

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة -

الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الرقم التسلسلي: 2021/.....

## النظام القانوني لحوادث السكك الحديدية

مذكرة لنيل شهادة الماستر العلوم القانونية تخصص قانون إداري

إشراف:

الدكتور لجلط فواز

إعداد الطالبين :

- بلهادف أحمد عمار

- غربي سليمان

السنة الدراسية 2021 / 2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## كلمة شكر وتقدير

الحمد رب العالمين والصلاة والسلام أشرف المرسلين محمد الله  
وسلم وعلى آله وأصحابه أجمعين أما بعد.

نشكر الله العلي القدير توفيقه بإتمام هذا العمل فهو عز وجل أحق بالشكر  
والحمد وتعالى.

هذا المقام إلى أن ننسب الفضل خصّ بالذكر أستاذ  
المشرف الدكتور لجلط فواز الذي الكثير من دعم ولم بتوجيهاته  
ونصائحه القيمة جزيل الشكر و العرفان وصبره طيلة إنجاز هذه المذكرة  
فألف شكر.

تقدم بالشكر و العرفان من ساعدت إنجاز هذه المذكرة.

# إهداء

أهدي هذا العمل لأبي وأمي و لأخي مبروك لمشونشي لمساعدتهم إياي  
و مؤازرتهم لي، عندما ضعفت عزيمتي فألف شكر و مليون تحية لكل  
أحبتني.

بلهادف أحمد عمار

# إهداء

أهدي هذا العمل لأبي الغالي وإلى أمي الحنون الذي يعود لهما الفضل  
بعد الله في هذا.

ولكل إخوتي الأعزاء وأخص بالذكر أخي الأخضر والشكر موصول  
لكل من ساعدني في إنجاز هذا العمل

غربي سليمان

27 يونيو 2020

\* ملحق بالقرار رقم 1082 ..... المؤرخ في .....  
الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي: جامعة محمد بوضياف المسيلة - كلية الحقوق والعلوم

نموذج التصريح الشرطي

الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا المصني أسفله.

السيد عزيب سليمان الصفة: طالب. أكاذ. باحث طالب  
الجاملة) لبطافة لتعريف الوطنية رقم 20675190 والصادرة بتاريخ 22.05.2021  
المسجل كعضو بكلية الحقوق والعلوم المسماة الحقوق  
والمكلف كعضو بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج - مذكرة ماستر - مذكرة ماجستير. أطروحة دكتوراه).  
عنوانها: النظام القانوني لحوارث أساتذة الجامعة

أصرح بشرطي أنني أتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية  
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 10. يونيو 2020

توقيع المعني (ذ)

*[Signature]*



27 شهر 2020

ملحق بالقرار رقم 1082... المؤرخ في .....  
الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي: جامعة محمد بوضياف المسيلة - كلية الحقوق والعلوم

نموذج التصريح الشرطي

الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا الممضي أسفله.

السيد: برادف أم عمار الصفة: طالب أستاذ. بالبحر طالب  
الجامع (د) بطاقة التعريف الوطنية رقم 200635722 الصادرة بتاريخ 27.10.20  
المسجل (د) بكلية / معبد الحقوق والعلوم السياسية الحقوق  
والمكلف (د) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج، مذكرة ماستر، مذكرة ماجستير، أطروحة دكتوراه)،  
عنوانها: النظام القانوني لصوات الشك، السيد

أصرح بشرطي أنني ألتزم بمراعاة معايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية  
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور اعلاه .

التاريخ: 10 جوان 2021

توقيع المعني (د)

# مقدمة

## المقدمة :

إن النقل بالسكك الحديدية تطور كثيرا على المستوى الدولي مما أدى إلى إبرام اتفاقيات دولية منها اتفاقية بيرن السويسرية عام 1924، و الجزائر كذلك شهدت هذا التطور منذ الحقبة الاستعمارية إلى الوقت الحاضر، حيث وضعت مجموعة من قوانين تحكم مجالات السكك الحديدية ، حيث انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للأشخاص والأمتعة Cotif عبر السكة الحديدية الموقعة ببرلين عام 1924 المعدلة 9 ماي 1980. وصادقت عليها و على البروتوكول و الملحقين مع التحفظ، إن مجال النقل بالسكك الحديدية أصبح من ضروريات الحياة و مستلزماتها في العصر الحديث على الرغم من التطور الحاصل في الآلات التي تستخدم في عدة مجالات أخرى و لهذا كله وغيره أيضا زادت الحوادث مما أنتج أضرار كثيرة أدت إلى صعوبة في معرفة الطبيعة القانونية للمسؤولية الناتجة عن الفعل الضار هي تقصيرية أم عقدية، فاندفع الكثير من القانونيين لوضع تكييف قانوني تتم بها معرفة الطبيعة القانونية و تحديد المسؤولية مما يتطلب دراسة أنية و عميقة لتسهيل ذلك، مما يجعلنا نطرح الإشكالية التالية و هي :

هو التكييف القانوني من حيث الطبيعة القانونية و الأسس القانوني للمسؤولية عن حوادث السكك الحديدية

فقيام المسؤولية يقع على عاتق الطرفين المسافرين و الشركة الوطنية للسكك الحديدية، و عليه تقوم مسؤولية هذا الأخير وهو الناقل إذا ما أحدثت إلتزاماته، و في حالة ثبوت المسؤولية على الشركة الوطنية للسكك الحديدية، فإذا لم يدفع عن نفسه المسؤولية بالأساليب القانونية المعفية، فإنه يكون ملزما بتسديد التعويض، فما هي حالات إعفاء الشركة الوطنية للسكك الحديدية؟ و ما هو نظام التعويض؟ و طرق تقدير التعويض؟

و قد اعتمدنا لإيضاح الأفكار و الإجابة عن الإشكاليات المطروحة المنهج الوصفي التحليلي بشأن دراسة و المواد، استعنا بالمنهج المقارن لمقارنة القانون التجاري بعض القوانين الوضعية الأخر كالأمم 74-15 و غيره وهذا موضوع البحث لأن النصوص القانونية التي تنظم هذه المسؤولية و ما ينتج عنها من تعويض عند تد الناقل للمسؤولية يلحق المسافرين من ضرر.

و الجوانب المتعلقة بهذا الموضوع إلى فصلين  
حيث: الفصل الأول لتكييف القانوني لحوادث بالسكك الحديدية من حيث طبيعته  
القانونية و أسسه القانونية أما الفصل الثاني فجاء تحت عنوان حالات الإعفاء و نظام  
التعويض لحوادث السكك الحديدية الأشخاص بالسكك الحديدية من حيث القوة القاهرة  
وخطأ المضرور و خطأ الغير، و كذلك نظام التعويض لحوادث السكك الحديدية  
يشمل من كيفية رفع دعوى التعويض و شروط رفع دعوى التعويض، و كذلك الجهة  
القضائية المختصة في دعوى التعويض و في الأخير طرق تقدير التعويض عن حوادث  
السكك الحديدية .

وبهذا نكون قد حاولنا الإجابة عن التساؤلات في هذا البحث و أتبعنا الخطة التالية :

الفصل الأول: التكيف القانوني لحوادث السكك الحديدية

1- المبحث الأول: الطبيعة القانونية لحوادث السكك الحديدية

المطلب الأول: المسؤولية التقصيرية

المطلب الثاني: المسؤولية التعاقدية

المطلب الثالث: نظرية ازدواج المسؤولية والحدود الفاصلة بينهما

2- المبحث الثاني: أساس المسؤولية الناتجة عن حوادث السكك الحديدية

المطلب الأول: نظرية الخطأ

المطلب الثاني: نظرية الخطأ عن الحراسة

المطلب الثالث: نظرية الضمان

المطلب الرابع: نظرية الضرر

الفصل الثاني: حالات الإعفاء ونظام التعويض لحوادث السكك الحديدية

1- المبحث الأول: طرق دفع المسؤولية أو الإعفاء القانوني أو أثر السبب الجنبى في

الإعفاء عن حوادث السكك الحديدية

المطلب الأول: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ

المطلب الثاني: خطأ المضرور

- الفرع الأول: الفرضية الأولى

- الفرع الثاني: الفرضية الثانية

المطلب الثالث: خطأ الغير

2- المبحث الثاني: نظام التعويض لحوادث السكك الحديدية

1- المطلب الأول: دعوى التعريض عن حوادث السكك الحديدية

- الفرع الأول: شروط رفع دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية

- أولاً: الصفة

- : المصلحة

- : الأهلية

- الفرع الثاني: أطراف دعوى التعريض عن حوادث السكك الحديدية

- أولاً: المدعي

- : المدعى عليه

2- المطلب الثاني: أطراف الجهة القضائية المختصة في دعوى التعريض عن حوادث السكك الحديدية

- الفرع الأول: دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية أمام القاضي المدني

- الفرع الثاني: دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية أمام القاضي الجزائي

- الفرع الثالث: حجية الحكم الجزائي أما القاضي المدني

- الفرع الرابع: سقوط دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية

3- المطلب الثالث: طرق تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية

- الفرع الأول: معيار تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية

- الفرع الثاني: مدى تطبيق الأمر 15-74 في تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية

# الفصل الأول

## الفصل الأول

### التكيف القانوني لحوادث السكك الحديدية

لقد أثير الكثير من الجدل بين الفقه والقضاء عن تكيف حوادث السكك الحديدية قانونيا وبتحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية عن حوادث السكك الحديدية التي لحد الآن لم تحسمها التشريعات الحديثة .

فنستطيع أن نقول هنا إن المسؤولية القانونية عن حوادث السكك الحديدية هي مسؤولية الناقل تجاه المسافر بصيبه من أضرار جراء عدم قيام الشركة الوطنية للسكك الحديدية لمسؤولياتها و اضطلاعها بها، فيصعب على المسافر إثبات أن المسئول وهو الشركة الوطنية للسكك الحديدية قد قصرت في مسؤوليتها تجاه المسافر مما أحدث له ضرر و أخلت بعقدها، فهل نعد هذه المسؤولية مسؤولية تقصيرية يتعين المسافر المضرور إثبات خطأ المسئول وهو الشركة الوطنية للسكك الحديدية ؟ لكن ذلك صعب بالنسبة للمسافر المضرور فلا يحصل على التعويض المناسب لضرره، أما إذا اعتبرنا أن مسؤولية الشركة الوطنية للسكك الحديدية هي مسؤولية عقدية مستتدين في ذلك على العقد الذي أبرم بين السافر و الشركة الوطنية للسكك الحديدية،و هو يسهل على المسافر طلب التعويض المناسب. فهل المسؤولية مسؤولية عقدية ؟

و للإجابة على هذه التساؤلات و لتحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية سنتناول المسؤولية المدنية و المسؤولية العقدية في هذا الفصل.

## المبحث الأول :

### الطبيعة القانونية لحوادث السكك الحديدية

إن كانت المسؤولية عن الحوادث بالسكك الحديدية هي مسؤولية تقصيرية فيتوجب على إثبات الضرر من طرف المضرور و تكون هذه عملية ، و بعض الأحيان

و يعد ذلك إضرارا للمسافر صعب عليه الحصول التعويض. و إذا ما كانت المسؤولية عن الحوادث بالسكك الحديدية هي مسؤولية عقدية لاستنادها على عقد النقل و هو تذكرة السفر فيتحصل المسافر المضرور على التعويض بدون مشقة لأنه مطالب بإثبات الضرر الحاصل و وجود عقد بينه و بين الناقل .

