

حوادث النقل عن طريق السكك الحديدية

قلباط نرجان كتزة⁽¹⁾

مقدمة :

يحتل النقل أهمية معتبرة في حياة الفرد و الشعوب بحيث لا يمكن للفرد الاستغناء عنه. كما أن التطور الصناعي و التكنولوجيا في العصر الحديث قد اثار على عملية النقل و وسائله للدور الايجابي الذي يؤديه يوميا، خاصة في تقريب المسافات بين الدول و الأفراد.

غير أن كثرة الحوادث التي تتسبب فيها وسائل النقل و كثرت ضحاياها، دفع إلى محاولة تنظيم العلاقة بين المسافر و الناقل و اعتبارها عقد يرتب التزامات على عاتق طرفيه، و أصبح من الضروري وضع تشريع يحكم بالتعويض على هذا الضرر على أساس أحكام المسؤولية.

ففي بداية الأمر كانت أحكام هذه المسؤولية معقدة نوعا ما، حيث كان يقع عبئ إثبات الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بينهما على عاتق المتضرر، ولكن سرعان ما تغيرت هذه الأحكام تماشيا مع تطور وسائل النقل و صعوبة إثبات خطأ الناقل. فأصبح ناقل الأشخاص ملزم بالحفاظ على سلامة المسافرين و إيصالهم إلى الأماكن المتفقة عليها في سند النقل ساملين من الأضرار.

و رغم كل هذه الالتزامات المفروضة على الناقل تبقى طبيعة مسؤولية هذا الأخير مبهمّة.

و بهذا تكون إشكاليات هذه الدراسة تتمحور حول معرفة الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية عن الحوادث التي تلحق المسافرين؟ أي ما هي الأحكام القانونية المطبقة على ناقل الأشخاص إذ اخل بالتزاماته؟ و ماهية طبيعتها القانونية؟

للإجابة على هذه التساؤلات، ارتأينا تقسيم دراستنا إلى جزئين:

الجزء الأول نخصه إلى دراسة: النظام القانوني لحوادث النقل الناتجة عن السكة الحديدية و الطبيعة القانونية لهذا العقد.

أما الجزء الثاني سنتناول فيه: المسؤولية القانونية عن حوادث النقل بالسكك الحديدية و نظام التعويض عنها.

1 - طالبة دكتوراه - كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

المبحث الأول: النظام القانوني لحوادث النقل الناتجة عن السكة الحديدية و الطبيعة القانونية لهذا العقد.

عرف النقل بالسكك الحديدية تطورا عظيما خلال القرن 19م. و قد تم إنشاء أول خط لنقل الفحم في 1930/09/15 في بريطانيا، ثم تليه فرنسا بتدشين أول قطار لنقل الأشخاص في 1837/8/26 تم انتشار ليمس كافة دول العالم و يصبح دوليا.

وتم تنظيم هذا النوع من النقل عن طريق وضع قوانين متعلقة بالأمن و السلامة في النقل بالسكك الحديدية، و البحث عن المسؤولية القانونية الناتجة عن هذه الحوادث

المطلب الأول: الأحكام القانونية الداخلية و الدولية المتعلقة المنظمة للنقل عن طريق السكة الحديدية:

و نتيجة للتطور الذي عرفته هذه الشبكة أصبح من الضروري وضع قوانين تحكم هذا النوع من النقل سواء كانت قوانين وطنية أو دولية، لهذا الصدد ظهرت عدة اتفاقيات دولية بنقل الأشخاص (C) (I V) و بنقل البضائع (CIM) لتنظم حركة الأشخاص عبر الحدود.

الفرع الأول: التشريع الجزائري الذي ينظم حوادث النقل بالسكك الحديدية.

أول قانون صدر في الجزائر بعد الاستقلال في مجال النقل هو المرسوم التنفيذي رقم 63-183 المؤرخ في 1963/5/16 حيث أنشئت بموجبه الشركة الوطنية للسكك الحديدية التي حلت محلها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بموجب الأمر رقم 75-28 المؤرخ في 1976⁽¹⁾/3/25، الذي نص في المادة الثانية منه: «تحدث مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي و ذلك طبقا لمبادئ الميثاق المتعلق بالتنظيم الاشتراكي للمؤسسات و لأحكام الأمر 74/71 المؤرخ في 1971/11/16، كما أنها تعد مؤسسة تاجرة في علاقاتها مع الغير.

