمن أحكام التعويض في القانون المدني والتجاري الذي يخضع له عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، الأمر الذي أدى إلى تناقض في أحكام القضاء وتأرجحه بين القانونين المذكورين أعلاه ، لهذا يجب على المشرع الجزائري التدخل بإدراج قانون ينظم حوادث المرور المختلطة أو يحسم الخلاف والتناقض القائم حول القانون الواجب التطبيق على الحادث .  
الكلمات المفتاحية : حوادث المرور ، حوادث السيارات ، حوادث القطارات ، حادث تصادم سيارة مع قطار ، التعويض عن الحوادث .

#### Abstract.

The mixed accident that results from the crash of a passengers train and a car in the cross road within rail road is under the force of two different laws; and that case results in a problem :which law we must apply. The Algerian legislator ignored the arrangements of his judgments in the modified order 74-15 about the obligation of compensation of physical injuries that result from cars accidents or the guarantee of the assurance in civil and commercial code that the contract of transporting people on rail roads, and this leads to an opposition in the judicial judgments of justice and its balance between the laws mentioned previously. Thus, the Algerian legislator has to interfere by passing laws organizing the mixed traffics accidents or finish the dilemma and the contrast about what law we need to apply in that case.

**Keywords : Traffic accidents, car crash, train crash, accident between a car and a train compensation in accidents.**

مقدمة :

يعتبر الالتزام بالسلامة الجسدية في عقد نقل الأشخاص عصب المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث النقل في القانون الجزائري ، هذه الأخيرة التي فرضت على المشرع في كافة الدول بصفة عامة . وبصفة خاصة المشرع الجزائري . من تبني تشريعات وقوانين تكرس حماية السلامة الجسدية، وتختلف وتتعدد هذه التشريعات والقوانين باختلاف أنواع ووسائل النقل فيما إذا كانت برية أو جوية أو بحرية ، أو فيما يتعلق بكل نوع على حدى مثلا إذا كان النقل البري عن طريق سيارة أو عن طريق السكة الحديدية.

وما يهمننا في هذا الصدد بالذات هو الحوادث المرورية الناتجة عن نقل الأشخاص سواء كانت بالسكك الحديدية أو بالسيارات ، وعليه فإن المشرع الجزائري لم يعتمد على تشريع واحد ينظم من خلاله حوادث نقل الأشخاص وإنما أفرد لكل نوع نظامه الخاص به بالاعتماد على معيار وسيلة النقل المستعملة. فمجال حوادث نقل الأشخاص بالسيارات خضع لعدة مبادئ أو أنظمة بصورة مطابقة تماما لما خضعت له معظم القوانين الجزائرية إبان الفترة الاستعمارية، ولم تنطلق في الجزائر من ذلك العقال الاستعماري إلا بصدور القانون المدني الوطني في 26 سبتمبر 1975<sup>1</sup> وبعده الأمر 74 . 15 المؤرخ في 30 /01/ 1974<sup>2</sup> المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ، وبنظام التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات المعدل والمتمم بالقانون رقم 88 . 31 المؤرخ في 19 يوليو 1988<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> . الأمر رقم 75 . 58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني ج / رقم ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 80 . 07 المؤرخ في 09 غشت 1980 ، القانون رقم 83 . 01 المؤرخ في 29 يناير 1983 ، القانون رقم 87 . 19 المؤرخ في 08 ديسمبر 1987 ، القانون رقم 88 . 14 المؤرخ في 03 مايو 1988 ، القانون رقم 89 . 01 المؤرخ في 07 فبراير 1989 ، القانون رقم 05 . 10 المؤرخ في 02 يونيو 2005 ، القانون رقم 07 . 05 المؤرخ في 31 مايو سنة 2007، ج / ر رقم 31 المؤرخة في 31 مايو 2007

<sup>2</sup> . الأمر رقم 74 . 15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور المعدل والمتمم ، ج/ر رقم 15 لسنة 1974.

<sup>2</sup> . قانون رقم 88 . 31 مؤرخ في 19 يوليو 1988 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 74 . 15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار . ج . ر العدد 29 مؤرخة في 20 يوليو 1988

<sup>3</sup> . قانون رقم 88 . 31 مؤرخ في 19 يوليو 1988 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 74 . 15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار . ج . ر العدد 29 مؤرخة في 20 يوليو 1988

أما فيما يخص حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية فقد نظمها المشرع بموجب القانون المدني والقانون التجاري<sup>1</sup> والقانون رقم 90 . 35 المتعلق بالأمن والسلامة و الإستعمال والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية<sup>2</sup>، والمرسوم التنفيذي رقم 93 . 348 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية واستغلاله<sup>3</sup>.

