

المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية

♦ شيخ سناء

المقدمة:

يعد النقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل الجماعي لما يقدمه للأشخاص من خدمات وتسهيلات في التنقل، وبالرغم من التطور الذي لحق هذا النوع من وسائل النقل وما يتخذه الناقل من احتياطات لمنع وقوع الحوادث أو التقليل منها إلا أن عدد الضحايا ما زال كبيرا.

وإن كثرة الحوادث الناجمة عن هذا النقل دفعتني للبحث في مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية عن الأضرار التي تلحق المسافرين أثناء فترة النقل، نظرا لما تتفرد به هذه المسؤولية من خصوصيات وما تطرحه من إشكالات قانونية.

لذا حاولت أن أبحث في هذه المداخلة عن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل بالسكك الحديدية وطبيعتها، وشروط قياسها، وأسباب دفعها ونظام التعويض عن هذه الحوادث محاولة الاهتمام بالناحيتين النظرية والتطبيقية للتعريف بما جاء به القضاء في هذا المجال.

وقبل التطرق لهذه الإشكالات القانونية لأبد أن أشير بداية للتطور الذي عرفه النقل بالسكك الحديدية في الجزائر.

♦ أستاذة محاضرة بكلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان.

أولاً: تاريخ تطور النقل بالسكك الحديدية.

ظهرت حوادث النقل بالسكك الحديدية بظهور القطار في بريطانيا عام 1830 (1) ثم توسعت شبكات النقل لتشمل البلدان الأوروبية الأخرى كفرنسا (2) وغيرها حتى أصبح نقلا دوليا تحكمه اتفاقيات دولية.

وفي الجزائر ظهرت أول شبكة للنقل بالسكك الحديدية في ظل الاحتلال الفرنسي بداية عام 1860 بتدشين أول خط يربط بين مدينة الجزائر العاصمة والبلدية (3)، أما بعد الاستقلال أنشئت الشركة الوطنية للسكك الحديدية بتاريخ 16 ماي 1963 بموجب المرسوم رقم 183/63 (4)، ثم وقع حلها بموجب الأمر رقم 28/76 المؤرخ في 25 مارس 1976 وحلت محلها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (5).

ولقد اعتبرت هذه الشركة وفقا للمادة 02 من هذا الأمر مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي لغاية صدور المرسوم التنفيذي رقم 391/90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 (6) أين تم تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل

¹ - تم تدشين أو خط للسكك الحديدية بين مدينة ليفربول ومانشيستر في بريطانيا في 1830/09/15.

² - دشن أول خط في فرنسا بتاريخ 1837/08/25 للربط بين باريس وسان جارمان.

³ - رحمانى محمد/ المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومه، الجزائر، 2003، ص 16.

⁴ - منشور في الجريدة الرسمية، العدد 33 لسنة 1963.

⁵ - منشور في ج ر العدد 26 بتاريخ 30 مارس 1976.

⁶ - منشور في ج ر العدد 54 بتاريخ 12 ديسمبر 1990.

بالسكك الحديدية من مؤسسة اشتراكية إلى مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري⁽¹⁾.

وفيما يخص الأمن والاستغلال أصدر المشرع القانون رقم 35/90 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية⁽²⁾ والذي نصت في المادة الأولى منه على ما يلي: " تحدد أحكام هذا القانون الاجراءات الخاصة الرامية الى الدفاع عن الهياكل القاعدية وحمائتها والتجهيزات والعتاد الثابتة منها والمتحركة التي تساهم في استغلال النقل بالسكة الحديدية لضمان أمن الأشخاص والمواد المنقولة مع مراعاة انتظام المراقبة والتعويضات، والرفاهية وقابلية الإسكان داخل العربات والتسهيلات في المحطات وغيره من الملحقات والمعلومات العامة والخاصة التي تهم المسافرين ومستعملي النقل بالسكة الحديدية، ما لم يتعذر ذلك بقوة قاهرة".

ثم صدر المرسوم التنفيذي رقم 343/93 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن واستغلال النقل بالسكك الحديدية والذي يحدد الاجراءات المتعلقة بكيفية تطبيق قانون 25 ديسمبر 1990 من ناحية الأمن والاستغلال سواء بالنسبة للتجهيزات أو المحطات أو الحواجز أو الخطوط الكهربائية وغيرها⁽³⁾.

¹ - تنص المادة الأولى من م ت رقم 391/90 المذكور أعلاه على ما يلي: "تحول الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ... إلى مؤسسة عمومية صناعية وتجارية وذات شخصية معنوية في القانون العام...".

² - منشور في ج ر العدد 56 بتاريخ 26 ديسمبر 1990.

³ - منشور في ج ر العدد 87 بتاريخ 29 ديسمبر 1993.

وفيما يتعلق بالتشريع المطبق على الحوادث التي تلحق بالأشخاص نتيجة نقلهم بالسكك الحديدية فهو القانون المدني والقانون التجاري والقانون رقم 35/90 والمرسوم التنفيذي رقم 343/93 المذكورين أعلاه.