ثم تحول الطابع القانوني لهذه المؤسسة من طابع اشتراكي إلى طابع تجاري و صناعي، طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 90-391 المؤرخ في 1990⁽²⁾/12/1.

صدر كذلك قانون 90-35 المؤرخ في 1990/12/25⁽³⁾، المتضمن الأمن و السلامة و الاستعمال و

1 الجريدة الرسمية رقم 26 المؤرخة في 1976/03/30.

2 الجريدة الرسمية رقم 54 المؤرخة في 1990/12/12.

3 الجريدة الرسمية رقم 56 المؤرخة في 1990/12/26.

الحفاظ في استغلال النقل بالسكة الحديدية.

والجدير بالذكر أن القانون المطبق على الحوادث الناتجة عن السكك الحديدية هو القانون المدني الجزائري⁽¹⁾ والقانون التجاري⁽²⁾.

الفرع الثاني: التشريع الدولي المنظم لحوادث النقل بالسكك الحديدية.

من أجل إجتناّب تنازع القوانين، لجأت الدول المتقدمة إلى إبرام اتفاقيات دولية لتنظيم وسائل النقل. حيث قامت بإبرام أول اتفاقية دولية لنقل الأشخاص (CIV) في مدينة «برن» سنة 1924، التي تناولت موضوع الاختصاص المحلي مكان وقوع الحادث في مجال مسؤولية شركة النقل.

ثم توسعت أكثر سنة 1957 لتشمل تحديد فترة الالتزام بالسلامة و أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية⁽³⁾.

خضعت هذه الاتفاقية إلى تعديل سنة 1980 وتأسست بموجبها المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية التي تهدف إلى اقامت نظام قانوني دولي موحد في ميدان النقل بالسكك الحديدية، كما صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية (cotif) مع التحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 264-91 المؤرخ في 10/08/1991⁽⁴⁾.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وتطور مبدأ الالتزام بضمان السلامة.

إن عقد النقل بالسكة الحديدية يطرح إشكالية فيما يخص تحديد طبيعته القانونية، و نظرا لصعوبة إثبات الناقل في حوادث النقل بالسكك الحديدية، وضع مبدأ الالتزام بضمان السلامة بهدف تعويض ضحايا حوادث النقل، و من ثم يمكننا طرح الإشكاليات التالية: هل تطبق هذه القاعدة في كل الحالات و في كل مراحل عملية النقل؟ و هل الالتزام بضمان السلامة يغطي كل الحوادث؟ و هل يعتبر هذا الالتزام، التزام بتحقيق نتيجة، أم التزام ببذل عناية؟ و هل يخضع لأحكام المسؤولية العقدية أو التقصيرية؟

1 قانون رقم 05-07 المؤرخ في 13/05/2007.

2 الأمر رقم 59-75 مؤرخ في 26/09/1975

3 مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة، دارهوم، الجزائر، 2003، ص 19.

4 لجريدة الرسمية رقم 38 المؤرخة في 14/08/1991.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للعقد و حدود تنفيذه:

إن عقد النقل بالسكك الحديدية هو عقد رضائي يشترط فيه توافق إرادة الطرفين و هما، المسافر و الناقل أما عن تذكرة السفر فهي ليست شرط لانعقاد بل هي بمثابة شرط للإثبات⁽¹⁾.

و من أجل تحديد مسؤولية الناقل عند وقوع الحادث يجب تحديد بداية و نهاية تنفيذ عقد النقل، حيث تبتدئ مدة تنفيذ العقد عند حصول المسافر على تذكرة السفر و بعد السماح للمسافرين من الخروج إلى الأرصفة، و تنتهي بتسليم التذكرة عند الخروج من محطة الوصول.

و هذا ماجأت به محكمة النقض الفرنسية في 1913/1/21 انه بمجرد تسليم تذكرة السفر تصبح شركة النقل ملزمة بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول منذ بداية تنفيذ العقد»، ثم أكدته محكمة الاستئناف الفرنسية سنة 1934: «بان عقد النقل في مجال السكك الحديدية يبدأ في الوقت الذي كان فيه المسافر حائزا بصفة قانونية لتذكرة السفر و ينتهي بتسليمه إلى العون عند الوصول، و يترتب على ذلك أن العقد ينتج أثره ليس فقط عندما باخذ المسافر مكانه في القطار بل بمجرد اجتيازه المكان المخصص للحائزين على سند النقل»⁽²⁾.

نستنتج مما سبق أن هناك ثلاثة عوامل أساسية لتحديد مسؤولية الناقل و هي: الحصول على تذكرة السفر، رقابة الناقل، الصعود في القطار.