ومن هذا المنطلق فإن الإشكال لا يثور حينما يطرأ حادث لقطار ينقل أشخاص أو نتيجة لتصادم قطارين ، فالمسألة في هذه الحالة محسومة بالنسبة للقواعد الواجبة التطبيق . كما أشرنا لها سابقا . وهي القواعد العامة للقانون المدني والتجاري والمراسيم المنظمة لهذه الحالة ، ونفس الشيء بالنسبة لحوادث السيارات فيما بينها فالنظام المطبق هو ذلك المتعلق بالإلزامية التأمين على السيارات ، وبنظام التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات المعدل والمتمم.

وعلى النقيض من ذلك فإن الإشكال يفرض نفسه حينما يتداخل مسار السكة الحديدية مع مسار السيارات ويطرأ الحادث نتيجة لتصادم بين الآلتين مما يتسبب في أضرار جسمانية ومادية للأشخاص المنقولين ، عندئذ نكون أمام معضلة القواعد الواجبة التطبيق على الحالة المعروضة والتي بدورها تبتثق عنها إشكالا جوهريا والمتمثل في طريقة تقدير التعويض .

ومن أجل التصدي لهذا الكم الهائل من التساؤل كان لزاما علينا أن نحدد معالم هذا البحث في إطار مجتئين ، حيث سنخصص المبحث الأول لدراسة ماهية الحادث المختلط ، والتباين المحدد لعناصره لإزالة اللبس سواء من ناحية أطراف الحادث ، والقواعد القانونية المطبقة على كل عنصر ، ونخصص المبحث الثاني لتطبيقات تنازع القوانين من حيث الموضوع حول الحادث المختلط وسنعرض من خلاله بعض الحلول المتخذة في هذا الصدد .

ولقد أرتأينا في سبيل ذلك أن يكون المنهج الوصفي التحليلي هو الأنسب لمثل هذه المواضيع نظرا لغموضها وتشعبها وبالتالي فيجب وصف الغامض منه وتحليل ما تشعب منه قدر المستطاع لتمكين القارئ من الفهم والله المستعان .

<sup>1</sup> . الأمر رقم 75 . 59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم حسب آخر تعديل له القانون رقم 15 . 20 المؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1437 الموافق ل 30 ديسمبر سنة 2015 ج/ر رقم 71 مؤرخة في 30 ديسمبر 2015 .

<sup>2</sup> . القانون رقم 90 . 35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ج/ر رقم 56 الصادرة بتاريخ 26 ديسمبر 1990 .

<sup>3</sup> . المرسوم التنفيذي رقم 93 . 348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية واستغلاله ج/ر رقم 87 الصادرة بتاريخ 29 ديسمبر 1993 .

## المبحث الأول : المقصود بالحادث المختلط :

كما أشرنا سابقا فلنحاول في هذا المبحث تسليط الضوء على الحادث المختلط كما يلي :

### المطلب الأول : ماهية الحادث المختلط .

تتجسد الصورة الحقيقية للحادث المختلط عند اصطدام قطار لنقل الأشخاص مع سيارة في منطقة تقاطع الطريق مع مسار السكة الحديدية ، هذه الحوادث وإن كانت منتشرة بكثرة في مجال النقل إلا أنه نادرا ما يتصور أن يكون القطار هو المتسبب الرئيسي في الحادث إلا في الحالة التي ينحرف فيها عن مساره ويصطدم بالسيارات المنتظرة على حافة السكة ، ومع ذلك يجب أخذ هذه الحالة بعين الاعتبار باعتبارها واقعة تفرض نفسها ممكنة الحدوث . أو في الحالة التي يقصر فيها حارس السكة في أداء مهامه ويسمح للسيارات بالمرور على السكة بسوء تقدير منه ويطرأ الحادث .

أما في ما عدا ذلك فإن معظم الحوادث . بهذا المنظور . يتسبب فيها سائقو السيارات ولذلك فإن المشرع الجزائري قد جعل على عاتق سائقي السيارات والمارة التزام الحيطة والحذر أثناء تجاوزهم لمسار السكة الحديدية<sup>1</sup> وهذا من خلال المادة 34 في فقرتها 1 من القانون رقم 90 . 35 المذكور " حيث نصت على " في حالة قيام خط حديدي على الطريق العام ، أو عبوره مسطحة الطريق العام أو قارعتة فقط يجب على كل راجل ، او فارس أو سائق عربة عند قدوم عربة أو قطار تابع لمصلحة السكك الحديدية إخلاء هذا الطريق والابتعاد عنه حتى يمر العتاد المتقل عليه.

وغني عن البيان بأن أطراف الحادث يتمايزان عن بعضهما من خلال خضوع كل منهما بعد الحادث لنظام معين مستقل عن الآخر ، فحوادث السكك الحديدية الناتجة عن نقل الأشخاص تخضع في أحكامها للقواعد العامة للقانون المدني والقانون التجاري في حين أن حوادث السيارات تخضع في أحكامها للأمر 74 . 15 المؤرخ في 30 /01/ 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ، وبنظام التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات المعدل والمتمم بالقانون رقم 88 . 31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، وهو ما يثير إشكالية تنازع القوانين من حيث الموضوع . وبالتالي فإن صفة ( المختلط ) التي يكتسبها الحادث في هذا الشأن لا يكتسبها من حيث اختلاف وسيلتي النقل اللتان تعرضتا للحادث وإنما بالنظر إلى خضوع كل طرف منهما لأحكام قانون معين .