### المطلب الأول : المسؤولية التقصيرية

المسؤولية التقصيرية تنتج عن ما يترتب على الفعل الضار و الذي يتمثل في الإخلال بالتزام قانوني و المسؤولية التقصيرية تنشأ إذا لم يكن هناك عقد بين الناقل المسئول و المسافر المضرور أو يكون العقد باطلا أو النقل المجاني إذ شخص إلى عربة القطار بقصد السفر نون أن يبرم عقد النقل .

المسؤولية التقصيرية هي نتيجة الإخلال بالواجب القانوني، فالقانون هو الذي أنشأها و ليس العقد، و من ثم فالقانون هو الذي يحدد أحكامها، حيث لا يجوز الاتفاق على الإعفاء منها فيعد باطلا كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية المترتبة على العمل غير المشروع، و التعويض يكون على كل الأضرار المباشرة سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة، و الضرر المباشر هو الأثر الذي يترتب مباشرة على عدم تنفيذ الالتزام أو التأخر في تنفيذه<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري، شركة الجلال للطباعة، مصر، ط1 2001، ص 14 .

و عليه فالمسؤولية التقصيرية هي كل مسؤولية ليست عقدية تترتب عن فعل ضار من محدث إخلال بالتزام قانوني منتج للتعويض، و تقوم أركان خطأ الناقل و الضرر الذي أصاب المسافر و الداء السببية بين الخطأ و الضرر .

و القانون الفرنسي نجده لم يخصص نصوصا تنظم أحكام عقد الأشخاص عكس الأشياء الذي أفرد نصوص تنظمه، لكن القضاء تولى تنظيمه من القرارات التي أصدرها البداية كان الناقل للمسؤولية التقصيرية طبقا للمادة 2/1138 من القانون المدني الفرنسي ا تلزم المسافر إثبات خطأ الناقل للحصول التعويض، وما يؤكد ذلك القرار الذي أصدرته النقض الفرنسية بتاريخ 1884/11/10 حيث جاء " : يمكن أن تطبق الأشخاص نفس القواعد الخاصة بالأشياء، فالأشياء و غير متحركة و الناقل سيطر سيطرة الأشخاص" إذ المسافر بحرية الحركة دون القول زام الناقل بضمان السلامة، واستمر القضاء الفرنسي لهذا الرأي إلى 1911<sup>1</sup> .

نجد أن القضاء الجزائري يذهب إلى أن البدء بحساب سريان عقد النقل بالسكك الحديدية يبدأ منذ دخول المسافر إلى المكان المخصص للمسافرين داخل المحطة، و كذلك تقوم المسؤولية التقصيرية النقل بالسكك الحديدية القانون الجزائري إما راسته الأشياء طبقا للمادة 138 الفقرة 1 من القانون المدني الجزائري التي تقوم عناصر ضرورية على التالي :

- وجود شيء راسة شخص و المتمثل القطار و السكة الحديدية و تابعها.
- الحراسة، بأن يكون لحارس قدرة الاستعمال و التسيير و التوجيه و الرقابة.
- تسبب القطار حدوث الضرر.

و إذ أساس مسؤولية المتبوع أعمال طبقا للمادة 136 معدلة من القانون المدني الجزائري التي تشترط تحقق مسؤولية المتبوع أي الناقل توافر شرطان وجود رابطة ، و خطأ التابع تأدية الوظيفة أو .

<sup>1</sup> مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة، الجزائر، 2003 ص 84 85 .

فإذا توفرت هذه الشروط قامت مسؤولية الشركة الوطنية بالسكك الحديدية بالتخلص إلا مسؤولية وذلك الدليل وجود السبب الأجنبي.

و بحسب نص المادة 136 من القانون المدني الجزائري تعتبر قر المسؤولية قاطعة جوز إقامة الد

و ترتب اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية الآثار التالية :

1- وجوب إثبات المسافر خطأ الناقل و الضرر و علاقة السببية بين الخطأ و الضرر.

2- قع على المسافر عبء إثبات أن الناقل أخل بالتزامه القانوني و أحق به الضرر.

3- إن التعويض المحكوم به لصالح المسافر أو ذوي الحقوق يكون عن الضرر المباشر المتوقع و الغير المتوقع.

4- إن اللجوء إلى أعمال قواعد المسؤولية التقصيرية مخول للمسافر أو الغير لمطالبة بالتعويض.

5- إذا كان الحادث في نفس الوقت جريمة، فإن الدعوى المدنية تتقدم بنفس المدة التي تتقدم الدعوى العمومية<sup>1</sup>.

#### المطلب الثاني : المسؤولية التعاقدية

إن طبيعة مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي طبيعة عقدية، حيث أن الضرر قد نشأ نتيجة التزام عقدي أي تعاقد قد تم و وقع صحيحا، و لكن إذا حصل الضرر المنشأ للمسؤولية دون عقد أو قبل العقد فلا تقع المسؤولية العقدية، فإذا كان الضرر سببه الإخلال بالتزام نشأ عن العقد تكون المسؤولية عقدية، أما إذا وقع بسبب آخر فإن المسؤولية تكون تقصيرية لا عقدية، و أحكام المسؤولية العقدية تكون وفق إرادة المتعاقدين فلا يجوز الإعفاء منها أو تعديلها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 85 .

<sup>2</sup> هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 13 .

ول المسافر حق التعويض فعليه إثبات وقوع الضرر و السبب  
من خطأ الناقل و الضرر الذي أصاب سبط الناقل التلخص من ذه المسؤول  
إلا بإثبات السبب الأ فقط.

كان القضاء فرنسا يطبق أحكام المسؤولية التقصيرية حوادث  
الأشخاص بالسكك الحديدية إلى عام 1911 و بتطور وسائل النقل وكثرة الحوادث  
وتنوعها، أصبح المسافر كثير من الأحيان أمام استحالة مادية لإثبات خطأ الناقل،  
بالرجوع إلى أحكام المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي، يواجه  
المسافر صعوبات بفلت الناقل ويتخلص من المسؤولية، ولا  
المسافر و هو الطرف الضعيف التعويض. و الانتقادات التي وجهت  
النقض الفرنسية، وجدت هذه الأخيرة أنه مناص من تطبيق قواعد المسؤولية  
العقدية شركة النقل بالسكك الحديدية أكثر للمضرو و أقرت بوجود  
التزام تعاقدي عاتق الناقل يلزمه المسافر إلى المكان المقصود و  
عدم تنفيذ هذا الالتزام برتب المسؤولية التعاقدية<sup>1</sup>.

و لقد أقرت النقض الفرنسية قرارها الشهير الصادر 1911/11/21  
المسؤولية العقدية ثم ذلك قرار أخر بتاريخ 1913/02/27 أعتبر الناقل  
البري مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافر مسؤولية ذلك قرار عقدي، أن  
المشرع الفرنسي سار اتجاه القضاء بإصداره للقانون المتعلق الجوي الصادر  
بتاريخ 1924/05/31 و الذي اعتبر المشرع أن الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي  
تلحق بالمسافر مسؤولية تعاقدي، و لم يتعد القضاء المصري كثيراً استقر  
القضاء الفرنسي، فبعد أن طبق ولفترة طويلة مبدأ مسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث  
التي تصيب المسافر أثناء النقل و ألزم مدعى التعويض إثبات خطأ المسافر، و قد قررت  
النقض المصرية هذا الاتجاه حكم أصدرته بتاريخ 1962/04/26 جاء

<sup>1</sup> محمد دمانة، نفع المسؤولية المدنية رسالة شهادة دكتوراه القانون الخاص، تلمسان، 2011

: " أن عقد الأشخاص عائق الناقل التزاما بضمان الراكب، أن يكون ملزما إلى الجهة المتفق وهو التزام بتحقيق بحيث إذا أصيب الراكب أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا إثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه، ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير إلى إثبات وقوع خطأ من و ترتفع مسؤولية الناقل عن الراكب إلا إذا هو- أي الناقل - أثبت أن الضرر الحاصل للراكب قد عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير" وأيد المشرع المصري اتجاه القضاء بصور قانون التجارة الجديد ونص صراحة المادة 264 التزام الناقل بضمان المسافرين و بطلان أي اتفاق الناقل من الضمان<sup>1</sup> .

و المشرع الجزائري تأثر بالتشريعات الأخرى فألقى على الناقل بضرورة الإلتزام بضمان المسافرين إلى المكان المتفق العقد سليما معافى من المواد 62 63 64 من القانون التجاري الجزائري. و المسؤول العقد الأشخاص بالسكك الحديدية تطبق طبقا لأحكام المادة 138 من القانون المدني الجزائري إذا كانت ناك عقد من حارس الشيء والمضرور، فالمسافر إذا أصيب بضرر أثناء يستطيع التمسك بأحكام هذه المادة لوجود عقد مبرم وبين الناقل أحكام عقد النقل هي الواجبة التطبيق عندما وقع الشيء ضررا فتدخل الشيء في سبب إخلال الناقل بالالتزام العقدي ومن مسؤولا مسؤولا عقد عن تعويض الضرر الذي لحق بالمصاب<sup>2</sup> .

و تقوم المسؤولية العقدية عن الأشياء غير الحية بد من توافر الشروط التالية :

أ- وجود عقد بين المسافر و الناقل : يترتب وجود عقد النقل بين المسافر و الناقل المسؤولية العقدية و إذا لم يوجد هذا العقد ضمان الناقل ولا يستطيع المسافر التمسك بقواعد المسؤولية العقدية ويتحقق ذلك التسلل إلى

<sup>1</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 278 .

<sup>2</sup> بن قريش، النظام القانوني لعقد الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة، مذكرة شهادة الماجستير الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، بومرداس، 2014، ص 54 .

القطار بغير دفع الأجرة، وفي تجاوز المسافر المسافة المحددة تذكره النقل وكذلك النقل بالمجان، ولكن التمسك بقواعد المسؤولية التقصيرية عن الشيء.

ب- وجود شيء غير راسة الناقل يحول دون تنفيذ عقد النقل : يمكن تعريف الشيء غير الحي طبقا للمادة 138 من القانون المدني الجزائري هو شيء خطير غير لات الميكانيكية و يدخل تعريفها القطار المحطة وتوابعها.

ت- تدخل الشيء غير الحي عدم تنفيذ الالتزام العقدي : تقوم المسؤولية العقدية عن الأشياء غير الحية بد أن تدخل الشيء، القطار وتوابعه الإخلال زامات العقدي و هو إيصال المسافر عبر السكة الحديدية إلى المكان المقصود ويجب أن يكون تدخل الشيء إحداث الضرر إيجابيا، أي أن يكون الشيء هو السبب المباشر للضرر<sup>1</sup>.

و أما آثار المسؤولية العقدية المترتبة على كونها مسؤولية الناقل و هي كالتالي :

- 1- وجود عقد بين الناقل والمسافر.
- 2- المدين الناقل عبء إثبات أنه قام بالتزام التعاقد بعد أن يثبت الدائن المسافر وجود العقد.
- 3- التعويض الضرر المباشر المتوقع فقط.
- 4- للمضرور أو من ينوبه قانونيا أو ورثته الحق بالمطالبة بالتعويض.
- 5- اشتراط توجيه إذار للمدين.