الفرع الثاني: مبدأ الالتزام بضمان السلامة.

إلى غاية القرن 20م كان يرى القضاء الفرنسي أن مسؤولية الناقل عن حوادث النقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية تقصيرية، و بالتالي فإذا طالب المسافر المتضرر بالتعويض عن الحادث الذي أصابه، فعليه إثبات خطأ الناقل.

ثم ذهبت محكمة لاسين بفرنسا في حكم 1985/4/13، انه على الناقل أن يوصل المسافر سليما إلى جهة الوصول. و عفت عنه إثبات خطأ الناقل.

بعد ذلك أكدت محكمة النقض الفرنسية سنة 1911 أن مسؤولية الناقل اتجاه المسافر عما يصيبه من ضرر أثناء عملية النقل هي مسؤولية عقدية، و على الناقل الالتزام بضمان سلامة المسافر و وصوله

1 سمير جميل حسن الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 2003، ص 28.

2 مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 25.

سليما معافي إلى مكان الوصول..

على هذا السبيل نقول أن مسؤولية الناقل تحولت إلى مسؤولية عقدية، و هي الالتزام بتحقيق نتيجة (ضمان وصول المسافر سليما معافي).

إن أهمية تحديد النطاق الزمني الذي أصيب فيه المسافر بالحدث يساعد على تحديد التزام الناقل بضمان السلامة، الذي يبدأ أثناء تنفيذ العقد و ينتهي بانتهاء تنفيذه، نص المادة 62 و 64 من القانون التجاري: «يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر..».

و الجدير بالذكر أن أغلبية الفقه و القضاء كان يعتبر أن فترة تنفيذ العقد تبتدئ منذ الحصول على تذكرة السفر وبعد السماح للمسافرين من الدخول إلى الأرصفة، و يصبح الناقل مسئولا عن كل ما قد يصيب بالمسافر من أضرار كانزلاق قدمه بشحم كان على الرصيف أو سقوط شيء عليه من القطار أو غلق باب على يده. و ينتهي بخروج المسافر من المنطقة المخصصة للركاب و بتسليمه لمذكرة السفر عند الخروج من محطة الوصول⁽¹⁾

وإبتداء من قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر في 1969/07/1⁽²⁾، عدلت عن موقفها و قضت أن الالتزام بالسلامة كالاتزام بتحقيق نتيجة لا يسري و لا يتصور وجوده، إلا خلال تنفيذ عقد النقل أي من وقت دخول المسافر إلى القطار إلى حين نزوله منه.

أما عن الحوادث التي تقع على الرصيف، قضت محكمة باريس في 1970/7/21 بمسؤولية شركة النقل و حكمت عليها بالتعويض. و بعد طعن الشركة قضت بما يلي: «حيث أن الالتزام بتوصيل المسافر سليما إلى مكان الوصول تطبيقا لأحكام المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي لم يتوقف تطبيقه بمجرد نزول المسافرين من القطار، و يبقى الناقل ملزما اتجاهاه بالالتزام عام بالحيطه و الحذر، و بما ان محكمة الاستئناف سببت قرارها بان الشركة لم تأخذ الإحتياطات اللازمة لضمان خروج هادئ و عادي للمسافرين، بل و تركتهم عرضة للزدحام رغم انه كان من المفروض عليها فرض رقابة و حراسة على القطارة و بالتالي فان القرار اصعب فيما قضى به.»⁽³⁾

1 مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعية الاسكندرية، مصر، ص 220.

2 خليفي مريم، مسؤولية الناقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل، كلية الحقوق و العلوم الإدارية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2003، ص 43.

3 زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة بلقايد، وهران، الجزائر، 2013، ص 44.

ونستنتج من الفقرة السابقة أن الناقل ملزما اتجاه المسافرين الموجود في أروقة المحطة أو في الأرصفة بالتزام عام باليقظة و الانتباه، أي التزام عقدي ببدل عناية يتطلب من المسافرين المتضرر إثبات خطأ الناقل.

إن الانتقادات التي وجهت إلى محكمة النقض الفرنسية دفعت هذه الأخيرة بالعدول عن موقفها في قرار مؤرخ في 1989/3/7 بتقريرها مسؤولية الناقل التقطيرية عن الحوادث التي تحدث خارج فترة النقل على أساس الخطأ الشخصي أو الخطأ في الحراسة⁽¹⁾.