<sup>1</sup> . أنظر زرقط سفيان ، عقد النقل البري في التشريع الجزائري ، عقد نقل الأشخاص ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية ، كلية الحقوق ، بن عكنون ، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة ، السنة الجامعية 2009 . 2010 ، ص 125 .

## المطلب الثاني : تباين أحكام الحادث المختلط .

بالنظر إلى العناصر المكونة للحادث المختلط ( حادث القطار . حادث السيارة ) يتضح لنا التباين بين الأحكام المطبقة على هذه العناصر . فمن جهة يعتبر عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود التجارية و ذلك طبقا للمادة الثانية (02) من القانون التجاري<sup>1</sup> وبالتالي فإن المسؤولية المدنية للحادث تخضع لقواعد المسؤولية في القواعد العامة للقانون المدني والقانون التجاري فطبيعة مسؤولية ناقل الأشخاص بالسكك الحديدية هي طبيعة عقدية<sup>2</sup> ، وحتى يتحصل المسافر على حقه في التعويض يكفي أن يثبت وقوع الضرر حتى يفترض خطأ الناقل والعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي أصابه ، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا بإقامة الدليل على أن الضرر الذي لحق بالمسافر يرجع إلى سبب أجنبي<sup>3</sup> .

لقد فصل المشرع الجزائري في هذه المسألة وذلك من خلال نصوص قانونية وأخرى تنظيمية نذكر منها: المادة الثانية (02) من القانون 01/13 المؤرخ في 07 / 08 / 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه<sup>4</sup> ، وكذا المادة 13<sup>5</sup> و 15<sup>1</sup> منه .

<sup>1</sup> . تنص المادة 02 من الأمر رقم 75 . 59 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم على >> يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه .....

. كل مقولة لاستغلال النقل والتنقل << .

<sup>2</sup> -Isabelle Bon Garain, Marie Odile Nicond, transport ferroviaire, droit commercial, ed Dalloz, année2001, p.18.

<sup>3</sup> . أنظر محمد حسن الجبر العقود التجارية و عمليات البنوك، ط 2 جامعة الملك سعود للنشر ، المملكة العربية السعودية سنة 1997، ص203،

<sup>4</sup> . تنص م (02) من القانون 01.13 المؤرخ في 07 / 08 / 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه على >> يقصد في مفهوم هذا القانون النقل البري: " 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 << .

. تنص المادة ( 13 ) من القانون 01.13 المؤرخ في 07 / 08 / 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه على

>> يشمل النقل البري في مفهوم هذا القانون ، النقل بالسكك الحديدية <

<sup>5</sup> . تنص المادة ( 15 ) من القانون 01.13 المؤرخ في 07 / 08 / 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه على >> يجب أن تكون عمليات النقل محل عقد شرو ، طبقا للتشريع الجاري به العمل تحدد ط وكيفيات إعداد عقود النقل عن طريق التنظيم .

يشمل النقل البري في مفهوم هذا القانون ، النقل بالسكك الحديدية <<

و تبني القانون الجزائري قضا محكمة النقض الفرنسية بحيث نص في المادة 62 من القانون التجاري على ما يلي " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله الى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد."

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

وهذا ما أكدته القضا الجزائري. ومن قبيل ذلك ما قضت به المحكمة العليا في القرار الصادر عنها بتاريخ 02 ديسمبر 1992<sup>2</sup> و الذي جاء فيه ما يلي "حيث أن مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية تعاقدية ناتجة عن عقد نقل المسافرين<sup>3</sup> .

ومتى 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 مدني صادر عن القاضي الجزائري بموجب رفع الدعوى الجزائرية مصحوبة بالدعوى المدنية<sup>4</sup>، أو بمقتضى حكم صادر عن القاضي المدني بموجب رفع الدعوى المدنية منفصلة عن الدعوى الجزائرية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> . تنص المادة (15) من القانون 01 المؤرخ في 07 / 08 / 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه على >> يجب أن تكون عمليات النقل محل عقد شرو ، طبقا للتشريع الجاري به العمل تحدد ط وكيفيات إعداد عقود النقل عن طريق التنظيم . << .

<sup>2</sup> . قرار صادر عن الغرفة المدنية ، ملف رقم 94034، منشور في المجلة القضائية سنة 1998 ، ع 2، - ص 74 .  
<sup>3</sup> . أنظر شيخ سناء ، مقال بعنوان المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد الثاني سنة 2014 ، ص 174 .

<sup>4</sup> . تنص المادة (1/ 03) من القانون رقم 66 . 155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق ل 08 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائرية المعدل والمتمم على >> يجوز مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العامة في وقت واحد أمام الجهة القضائية نفسها ...<< .