أما على المستوى الدولي فإنه تم إبرام أول اتفاقية لنقل الأشخاص والأمتعة في مدينة برن السويسرية عام 1924 تدعى (CIV) أخضعت فيها مسؤولية شركة السكك الحديدية عن الحوادث التي تلحق بالأشخاص إلى قوانين الدولة التي وقع فيها الحادث، ثم تم تعديل هذه الاتفاقية بتاريخ 09 ماي 1980 في مدينة برن تحت اسم (COTIF)، وقد صادقت الجزائر عليها - مع التحفظ- بموجب مرسوم رئاسي رقم 264/91 في 10 أوت 1991⁽¹⁾.

ثانيا: طبيعة وأساس مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية.

إن مسألة طبيعة وأساس مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن الحوادث التي تلحق بالأشخاص كانت محل جدل فقهي وقضائي في فرنسا لعدم وجود نصوص قانونية تحكم هذا النقل الجماعي. ولقد ثار النقاش في الفقه والقضاء حول تكييف مسؤولية الناقل هل هي مسؤولية عقدية أو تقصيرية ما جعلنا نتطرق لذلك فيما يلي، ومن خلاله نتعرف على قاعدة الالتزام بضمان السلامة.

كان القضاء الفرنسي حتى أوائل القرن العشرين يقضي بأن مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تصيب المسافرين أثناء سفره تقوم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية، ومن ثم يجب على المسافر إذا طالب بالتعويض عن الضرر أن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته⁽²⁾.

¹ - منشور في ج ر العدد 38 بتاريخ 14 أوت 1991.

² - قرار محكمة النقض الفرنسية صادر بتاريخ 1884/11/10، مشار إليه في كتاب مختار رحمانى محمد/ المرجع السابق، ص 42.

واستمر القضاء الفرنسي يرفض الأخذ بالمسؤولية العقدية للناقل إلى أن عدلت محكمة النقض الفرنسية عن هذا الموقف - بسبب انتقاد الفقه لقضائها- فأصدرت قرارها الشهير بتاريخ 1911/11/23 والذي أقرت فيه بأن مسؤولية الناقل تجاه المسافر عما يصيبه من ضرر أثناء النقل هي مسؤولية عقدية ورتبت إلتزاما على الناقل هو التزامة بضمان سلامة المسافر وتوصيله الى مكان الوصول سليما معافى وهو ما اعتبر التزاما بتحقيق نتيجة ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي.

ولقد تبنى القانون الجزائري قضاء محكمة النقض الفرنسية بحيث نص في المادة 62 من القانون التجاري على ما يلي: " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة 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 الى المكان المقصود، وهذا الإلتزام هو التزام بتحقيق نتيجة فإذا أصيب الراكب بضرر فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب بالضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا إثباتا منه بعدم قيام الناقل بالتزامة فتقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل.

وهذا ما أكده القضاء الجزائري، ومن قبيل ذلك ما قضت به المحكمة العليا في القرار الصادر عنها بتاريخ 02 ديسمبر 1992⁽¹⁾ والذي جاء فيه ما يلي: "حيث ان مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية تعاقدية ناتجة عن عقد نقل المسافرين.

¹ - قرار م ع غ م، ملف رقم 94034، منشور في م ق سنة 1998، ع 2، ص 74.

وحيث ان عقد نقل المسافرين يتضمن إلى جانب الالتزامات الرامية إلى تنفيذ مسافة محدودة ودفع الثمن، التزام محدد بوصول المسافر سالما إلى المحل الذي يقصده. وحيث ان المسافر ضحية حادث خلال سفره لا يجب عليه أن يثبت خطأ أو إغفال الناقل وكان على الناقل (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية) أن تثبت السبب الأجنبي".

ثالثا: شروط قيام مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية.

حتى تقوم مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية لأبد من توافر مجموعة من الشروط سأتناولها بالشرح فيما يلي:

1- وجود عقد النقل:

يعتبر عقد النقل من العقود الرضائية حيث ينشأ بمجرد تراضي طرفيه: الناقل والمسافر، وإن رضا شركة النقل موجود مسبقا فهي في حالة إيجاب عام دائم فيتم العقد بمجرد قبول المسافر لهذا العقد.

إذن، عقد النقل بالسكك الحديدية عقد رضائي يكفي فيه توافق إرادة طرفيه لانعقاده صحيحا، والشكلية في هذا المجال هي للإثبات لا لانعقاد، فالراكب حتى يتمسك بمسؤولية الناقل العقدية يتعين عليه إثبات عقد النقل.