و خلاصة القول، ان فترة سريان الالتزام العقدي بالسلامة بتحقيق نتيجة ينحصر في المدة الممتدة بين الصعود و النزول من القطار.

المبحث الثاني: المسؤولية القانونية عن حوادث النقل بالسكك الحديدية و نظام التعويض عنها
يرتب عقد نقل الأشخاص التزامات على كل من المسافرين و الناقل، و إن مسؤولية الناقل البري هي مسؤولية عقدية تبنى أساسا على الإخلال بالتزام خاص ينشأ عن العقد و هو الالتزام بضمان السلامة أثناء مدة التنقل.

نظم قانون 1990/12/25 المتضمن الأمن و السلامة و استغلال النقل بالسكك الحديدية في الجزائر التزامات على عاتق الناقل من جهة يستوجب عليه مراعاتها عند تنفيذ العقد، و من جهة أخرى التزامات على عاتق المسافرين و التي عليه أن يتقيد بها قبل ، ا أثناء أو بعد تنفيذ العقد.

فما هي الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية؟ و هل تعتبر مسؤولية تقصيرية أم مسؤولية عقدية؟ و ما هو اثر الإخلال بالأمن و السلامة في النقل بالسكك الحديدية، و ما هي مسؤولية الناقل فيما يتعلق التعويض عن الضرر الناتج؟ فهل هو دائما مقيدا بضمان السلامة و يكون مسؤولا عقديا ، أو تحوّل هذه المسؤولية إلى مسؤولية تقصيرية؟ و هل تختلف مسؤولية الناقل باختلاف نوع الحادث؟

للإجابة على كل هذه التساؤلات لابد من التطرق إلى كل من التزامات المسافرين و شركة النقل من جهة و مسؤولية الناقل عن حوادث السكك الحديدية و نظام التعويض عنها من جهة أخرى.

1 العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الاشخاص في ابقانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2009، ص195.

المطلب الأول: التزامات المسافر و شركة النقل بالسكة الحديدية.

أن عقد نقل الأشخاص هو عقد تبادلي بين شخصين هما الناقل و الراكب يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل الراكب من مكان إلى آخر في مقابل اجره و افرد القانون التجاري لعقد نقل الأشخاص المواد من 62 الى 68 تتضمن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر و بنقل الأمتعة⁽¹⁾.

لقد نص قانون 35-90 على الالتزامات الرئيسية التي يتقيد بها المسافر و حدد الالتزامات التي على عاتق الناقل.

الفرع الأول: التزامات المسافر.

أولا: دفع ثمن التذكرة: هو الالتزام الأساسي الملقى على عاتق المسافر, و قد نصت المادة 33 من قانون 35-90 انه:«لا يجوز للمسافرين الدخول في العربات دون التزود بتذكرة السفر عندما يقبض ثمن التذاكر في المحطات أو المواقف أو نقاط الوقوف...».

حيث نستنتج من هذه المادة أن السفر في القطار دون تذكرة يعتبر مخالفة للقانون, و على هذا السبيل قضت محكمة دواي في 7 مارس 1905 بإعفاء المسافر عن الجزاء لعدم تسديد ثمن التذكرة في حالة عدم تمكنه من الحصول عليها وقت كانت مصلحة التذاكر مغلقة أثناء انطلاق القطار.

و في حالة ما إذا قطع المسافر مسافة تزيد عن تلك المذكورة في التذكرة يتعرض الجزاء المقرر لعدم الدفع المسبق لتكملة ثمن التذكرة.

نفس الشيء يطبق على المسافر الذي يأخذ مكانا في عربة القطار تفوق ثمنها أو درجتها تلك المذكورة في التذكرة.

زيادة عن ذلك يستوجب على المسافر استظهار تذكرة سفره لأعوان السكة الحديدية المكلفين بالرقابة سواء في القطار أو في محطة الوصول.

أما عن المسافر الذي أضع تذكرة سفره في القطار, عليه أن يثبت أنها ضاعت منه دون تهاون من جانبه , أي أن يثبت القوة القاهرة من إعفائه من المسؤولية.

و بالنسبة للمسافر الذي يسافر دون تذكرة و يكون نائما أثناء مرور أعوان السكة الحديدية من

1 عمورة عمار, العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري, دار الخلدونية الجزائر, ص114.

اجل قبض ثمن التذاكر و فهذا الأخير لا يستفيد من الالتزام بضمان السلامة في حالة وقوع حادث، و عليه إثبات خطأ الناقل للحصول على التعويض.