<sup>5</sup> . تنص المادة (04) من القانون رقم 66 . 155 المتضمن قانونا لإجراءات الجزائرية المعدل والمتمم على >> يجوز أيضا مباشرة الدعوى المدنية منفصلة عن الدعوى العمومية .

غير أنه يتعين أن ترجى المحكمة المدنية الحكم في تلك الدعوى المرفوعة أمامها لحين الفصل نهائيا في الدعوى العمومية إذا كانت قد حركت << .

وترفع الدعوى المدنية الرامية إلى التعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل بالسكك الحديدية وفقا لمقتضيات وأحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>1</sup> الذي يعتبر الشريعة العامة للدعوى المدنية من بداية رفعها إلى غاية صدور الحكم البات فيها .

يرجع القاضي المدني في تقديره للتعويض عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية للقواعد العامة لعدم وجود قانون خاص يحكمها مستندا في ذلك للمادتين<sup>2</sup> 131 و<sup>3</sup> 182 ( ق. م. ج ) ، وطبقا لهما تبين المادتين التعويض في مجال نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو تعويض قضائي، أي من إختصاص القاضي، فالقاضي له سلطة تقديرية في تقدير التعويض مستهديا في ذلك بالعناصر الأساسية للتعويض<sup>4</sup> وهذه من المسائل الموضوعية التي لا تتعلق بالنظام العام و الغير مراقب فيها من طرف المحكمة العليا .

ومن جهة أخرى أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر تخضع في أحكامها للقانون المدني كمبدأ عام و للأمر رقم 74 . 15 المؤرخ في 30 /01/ 1974 المتعلق بالزامية التأمين على

<sup>1</sup> . القانون رقم 09-08 المؤرخ في 23 / 02/ 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج /ر رقم 21

المؤرخة في 25 فبراير 2008 .

<sup>2</sup> . تنص المادة 131 الأمر رقم 75 . 58 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم على>> 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 للمضروب بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقرير>> .

<sup>3</sup> . تنص المادة 182 من الأمر رقم 75 . 58 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم على>> إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب <sup>4</sup> . أنظر بن قريش نعيمة ، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ( دراسة مقارنة ) ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص تخصص عقود ومسؤولية ، شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية ، جامعة أمجد بوقرة بومرداس ، سنة 2014 ، ص 86 .

السيارات ، وبنظام التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات<sup>1</sup> المعدل والمتمم بالقانون رقم 88 . 31 المؤرخ في 19 يوليو 1988<sup>2</sup> .

وللتوضيح فالمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات والأساس التي تقوم عليه ما هي إلا تطبيقاً لآخر ما توصل إليه الفقه والقضاء في فرنسا في مجال تطور المسؤولية المدنية<sup>3</sup>، لذلك نجد أن معظم أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات قد نظمتها أحكام القواعد العامة ( القانون المدني ) في (شروط قيام المسؤولية وأساسها ) حيث ما جاء به القانون رقم 88 . 31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 المعدل والمتمم للأمر 74 . 15 الصادر في 30 / 01 / 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات في هذا المجال . ما هو إلا تكرار لمبادئ القاعدة العامة ولم يأتي بجديد في هذا الصدد . إلا في بعض الأحكام الخاصة حيث أن القانون المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات السالف الذكر قد إنفرد بتنظيم أحكام التعويض أو النظام العام للتعويض عن هذه المسؤولية وهو جوهر الدراسة في هذا المقال .

وعليه فالمسؤولية هنا ، مجردة تماماً من فكرة الخطأ وإنما قائمة على أساس موضوعي يكفي فيها إسناد الضرر إلى الفعل لقيام المسؤولية ، سواء كان هذا الفعل خطأ أو غير خطأ<sup>4</sup> ، أي يكفي

<sup>1</sup> . الأمر رقم 15.74 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور المعدل والمتمم ، ج/ر رقم 15 لسنة 1974.

<sup>1</sup> . القانون رقم 88 . 31 مؤرخ في 19 يوليو 1988 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 74 . 15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات . ج .ر العدد 29 مؤرخة في 20 يوليو 1988 .

<sup>2</sup> . القانون رقم 88 . 31 مؤرخ في 19 يوليو 1988 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 74 . 15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات . ج .ر العدد 29 مؤرخة في 20 يوليو 1988 .

<sup>3</sup> . راجع تطور المسؤولية المدنية في مؤلف علي فيلاي ، الإلتزامات ، الفعل المستحق للتعويض ، الطبعة الثانية ، موفم للنشر ، الجزائر ط 2007 من الصفحة 30 إلى غاية الصفحة 50 .

<sup>4</sup> . تنص المادة (08) من الأمر رقم 74 . 15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور المعدل والمتمم على >> كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث ويشمل هذا التعويض كذلك لمكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن نفس الشروط المنصوص عليها في المادة 13 >> .