<sup>1</sup> محمود حمزة، المسؤول الناشئة عن الأشياء ر الح القانون المدني الجزائري، داران المطبوعات الجامع الجزائر، د.ت.ن، ص 13 .

المطلب الثالث: نظرية ازدواج المسؤولية والحدود الفاصلة بينهما :

إن التقريب بين نظرية التعويضات العقدية والتعويضات عن العمل غير المشروع حقيقة واقعة ولا يمكن إنكارها لذا أصبحت المسؤولية العقدية من روافد المسؤولية التقصيرية وهذا بجهد الفقه الذي يحاول أن يحدد الحدود الفاصلة بين المسؤوليتين.

فالتعويضات العقدية هي نتيجة للعلاقات الموجودة بين الدائنين والمدين بينما يكون تدخل المسؤولية التقصيرية بين شخصين لا يعرف كل منهما الآخر.

هذا التقريب هو الذي دفع غالبية الفقهاء إلى نقل الشروط المطلوبة لقيام المسؤولية التقصيرية من خضاء وضرر وعلاقة سببية بينهما وعلاقة سببية بينهما إلى المسؤولية العقدية.

لوضع الحدود الفاصلة بين المسؤوليتين العقدية والمسؤولية التقصيرية فرضت قاعدة عدم الجمع بين المسؤوليتين نفسها في الفقه<sup>1</sup>.

وتأكدت في القضاء على أساس احترام الحدود الفاصلة بينهما<sup>2</sup>.

وتطبيقاً لقاعدة "عدم الجمع" فإن المضرور ليس له الخيار بين نظامي المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية في حالة وجود عقد بينه وبين فاعل الضرر حتى ولو كان في نظام المسؤولية التقصيرية فائدة له.

فأحد أهداف قاعدة عدم الجمع يكمن في حماية الحرية التعاقدية واحترام إرادة الأطراف التي تم التعبير عنها بحرية في العقد المبرم بينهما. فهذه القاعدة إذن تهدف إلى حماية التوازن العقدي.

وعلى الرغم من قاعدة عدم الجمع بين المسؤوليتين إلا أنه توجد بعض الأمثلة التي يطبق فيها القضاء المسؤولية التقصيرية في العلاقات العقدية سواء بطريقة عادية أي عندما لا تجتمع شروط المسؤولية العقدية أو سواء بطريقة قابلة للنقد<sup>3</sup>.

وفيها :ا هذه التطبيقات المبعثرة للمسؤولية التقصيرية للمتعاقد فإن الجدل القائم "بتمثل في مدى إمكانية التدخل الأوسع للمسؤولية التقصيرية في العلاقات بين

.88

.91 90 89

1  
2  
3

المتعاقدين وهو تجل من خلال فرض القضاء لبعض الالتزامات كالالتزام بضمان السلامة وذلك نتيجة لمفهوم ضيق للعقد وهو ما فسر بتراجع المسؤولية العقدية. وعلى ذلك يمكن تحديد المجال الخاص بنظامي المسؤولية العقدية و التقصيرية حسب هذه المعادلة البسيطة لهذا كانت الشروط الموضوعية للمسؤولية العقدية ليست ن نظام المسؤولية التقصيرية هو الذي يجب الإبقاء عليه ، هذه الأخيرة هي القانون العام للمسؤولية<sup>1</sup>

## المبحث الثاني

### أساس المسؤولية الناتجة عن حوادث السكك الحديدية

إختلف الفقهاء في تحديد الأساس القانوني الذي تستند إليه المسؤولية فتجعل المشرع يفرض على الناقل تعويض الأضرار اللاحقة بالمسافر فإذا كان مبني هنا على أساس الخطأ توجب المسافر التعويض أن يثبت إضافة لهذا الخطأ الضرر السببية، أما إذا كان مبني على نظرية الخطأ حراسة الأشياء، يحكم بالتعويض بموجبها يجب أن يكون الحادث قد يتدخل وسيلة النقل تدخلا إيجابيا.

وأما إذا كان مبني على نظرية الضمان ن الحكم بالتعويض يكون للمسافر المتضرر، ويتطلب إثبات وجود خطأ من جانب الناقل، وأخيرا لو اعتمدنا نظرية الضرر وهي النظرية المادية فإن المضرور يطالب إلا بإثبات حصول ضرر وافترض العلاقة السببية نون البحث عن وجود خطأ من جانب الناقل أم .

و بيان أيا ن هذه النظريات تكون أصلح تحكم مسؤولية الناقل بالنظر للأساس الذي تستند إليه سنتناول ذلك في هذه الدراسة .

### المطلب الأول : نظرية الخطأ

ت هذه النظرية بأخذ بها الكثير من الفقهاء و يستند إليها القضاة لتبرير لإثبات المسؤولية على الناقل، و التي كانت سائدة القانون الفرنسي القديم و نصت عليه المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي التي تنص على أن كل فعل، أيا كان، يلزم من وقع بخطئه، أن يعرضه<sup>1</sup>.

و كان يأخذ بفكرة تدرج الخطأ والتي بموجبها قسم الفقهاء الخطأ درجات وهي : خطأ يسير و خطأ جسيم، و كانت مسؤولية المدين العقدية تتدرج صاعدة إذا كان العقد أو المتعاقدين أو الدائن، وإن حرص فقهاء القانون الفرنسي القديم وتمسكهم بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية العقدية وهو الذي دعاهم إلى هو الذي اختراع نظرية تدرج الخطأ نوما هو من وضع الدعائم

<sup>1</sup> عبير عبد الله أحمد درياس، المسؤولية المدنية عن مضار الجوار غير المألوفة، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير في القانون، جامعة بير زيت فلسطين، 2014، ص 32 .

الرئيسية لهذه النظرية، لكنها أصبحت أكثر وضوحاً يد الفقيه بوتيه، و رجهت الكثير من الانتقادات لهذه لنظرية الخطأ و أخذ القانون الفرنسي الجديد بنظرية الخطأ<sup>1</sup> .

إن هذه النظرية يكون مسؤولاً إذا لم ينفذ التزامه، لأن عدم التنفيذ يعتبر خطأ من و يختلف كلما اختلف الالتزام لنوع الالتزام فإذا كان التزاماً ببذل إذا لم يبذل العناية، إذا لم يبذل العناية اللازمة تنفيذ العقد، أما إذا كان التزام بتحقيق كعقد النقل الذي يتضمن الالتزام بضمان السلامة، فإن الناقل يكون مسؤولاً لم يتم تنفيذ العقد بالطريقة المتفق ، وعليه إذا كان تنفيذ الالتزام الناشئ عن عقد النقل، فإذا لم يتم بتنفيذ التزامه يفترض الخطأ من و هو خطأ عقدي، و قد يكون عقد تنفيذ الالتزام أو يكون ذلك إهمال.

و يكون الخطأ ثابت حق الناقل سواء عن الشخص أو الغير أو الأشياء الجامدة التي تكون تحت ملاحظته، و فالخطأ المسؤولية العقدية هو عبارة عن عدم الوفاء بالتعهدات التي أخذها الناقل .

إن نظرية الخطأ تعتبر الخطأ ركناً أساسياً المسؤولية و ليس الركن الوحيد، لأن العلاقة السببية للمسافر أيضاً ركن من أركان ذلك يشترط لقيام المسؤولية أن توجد بين الخطأ والضرر الذي يصيب المسافر بسبب عدم تنفيذ فإذا انقطعت انتفت المسؤولية عن المسؤول .

و نستطيع أن نقول إن التطورات التي مرة بها المجتمعات الحديثة جعلت الحوادث أكثر تعقيداً . ت من الصعب الاعتماد هذه النظرية، تؤدي إلى حرمان بعض المضرورين من حقهم التعويض و رجهت العديد من الانتقادات فظهر و وضع عجزها و قصورها، و أهم هذه الانتقادات :

1- الخلط بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية.

<sup>1</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 290 .

- 2- عدم مسايرة نظرية الخطأ للتطور القانوني والاجتماعي بسبب التطور الصناعي و انتشار الآلات وتنوع وسائل النقل، إثبات الخطأ أمراً حقوق الكثير من الأشخاص الطبقات الضعيفة.
- 3- تعارض نظرية الخطأ و فكرة العدالة، المسؤولية أساس فكرة الخطأ تؤدي إلى قد تضر بالأفراد و التجمعات حد السواء.
- 4- النزعة و الاتجاه الجديد للقوانين التي نف إلى المتضررين وجبر الضرر، وهو الهدف الذي الوصول إليه نون إلى البحث الخطأ.
- و عليه فنظرية الخطأ يمكن اعتبارها أساساً للمسؤولية و ذلك لأن قبول هذه النظرية عن ركب التطور الاقتصادي و الاجتماعي، و لذلك هجر هذه النظرية ومجارة التطور القانوني استجابة لمتطلبات التقدم الاجتماعي.
- المطلب الـ : نظرية الخطأ في الحراسة عن الأشياء غير الحية**

إن حراسة الأشياء تعد قرينة قانونية على حصول الخطأ فلا ضرورة لإثباته و لا تقبل العكس إلا بإثبات السبب الأجنبي، قرينة العلاقة السببية بين الخطأ الحراسة ووقوع الضرر، و هذه النظرية نظرية الخطأ في حراسة الأشياء غير الحية تتطلب المسؤولية من المسؤول السيطرة التامة على هذه الأشياء غير الحية ووقوع أي أضرار بالغير، ظهرت نظرية الخطأ الحراسة عن الأشياء غير الحية من حق المضرور من الحصول التعويض عن طريق افتراض مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية، لأن الضرر يحدث تدخل وسيلة النقل. و يرى أنصار هذه النظرية أنه يجب إقامة مسؤولية الناقل اعتماداً نظرية الخطأ الحراسة وبناء مسؤولية الناقل مفترضة ولا التخلص إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير.

و عليه نستطيع القول إن هذه النظرية : شركة النقل بالسكك الحديدية مسؤولة عن الأضرار التي تحدث للمسافر تصادم قطارين أو اهتزاز العربات و الأساس في تحميل المسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية هو الخطأ الحراسة، فهذه النظرية م و تتماشى مع طلبات التطورات الحديث للحياة الاقتصادية، و إن اعتماد

هذه النظرية ضمن للمسافر الحصول التعمير لأن خطأ الناقل يعتبر هو الخطأ الحراسة بمجرد حدوث الضرر الشيء و هو وسيلة النقل المتمثلة القطار.

إن نظرية الخطأ الحراسة الأضرار التي يتعرض المسافر أ تستند لسند قانوني، ومنه يمكن الاعتماد كأساس لمسؤولية الناقل، ومن الانتقادات التي وجهت إليها<sup>1</sup> :

- إن من شروط تطبيق نظرية الخطأ الحراسة تترتب مسؤولية الناقل، أن الضرر عن تدخل إيجابي للشيء وهي بذلك المسافر المتضرر، إذا لم يكن الضرر قد عن هذا التدخل<sup>1</sup> لو اصطدم مسافر بأحد أعمدة المحطة أو تعثر رصيفها القطار عندما بهم بالدخول إليها أو الخروج فإذا طبقنا هذه النظرية الناقل من مسؤولية هذه الحوادث، لأن الضرر لم يحدث بسبب وسيلة النقل أي القطار، و فإن المسافر الحق التعمير أساس المسؤولية العقدية.