يخضع إثبات عقد نقل الأشخاص للقواعد العامة في الإثبات، حيث يجوز إثباته في مواجهة الناقل بكافة طرق الإثبات بما فيها البيينة والقرائن ما دام النقل عملا تجاريا بالنسبة للناقل، على أنه جرت العادة على إثبات عقد النقل بواسطة تذكرة السفر. وقد تكون تذكرة النقل لحاملها (عادية) ومن ثم يجوز للمسافر أن يتنازل عنها لشخص آخر قبل بدء السفر وهنا لا يجوز للناقل أن يتمسك بانعدام الرابطة العقدية مع هذا الشخص المنتازل له، أما إذا كانت التذكرة باسم الراكب

(شخصية) فهذا لا يجوز له أن يتنازل عنها لشخص آخر، ويحق في هذه الحالة للناقل - إذا وقع التنازل - أن يدفع بعدم مسؤوليته العقدية تجاه المتنازل له⁽¹⁾.

في الحالة التي يفقد فيها المسافر تذكرة السفر فإنه يستطيع أن يثبت وجود عقد النقل بكافة طرق الإثبات طبقا لنص المادة 30 من القانون التجاري.

يتبين أن مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية عن حوادث نقل الركاب هي مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل، ومن ثم لا مجال لمسؤولية الناقل العقدية إذا لم يوجد عقد نقل أصلا، كما لو تسلل المسافر خلصة إلى وسائل النقل بغير علم الناقل أو كان يحمل تذكرة سفر مزورة، ومن أمثلة ذلك ما قضت به المحكمة العليا في القرار الصادر عنها بتاريخ 2002/02/06⁽²⁾ والذي جاء فيه ما يلي: "عملا بالمادة 33 من القانون 35/90 تمنح تذكرة السفر لصاحبها صفة المسافر الشرعي حتى يحظى بالحماية اللازمة من قبل الناقل، وبانعدامها يعفى هذا من المسؤولية، ومن ثم فإن الزام الشركة الناقل بالتعويض لذوي حقوق الضحية المجردة من تذكرة السفر يعد خرقا للقانون".

غير أن انتفاء المسؤولية العقدية لشركة النقل بالسكك الحديدية بسبب عدم توفر الضحية على صفة المسافر القانوني (انعدام التذكرة) لا يحول دون قيام مسؤوليتها المفترضة (التقصيرية) على أساس صفة الناقل كحارس للأشياء طبقا لمادة 138 من القانون المدني، هذا ما قضت به المحكمة العليا في القرار الصادر عنها بتاريخ 2011/11/20⁽³⁾.

¹ - عمورة عمار/ العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص 115-116.

² - قرار م ع غ م، ملف رقم 257704، الصادر بتاريخ 2002/02/06، والمنشور ب م ق سنة 2003، العدد 1، ص 189.

³ - قرار م ع غ م، ملف رقم 688491، الصادر بتاريخ 2011/10/20 والمنشور ب م ق سنة 2012، العدد 1، ص 139.

2- تحقق إحدى حالات المسؤولية المنصوص عليها قانونا:

تتحقق مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية في الحالات التالية:

أ- إصابة المسافر بأضرار بدنية أو وفاته:

إن مسؤولية الناقل على حوادث نقل الركاب بالسكك الحديدية مسؤولية تعاقدية تستند على التزام يقع على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر أثناء النقل بإيصاله سالما في بدنه إلى المكان المقصود طبقا لنص المادة 62 من القانون التجاري.

ولا يعفى الناقل من مسؤولية عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها والذي ينجم عنه أضرار بدنية تصيب الراكب أو تؤدي بحياته إلا في حالة القوة القاهرة أو خطأ المسافر وفقا لنص المادة 63 من القانون التجاري.

وإنه يقع باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته الناجمة عن الأضرار البدنية اللاحقة بالمسافرين وفقا لمقتضيات المادة 65 من القانون التجاري.

يستفاد من هذه المواد مجتمعة أن الناقل ملزم بضمان السلامة الجسدية للمسافر وإن الإخلال بهذا الالتزام يحمله المسؤولية عن الأضرار البدنية اللاحقة بالمسافر أو وورثته في حالة وفاته.

ب- عدم إيصال المسافر في الوقت المحدد:

إن إقبال المسافرين على النقل بالسكك الحديدية غالبا ما يأخذ بعين الاعتبار عامل الوقت، ذلك أن الزمن مهم بالنسبة للأشخاص لارتباطه بالأعمال الوظيفية والتجارية وتحقيق المصالح الشخصية، لذا فالناقل ملزم بإيصال المسافرين إلى

وجهتهم المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد وهذا طبقا لمقتضيات المادة 62 من القانون التجاري، ويكون الناقل مسؤولا عن التأخير ما لم يدرج شرط كتابي في عقد النقل بإعفائه كليا أو جزئيا من التأخير⁽¹⁾ ما لم يكن التأخير ناتجا عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر⁽²⁾.