ثانيا: شغل مكان حجزه بصفة نظامية مسافر اخر او الشغل التعسفي للاماكن و لشباك الأمتعة و حيث لا يمكن للمسافر أن يتصرف إلا في المجال الموجود فوق أو تحت المكان الذي يحدد له.

ثالثا: شغل مكان غير مخصص للمسافرين او اخذ مكان من دون حق في العربات المخصصة لغرض معين او عرقلة التنقل في الممرات او الوصول الى المقصورات او العربات.

رابعا: الحيلولة دون اقفال الابواب مباشرة قبل انطلاق القطار، او فتحها بعد اشارة الانطلاق او خلال سير القطارة و قبل توقفه الكلي، الدخول الى العربات أو الخروج منها من غير المنافذ المخصصة لهذا الغرض و الموجودة من الجانب الذي يتم فيه سير القطار، او الصعود او النزول في غير المحطات او المواقف او نقط الوقوف المعينة و قبل ان يتوقف القطار توقفا كليا.

خامسا: الانتقال من عربة الى اخرى من غير الممرات المخصصة لهذا الغرض و الانحاء إلى خارج القطار، و البقاء على المرفأ أثناء سير القطار.

سادسا: استعمال اشارة الانذار او الوقوف الموضوعة تحت تصرف المسافرين من دون سبب معقول.

سابعا: توسيخ العتاد أو إتلافه، و إزالة أو إتلاف اللصائق، أو البطاقات، أو اللافتات او اللوحات او الكتابات المعلقة بالسكة الحديدية و كذا الإعلانات المنشورة قانونا بالمحطات و قاعات الانتظار و العربات، و في كل ملحق من ملاحق السكة الحديدية.

ثامنا: استعمال آلات أو اجهزات صوتية في العربات، أو قاعات الانتظار أو الملحقات التي تسمح للمسافرين و غيرهم من المستعملين بالدخول إليها.

كما تجدر الإشارة انه يتعين على المسافر الحائر لتذكرة النقل ان يدخل إلى رصيف الانطلاق ثم الصعود إلى القطار و لكنه ملزم بمراعاة أحكام المادة 05/32 من القانون السابق، و التي تنص انه لا يجوز لاي شخص الدخول او التنقل او التوقف بدون إذن نظامي في أجزاء السكة الحديدية او

ملحقاتها غير المخصصة للنقل العمومي، او اذخال حيوانات او رمي مواد...

نصت المادة 1/32 من قانون 90-35 على التزامات أشخاص آخرين ليست لهم صفة المسافر و تتلخص فيما يلي:

- رمي أي شئ على القطارات.

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

- الإخلال بسير أو حركة القطارات أو عرقلتها.

- تشويه و تغيير ترتيب الخط الحديدي و القلاع و السياج و الحواجز و المنشآت.

أما عن الحوادث التي تصيب هذه الأشخاص، فهل تطبق أحكام المسؤولية العقدية لشركة النقل على غير المسافرين؟

كل شخص لا يحوز سند النقل و يتعرض لحادث في المحطة او في القطار لا يمكنه المطالبة بالتعويض، لعدم تمتعه بصفة المسافر.

و من ثم، كل من تسلل إلى القطار دون تذكرة سفر و كان في وضعية غير قانونية و تعرض لحادث لا يمكنه المطالبة بالتعويض لعدم تمكنه من إثبات عقد النقل، و على الرغم من سوء نيته يمكنه محاولة إثبات خطأ الناقل، نفس الشيء يطبق على المسافر الذي كان نائماً و تجاوز محطة نزوله، فإذا تعرض لحادث لا يلزم الناقل عقدياً بضمان سلامته لان الناقل ملزم بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى محطة الوصول المسجلة في سند النقل، غير هذه الحالة يستوجب على المسافر إثبات خطأ الناقل.

على هذا السبيل يمكننا الاستنتاج انه إذا كان العقد مشوباً بخطأ أو كان عديم الوجود فلا يمكننا تطبيق أحكام المسؤولية العقدية للناقل و لهذا الصدد يلزم على المتضرر اللجوء إلى أحكام المسؤولية التقصيرية.⁽¹⁾

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

1 مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة، دارهومه، الجزائر، 2003، ص38.