- إن هذه النظرية لتحكم مسؤولية الناقل مختلف الأضرار التي يتعرض المسافرين، لأن الكثير من الأضرار تتجم عن مجرد خطأ حراسة أداة النقل، مدنيا عن الأضرار التي يحدثها استنادا إلى مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع حسب المادة 136 من القانون المدني، أو الأضرار التي بسبب سقوط الأبنية وهو رصيف المحطة الناقل أساس مسؤولية حارس البناء المادة 140 من القانون المدني، عن أي ضرر تعرض المسافر بسبب اعتداء إجرامي وقع داخل عربات القطار.

#### المطلب الثالث : نظرية الضمان

هناك بعض الفقهاء حاول إقامة المسؤولية فكرة الضمان بدلا من الخطأ و الضرر، و من بينهم الفقيه الأستاذ سترك الذي فكرة الضمان وعاب نظرية الخطأ التقليدية عدم التعمير، و قد النظرية من ناحية حقوق المصاب و ليس من

<sup>1</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 294 .

المتسبب الضرر و أساس النظرية الضمان و العقوبة و مضمون هذه النظرية يعتمد على تعويض الأضرار التي تصيب الشخص بسبب المساس الجسدية وكذا الأضرار المادية التي تلحق أساس أن القانون قد ضمن التعويض الذي يلتزم من أحدث الضرر، و هنا يرى أن أساس المسؤولية ذو طابع مزدوج بين الضمان والعقوبة الخاصة.

ظهرت نظرية التبعية التي تؤسس المسؤولية الضرر والى نف إلى أن شخص باشر نشاط من إحداث ضرر للغير، أن يرى أنه يمكن الاستناد لنظرية التبعية كأساس للمسؤولية المدنية التي بد أن تؤسس الضمان. وعليه فإن يتعلق بالأضرار المادية والجسمانية التي تمس المسافرين إخلالا السلامة، وأن هذا الحق يفرضه القانون أفراد المجتد و القانون بضمن تعويضا عن أي إخلال السلامة، فيلتزم الناقل بناء هذه النظرية بالتعويض بقوة القانون، و التخلص إلا إذا أثبت السبب الأجنبي فحسب أنصار نظرية الضمان أن الوظيفة الأساسية للمسؤولية الضمان، تتحقق بمجرد المساس بحق المضمون يخول القانون آخر حق المساس كالحق بالاحتفاظ الجسم والأموال وسواء وقع خطأ من الفاعل أو لم<sup>1</sup>.

إن هذه النظرية و الرغم من إ ظلت رهينة فكرة الخطأ كأساس المسؤولية، ومع ذلك لهذه النظرية عدة انتقادات وهي:

- ب عليها الفقه ازدواج الأساس القانوني للمسؤولية المدنية القائم الضمان و العقوبة الخاصة، حيث الفكرة تتسجم تطور المسؤولية المدنية ولا النصوص المنظمة فالمسؤولية المدنية بدأت أحضان المسؤولية الجنائية ثم تحرر، اكتمل بناؤها، أن وظيفة المسؤولية المدنية جبر الضرر و تم الفاعل و فكرة المسؤولية الضمان القائم العقوبة لمن تسبب الضرر وهذا أمر غير مستساغ فكأنه عودة إلى مراحل تطور المسؤولية قديما.

<sup>1</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 296 .

-تناقض النظرية و ينتقد الفقيه ارك مؤسس نظرية الضمان من نظرية الخطأ ونظرية التبعة، لأن النظريتين تمان بخطأ المسئول ونشاطه حقوق المتضرر التي القانون لكن بالرجوع إلى مضمون نظرية الضمان نجد أن التعويض موضوعي يستبعد أي تقدير ذاتي للضرر، أن الضمان يحقق للمضرور تعويضا من مقدار الضرر الذي فهو لن التعويض الكامل المقدر تقديرا ذاتيا إلا ثبوت الخطأ.

- و تعد نظرية الضمان وجود حقوق مطلقة للإنسان كالحق الحياة و الجسم و حق الملكية، و يجوز المساس و يجب التعويض عن أي ضرر لحقها و و لكن قد يحدث أن تتصادم هذه الحقوق و لا بد من ترجيح إحداها.

- إن نظرية الضمان تعتبر المسؤولية المدنية أساس ضمان عند ثبوت أساس غير مشروع من جانب الد حق من حقوق المضرور و أي أن هذا المساس بحق الغير يستند إلى الحق جانب من أحدثه، و ذا تكون نظرية الضمان فقهاء النظرية التقليدية الذين أقاموا المسؤولية عنصر الخطأ، أي أنه اعتمد نفس الأساس ولكنه أضفى من الجدية و تغييره قليلا.

و من تلك الانتقادات و غيرها الاعتماد نظرية الضمان كأساس لمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين المضرور لتعقيدها و لازدواج أساسها، الوقت الذي أجمع الفقه والقضاء أن المسؤولية إلا جبرا للضرر أنها لم تخلص من فكرة الخطأ .

#### المطلب الرابع : نظرية الضرر

بعد الطفرة التكنولوجية التي شهدتها المجتمع و التطور الحاصل في الآلات الميكانيكية التي تستخدم مجالات عدة ك وسائل النقل، و لهذا كله و غيره أيضا فجميع النظريات التي ذكرناها من خطأ و خطأ عن حراسة و ضمان، لم تعد تقني نطلعات و لا تستجيب لمتطلبات المضرورين بالحصول على تعويضهم عن الأضرار الناتجة من الحوادث الكثيرة، و لهذه الأسباب اندفع الكثير من القانونيين بترك فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية، ومنه تقرير أساس جديد لمسؤولية الناقل هو الضرر، مراعاة

العدالة و أكثر ، لحصول المتضررين تعويضهم و هذا هو المبدأ الذي نظرية التبعة التي بمجرد حدوث الضرر والعلاقة السببية تقوم المسؤولية و حكم بالتعويض نون اعتبار وجود خطأ .

أجمع الفقهاء قصور نظر في نظرية الخطأ التي تؤدي إلى هدر حقوق المضرورين، لذا فإن الضرورة الأخذ بنظرية الضرر والتي بالضرر لترتيب المسؤولية وهذا لحقوق المضرورين، من العدالة أن إنسان أصابه حادث نون أن يجبر تعرض من ضرر.

و عليه يقوم الضرر كأساس للمسؤولية صورتين :

أ- صورة مطلقة : نادى بها الفقيه لاب سنة 1890 بدلا من فكرة الخطأ التي تعدم جدواها و ، أن الأساس الذي يجب أن تقوم المسؤولية المدنية العصر الحديث هو الضرر، من العدالة أنه من خطرا بتعين ، ثم نادى الفقيه سالي بأن نظرية الضرر الوضع السليم للأمور و هي المطبقة مبدأ التبعة فرد أن عن الأضرار التي بالغير، وأساس هذه النظرية أنه أن تكون هناك تفرقة بين الفعل الخاطئ والفعل الغير الخاطئ و المسؤولية يجب أن تتقرر الحالتين مرة يكون ضرر نون بحث سلوك المسئول أي الناقل، و نور القانون هو جبر الضرر.

ب- الصورة المقيدة : لقد أخذ الفقهاء بنظرية التبعة كمبدأ عام

نظرية الخطأ، و هذا من أن الإنسان مسئولاً عن أي نشاط يقوم خوف الأشخاص من ممارسة أي نشاط بسبب أعباء المسؤولية فأخذ الفقيه جوسران بضرورة تحديد هذا المبدأ والاقتصار تطبيقه الحالات التي يكون فيها المتسبب الضرر قد زاد المخاطر العادية الملازمة للحياة عن طريق إنشاء بربح ومفاد هذه النظرية أن من فوائد معين النتائج الضارة التي أصابت الغير بسبب هذا العمل و لهذا سميت نظرية الغرم والغرم و هذه النظرية تقيم المسؤولية عنصر الضرر الاقتصادي فقط، نون المجالات الفردية و الاجتماعية الأخرى ويمكن

القول أنه غير النشاطات الاقتصادية والتي ربح يمكن تطبيق هذه النظرية و المساواة تقوم أساس الخطأ. إن نظرية الغرم والغرم التي قال بها الفقيه جوسران تتوافق الاتجاهات الحديثة والتي تهدف إلى تحقيق الربح من وراء النشاط الاقتصادي بقدر تكون الغاية من ذلك توجيه الاقتصاد لتحقيق المجتمع، و إيجاد توازن اجتماعي، إذا انعدم الغرم انتفى الغرم؟ وبالتالي عدم تطبيق هذه النظرية هذا النوع من النشاط، يمكن التسليم بذلك خصوصا وأن أغلب قوانين الدول الحديثة أخذت بالنظرية المادية التي بالضرر والعلاقة السببية<sup>1</sup>.

إن هذه النظرية التي أساسها الضرر، تطابق مع العالم المعاصر فهيا من الواقع العلمي و تطلبات الأمور خصوصا استعمال الآلات المعقدة بكثرة و اعتماد الحياة عليهم فتولد عن ذلك ر من الحوادث الم فإلعدالة الأخذ النظرية خصوصا و أن النزعة الحديث نف من وضع القانون المجتمع و حقوق الأشخاص، و هذا يتم إلا بالالتزام المتسبب الضرر بالتعويض يترك الضرر بدون تعويض و لقد لاقت هذه النظرية احتراماً ورواجاً كبيراً العصر الحديث للعديد من الأسباب نذكر :

- بالنظر إلى الانتقادات الكثيرة التي واجهت نظرية الخطأ الفقه عدم أساس المسؤولية المدنية التي نف إلى جبر الضرر وتعويض الضرر. و لهذا نادى الكثير من الفقهاء المسؤولية عنصر الضرر، ومن بينهم أصحاب المذهب المادي الفقه الألماني، ثم تحول إلى الفقه الفرنسي الذي رأى بأن الالتزام بالتعويض يرتكز أساس المتسبب إحداث الضرر. بغض النظر عن مسلك المتسبب سواء كان خطأ أم .

- إن التقدم الصناعي وزيادة استعمال الآلات ميادين كثيرة من حياة الإنسان، و رافق ذلك من زيادة الحوادث التي يتعرض العمال وكذا النقل كالسكك الحديدية أدى إلى هجر النظرية التقليدية التي تحرم الضرر كثير من الأحيان من

<sup>1</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 299 .

الحصول التعويض لأن تكليف المضرور باكتشاف الخطأ الذي سبب الحادث و إقامة الدليل أمر صعب إذا أدى الحادث إلى وفاة المضرور أين يطالب الورثة بإثبات الخطأ، الفقه والقضاء و من ثم التشريعات إلى البحث عن للمتضررين و كان الحل باعتماد المسؤولية المادية التي تقوم الضرر والعلاقة السببية بين نشاط المتسبب و الضرر.

-الأخلاق و العدالة، أن يلزم الشخص بتعويض الضرر الذي للغير  
تأبين أن المصاب نون تعويض رد أن المتسبب حدوث الضرر  
يرتكب خطأ مادام أن المصاب لم خطأ.

-الاتجاهات الحديثة للقوانين تهدف إلى حقوق الأفراد إطار  
المجتمع وحسب هذه الاتجاهات فإن القانون عندما ليس لذاته لأن  
المجتمع ، ذلك، و هذا يتطلب تعويض المتضرر بغض النظر عن البحث  
الخطأ وهذا لتحقيق المساواة والتوازن الاجتماعي.