حتى تتحقق مسؤولية الناقل عن عدم إيصاله المسافر إلى الوجهة المقصودة وفي الوقت المحدد فإن ذلك يتطلب وقوع ضرر للراكب من جراء هذا التأخير ومثاله أن يصل الراكب متأخرا عن موعد محدد فوت عليه فرصة تحقيق ربح مادي.

ج- هلاك وتلف الأمتعة:

إن وصول المسافر وأمتعته هو سبب عقد النقل بالنسبة للمسافر، لذا يلتزم الناقل بإيصاله وأمتعته إلى وجهته المقصودة وفي الوقت المحدد، ولقد أخضع المشرع الجزائري نقل الأمتعة المسجلة للقواعد الخاصة بنقل البضائع، بحيث لم يجعل الناقل مسؤولا إلا عن الأمتعة التي يستلمها من الراكب دون الأمتعة اليدوية التي يحتفظ بها المسافر وهذا طبقا لنص المادتين 67، 68 من القانون التجاري.

يستفاد من هاتين المادتين أن المشرع أقام مسؤولية الناقل عن الأمتعة التي يسلمها له الراكب وتكون عندئذ في حراسته أثناء السفر، أما الأمتعة اليدوية فلا تدخل في عقد النقل ومن ثم لا يسأل الناقل عنها على أساس المسؤولية العقدية إذا فقدت أو أصابها تلف أو عيب أثناء النقل إلا إذا كان الناقل قد ارتكب خطأ سبب الضرر.

¹ - يراجع نص المادة 66 من القانون التجاري.

² - يراجع نص المادة 63 من القانون التجاري.

يتبين مما سبق أن عقد النقل يرتب على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة وهي ضمان سلامة وصول المسافرين وأمتعته إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد⁽¹⁾، ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل العقدية في حالة المساس بالسلامة الجسدية والبدنية للراكب والتأخير في نقله وإيصاله مع أمتعته إلى المكان وفي الوقت المتفق عليهما.

3- وقوع الضرر أثناء فترة النقل:

حتى تقوم مسؤولية الناقل عبر السكك الحديدية يجب أن يصاب الراكب بضرر بدني أو يتوفى أثناء فترة النقل فالمادة 64 من القانون التجاري تنص على ما يلي: "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به".

ولقد ثار التساؤل حول المقصود بفترة النقل لمعرفة الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية شركة النقل والوقت الذي تنتهي فيه، فمسؤولية الناقل العقدية تتحدد بحدود تنفيذ عقد النقل.

للإجابة على هذا التساؤل ظهرت عدة اتجاهات:

- اتجاه أول: يرى أن فترة النقل تبدأ منذ اتصال المسافر ماديا بوسيلة النقل أي منذ ركوبه عربة القطار وتنتهي عند فقدان هذا الاتصال أي عند النزول منه.

أمام الانتقادات التي وجهت للرأي الأول ظهر اتجاه ثان أخذ به غالبية الفقه والقضاء يوسع نسبيا فترة النقل معتبرا أن مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب في النقل بالسكك الحديدية تبدأ منذ وصول المسافر رصيف المحطة أي بمجرد وقوف هذا الأخير في المحطة المخصصة استعدادا لركوب القطار بشرط أن تكون له تذكرة صحيحة، فإذا أصيب الراكب بأي ضرر أثناء انتظاره القطار

¹ - يراجع نص المادة 62 من القانون التجاري.

تترتب مسؤولية الناقل العقدية من قبل استعماله لأداة النقل أي قبل صعوده القطار، وتنتهي هذه المسؤولية عند خروج المسافر تماما ومغادرته المحطة بعد أن سلم تذكرة النقل، فإذا أصيب المسافر بضرر بعد نزوله من القطار داخل رصيف المحطة فإن الناقل يعد مسؤولاً حتى بعد فقدان الاتصال المادي ما بين الراكب والقطار.

تجدر الإشارة إلى أنه في حالة إصابة المسافر بضرر قبل اقتنائه تذكرة السفر وذلك أثناء دخوله المحطة وتوجهه إلى شبك التذاكر فإنه تقوم مسؤولية الناقل التقصيرية وليس العقدية نظراً لغياب عقد النقل، فالمادة 138 من القانون المدني تجعل الشخص مسؤولاً عن الضرر الحاصل من الشخص الذي في حراسته، وأساس هذه المسؤولية هو الخطأ المفترض أي افتراض ارتكاب خطأ في الحراسة.

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

لكن إذا بقي المسافر على الرصيف مدة أطول من الفترة المحددة واللازمة للخروج من المحطة كبقائه على محطة الرصيف لأداء أمور أخرى أو كنومه،

وتعرض لضرر بعد ذلك فإنه في هذه الحالة لا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى عقد النقل عن الضرر الذي لحق المسافر لانتهاء الفترة المناسبة لتنفيذ العقد⁽¹⁾.

رابعاً: أسباب دفع مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية.