شرط لصالحهم في دفتر الشروط و هذا ما بعد بمثابة سند للنقل بقضي بتخصيص عربتين مجانا لهؤلاء. و يرخص القانون المجاهدين و المعوقين بالتنقل مجانا في القطارات او بتخفيضات على ثمن التذكرة عن طريق بطاقات خاصة طبقا لقانون رقم 63-99 الصادر في 03/04/1963⁽¹⁾ الخاص بالمجاهدين, و الامر 153/67 الصادر في 09/08/1967⁽²⁾ المتعلق بمعطوي الحرب.

الفرع الثاني: التزامات شركة النقل بالسكك الحديدية.

تلتزم هذه الشركة بنقل المسافرين وفقا للشروط المحددة في القوانين و التي تكون اغلبها مدونة في دفتر الشروط. حيث نظم قانون 1990/11/25 بعض الالتزامات المفروضة على شركة النقل في المادة 26 منه و هي:

- ضمان حسن تنفيذ الخدمات, يجب أن يحتوي كل قطار على عدد كافي من الأعوان و يكون رئيس القطار مسؤولا عن امن القطار خارج المحطات سواء متحركا أو متوقفا, وفي المحطة ترجع المسؤولية لرئيس المحطة.

- فحص عربات القطار قبل انطلاقه و ضمان حراسة الخط الحديدي.

- تعليق النظام الداخلي في كل مقطورة.

كما جاءت أحكام أخرى متعلقة بالالتزامات شركة النقل في المرسوم التنفيذي رقم 93-348 و هي:

- إلزامية الإنارة بالمحطات و الممرات الأرضية.

- غلق الأبواب الخارجية للقطار, و عدم انطلاقه إلا بعد إشارة العون المكلف.

المطلب الثاني. مسؤولية الناقل عن حوادث النقل بالسكك الحديدية و نظام التعويض عنها.

إن مسؤولية الناقل عن حوادث النقل هي مسؤولية تعاقدية مسندة إلى التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر أثناء النقل, و إيصاله إلى المكان المقصود سالما, و من ثم فان المسؤولية التعاقدية تصبح سارية المفعول منذ بدء تنفيذ العقد و ثبوت وقوع الحادث بإخلال الناقل لالتزامه

1 الجريدة الرسمية رقم 09 بتاريخ 05/04/1963.

2 الجريدة الرسمية رقم 69 بتاريخ 25/08/1967.

المتمثل في تحقيق النتيجة و هي ضمان سلامة المسافر⁽¹⁾.

بحيث توجد عدة عوامل تساهم في وقوع الحوادث منها ما ترجع إلى خطأ الناقل، و منها ما تجع إلى إهمال من جانب المسافر، و أخرى ترجع إلى عوامل خارجية.

ما هي إذا هذه الحوادث، و أين تكمن مسؤولية الناقل عنها، و ما هو نظام تعويض المتضرر عنها؟

الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن الحوادث الفردية والجماعية .

يكون الناقل مسئول مسؤولية تعاقدية قبل المسافر خلال مدة تنفيذ العقد، إذا أخل بإحدى التزاماته كأن يتأخر في نقل المسافر، أو أن يصاب المسافر بضرر خلال الرحلة بخطأ من الناقل أو تابعيه، كما انه يسأل مسؤولية تقصيرية أمام ورثة المسافر عما يسبب لهم من أضرار مادية و معنوية في حالة وفاة مورثهم، و تتضارب المسؤولية على حساب نوع الحادث، فقد تكون حوادث فردية ناتجة عن إهمال المسافر او جماعية او حوادث خارجية.

أولاً: الحوادث الفردية:

أ- اجتياز الممرات الممنوعة: على المسافر أن يتحمل نتائج إهماله و لا يحق له أن يتمسك بمسؤولية الناقل بضمان السلامة إذا خالف اللوائح و القوانين، غير أن شركة النقل تكون مسؤولة في حالة التحذير المؤخر للأعوان، أي قبل فترة قصيرة من وصول القطار الذي صدم المسافر بعد قطعه، زيادة عن ذلك تكون المسؤولية مقسمة إذا كان الخطأ من قبل الناقل و المسافر في آن واحد، و على المسافر إثبات خطأ الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية.

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

ج- الأحداث الناجمة عن غلق الأبواب و فتحها: طبقاً لنص المادة 1/16 من مرسوم 348-93 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993، على انه: « يقوم أعوان شركة النقل بتبنيه المسافرين بإشارة انطلاق القطار و غلق الأبواب.

1 انظر، عمورة عمار، المرجع السابق، ص118.