-بالرجوع إلى الفقه الإسلامي نجده أخذ بنظرية الضرر وكان أول من أسس و  
ذلك بالقاعدتين المشهورتين الأولى الغرم بالغرم والتي تقترب من الصورة المقيدة  
التبعة و الثانية قاعدة المباشر و المتسبب<sup>1</sup>.

و يمكننا القول بعد تتبعنا و رأيتنا لهذه النظريات نستخلص أن جبر الضرر و رفعه  
هو هدف المجتمعات المعبر عنها التشريعات و مرة يحدث الضرر لابد من  
التعويض ، و كذلك في عقد الأشخاص بالسكك الحديدية لابد من تأسيس مسؤولية  
الناقل نظرية الضرر، و اعتبار العلاقة السببية مفترضة بين الناقل و الضرر  
الذي يصيب المسافرين سواء ثبت خطأ الناقل أو لم يثبت و هذا مبدأ الالتزام  
بضمان السلامة إن إ النتائج المارة من نظرية الضرر، و المتمثلة إلى  
دورها تخفيف العبء عن المتضررين و بالاستناد عنصر الضرر وحده  
توسع من المسؤولية من حالات الإعفاء من المسؤولية، و أصبحت  
التشريعات تعتمد ركن الضرر و تهمل الخطأ لمسؤولية الناقل.

<sup>1</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 301 .

# الفصل الثاني

## الفصل الثاني

### حالات الإعفاء و نظام التعويض لحوادث السكك الحديدية

إن مسؤولية السكك الحديدية قائمة على الالتزام بضمان السلامة والتوصيل فلا يستطيع الناقل أن يدفع عن نفسه المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الفعل الضار فعلى الناقل دحض هذه المسؤولية وإبراء نفسه منها أن يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ تسبب بالضرر للمسافر المضرور فإذا أثبت ذلك فيستطيع المسافر المضرور رفع دعوى قضائية أمام الجهات المختصة بعريضة مستوفية لشروط القانونية حسب أحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية مطالباً فيها بتعويضه عن الضرر الحاصل فإذا تم الحكم له بذلك فالقاضي ملزم بتطبيق قواعد المبادئ العامة من القانون المدني لتقدير التعويض إلا أن بعض القضاة ذهبوا إلى تطبيق الأمر 74-15 المؤرخ 1974/01/30 المعدل بقانون 88-31 المؤرخ في 1988/07/19 المتعلق بالزام التأمين السارات وبنظام التعويض عن الأضرار .

## المبحث الأول :

### طرق دفع المسؤولية أو الإعفاء القانوني

تتجم عن حوادث النقل بالسكك الحديدية مسؤولية تعاقدية تمكن الناقل من الدفع بالإعفاء من المسؤولية عنه في حالات محددة نص المشرع الجزائري صور السبب الأجنبي و لم يعرفها تنص المادة 127 ق من القانون المدني الجزائري " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد أ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان ر ملزم بتعويض هذا الضرر لم وجد نص قانوني أو اتفاق خالف ذلك " . و تنص المادة 138 فقرة 2 من ق م ج : " و يعفى من هذه المسؤولية للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة " . و أشار له السبب الأجنبي المادة 63 من القانون التجاري الجزائري و عليه نجد المشرع لم يتطرق لسبب الأجنبي إنما تطرق لصوره وهي : القوة القاهرة ، خطأ المضرور ، فعل الغير .

و نصت عليه اتفاقية كوتيف ( COTIF ) صراحة مسؤول الشركة الوطن

عن ضرر في الباب الثالث الفصل الأول في المادة 26 التي تنص :

" الفقرة 1 - تكون السكة الحديدية مسؤولة عن كل ضرر ناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي إصابة أخرى تتناول كيانه الجسدي أو الذهني من جراء حادث له علاقة باستثمار الخطوط الحديدية وقع أثناء وجود المسافر داخل المركبات أو عند دخوله إليها أو خروجه منها .

وتكون السكة الحديدية، فضلا عن ذلك، مسؤولة عن الضرر الذي نجم عنه فقدان الكلي أو الجزئي أو التعيب للأشياء التي كان المسافر ضحية مثل هذا الحادث يحملها إما عليه شخصيا أو معه كطرد يدوي بما في ذلك الحيوانات .

الفقرة 2- تعفى السكة الحديدية من هذه المسؤولية :

أ- إذا وقع الحادث نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستثمار ولم يكن بإمكان السكة الحديدية تلافيها أو تدارك نتائجها رغم بذلها العناية اللازمة حسب خصائص الحالة.

ب- كلياً أو جزئياً ، بقدر ما يكون الحادث ناجماً عن خطأ المسافر أو تصرفه تصرفاً غير منسجم مع السلوك الطبيعي للمسافرين .

ج- إذا وقع الحادث نتيجة تصرف الغير ولم يكن بإمكان السكة الحديدية أو تدارك نتائجه رغم بذل العناية اللازمة حسب خصائص الحالة وإذا لم تعف السكة من المسؤولية من جراء ذلك فإنها تعتبر مسؤولة كلياً في حدود القواعد الموحدة ودون المساس بحقوقها في الرجوع على الغير عند الاقتضاء ...<sup>1</sup>

نرى من هذه المادة أن حالات إعفاء الشركة الوطنية من المسؤولية هي المنصوص القواعد العامة ولم تأت بحالات أخرى.

و ذهب الأستاذ إلى القول : دام الفعل أو الحادث مكن توقعه ولا دفعه من المسئول و نفس الوقت خارجاً ولا مكن أن نسب إليه ودي إلى انعدام السبب<sup>2</sup> ومن ثم إعفاؤه من المسؤولية .  
و إذا تعذر على شركة السكك الحديدية دفع المسؤولية فيتجه إلى تحديد التعويض عن الضرر جزئياً أو كلياً حسب تحديد المسؤولية .

<sup>1</sup> الاتفاقية الدولية الأشخاص والأمتعة Cotif عبر السكة الحديدية الموقعة ببرلين عام 1924 المعدلة 9 ماي 1980 .

<sup>2</sup> بن قريش، المرجع السابق، ص 57 .

## المطلب الأول :

### القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ

لم يعرف المشرع القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ و إنما ذكره كسبب أجنبي يعني من المسؤولية .

و يمكننا تعريف القوة القاهرة على انه كل حادث خارجي ( أجنبي ) غير متوقع لا يمكن دفعه و هو غير متصل بنشاطه بالرغم من بذل العناية اللازمة، و أما الحادث المفاجئ فهو أمر داخلي لا يمكن توقعه متصل بنشاط الشركة كخروج القطار عن السكة .

حاول الفقهاء التمييز بين القوة القاهرة و الحادث المفاجئ فلم يستقم التمييز على أساس صحيح فكلاهما شيء واحد ف التوقع أو الدفع تعبير بمعنى واحد .

لكي نكون أمام قوة القاهرة تدرأ المسؤولية فلا بد من توفر ثلاثة عناصر و هي :

1- عدم إمكانية التوقع : يجب عدم إدراكه بمعيار الرجل العادي ( أشد الناس حيطة ) أي بعدم استطاعة الرجل العادي توقعه أو إدراكه ليس فقط من الطرفين سواء الناقل أو المضرور فحسب بل يكون مطلقا، فعدم التوقع ذا معيار موضوعي لا نسبي مثل الأعاصير و الفيضانات و الزلازل... الخ<sup>1</sup> .

صدر عن النقض الفرنسية قرار بتاريخ 1926/11/30 بعدم إعفاء شركة النقل بالسكة الحديدية من المسؤولية أصيب مسافر صدمه مسافر آخر أثناء اندفاعه إلى النزول من القطار بسبب ثبوت خطأ عون السكة الحديدية الذي أعطى إشارة السير التأكد من نزول الركاب<sup>2</sup> .

2- عدم إمكانية الدفع : لا يكفي بعنصر التوقع وحده فحسب بل استحالت دفعه، فقد يكون الحادث متوقعا مع عدم إمكانية دفعه .

<sup>1</sup> إدريس ، المسؤولية عن الأشياء غير الحية ، القانون الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.ن، ص 16 .

<sup>2</sup> مختار رحمانى محمد ، المرجع السابق، ص 108 .

فإذا كانت هناك إمكانية لدفعه فلا تكون بصدد القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أما إذا كان ممكن توقعه و عدم إمكانية دفعه بوصف على أنه قوة القاهرة أو حادث مفاجئ فعدم إمكانية الدفع معيار موضوعي .

3- الصفة الخارجية عن الشيء : و كذلك لا نكتفي بعدم إمكانية توقعه و عدم إمكانية دفعه بل يجب أن يضاف عنصرا ثالث و هو الصفة الخارجية، أن يكون خارج عن دائرة نشاطه فلا يكون الحادث الضار نابعا منه، و أول من دعا به الفقيه إكسنيير ( EXNER ) فدعا بوجود توفر عنصر الخارجية بالنسبة لحوادث النقل حيث يستلزم في هذا العنصر الخروج المادي عن منشأة النقل<sup>1</sup> .

وقد قضت النقض الفرنسية بإعفاء شركة النقل بالسكك الحديدية من المسؤولية في واقعة إصابة مسافر بشظايا زجاج النافذة عند سقوط شجرة مملوكة لأحد ران القطار الذي يبعد عنه ب 15 متر و اعتبر حادثا مفاجئ ينفي المسؤولية عن الشركة<sup>2</sup>

و عليه إذا استوفت القوة القاهرة كل شروطها و كانت وحدها سببا بوقوع الضرر و تنتفي علاقة السببية بين فعل الناقل المسئول و المضرور يعفى الناقل كليا .

<sup>1</sup> جلال حمزة، العمل غير المشروع باعتباره مصدر مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1985، ص 132.

<sup>2</sup> وجدي عبد الواحد، التعويض عن الإخلال بالالتزام ضمان الراكب أو المسافر د.د.ن. د.م.ن. ط1 2004، ص 161.

## المطلب الثاني :

### خطأ المضرور

هو أحد أهم الأسباب لدفع المسؤولية و يعد مانع من موانع المسؤولية المدنية التي تجعل الضحية الذي قام بالعمل الخاطئ الصادر منه بدون وساطة أو تدخل شخص مستقل عنه يتحمل المسؤولية كلياً أو جزئياً بعد إثباتها من طرف المسئول لنفي المسؤولية الحادث الذي نتج عن مخالفة و إهمال للقوانين و اللوائح التي تنص على مجموعة من الأوامر و التنبيهات التي يتقيد بها المسافر لاسيما القانون 90-35 المؤرخ في 1990/12/25 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية و المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 1993/28/12 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن و استغلال النقل بالسكك الحديدية .

وفي هذا الصدد قضت لمراف بفرنسا أن اجتاز مسافر السكة الحديد ولم يحترم اللوائح فتعرض لحادثة بإعفاء شركة النقل بالسكك الحديد من المسؤولية لها تدابير وإجراءات إعلام وتحذير الركاب<sup>1</sup>

و يقدر فعل المضرور بالمعيار الموضوعي حسب القواعد العامة للرجل العادي المحتاط و اليقظ المنتبه المحافظ على سلامته<sup>2</sup> مع مراعاة الظروف أساس المسؤولية الفعل الخاطئ الصادر عن المضرور الواجب إثباته من طرف المسئول ، و بما أن خطأ المضرور خطأ خاص به يقع عليه فلا تنفي المسؤولية عن شركة النقل بالسكك الحديدية كلياً بإقامة الدليل على عدم ارتكابه خطأ فقط بل على خطأ المضرور و لم يكن بمقدوره توقعه أو دفعه فنكون أمام سبب مانعاً كلياً للمسؤولية و هو ما نصت عليه المادة 138 الفقرة 2 من القانون المدني الـ زائري بتوفر السبب الأجنبي بعدم القدرة على توقعه فلا يستطيع دفعه .