رأينا أن مسؤولية الناقل العقدية تتحقق في حالة المساس بالسلامة الجسدية للراكب وعند التأخير في نقله وإيصاله مع أمتعته إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد، إلا أن هناك أسباباً يتصل بموجبه الناقل من المسؤولية وفقاً لمقتضيات المادة 63 من القانون التجاري التي جاء نصها كالتالي: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزامات أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر".

يستفاد من نص هذه المادة أن المشرع الجزائري خول للناقل امكانية دفع المسؤولية عنه وذلك من خلال التمسك بإحدى الوسائل التي حددها له وهي القوة القاهرة وخطأ المسافر.

1- القوة القاهرة:

تعد القوة القاهرة⁽²⁾ سبباً قانونياً معفياً من المسؤولية، وحتى يكتسب الحادث صفة القوة القاهرة يجب أن يكون غير متوقع، وأن يكون الناقل غير قادر على دفعه، وأن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً⁽¹⁾.

¹ - عرباوي نبيل/ مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2010/2009، ص 198.

² - لا فرق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي فهما يدلان على معنى واحد حسب الرأي السائد في فرنسا ومصر.

لقد أصبح القضاء لا يكتفي بعنصري عدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع فقط بل أضاف عنصرا ثالثا بالنسبة لحوادث النقل هو خارجية سبب الحادث أي الخروج المادي عن منشآت النقل⁽²⁾، فلا يعتبر من القوة القاهرة انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غيرها من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل حتى لو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل.

يتبين مما سبق أن الحادث الذي يمثل القوة القاهرة هو الحادث غير ممكن التوقع ومستحيل الدفع وخارج عن دائرة نشاط الناقل، ومن أمثلته ما قضت به محكمة النقض الفرنسية من إعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية عن إصابة مسافر بشظايا الزجاج نتيجة سقوط شجرة على القطار مملوكة لأحد جيران الخط الحديدي، واعتبرت العاصفة البالغة العنف التي أدت إلى اقتلاع الشجرة قوة القاهرة تنفي المسؤولية⁽³⁾.

غير أنه ليس لأي واقعة وصف القوة القاهرة على الدوام بل العبرة بالظروف المحيطة بها لذا استقر الاجتهاد القضائي على أن تقدير مدى توافر شروط القوة القاهرة يرجع للسلطة التقديرية لقضاة الموضوع وذلك على حسب ظروف وملابسات كل حالة على حدى، ومن ثم لا رقابة للمحكمة العليا عليهم الا من حيث التسبيب.

وهكذا فإن الفيضانات والعواصف أصبحت من الأمور المتوقعة في ظل التطور التكنولوجي الذي أصبح يرصد جميع التقلبات الجوية مما ينفي عنها القوة القاهرة بسبب امكانية توقعها، وهذا ما أكده القضاء الجزائري في قرار

¹ - يراجع بهذا الصدد: عبد الرزاق السنهوري/ الوجيز في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، دار النهضة العربية، مصر، 1966، ص 354-355.

² - مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 97.

³ - أشار إليه في: مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 99.

صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 02 جوان 1991⁽¹⁾ - وإن كان خاصا بالنقل البحري إلا أن هذا لا يمنع من إسقاط هذه الحالة على جميع أشكال النقل الأخرى- والذي قضت فيه بما يلي: "حيث انه يعاب على القرار المطعون فيه كونه مؤسسا على القوة القاهرة الناتجة عن العاصفة بدون أن يتم التحقق من توافر شرطيهما وهما القدرة على المقاومة وعدم القدرة على التوقع. وانه يعود للمجلس القضائي حتى يحتفظ بالقوة القاهرة كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية ألا يكون هناك في الإمكان التغلب على عواقبها ولاسيما في الدعوى الحالية بالبحث عما إذا كان قائد السفينة قد تم إعلامه بالوقت المناسب بالعاصفة، وإن كانت الإجابة بنعم، فما هي الأسباب التي منعت من مغادرة الميناء واللجوء إلى مكان غير آمن".

2- خطأ المسافر:

يعتبر خطأ المسافر سببا معفيا من المسؤولية يمكن للناقل أن يتمسك به في مواجهته، وذلك من خلال إثبات أن الضرر الذي تعرض له الراكب كان بسبب فعله وأن الفعل هو السبب الوحيد في الحادث⁽²⁾.

ويقع على الناقل إثبات خطأ المضرور الذي قد يكون نتيجة إهماله وعدم احتياطه أو قد يكون مخالفة للقوانين واللوائح، فقد فرض القانون رقم 351/90 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة في استغلال النقل بالسكك الحديدية مجموعة من الواجبات على المسافرين والأشخاص

¹ - قرار م ع غ ت ب، ملف رقم 73657، منشور في المجلة القضائية سنة 1993، ع 4، ص 147.

² - وهذا ما أكد عليه القضاء الجزائري في القرار الصادر عن م أ غ م، ملف 48727، الصادر بتاريخ 17/06/1987، والمنشور ب م ق سنة 1991، ع 3، ص 22.