الضرر وعلاقته السببية لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ومساءلة حارس السيارة عن الأضرار التي لحقت بالمضروب وهو ما يسمى بالتعويض خارج المسؤولية.

وبناء على هذا الأساس الموضوعي أعفي المضروب في غالبية الدول، سواء بالنص التشريعي أو بالتفسير القضائي، من عبء الإثبات الذي يقع عليه تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية فأقيمت قرينة السببية التي تفترض أن تدخل السيارة في الحادث يرجع إلى فعلها، وأقيمت كذلك قرينة الحراسة التي تفترض أن فعل السيارة يسند إلى حارسها القانوني وهو مالكاها.<sup>1</sup>

وقد كرس القضاء ذلك من خلال ما ذهبت إليه المحكمة العليا إلى أن نظام التعويض في حوادث المرور يقوم على أساس نظرية المخاطر؛ وذلك في قرارها الصادر بتاريخ 1990/02/27 جاء في حيثياته " إن التعويضات المحددة بالجدا ول المرفقة بالأمر 74 . 15 هي من النظام العام وأن عدم مراعاتها يترتب عليه البطلان والنقض" ، وقد أكدت ذلك المادة 8 من نفس الأمر والتي ألغت عنصر الخطأ لقيام المسؤولية المدنية، وفي قرار آخر لها عن الغرفة الجنائية الثانية مؤرخ في 1990/07/09 نص على " إنه إلى غاية 1980 وهو تاريخ صدور المراسيم التطبيقية للأمر 74. 15 كانت تطبق أمام الجهات القضائية في دعاوى حوادث المرور نظرية الخطأ التي تشترط من الضحية إثبات الخطأ المرتكب من قبل السائق وكون هذا الخطأ هو الذي كان سببا في الضرر الذي لحقها، ثم أخذ المشرع بنظرية الخطر التي تشمل التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في الحادث حسب القواعد المحددة للأمر 74. 15 وقانون 31. 88.<sup>2</sup>

ونفس الشيء بالنسبة لمباشرة الدعوى في كل الحوادث المرورية سواء أمام القاضي المدني أو الجزائري فإنها تطبق نفس الإجراءات المتبعة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية إلا أن القاضي المدني في هذه الحالة لا يتمتع بأي سلطة تقديرية في تقدير التعويض لأن التعويض محدد سلفا ( تقدير جزافي ) بمقتضى القانون طبقا للملاحق التي نص عليها المشرع في القانون رقم 31 . 88 المعدل والمتمم للأمر رقم 74 . 15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور فيكفي مجرد إجراء عملية حسابية لتحديد المبلغ المستحق والقضاء به

<sup>1</sup> . أنظر كمال كيحل الإتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين ،رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، سنة 2006 . 2007 ، ص13.

<sup>2</sup> . أنظر، قرار المحكمة العليا، الغرفة. الجزائرية ، مؤرخ في 09/ 07/ 1990 ، ملف رقم 66.203 ، المجلة القضائية، العدد الأول، 1999، ص 45 .

لصالح المضرور<sup>1</sup> والمسألة هنا قانونية ومن النظام العام يخضع القاضي فيها لرقابة المحكمة العليا وهذا هو جوهر الفرق بين عناصر الحادث المختلط .

### المبحث الثاني : تطبيقات لتنازع القوانين من حيث الموضوع حول الحادث المختلط .

بما أن القوانين الجزائرية ما هي في حقيقة الواقع إلا نسخة عن القوانين الفرنسية . إلا ما تعارض منه مع السيادة والهوية الوطنية ارتأيت أن أعرض تطبيقات لتنازع القوانين من حيث الموضوع حول الحادث المختلط في القانون الفرنسي باعتباره النص الاصيلي ثم بعد ذلك نتطرق إلى ذلك في القانون الوطني الجزائري .

### المطلب الأول : تنازع القوانين من حيث الموضوع حول الحادث المختلط في القانون الفرنسي .

من المعلوم أن القطارات وإن كانت الحوادث الناتجة عنها لا تشملها مظلة التأمين المنصوص عليه في الأمر رقم 74 . 15<sup>2</sup> إلا أنه قد يقع حادث مرور يقع ما بين قطار ومحرك أرضي فما هو القانون الواجب التطبيق ؟ .

أجابت محكمة النقض الفرنسية على هذا السؤال وذلك من خلال حوادث المرور التي تقع على منزلقان ( مكان تقاطع الطرق والسكة الحديدية )<sup>3</sup> وذلك بالتأرجح ما بين اعتباره حادث من حوادث السكة الحديدية في بادئ الأمر . حيث وقع حادث ما بين قطار ومركبة أرضية ، كيفت محكمة النقض هذا الحادث على أنه من حوادث السكك الحديدية ، فراكب السيارة الذي اصطدم بالقطار على تقاطع السكة الحديدية مع الشارع لا يخضع للحماية المقررة في قانون 1985 ولا يمكن له المطالبة بالتعويض إلا على أساس المادة 1/ 1384 من القانون المدني الفرنسي ، في الوقت نفسه الذي يمكن فيه لشركة النقل للسكك الحديدية أن تستند إلى نصوص قانون 1985 لتطلب التعويض عن الأضرار المادية الناجمة عن الحادث<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> . تنص المادة (1/16) من القانون رقم 88 . 31 المعدل والمتمم للأمر رقم 74 . 15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات على >> تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون << .

<sup>2</sup> . تنص المادة (03) من الأمر رقم 74 . 15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور المعدل والمتمم على >> لا تسري إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل في السكك الحديدية << .

<sup>3</sup> - VOIR ; PHILIPPE LE TOURNEAU ; LOIC ; CADIET ; droit de responsabilité et des contrat ; DALLOZ ; paris ; 2000 ; 2001 ; n= 7093 .

<sup>4</sup> - VOIR ; arrêt de la cour de la cassation ; la 2ème chambre Civivle ; 29 mai 1996 ; DALLOZ juridique 1997 ; ; p 291 ; note G .Blan

ولكنها ما لبثت أن تراجعت عن قرارها حيث نادى وزير العدل الفرنسي إلى تطبيق القانون رقم 667 . 85 المؤرخ 1985/07/05<sup>1</sup> على الحوادث التي تتسبب فيها القطارات عند عبورها تقاطع الخط الحديدي مع الطريق ( المزلقان )<sup>2</sup>

ومنه . حسب القانون الفرنسي . يمكن تحديد الحالات التي من خلالها نستطيع تكييف الحوادث التي تسببها القطارات أو وسائل النقل الشبيهة لها على أنها حادث مرور ونخضعها للتأمين الإلزامي أي يطبق عليها القانون رقم 766 . 85 المشار إليه سابقا وتتمثل هذه الحالات فيما يلي :

. إذا كانت تسير على طرق مفتوحة لنوع آخر من طرق المرور<sup>3</sup>

. إذا كانت القضبان التي يسير عليها الترامواي ( tramway ) مثبتة على قارعة الطريق<sup>4</sup> .

. الربط ما بين القطار والمركبة وذلك من خلال السير على ممر مستوي.

وهناك عدة قرارات صادرة عن محكمة النقض الفرنسية<sup>5</sup> أين طبقت قانون 1985 فالشخص الذي يصاب أثناء عبوره لمسار القطار ، لا يستطيع رفع دعواه بالإستناد إلى قانون 1985 ، بينما يمكن للمتضرر من حادث سير وقع على مقاطعة سكة القطار مع الشارع أن يطالب بالتعويض على أساس هذا القانون.

**المطلب الثاني : تنازع القوانين من حيث الموضوع حول الحادث المختلط في القانون الجزائري .**

إن القضاء الجزائري لم يحددوا حدو القضاء الفرنسي في المسألة بل جاءت قراراته متناقضة في هذا الشأن حيث يلاحظ أنه في بعض الأحيان أنه يستند في تقدير التعويض إلى الأحكام العامة ، إذ جاء في قرار بتاريخ 1999/06/01 تحت رقم 208521 غرفة الجناح والمخالفات . "حيث أنه في قضية الحال الحادث الذي أدى إلى وفاة كل من الضحايا (ع.ج.ع ف) لا يطبق عليه الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 1974/01/30.

<sup>1</sup> - la loi n° 85 – 667 du 05 juillet 1985 ;Tendant à l'amélioration de la situation des victimes des accident de la circulation et à l'accélération de la procédure ; J .O ; du 06 juillet 1985.

<sup>2</sup> - VOIR ;F . CHABAS ; commentaire de la loi 5 juillet 1985 ;juris-classeur périodique ; 1985 ;p 3205

<sup>3</sup> - VOIR : arrêt de la Cour de cassation 2 ème Chambre Civile 06/05/1987 ; Bulletin des arret 2éme Chambre Civile ; n° 09

<sup>4</sup> - TRIBUNAL de grande instance ;Nice ; 14 janvier 1986 ;Gazette du palais 1986 ; sommaire ;273 .

<sup>5</sup> - Collision avec un tramway dont les rails étaient implantés sur la Chaussée – Tribunal de grand instance ; NICE 14/02/1986 ;Gazette de palais 1986 ; sommaire 237 . Collision entre un train et un véhicule sur un passage à niveau ;Telle était d'ailleurs l'intention du législateur ; J.O déb ;sénat :11 avril 1985 ; P 193

وحيث أن المادة 03 من الأمر المذكور تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية.

حيث أن متى كان كذلك لأن المادة 08 من الأمر رقم 74 - 15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88 . 31 المؤرخ في 19/07/1988 التي تنص على >> أن كل حادث سير سيارة سبب أضرار جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها لا تنطبق على قضية الحال <<<sup>1</sup>.