<sup>1</sup> حكم صادر عن Li Merville ، مؤرخ في 1936/11/30 .

<sup>2</sup> بن قريش، المرجع السابق، ص 162 .

نقضت النقض قرار محكمة الاستئناف القاضي برفض دعوى امرأة عمياء فقدت توازنها وانزلقت وأصيبت بجروح أساس أن الخطأ يرجع إليها وأن الأعوان نبهوها بخطورة الموقع هذا الخطأ متوفر عدم إمكانية التوقع والدفع، وقد أسست النقض قرارها انعدام عنصري عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع<sup>1</sup> و ننوه إلى أن المشرع الجزائري لم يوحد المصطلحات فمرة يورد مصطلح خطأ المضرور في المادة 127 من القانون المدني ال زائري و مرة مصطلح عمل الضحية في المادة 138 الفقرة 2 من القانون المدني ال زائري و مصطلح خطأ المسافر في المادة 63 من القانون التجاري ال زائري فهناك عدم تنسيق و توحيد للمصطلحات على عكس كل التشريعات للدول الأخرى .

ونلاحظ أن المشرع الجزائري قراراته عندما تكون الضد قاصر المسؤول عاتق الشركة الوطن بالسكك الحديد وعلى العكس فالقصر وثر المسؤول عندما كون هذا الخطأ من موانع المسؤول قوم الخطأ بمعيار موضوعي .

لكن الإشكالية تقع إذا اشتركا معا و ساهم كل من المضرور و الناقل في إحداث الضرر و هو الخطأ فنميز ذلك من خلال فرضيتين و هما :

#### الفرع الأول : الفرضية الأولى

وهي استغراق أحد الخطأين للخطأ الآخر إذا استغرق أين من أحد الخطأين للأخر فلا يعتد بالخطأ الأقل جسامة لأنه لا تأثير له على الخطأ الآخر، و هنا نميز حالتين :

الحالة الأولى : عندما أحد الخطأين يفوق الخطأ الآخر جسامة و يكون أحدهما متعمدا

1- إذا كان خطأ الناقل متعمدا و خطأ المضرور غير متعمد قامت مسؤولية الناقل و

لا يحق له الاحتجاج بخطأ المضرور الغير متعمد حتى لو ساهم في إحداث

الضرر. : عند عبور رجل كفيف لخط السكة الحديدية و رؤيته من طرف

السائق و مع ذلك صدمه .

<sup>1</sup> مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 105 .

2- إذا كان خطأ المضرور متعمدا و خطأ الناقل غير متعمد تنتفي هنا مسؤولية الناقل في دعوى التعويض لانتفاء رابطة السببية نتيجة لخطأ المضرور ،مثال : رمى شخص نفسه أمام قطار يسير بسرعة رغم رؤيته له<sup>1</sup> .

3- إذا كان المضرور راضيا بما وقع عليه من ضرر الأحوال رضا المضرور بالضرر ليس من أن يزيل فعل المدعى عليه الخطأ ، يعتبر العلم بالضرر خطأ يخفف من المسؤولية<sup>2</sup> .

الحالة الثانية : أحد الخطأين للخطأ الآخر.

إذا كان أحد الخطأين الآخر ، هذه الحالة نقف عند الخطأ الذي وقع أولا ويتحمل المسؤولية الكاملة، لأن الخطأ الأول الخطأ الثاني و عليه :

- إذا كان خطأ المضرور خطأ الناقل قامت مسؤولية هذا الأخير ومثال ذلك صعود المسافر إلى القطار وهو سير رغم أن القطار كان التوقف المحطة التي صعد المسافر خطأ المسافر كان خطأ الناقل .

- إذا كان خطأ الناقل خطأ المضرور قامت مسؤولية الناقل لانعدام رابطة السببية ذلك نزول المسافر من القطار وهو سير فسقط<sup>3</sup> .

الفرع الثاني : الفرضية الثانية

الحالة الأولى : اشتراك خطأ المضرور خطأ الناقل

إذا اشترك خطأ المضرور وخطأ الناقل إحداث الضرر يلتزم الناقل بتعويض الخطأ الذي اشترك إذا أصاب أحد المسافرين بسبب فقرة من القطار أثناء ره بسرعة الناقل أصاب المسافرين من ضرر، أما إذا أصاب أحد المسافرين لتشاجره مع مسافر آخر مع عدم وجود من حفظ الأمن داخل القطار فإن الناقل كون مسئولا عما لحق المسافرين من ضرر نسبيا فباقتران خطأ المسافر المصاب بخطأ الناقل يكون ض التعويض<sup>4</sup> ، و كذلك عند توقف القطار دا عن

<sup>1</sup> نعيمة بن قريش ،المرجع السابق ،ص ص 65-66 .

<sup>2</sup> إدريس ،المسؤول عن الأشياء ، القانون الجزائري ،مرجع سابق ،ص 22 .

<sup>3</sup> نعيمة بن قريش ،المرجع السابق ،ص 66 .

الرصف ولم نبه العمال الركاب وجوب الانتظار ر تراجع القطار إلى الرصف شرع أحد الركاب بالنزول فزحقت قدمه وأصيب .  
سبق أن مسؤولية الناقل قد أسست الخطأ الثابت الذي نسب إليه ، ويرى بعض الفقهاء أن الحكم يتغير إذا كانت قرينة المسؤولية وحدها تقوم ضده ولا يستطيع دفعها الدليل إمكانية توقع خطأ المسافر أو تقاضيه ، أن القضاء الفرنسي قضى بعض الأحيان بمسؤولية الناقل إذا تبين أنه كان توقع خطأ المسافر أو أخذ خطأ مواجهة هذا الأخير<sup>1</sup> .

#### الحالة الثانية : عندما يكون الخطأين مستقلين عن بعضهما البعض

إذا كان الخطأين مستقلين عن بعضهما البعض تكون المسؤولية بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب منهم الالتزام بالتعويض و ذلك لنص المادة 126 ( معدلة ) من القانون المدني الجزائري والتي تنص : " إذا تعدد المسؤولون عن ضار كانوا متضامنين التزامهم بتعويض الضرر و تكون المسؤولية بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب منهم الالتزام بالتعويض"<sup>2</sup> . ومنه بذلك الناقل نصف المسؤولية، ويتحمل المسافر المضرور النصف الآخر.

<sup>1</sup> ناصري سلوى، عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، تخصص عقود و مسؤولية، جامعة البويرة، سنة 2015 .

<sup>2</sup> القانون 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 .

### المطلب الثالث :

#### خطأ الغير

خطأ الغير هو ايام شخص أجنبي عن الناقل و المضرور معا بفعل أحدث خطأ ،  
عنه ضرر و يكون هو المتسبب الوحيد بإحداث الضرر توفر القوة القاهرة عدم  
إمكانية توقعه واستحالة دفعه مكن الناقل بالدفع بعدم المسؤولية .

بقصد بالغير شخص أو المسافر ومع ذلك يصدر يؤدي  
إلى حصول الضرر، إما برمته أو بصورة مشتركة الشيء<sup>1</sup> .  
و اصطلاحا الغير لا يشمل الأشخاص الواقعون تحت مسؤولية الناقل مدنيا و إنما  
من يعتبرون أجنب عنه أي أنه كل شخص .

فإذا كان الغير هو مصدر الضرر أي هو السبب الوحيد حدوثه  
واستطاع الناقل أن يثبت ذلك رفعت المسؤولية تعويض المسافر المضرور  
من ضرر ومن ثم للمضرور الحق الرجوع هذا الغير والذي  
وحده خطاه أو المتسبب الضرر.

أما إذا تعدد المسؤولين، كأن خطأ من المضرور وخطأ من الناقل أو خطأ من  
الغير وخطأ المضرور أو خطأ من الناقل وخطأ من الغير أو حتى أن يكون خطاهم  
وإن كان هذا احتمالا مستبعدا فإنه يعتمد على تطبيق القواعد العامة توزيع المسؤولية  
طبقا للمادة 126 من القانون المدني، وتكون المسؤولية بينهم بالتساوي ولا يكون ذلك إلا  
إذا استحال تعيين من أحدث الضرر من بينهم أو تحديد ما ساهم به واحد  
إحداثه، أما إذا كان من المستطاع تعيين نصيب من المسؤولين ومدى مساهمتهم  
الضرر، فإن للقاضي أن يحدد يؤديه منهم معتدا ذلك مقدار الجزء من الخطأ  
الذي وقع نصيب هذا الخطأ إحداث الضرر ويستطيع المضرور أن يطلب بحقه  
التعويض كله من واحد ممن ساهموا إحداث الضرر على شرط ألا بين

<sup>1</sup> مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤول المدنى الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، ط2

تعويضين على من دفع التعويض عن شركائه في إحداث الضرر أن يرجع بالجزء الذي دفعه عنهم .

نجد المشرع الجزائري قد نص في القانون المدني على الغير كأحد الأسباب التي تعفي من المسؤولية المدنية و ذلك في المادتين 127 و المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني أما في المادة 127 نكر مصطلح خطأ من الغير و في المادة 138 فقرة 2 نكر مصطلح الغير لا يوجد هناك توحيد المصطلحات بحافظ التناسق فيما بين النصوص القانونية .

لم يذكر المشرع في المادة 63 من القانون التجاري إلى خطأ الغير كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية حيث اقتضت المادة القوة القاهرة وخطأ المسافر قد يكون ذلك سهو وقع فيه المشرع حيث يعتبر القانون التجاري قانون خاص والقانون المدني قانون عام، والقاعدة الفقهية ترى أن الخاص يقيد العام إلا أنه :  
القضاء إلى إعمال نصوص القانون المدني باعتباره الشريعة العامة.

لكن في نص المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني نجد أنه جاء أن المسئول أن يثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه و استحاله دفعه ، يفهم أن الغير بد أن يتوافر فيه على عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع إضافة إلى كونه السبب الوحيد والمباشر إحداث الضرر و يستوي في ذلك إن كان الغير متعمدا أو غير متعمدا أو كامل الإدراك والأهلية أو أنه فرق بين الغير المميز وغير المميز و إن كان معلوما أو مجهولا و يتصف الغير بأوصاف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي يؤخذ من موانع المسؤولية المدنية، أي يشترط الغير توفر عنصرى عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع حيث يعتبر الغير أجنبيا اتفق الفقه و القضاء .

وقضت النقض الفرنسى بأن الناقل ر مسئول عن إصابة مسافر بجروح قذف حصاة من الخارج نافذة القطار أثناء زده، قضت بمسؤول شركة النقل بالسكك الحديدية عن الأضرار التي لحقت بالمسافر بسبب سقوط مسافر آخر لعدم من إثبات خطأ الغير .