المستخدمين للطرق، بحيث تعتبر مخالفتها مكونة للخطأ⁽¹⁾. ومن بين هذه الالتزامات ما يلي:

- يمنع على المسافرين الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة السفر.
- يمنع عليهم أن يحجزوا مكانا غير ذلك المحدد لهم، أو غير المخصص للمسافرين.
- الحيلولة دون إقفال الأبواب أو فتحها بعد سير القطار.
- الانتقال من عربة إلى أخرى من غير الممرات المخصصة لهذا الغرض والانحناء إلى خارج القطار.
- استعمال إثارة الإنذار أو الوقوف الموضوععة تحت تصرف المسافرين بدون سبب معقول.

من أمثلة خطأ الراكب محاولته العبور من جهة إلى جهة أخرى لمحطة القطار فاصطدم به القطار مما يجعل مسؤولية الحادث تقع عليه وحده⁽²⁾، وكذلك صعود المسافر للقطار أو النزول منه وهو يسير فلا يمكن في هذه الحالة أن نحمل الناقل مسؤولية الحادث لأن في هذا التصرف خرقا لأحكام القانون رقم 35/90 المتعلق بأمن السكة الحديدية⁽³⁾.

ويعتبر أيضا من أخطاء المضرور- التي يتحمل بموجبها المسؤولية- الحوادث التي تقع في الممرات المحروسة، كأن يقوم سائق مركبة أو أحد المشاة بقطع

¹ - يراجع نص المواد 32 وما يليها من القانون رقم 35/90.

² - قرار م ع غ م، غير منشور، مشار إليه في كتاب مختار رحمانى محمد/ المرجع السابق، ص 160.

³ - قرار م ع غ م، ملف رقم 165803، مؤرخ في 04 جوان 1998، غير منشور، مشار إليه في نفس المؤلف السابق، ص 75.

الممر رغم التنبيهات والإشارات الدالة على اقتراب مرور القطار فيقع الاصطدام⁽¹⁾، غير أنه تقوم مسؤولية الناقل الكاملة إذا ثبت تهاون العون المكلف بحراسة الممر أو تركه لمكانه. وهذا ما أكدت عليه المحكمة العليا في القرار الصادر عنها بتاريخ 28-04-2004⁽²⁾ والذي جاء فيه ما يلي: "حيث إنّ الخطأ لم يرتكب أبداً من طرف سائق السيارة بل ارتكب من حارس المحطة (التابع) الذي أغفل غلق الممر ممّا جعل المسؤولية تقع على عاتق الشركة الوطنية للسكك الحديدية (المتبوع) حسب المادة 136 مدني بحيث يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع".

أما بالنسبة للمرات غير المحروسة فإنه يتعين على مستعملها ألا يعبروها إلا بعد التأكد من عدم رؤية أي قطار أو عدم الإعلان عن اقترابه طبقاً لنص المادة 4/34 من القانون رقم 35/90، فالحوادث التي تقع نتيجة عدم انتباه مستعملي الطرق أو المشاة أو رعاة المواشي عند اجتياز الخطوط الحديدية دون احتياط يتحملها الضحية.

هذا وإنه لا يعتبر خطأ المتضرر سبباً معفياً لمسؤولية الناقل يجب أن يكون فعله هو السبب الوحيد في الحادث، أما إذا وقع من المضرور خطأ ومن الناقل خطأ كانت مسؤولية الناقل جزئية طبقاً لقواعد الخطأ المشترك ولا يلتزم هذا الأخير إلا بتعويض جزئي ما لم يكن ما ارتكبه المسافر من أفعال ألحقت به ضرراً راجعة في الأصل لفعل الناقل، ومن التطبيقات القضائية لهذه الحالة نذكر قرار المجلس الأعلى الصادر بتاريخ 30 مارس 1983⁽³⁾ الذي حمل الشركة الوطنية للسكك الحديدية كامل مسؤولية الحادث قاضياً بأن رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد النزول منها أمر متوقع ويمكن تفاديه عن

¹ - يراجع نص الفقرة الأخيرة من المادة 34 من القانون رقم 35/90.

² - قرار م ع ع م، ملف رقم 282438، منشور في م م ع، لسنة 2004، ع 2 ص 133.

³ - قرار م أ غ م، ملف رقم 27429، منشور في الاجتهاد القضائي لسنة 1987، ص 18.

طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار.

إن، متى كان الحادث فردياً فإن موقف وسلوك المسافر يدخل في الحساب عند الموازنة في تحديد درجة مسؤولية الناقل عن الحادث، أما في مجال الحوادث الجماعية فإن مسؤولية الناقل تكون قائمة في كل الأحوال، ومن أمثلة هذه الحوادث الجماعية⁽¹⁾:

- حالة التصادم بين قطارين: يحدث هذا الحادث عند وقوع خلل في أجهزة الإشارة إذ ينبغي على سائق القطار أن يأخذ كافة الاحتياطات اللازمة التي تفرضها عليه اللوائح ومقتضيات القانون رقم 35/90 والمرسوم التطبيقي له رقم 343/93.