حيث أن قرار المحكمة العليا الصادر في 1994/04/20 تحت رقم 11358 الصادر عن الغرفة المدنية قضى بان القاعدة العامة للنقل هي التزام الناقل بالسهر على امن و سلامة المسافرين أثناء النقل و باتخاذ الحيطة و الحذر قبل انطلاق القطار و بعده و بتفقد المدرج و الأبواب التي يستعملها الركاب و التأكد من غلقها عند الانطلاق».

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

د- صعود القطار في حالة سير: إن الصعود أو النزول من القطار و هو في حالة سير يعد خرقا للقانون، و بالتالي لا يمكن تحميل المسؤولية الحادث للناقل.

هـ- النزول من العربة و قبل التوقف النهائي: على المسافر الذي لم يراعي التعليمات و لوائح شركة النقل بالنسبة للحوادث التي تقع عند النزول من القطار، أن يتحمل مسؤوليته عند وقوع الحادث، اما اذا توقف الفطار خارج الرصيف او في مكان يشكل خطرا على امن المسافرين، و لم يقم الناقل أو أعوانه بتنبية المسافرين بخطورة الموقع، فعلى الناقل تحمل المسؤولية الكاملة.

و- الحوادث الواقعة في ممر غير محروس: نصت عليها المادة 3/34 من قانون 1990 انه: «في حالة الممر المزود بحواجز فيجب على مستعمل الطريق الامتثال لتوصيات الحارس و عند الاقتضاء عدم عرقلة إقفال الحواجز». اما اذا تهاون العون المكلف بحراسة الممر و تثبت مسؤوليته⁽¹⁾.

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

ثانيا: الحوادث الجماعية.

أ- حالت تصادم بين قطارين: المسؤولية في هذه الحوادث تتحملها شركة النقل بالسكة الحديدية، باعتباره حادثا جماعيا ينتهي بمتابعات جزائية ضد المتسببين في الحادث، و تتم إدانتهم بإحكام جزائية

ب- انحراف القطار عن سكتته: تثبت في هذه الحالة مسؤولية الناقل، إلا إذا اثبت أن الانحراف ناجم

1 مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 77.

عن قوة القاهرة.

ثالثا: الحوادث الخارجية

تحدد مسؤولية الناقل دون إثبات الخطأ من المسافرين، و لكن بإمكان الناقل التخلص من المسؤولية إذا اثبت أن الضرر وقع لسبب أجنبي، مثل القوة القاهرة أو الحدث المفاجئ أو خطأ الغير، كما جاء في نص المادة 63 من القانون التجاري: «يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من اجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها، بشرط الإثبات أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر».

الفرع الثاني: نظام التعويض عن حوادث النقل بالسكة الحديدية.

إذا تحققت مسؤولية الناقل عن الحادث الذي أصاب المسافر وجب عليه التعويض عن هذا الضرر، و يصدر الحكم بالتعويض أما بمقتضى حكم جزائي في حالة ثبوت خطأ سائق القطار أو أعوانه، أو من طرف القاضي المدني بعد تحقق شروط المسؤولية المدنية للناقل.

أولاً: دعوى التعويض أمام القاضي الجزائي: في حالة إدانة الناقل يحكم عليه بعقوبة نافذة أو موقوفة النفاذ حسب خطورة الحادث، فإذا تأسس المتضرر كطرف مدني، تفصل المحكمة في دعوى التعويض و تمنح المتضرر حقوقه طبقاً للقواعد العامة، أما إذا غاب الطرف المدني تفصل المحكمة في الدعوى العمومية و تحكم بحفظ حقوق المضررين في الدعوى المدنية. و في حالة الحكم ببراءة الناقل و التصريح بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية، يمكن للمتضرر رفع الدعوى أمام القاضي المدني.

ثانياً: دعوى التعويض أمام القاضي المدني: يرفع المسافر أو ورثته دعوى التعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة طبقاً لنص المادة 124 من القانون المدني، على أساس ثبوت خطأ الناقل، أما إذا صدر حكم ببراءته و عدم الاختصاص في الشق المدني، يرفع المتضرر دعواه أمام القاضي المدني طبقاً لنص المادة 1/138 من القانون المدني على أساس حراسة الأشياء التي تلزم التعويض دون إثبات خطأ الناقل.

ثالثاً: تقدير التعويض عن الحوادث: تنص المادة 182 من القانون المدني: «إذ لم يكن التعويض مقدراً في العقد، فالقاضي هو الذي يقدره على أساس ما لحق الدائن من ضرر و خسارة و ما فاته من كسب». إضافة إلى نص المادة 131 ق.م: «إن القاضي يقدر التعويض عن الضرر الذي لحق المسافر

طبقا لنص المادة 182 ق.م.