غير أنه يلاحظ من جهة أخرى، أن بعض الأحكام تستند في تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية إلى أحكام أمر 1974 أي أن هذه الأحكام تطبق بعد إثبات مسؤولية الناقل في تحديد التعويض الواجب دفعه إلى العناصر الواردة في الأمر سواء ما يتعلق بجدول التعويض وتختلف الأضرار الواجب التعويض عنها وكذا المستحقين لهذا التعويض . ومن ذلك ما جاء في قرار للمحكمة العليا مؤرخ في 29/12/1987 تحت رقم 49715 الغرفة الجنائية ( القسم الثالث ) لكنه حيث ينبغي التذكير أنه منذ إصدار الأمر 74 . 17 المؤرخ في 30/01/1974 والمراسيم التطبيقية له فإن خطأ الضحية لا يلعب أي دور لتعويضاتها من جراء الأضرار الجسمية لحوادث المرور<sup>2</sup> .

و من جهة أخرى إذا كانت إلزامية التأمين غير مطبقة على حوادث النقل بالسكك الحديدية، فإن الإشارة .إلى المادة 183 من القانون المدني غير مؤسس باعتبار أن القانون الخاص 74 . 15 يعد تطبيقاً للقانون العام<sup>3</sup> .

من خلال ما تقدم نستنتج إذن أن ثمة تناقض في الإجتهد القضائي فيما يتعلق بالمقياس والعناصر المعتمدة في تقدير التعويض، فأحكام تستند وتهتدي بما ورد من أحكام في الأمر 1974 وأخرى تلجأ إلى تطبيق القواعد العامة في التعويض المنصوص عليها في القانون المدني.

وهنا يمكن القول أنه لا بد للمشرع والقضاء الجزائري أن يتخذ موقفاً بينا في هذه المسألة وذلك بـ : إما أن يتبنى موقف القضاء الفرنسي كما تم شرحه ، وإما أن ينتهج مسلكاً خاصاً به ، كاقترح أن يؤخذ . في مسألة القانون الواجب التطبيق . بالنظر إلى المدعى عليه فإذا كان سائق القطار فالعبرة بالقانون

<sup>1</sup> . قرار المحكمة العليا غرفة الجناح والمخالفات مؤرخ بتاريخ 01/06/1999 ، ملف رقم 208521 . قرار غير منشور

<sup>2</sup> . قرار المحكمة العليا غرفة الجناح والمخالفات مؤرخ بتاريخ 01/06/1999 ، ملف رقم 208521 . قرار غير منشور . أشار إليه محمد دمانة ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، السنة الجامعية 2010 . 2011 . ص 338 .

<sup>3</sup> . أنظر القرار السابق للمحكمة العليا الغرفة الجنائية ( القسم الثالث ) مؤرخ في 29/12/1987 ، ملف رقم 49715 ، قرار غير منشور .

المطبق على حوادث السكك الحديدية إن وجد أو القواعد العامة في القانون المدني ، أما إذا كان صاحب السيارة فالعبارة بقانون التأمين على السيارات والتعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور .

### خاتمة

كخاتمة لهذا المقال يسعنا القول أن حادث المرور المختلط يضاف إلى قائمة العيوب التي توجه للمشرع الجزائري فيما يخص القانون المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبتعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور وكذا قانون نقل الأشخاص بالسكك الحديدية إذ أنه لم ينص في كلا القانونين على باب أو فصل ينظم فيه المسألة أو على الأقل مادة تحيلنا على القانون الواجب التطبيق عند حدوث الحادث .

إضافة إلى ذلك فإن التناقض الحاصل في قرارات المحكمة العليا بأخذها تارة في تعويض ضحايا الحادث بأحكام الأمر رقم 74 . 15 المعدل والمتمم وتارة أخرى بمبادئ القانون المدني والتجاري يمكن وسمه باللاعادلة تحت طائلة عدم مساواة الأشخاص أمام القانون والعدالة لأن هذا من شأنه أن يحدث تفاوت في قيمة التعويض بالنسبة للضحايا الخاضعين لأحكام الأمر رقم 74 . 15 المعدل والمتمم ( تعويض جزافي ) والضحايا الخاضعين لأحكام القانون المدني ( تعويض قضائي التقدير ) ، لأن التعويض الجزافي قد لا يكون جابرا لجميع الأضرار بأنه محسوم مسبقا ، أما التعويض القضائي التقدير يكون في أغلب الأحيان مساو لقيمة الضرر إذا أحسن المضرور إثبات شروط قيام المسؤولية وهذا هو مكن الطعن .

وجدير بالذكر أن ترك المشرع للمسألة دون تنظيم سيجعل قضاة الموضوع في حرج فمن ناحية لا يدركون هل هم أمام مسألة خيار بين النصوص القانونية أو أنهم أمام حالة فراغ قانوني ؟.ومن ناحية أخرى أن كل مسألة من كلتا المسألتين لهما أحكامها الخاصة بها .