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

3- فعل الغير:

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

بداية يجب تحديد المقصود بالغير، وهو كل شخص أجنبي عن الناقل ولا يعتبر من تابعيه لأن أفعال هؤلاء يتحملها الناقل في إطار مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع.

¹ - لتفاصيل أكثر، يراجع: مختار رحماني محمد، المرجع السابق، ص 80 وما يليها.

للإجابة على هذا التساؤل فإن القضاء الجزائري اعتبر أن الناقل يعد مسؤولاً عن الضرر اللاحق بالمسافر بسبب فعل الغير ولا يمكنه التحلل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبتت توافر شروط القوة القاهرة في هذا الفعل، ومن أمثلة ذلك ما قضت به المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 02 ديسمبر 1992⁽¹⁾ التي حملت بموجبه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مسؤولية الضرر الذي أصاب المسافر نتيجة رمي القطار بالحجارة من طرف مجهول، ذلك أن فعل الغير لا يكتسي طابع السبب الأجنبي إلا إذا كان غير متوقع ولا يقهر.

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

قد يحدث أحيانا أن يكون سبب الحادث مجهولا، كأن يقع المسافر ويموت دون أن يتوافر دليل على هذا الحادث ولم يستطع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات أحد الأسباب السالفة الذكر، فيظل الناقل مسؤولا عن الحادث لأن مسؤوليته هي الأصل والاستثناء اعفاؤه منها متى ثبت السبب الأجنبي⁽²⁾.

هذا وقد أبطل المشرع كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية⁽³⁾، غير أنه أجاز للناقل اشتراط اعفاؤه في سند النقل من المسؤولية كليا أو جزء منها إذا تعلق الأمر بتأخير

¹ - قرار م ع غ م، ملف رقم 94034، منشور ب م ق سنة 1995، ع 2، ص 74.

² - عرباوي نبيل، المرجع السابق، ص 234.

³ - المادة 65 من القانون التجاري.

وصول الراكب أو الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب من الناقل أو مستخدميه⁽¹⁾.

خامسا: دعوى التعويض عن السكك الحديدية.

تعتبر دعوى التعويض الأثر المباشر لقيام مسؤولية الناقل، حيث يقوم المسافر المتضرر أو ورثته عند وفاته برفع دعوى على الناقل أمام الجهة القضائية المختصة من أجل الحصول على التعويض المناسب لجبر الضرر الذي لحقه.

1- رفع دعوى التعويض أمام القاضي الجزائي أو المدني:

إن القاعدة العامة في دعوى التعويض أنها من اختصاص المحاكم المدنية إلا أنه في حالة وقوع حادث سبب أضرارا جسمانية للمسافر⁽²⁾ أو وفاته⁽³⁾ فهنا يصبح القسم الجزائي في المحكمة هو المختص، والقاضي الجزائي عند فصله في الدعوى الجزائية يقضي إما بإدانة المتهم أو براءته حسب ظروف وملابسات كل قضية على حدى.

فإذا ثبتت إدانة سائق القطار فإن القاضي الجزائي يحكم بالعقوبة المقررة قانونا، وفي الدعوى المدنية إذا تأسس الضحية أو ورثته كطرف مدني وطالبوا بالتعويض يحكم القاضي الجزائي بالتعويضات المناسبة، أما إذا لم يحضروا أو لم يطلبوا التعويض فإن القاضي الجزائي يفصل في الدعوى العمومية ويقضي بحفظ حقوق الضحية في الدعوى المدنية، وفي هذه الحالة

¹ - المادة 66 من القانون التجاري.

² - يتابع سائق القطار في هذه الحالة بجنحة الجروح الخطأ طبقا للمادة 289 من قانون العقوبات.

³ - يتابع سائق القطار بجنحة القتل الخطأ (ما 288 ق ع).

يرفع المضرور أو الورثة في حالة الوفاة دعوى التعويض أمام القاضي المدني، ويكون القرار الجزائي بإدانة السائق دليلاً لإثبات خطئه.

أما في حالة الحكم ببراءة سائق القطر فإن القاضي الجزائي يقضي ببراءته وفي الدعوى المدنية يصرح بعدم الاختصاص، وفي هذه الحالة يرفع المضرور أو الورثة في حالة الوفاة دعوى التعويض أمام القاضي المدني، على أساس أحكام المسؤولية العقدية للناقل أو طبقاً لنص المادة 1/138 من القانون المدني على أساس حراسة الأشياء ومن ثم تقوم المسؤولية التصديرية للناقل بمجرد إحداث القطر الضرر دون حاجة لإثبات خطأ الناقل⁽¹⁾.