فإذا ثبتت مسؤولية شركة النقل يقدر القاضي قيمة التعويض عن الحوادث مراعيًا ما ورد في المادتين السابقتين، زيادة عن تقدير ظروف المتضرر الشخصية وتأثير الفعل الضار عليه، سواء كان ضرر مباشر أو غير مباشر، و بالنسبة للأشخاص المستحقون للتعويض نظمها الأمر 15-74 المؤرخ في 1974/1/30 وهم الوالدين، الزوجة، و الأولاد القصر.

خاتمة:

إن النقل عبر السكك الحديدية هو عبارة عن عقد يرتب التزامات على كل من الناقل و المسافرين، بحيث يلتزم الناقل بإيصال المسافر إلى المكان المتفق عليه سالما معافي، و بالمقابل على المسافر التنفيذ بالتزاماته كدفع ثمن تذكرة السفر و احترام اللوائح و القوانين المفروضة عليه، و إذا اخل احدهما بالتزاماته تقوم مسؤوليته.

في بداية الأمر كانت تعتبر مسؤولية الناقل عن الحوادث بالسكك الحديدية مسؤولية تقصيرية، ثم تحولت إلى مسؤولية عقدية، و هذا ما أثار الجدل بين الفقه و القضاء.

غير انه و من خلال نص المادة 62 من القانون التجاري، نستنتج أن المشرع الجزائري قد صرح أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر و إيصاله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد، و بالتالي فإن الالتزام بضمان السلامة هو التزام تعاقدي بتحقيق نتيجة، و إذا اخل به الناقل نكون أمام مسؤولية تعاقدية، لا يمكن للناقل في هذه الحالة التخلص منها إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

و خلاصة القول، انه إذا وقع الحادث و كان العقد صحيحا أثناء مدة تنفيذ العقد، فتطبق أحكام المسؤولية العقدية، أما إذا وقع خارج هذا المجال الزمني و المكاني، فنكون أمام مسؤولية تقصيرية.

قائمة المراجع:

أولاً: الكتب العامة:

- 1- سمير جميل حسن الفتلاوي, العقود التجارية الجزائرية, ديوان المطبوعات الجامعية, طبعة 2003.
- 2- عمورة عمار, العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري, دار الخلدونية, الجزائر.
- 3- مصطفى كمال طه, العقود التجارية, دار الفكر الجامعية الإسكندرية, مصر.

الكتب الخاصة:

- 1- مختار رحمان محمد, المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية, دراسة مقارنة, دارهوم, الجزائر, 2003.

ثانياً: الرسائل و المذكرات:

- 1- العرباوي نبيل صالح, مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري, رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص, كلية الحقوق و العلوم السياسية, جامعة ابي بكر بلقايد, تلمسان, الجزائر, 2009.
- 2- خليف مريم, مسؤولية الناقل البري للأشخاص, مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل, كلية الحقوق و العلوم الإدارية, جامعة ابي بكر بلقايد, تلمسان, الجزائر, 2003.
- 3- زهوني نبيلة, الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص, مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص, كلية الحقوق و العلوم السياسية, جامعة بلقايد, وهران, الجزائر, 2013.

ثالثاً: القوانين و الأوامر:

النصوص القانونية الخاصة:

- 1- المرسوم التنفيذي رقم 63-183 المؤرخ في 16/5/1963.
- 2- الأمر رقم 75-28 المؤرخ في 25/3/1976, الجريدة الرسمية رقم 26 المؤرخة في 30/03/1976.
- 3- الأمر 74/71 المؤرخ في 16/11/1971,
- 4- للمرسوم التنفيذي رقم 90-391 المؤرخ في 1/12/1990, الجريدة الرسمية رقم 54 المؤرخة في 12/12/1990.
- 5- قانون رقم 90-35 المؤرخ في 25/12/1990, الجريدة الرسمية رقم 56 المؤرخة في 26/12/1990.
- 6- قانون رقم 63-99 الصادر في 03/04/1963, الجريدة الرسمية رقم 09 بتاريخ 05/04/1963.

7- الأمر 153/67 الصادر في 1967/08/09، الجريدة الرسمية رقم 69 بتاريخ 1967/08/25.

النصوص القانونية العامة:

1- قانون رقم 05-07 المؤرخ في 2007/5/13

2- الأمر رقم 59-75 مؤرخ في 1975/9/26