وفي الأخير نجدد الإلتماس للمشرع الجزائري من أجل النص على أحكام التعويض في حادث المرور المختلط في إحدى القوانين السابقة الذكر أو الإعتماد على معيار محدد لمعرفة الأحكام الواجبة التطبيق عند عرض النزاع كأن يكون المعيار مثلا صفة المدعى عليه فإذا كان المدعى عليه شركة النقل للسكك الحديدية يكون القانون المدني والتجاري هو الملائم للتطبيق أما إذا كان المدعى عليه سائق السيارة فيكون الامر رقم 74 . 15 المعدل والمتمم هو الملائم للتطبيق .

## قائمة المراجع

### أولا : المراجع باللغة العربية

#### 1 . النصوص التشريعية والتنظيمية .

. القانون رقم 66 . 155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق ل 08 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم بالأمر رقم 21 . 11 المؤرخ في 25 غشت سنة 2021 ج/ر المؤرخة في 5 سبتمبر 2021 .  
- الأمر رقم 15.74 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور المعدل والمتمم ، ج/ر رقم 15 لسنة 1974.  
الأمر رقم 75 . 58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقانون رقم 80 . 07 المؤرخ في 09 غشت 1980 ، القانون رقم 83 . 01 المؤرخ في 29 يناير 1983 ، القانون رقم 87 . 19 المؤرخ في 08 ديسمبر 1987 ، القانون رقم 88 . 14 المؤرخ في 03 مايو 1988 ، القانون رقم 89 . 01 المؤرخ في 07 فبراير 1989 ، القانون رقم 05 . 10 المؤرخ في 02 يونيو 2005 ، القانون رقم 07 . 05 المؤرخ في 31 مايو سنة 2007، ج / ر رقم 31 المؤرخة في 31 مايو 2007  
. قانون رقم 88 . 31 مؤرخ في 19 يوليو 1988 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 74 . 15 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق ل 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار . ج .ر العدد 29 مؤرخة في 20 يوليو 1988  
القانون رقم 90 . 35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية ج/ر رقم 56 الصادرة بتاريخ 26 ديسمبر 1990 .  
. المرسوم التنفيذي رقم 93 . 348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية واستغلاله ج/ر رقم 87 الصادرة بتاريخ 29 ديسمبر 1993 .  
القانون 01 . 13 المؤرخ في 07 / 08 / 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه معدل ومتمم بالقانون رقم 10 .  
13 المؤرخ في 29 / 12 / 2010 ج/ر رقم 2010/08 والقانون رقم 11 . 09 المؤرخ في 05 / 06 / 2011 ج/ر رقم 32 / 2011 .  
. القانون رقم 09-08 المؤرخ في 23 / 02 / 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج /ر رقم 21 المؤرخة في 25 فبراير 2008  
. الأمر رقم 75 . 59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم حسب آخر تعديل له القانون رقم 15 . 20 المؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1437 الموافق ل 30 ديسمبر سنة 2015 ج/ر رقم 71 مؤرخة في 30 ديسمبر 2015 .

#### 2 . المؤلفات والكتب .

. علي فيلالي ، الإلتزامات ، الفعل المستحق للتعويض ، الطبعة الثانية ، موفم للنشر ، الجزائر ط 2007 .  
. محمد حسن الجبر العقود التجارية وعمليات البنوك، ط 2 جامعة الملك سعود للنشر ، المملكة العربية السعودية سنة 1997.

### 3 . المقالات العلمية

. شيخ سناء ، مقال بعنوان الان المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد الثاني سنة 2014

### 4 . الرسائل العلمية .

#### ا . أطروحات الدكتوراه .

. كمال كيجل الإتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، سنة 2006 . 2007 .  
. مجد دمانة ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، السنة الجامعية 2010 . 2011 .

#### ب . مذكرات الماجستير .

. بن قريش نعيمة ، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ( دراسة مقارنة ) ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص تخصص عقود ومسؤولية ، شعبة الحقوق الاساسية والعلوم السياسية ، جامعة أمجد بوقرة بومرداس ، سنة 2014.

زرقط سفيان ، عقد النقل البري في التشريع الجزائري ، عقد نقل الأشخاص ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية ، كلية الحقوق ، بن عكنون ، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة ، السنة الجامعية 2009 . 2010 .

#### 1-les textes legislatifs.

la loi n=° 85 – 667 du 05 juillet 1985 ;Tendant à l'amélioration de la situation des victimes -- des accident de la circulation et à l'accélération de la procédure ; J .O ; du 06 juillet 1985

#### 2- les ouvrages

-Isabelle Bon Garain, Marie Odile Nicond, transport ferroviaire, droit commercial, ed Dalloz, année2001,

- PHILIPPE LE TOURNEAU ;LOIC ; CADIET ; droit de responsabilité et des contrat ; DALLOZ ;paris ;2000 ; 2001 ;n= 7093

- CHABAS ; commentaire de la loi 5 juillet 1985 ;juris-classeur périodique ; 1985