يلاحظ من الناحية العملية أنه يصعب إثبات خطأ سائق القطر ورغم ذلك فإن القضاة مراعاة لظروف المضرور وذوي الحقوق يحكمون بإدانة السائق لتمكينهم الحصول على التعويضات⁽²⁾.

إن، يمكن للمضرور أو ورثته حال وفاته رفع دعوى التعويض أمام القاضي الجزائي أو المدني للمحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الحادث.

2- طرق تقدير التعويض:

متى قامت المسؤولية المدنية لشركة النقل بالسكك الحديدية منح القاضي تعويضاً للمضرور أو ورثته جبراً للضرر اللاحق بهم، وإنه لا يوجد نص خاص ينظم طريقة التعويض عن هذه الحوادث على غرار حوادث

¹ - يلاحظ أن القضاء الجزائي يقيم دعوى التعويض إما على أساس المادة 124 من القانون المدني عند ثبوت خطأ الناقل أو على أساس حراسة الأشياء (ما 138 ق م) ولا يوجد أحكام تستند في التعويض على أساس أحكام المسؤولية العقدية.

² - مختار رجمانى محمد، المرجع السابق، ص 115.

السيارات وبالتالي يطبق القاضي القواعد العامة في تقديره للتعويض طبقاً لنص المادتين 131 و182 من القانون المدني.

والتعويض في المسؤولية أساسه الضرر المباشر⁽¹⁾ الذي يتضمن الخسارة التي لحقت المضرور والكسب الذي فاتته، ويراعي القاضي في تقدير التعويض الظروف الشخصية للمضرور الصحية والعائلية والمالية لأن التعويض يقاس بمقدار الضرر الذي لحق المضرور بالذات فيقدر على أساس ذاتي لا موضوعي⁽²⁾.

وبما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير مؤمنة عن الحوادث فتدفع التعويض من ميزانيتها الخاصة وهذا طبقاً لنص المادة 3 من الأمر 15/74 المؤرخ في 74/01/30 المتعلق بإلزامية التأمين عن السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور⁽³⁾ التي جاء فيها ما يلي: "الزامية التأمين الواردة في هذا الأمر لا تطبق على النقل بالسكك الحديدية".

يتبين أن تقدير التعويض في حالة خطأ الناقل يدخل في السلطة التقديرية للقاضي الذي يحدد مبلغ التعويض بصفة جزافية لتغطية كافة الأضرار اللاحقة بالمضرور على أن يذكر القاضي في حكمه عناصر التعويض التي اعتمد عليها.

¹ - في المسؤولية العقدية يكون التعويض عن الضرر المباشر المتوقع فقط ما عدا حالة الغش أو الخطأ الجسيم، أما في المسؤولية التصريحية فالتعويض يكون عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع.

² - يراجع: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 393.

³ - منشور في ج ر العدد 15 سنة 1974 المعدل والمتمم.

3- تقادم دعوى التعويض:

تتقادم دعوى التعويض ضد الناقل إذا كانت مرتبطة بالدعوى العمومية بنفس المدة التي تتقادم بها هذه الأخيرة أي 10 سنوات إذا كانت جنائية و3 سنوات إذا كانت جنحة وسنتين للمخالفة طبقا للمواد 7، 8، 9 من قانون الاجراءات الجزائية.

أما إذا كانت دعوى التعويض مقامة بصفة مستقلة أمام القاضي المدني فانه طبقا لنص المادة 74 من القانون التجاري تتقادم دعوى التعويض الناشئة عن نقل الأشخاص بمضي 3 سنوات من تاريخ الحادث.

الخاتمة:

لقد رأينا من خلال هذه الدراسة أن مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل، إذ أن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان إيصال المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول وفي الوقت المحدد، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة فإذا وقع ضرر جسماني أو بدني للمسافر أو تأخر الناقل في إيصاله مع أمتعته قامت مسؤوليته، وإنه لا يمكن للناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ المسافر أو فعل الغير.

وإذا كانت مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية تجاه المسافر عقدية بالأساس فان هذا لا يمنع من قيام مسؤوليتها التقصيرية في بعض الاحيان، مما يجعل الحدود الفاصلة بين المسؤوليتين ضيقة.

إن التعويض عن الحوادث التي تلحق المسافرين يعد الأثر المباشر لمسؤولية الناقل وهو يخضع في تحديده للقواعد العامة لعدم وجود نص خاص

بنظام التعويض عن هذه الحوادث كما هو الشأن بالنسبة لحوادث السيارات، بالإضافة إلى أن مبلغ التعويض يسدد من ميزانية الشركة الوطنية للسكك الحديدية بسبب عدم وجود تأمين عن هذه الحوادث.

قائمة المراجع:

- عبد الرزاق أحمد السنهوري/ الوجيز في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، دار النهضة العربية، مصر، 1966.
- عمورة عمار/ العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر.
- مختار رحمانى محمد/ المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، دار هومه، الجزائر.
- عرابوي نبيل/ مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2009-2010.