وقد كان القضاء الفرنسي يشترط توافر هذين العنصرين خطأ الغير أي لم يكن ضروريا أن يتصف خطأ الغير بأوصاف القوة القاهرة، ثم عدل عن هذا الرأي وأصبح يشترط عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع خطأ الغير .  
ويقع عائق الناقل إثبات خطأ الغير وأنه لم يكن يتوقعه أو يستطيع دفعه من المسؤولية القائمة ضده عن الضرر اللاحق بالمسافر، فإذا أمكن أن يتفادى الناقل المسئول الفعل الصادر من الغير أو أمكن توقعه ولم يحرك عد مخطئا وبالتالي مسئولا عن تعويض الضرر الحاصر الذي أحدثه الغير، وهذا استقر القضاء الفرنسي فقد صدر عن Nime الإستئنافي حكم صادر 1941/12/06 بمسؤولية شركة النقل بالسكة الحديدية عن انفجار وقع داخل عربة قطار بعد وضع متفجرات لأغراض وأن هناك حوادث مماثلة حصلت وأكثر حرصا واحتياطا فيصبح بإمكان توقع الحادث الناتج عن الغير<sup>1</sup> .  
المبدأ العام أن الإنسان ركا الشخصي جوز أن كون موضوعا لاتفاقات منافية للنظام العام ، فرغم وضوح هذا المبدأ حرص المشرع ده نحو وقاطع وذلك المادة 65 ق. ت. ج. التي تنص " يكون باطلا شرط بإعفاء الناقل أو جزءا من المسؤول المتسببة عن الأضرار الحاصلة للمسافرين " و من هذه المادة أنه لا جوز الذي لتزم بموجب عقد النقل ضمان المسافر أن من هذه المسؤول بإدراج شرط في نفي المسؤول أو تحديدها ، و ذا ما جاءت به اتفاقية ( cotif ) مادتها 32 التي تنص "تعتبر باطلة النصوص التعر كذلك الاتفاقات الخاصة المعقودة ن السكة الحديد والمسافر والتي دف إعفاء السكة الحديد بصورة أو جزءا من مسؤولي وفاة المسافرين أو إتهم بجروح أو التي من شأ أن تقلب الإثبات الواقع عائق السكة الحديدية أو تضع حدودا أدنى للحدود المب المادتان الثلاثان الفقرة 2 والحاد الثلاثان ر أن هذا البطلان ودي إلى بطلان عقد النقل<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 322 .

<sup>2</sup> الاتفاقية الدولية الأشخاص والأمتعة Cotif عبر السكة الحديدية الموقعة ببرلين عام 1924 المعدلة 9 ماي

جوز أن شترط إعفائه من المسؤولية أو تحدد كتابيا في ما عدا الأضرار الناشئة عن التأخر أو عن الأضرار ر البدن التي تلحق بالمسافر و ذلك طبقا للمادة 66 من القانون التجاري الجزائري التي تنص " جوز ، استنادا لاشتراط مدرج سند النقل و مطابق للقوانين والأنظمة الجاري العمل و مبلغ للمسافر، و في عدا الخطأ العمدي أو الجسم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاه أو جزئيا من مسؤولته عن التأخر أو الأضرار ر البدن الحاصلة للمسافر . "

يفهم من ذلك جوز التمسك بشرط الإعفاء أو التحدد من المسؤول

إذا أثبت حقه خط عمدي أو م .

وعلى اعتبار أن المشرع الجزائري نظم هذه الشروط القانون التجاري الخاصة بعقد الأشخاص، مكن إسقاطها عقد الأشخاص بالسكك الحديد طالما الشركة الوطن ملزمة دائما بضمان المسافرين<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص ص 71-72 .

## المبحث الثاني :

### نظام التعويض لحوادث السكك الحديدية

المسؤولية المدنية في حق الناقل بالسكك الحديدية عند إلتزامات القانونية و تسببه للمسافر بأضرار سبق وأن ذكرنا فيلجأ المضرور للقضاء برفع دعوى التعويض و تعد من أهم صور دعاوى القضاء الكامل .

الإشكال المطروح هو أنه لا يوجد نظام قانوني خاص يحكم بالتعويض في حوادث السكك الحديدية على خلاف وسائل النقل الأخرى كحوادث السيارات الذي لأمر 15-74 المؤرخ 1974/01/30 المعدل بقانون 31-88 المؤرخ في 1988/07/19 المتعلق بإلزام التأمين السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار .

نتساءل بما يرجع القاضي في إصدار أحكامه إلى أحكام الأمر 15-74 الخاص بحوادث المرور ؟ أم يرجع إلى المبادئ العامة في التعويض لأحكام القانون المدني<sup>1</sup>

<sup>1</sup> لأمر 15-74 المؤرخ 1974/01/30 المعدل بقانون 31-88 المؤرخ في 1988/07/19 المتعلق بإلزام التأمين السيارات .

### المطلب الأول :

#### دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية

إن قانون الإجراءات المدنية<sup>1</sup> لم يعرف دعوى التعويض و إن قام بمعالجة شروطها.

دعوى التعويض هي دعوى مدنية و ترفع وفق قواعد منصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية حتى تكون الدعوى مؤسسة قانونا .

و هي إجراء قانوني يتقدم به المضرور ليلتجأ للقضاء بإعادة الحال إلى ما كانت عليه أو على الأقل جبر الضرر الذي وقع عليه .

#### الفرع الأول : شروط رفع دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية

نظم المشرع الجزائري شروط قبول الدعوى في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية حيث حددها على سبيل الحصر في الصفة الواجب توفرها في المدعى و المدعى عليه، و في المصلحة غير أنه هناك اعتبر الأهلية مسألة موضوعية أدر ضمن مسألة الدفع بالبطلان في المادة 64 من نفس القانون .

#### أولا : الصفة

و هي صلة أطراف الدعوى بموضوعها، ففي فقه الإجراءات المدنية هناك قاعدة تقول " ترفع الدعوى من ذي صفة على ذي صفة " و قد جسدها المشرع نص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية " ... ما لم تكن له صفة ... " أي شخص تربطه علاقة قانونيا بالحق المعتمد عليه<sup>2</sup> .

من لم تكن له صفة فلا تقبل دعواه، و عليه فالمسافر المضرور من حادث القطار يقوم بنفسه أو من ينوب عليه و يمثله بإذن قانوني أو ورثته في حالة الوفاة .

#### : المصلحة

طبقا لقواعد القانون العام أنه " لا دعوة بدون مصلحة " يقصد بها المنفعة أو الفائدة المادية أو المعنوية التي يجنيها المدعي من الحكم له بما طلبه .

<sup>1</sup> قانون 08-09 المؤرخ في 23/02/2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

<sup>2</sup> سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، الجزء الأول، الخصومة القضائية أمام المحكمة، دار الهدى، الجزائر، سنة 2006، ص 9 .

قد اشترط قانون الإجراءات المدنية و الإدارا أ جوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له مصلحة قائمة أو محتملة إثرها القانون فالمصلحة ليست شرطا لقبول الدعوى بل هي أساس قبول أي طلب أو دفع أو طعن في الحكم، و الهدف من اشتراط المصلحة هو ضمان جدية اللجوء إلى القضاء و الحد من استعمال الدعوى دون

1

اشترط المشرع الجزائري في المصلحة يجب أن تكون شخصية و مباشرة وقائمة

1- مصلحة قانون : أن يستند إلى حق يكون موضوع الدعوى المطالبة بحق أو مركز قانوني أو التعويض عن ضرر ، و لا تقبل إذا كانت مخالفة للنظام العام أو غير مشروعة .

2- مباشرة و مباشرة : أن يكون رافع الدعوى هو صاحب الحق المراد ته أو من اقوم مقامه لتبرير مصلحة شخصية و هو ما ندعوه بالصفة .

3- مصلحة قائمة و حالة : فالمقصود بالقائمة هي أن تكون حالة أي أن يكون الحق قد تم الاعتداء عليه فعلا و تحقق الضرر، غير إن المشرع الجزائري اعتمد ال ال و لا يكون بعيد التحقيق بل يجب أن يكون هناك تهديد ظاهر و وشيك و محقق الحدوث في مستقبلا فتكون الحماية القضائية وقا نصت المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على ما " ... ما لم تكن له صفة و له مصلحة قائمة أو محتملة ... " .

و تتمثل المصلحة في دعوى التعويض عن حوادث النقل بالسكة الحديدية في الحصول على التعويض لجبر الضرر الحاصل من جراء الحادث جسيما كان أو معنويا، فإذا انعدمت المصلحة أو تخلف أحد أوصافها فإن مصير الدعوى يكون عدم القبول<sup>2</sup> .

الأهلية :

هي صلاحية الشخص لاكتساب الحقوق و المركز القانوني فيتمتع بالحقوق و يتحمل التزاماته، و حسب نص المادة 40 من القانون المدني الجزائري تشترط حتى يكون رافع

<sup>1</sup> نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 75 .

<sup>2</sup> محمد نمانة، المرجع السابق، ص 342 .

الدعوى أهلا للتقاضي بلوغه سن الرشد تسعة عشر 19 سنة كاملة متمتعاً بالقوة العقلية و لم يحجز عليه، و أن لا يكون الشخص فاقداً لها كأن يكون مجنوناً أو معتوهاً أو ناقصاً للأهلية أو صبياً فيعين هنا من يمثله قانوناً كالولي أو الوصي أو القيم حسب الحالة، و هي نوعين هما :

1- أهلية رجوب : صلاحية الشخص لاكتساب المركز القانوني لإبرام التصرفات القانونية و تثبت بتمام ولادته و تنتهي بوفاته .

2- أهلية الأداء : صلاحية الشخص في مباشرة إجراءات التقاضي .

و قد أدرج المشرع ضمن مسألة الدفع بالبطلان عند تخلفها في المادة 64 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية و لم يذكرها في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ضمن شروط قبول الدعوى و ذلك لعدم استقرارها فقد تغيب أو تنقطع أثناء قيد الدعوى أو سير الخصومة .

الفرع الثاني : أطراف دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية

دعوة المسؤولية لها طرفان المدعى المضرور و هو السافر الذي لحقه ضرر شخصي و المدعى عليه وهي شركة السكك الحديدية المسؤولة .

أولاً : المدعى

هو كل شخص لحقه ضرراً شخصياً سواء كان مادياً أم معنوياً أم أدبياً و يكون الضرر الحاصل مباشراً و متحققاً و قابلاً لتعيين، و الذي ثبت له الحق في المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر أو من ينوبه أو ورثته في حالة وفاته .

بما أن عقد النقل يتم بين المسافر و شركة السكك الحديدية فالمدعى هنا هو المسافر المتضرر من الحادث أو ورثته عند وفاته .

طبقاً للقاعدة العامة البينة على من ادعى و ما نصت عليه المادة 323 من القانون المدني الجزائري " على الدائن إثبات الالتزام و على المدين إثبات التخلص منه " فالمسافر المضرور هنا هو المكلف بإثبات الضرر الذي أصابه .

المدعى عليه :

و هو الطرف الثاني في الدعوى و هو الشخص المسؤول عن الضرر الناتج الذي يطالبه المدعى المضرور بالحكم عليه لإلزامه بالتعويض .

و في دعوى التعويض تقام الدعوى ضد شركة السكك الحديدية المسؤولة و المدعى عليها حتى و لو كان سبب الحادث أحد كالسائق أو أحد الأعوان فالدعوى دائما ترفع على .

المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض عن حوادث السكك

الحدود

بما أن دعوى التعويض ترمي إلى حصول المسافرين المضرور أو ورثته في حالة الوفاة، و يطلب الحكم له بتعويض عيني يكون عادة من النقود التي ينظر القانون المدني و ذلك برفع دعوى للمطالبة بالتعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة إقليمياً . إلا أنه قد تقوم الذابة العامة بتحريك الدعوى العمومية إذا كان هناك فعل ضار شكل جرم عاقب عليها القانون، فتأسس المضرور كطرف مدني أمام القضاء الجزائي .

الفرع الأول : دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية أمام القاضي المدني

كما سلف الذكر ترفع دعاوى التعويض أمام القضاء المدني و بذلك فالمسافر المضرور من حادث نقل بالسكة الحديدية و يريد الحصول على التعويض جراء إصابته بضرر أو ورثته فعليه التوجه للقسم المدني بالمحكمة المختصة محليا و هي المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها محل المدعى عليه و هي الشركة الوطنية للسكة الحديدية المسؤولة عن الحادث طبقا لنص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية . و لقبول الدعوى يجب أن تتوفر الشروط المطلوبة قانونا و الشروط الشكلية من عريضة و تكلف بالحضور طبقا للمواد 23 22 17 13 12 و 26 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية إلى جانب توافر شروط قبول الدعوى و التي سبق ذكرها<sup>1</sup> .

و إذا ما ثبتت مسؤولية الناقل من الناحية الجزائية ترفع الدعوى طبقا للمادة 124 معدلة من القانون المدني تنص على " كل فعل أيا كان مرتكبه الشخص بخطئه، و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"<sup>2</sup> و ثبوت خطأ الناقل يكون بموجب سند قضائي حكما كان أو قرار حائزا لقوة الشيء المقضي به يتضمن إدانة الناقل بجريمة من جرائم القانون العام التي تكون عادة إما جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ، و يكون هذا الحكم أو القرار سندا أساسيا في ملف الدعوى المدنية يعتمد عليه القاضي المدني للحكم في دعوى التعويض، و يعد ذلك من أهم وسائل الإثبات في دعوى التعويض

<sup>1</sup> نصري سلوى، المرجع السابق، ص 58 .

<sup>2</sup> عدلت بالقانون 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 ( الجريدة الرسمية رقم : 44، ص 23 ) .

وهو حجية الحكم الجزائي أمام القضاء المدني و هي من قواعد النظام العام، و يجوز التمسك بها في أي مرحلة من مراحل الدعوى ويثيرها القاضي من تلقاء نفسه<sup>1</sup>

يستطيع المسافر المضرور رفع دعوى أساس مسؤولية حارس الأشياء طبقا للمادة 138 من القانون المدني التي تلزمه بتعويض المسافر المتضرر من حادث الأشخاص بالسكك الحديدية التي تحدثه الأشياء الموجودة تحت حراسته دون إثبات الخطأ من فإلقطار شيء عرف الفقه الشيء، شيء مادي غير عدا البناء و تدخل الآلات الميكانيكية التي تتطلب<sup>2</sup> مثل القطار .

و تقوم ذه المسؤول بمجرد إحداث القطار لضرر أي بمجرد تدخل الشيء الحادث تدخلًا إمتوافر ن القطار و الحادث و ترتب ذلك من إصابات و أضرار، فإذا ثبت ذلك قامت المسؤول دون إلى إثبات الخطأ من جانب الناقل و نجد القضاء الفرنسي م المسؤول أساس حراسة الأشياء من القرار الذي أصدره باريس بتاريخ 1972/12/19 ث أقرت مسؤول الشركة الوطن بالسكك الحديد عن سقوط مسافر من القطار الذي لحراسته طبقا للمادة 1348 من القانون الفرنسي<sup>3</sup> .

أما للقضاء الجزائري فقد أقر ذلك القرار الصادر بتاريخ 1998/10/21 عن الغرفة المدنية للقسم الثالث ث جاء " ... إن الأمر تعلق بحادث تسبب حدوث قطار أودى حياة الطفلة رزان كان ن تطبيق المادة 138 من القانون المدني المتعلقة بالمسؤول الناشئة عن الأشياء و فإن القضاة طبقوا لى الخط المبدأ العام للمسؤول المدني طبقا للمادة 124 من القانون المدني و نظرا لوجود قرار المسؤول و حارس الشيء كان ن بهم التأكد إذا كان سبب الضرر لم كن توقع الضح و فإن القضاة قد أخطئوا تطبيق القانون و ن نقض قراره<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> إدوارد الذهبي الحكم الجنائي أمام القضاء المدني، غراب، د.ت.ن، ص 115 .

<sup>2</sup> عبد الرازق السنهوري، النظرية العامة للالتزامات نظرية العقد، ج1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط2 1988، ص1528 .

<sup>3</sup> نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 79 .

<sup>4</sup> مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 119 .

يمكن أن ترفع المسؤولية عن الفعل الشخصي طبقا لأحكام المادة 124 من القانون المدني و ترفعها كذلك أساس مسؤولية حارس الشيء طبقا لأحكام المادة 138 ن القانون المدني، حيث ، مسؤولية الحراسة الشركة الوطنية الحديدية، ن السلطة استعمال و هي استعمال الشيء وفقا لإدارتها و ، هو مخصص 4، و سلطة رقابة و هي ملاحظة و مراقبة تحركات الشيء و سلطة تسيير و هي تسييره وفق إدارتها و هي ثلاث مواصفات لحراسة منصوص المادة 138 فقرة 01 من القانون المدني و تحقق مسؤولية الناقل حراسة القطار إلا بتوفرها إذا أحدث الشيء ضررا عد ذلك أحد السلطات الثلاثة و هي سلطة الاستعمال و التسيير و الرقابة، تقوم مسؤولية الناقل يستطيع إثبات أنه لم يخطئ ما لم يثبت السبب الأجنبي و ذلك ، المسافر المتضرر من عبء إثباته .

و الأصل في دعوى التعويض ن حوادث السكك الحديدية ترفع أساس المسؤولية العقدية طبقا للمادة 62 من القانون التجاري الجزائري و المادة 176 من القانون المدني لعدم ضمان المسافر و إخلا زامه إلي المكان المتفق العقد مع إلت المسافر وجود عقد النقل ألا و هو تذكرة السفر أو يقوم و تة شرط أساسي لقيام دعوى التعويض أساس المسؤولية العقدية و يجب كذلك إثبات أن الحادث وقع أثناء تنفيذ العقد .

### الفرع الثاني: دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية أمام القضاء الجزائري

نجد أن المشرع قد المجني وهو المضرور ، أساسية للحصول حقوقه، إمكانية الخيار بين رفع دعواه إما أمام القضاء المدني المخصص أصلا بنظرها، أو أمام القضاء الجنائي للدعوى العمومية، وهذان الطريقان سير من طرف المشرع حصوله التعويض<sup>1</sup>. و الضار جريمة مخالف للنصوص العقابية تنطوي على فعل إجرامي يخل بالنظام العام يتمخض عنه ضرر يمس الأشخاص أو أحد أفراد عائلتهم تستوجب قيام دعوى جزائية و التعريف الوارد إعلان المبادئ الأساسية لعدالة الجريمة

<sup>1</sup> دكتور ريجة محمد هشام المجني ودعوى جبر الضرر القانون الجزائري الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد 9، مارس 2018، ص 1274 .

وسوء استخدام السلطة الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1985 المعتمد والمنشور الملأ بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 34 / 40 بتاريخ : 29 نوفمبر 1985 والذي بقوا " بقصد بمصطلح الضحايا الأشخاص الذين أصيبوا فردياً أو جماعياً بضرر، ذلك الضرر البدني أو العقلي أو المعاناة النفسية أو الخسارة الاقتصادية أو الحرمان بدرجة كبيرة من التمتع بحقوقهم الأساسية، عن طريق أفعال أو حالات إهمال انتهاكاً للقوانين الجنائية النافذة الدول الأعضاء القوانين التي تحرم الإساءة الجنائية السلطة"<sup>1</sup>.

و كما ذكرنا نف المشرع هو حماية النظام العام و حفظ حقوق المضرور و بذلك تنشأ دعويين، دعوى عمومية تسليط عقوبة مرتكب الفعل، و يسند القانون سلطة الفصل للقضاء الجزائي و دعوى مدنية تبعية يباشرها المضرور تهدف للمطالبة بالتعويض و إصلاح الضرر الناشئ عن الجريمة و المشرع الجزائي سلطة الاختصاص للمحاكم الجزائية استثناء من القاعدة العامة نون أن يسلب المحاكم المدنية الاختصاص .

و منه إذا وقع حادث قطار و أثبت خط سائق القطار أو أحد أعوان السكة الحديدية العامة ل المختصة إقليمياً طبقاً لأحكام المادة الأولى الفقرة 1 من قانون الإجراءات الجزائية كما يجوز للمضرور أن يحركها طبقاً لأحكام المادة الأولى الفقرة 2 من قانون الإجراءات الجزائية و إذا ما تمت إدانته فيمكن المضرور أو من ينوبه أو ورثته في حالة وفاته، و هذه الحالة يتأسس طرف مدني للمطالبة بالتعويض بدعوى مدنية للدعوى العمومية طبقاً لأحكام المادة 239 معدلة من قانون الإجراءات الجزائية و إذا لم يتأسس و لم يتمكن من الحضور فتقضي بحفظ حقوق الضحية أو الضحايا في الدعوى المدنية .

و ز حوادث السكك الحديدية من خصوصيات و ذات نجم صعوبة إثبات خطأ السائق، للمسافر المضرور حصول التعويض المحكمة عادة بإدانة الناقل رغم إثبات هذا الأخير أن الحادث رجع إلى سبب أجنبي، و هذا ما جاء قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1998/09/12 حيث

<sup>1</sup> دكتور ربيعة محمد هشام، المرجع السابق، ص 1275 .

أقرت ما يلي " ... أنه بتاريخ 1995/09/07 و بالضبط أمام الممر الخاص بالقطار وقع الحادث، عند سماع سائق القطار الذي صرح ، هذا ، حاول قطع السكة الحديدية إلا أنه كان غطت وجهه و رغم أن المنب عدة مرات إلا أنه لم فوق الحادث و توقف القطار بعد 30 متر، حيث أن المتهم هو الذي كان يود القطار عندما هذا الضح عبر السكة الحديدية مكان مراقب من المصادقة الحكم المستأنف أن هذا التعدي كاف و ات المادة 297 من قانون الإجراءات الجزائية " لاحظ بوضوح خطأ الضح الذي إجتاز السكة الحديدية مكان ر محروس رغم ذلك أدانت المحكمة سائق القطار بكونه قد ارتكب الخطأ المرتكب من <sup>1</sup> .

و هو معمول حوادث المرور حيث يوجب التعويض التلقائي للمضرور كان مصير الدعوى العمومية، فالقضاء الجزائي يختص بالتعويض رغم الحكم راءة<sup>2</sup> . وهذا سار الاجتهاد القضائي العليا بحيث أقرت رار الصادر بتاريخ 1986/12/09 بعدما كانت تقر يمكن الجزائي أن الدعوى المدنية راءة مستندة ذلك أن الجريمة الأساس القانوني الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزا وهذا أقرته المحكمة العليا قرارها الصادر بتاريخ 2000/10/10 .

### الفرع الثالث: حجية الحكم الجزائي أمام القاضي المدني

إن حجية الحكم الجنائي أمام المحاكم المدنية متعلقة بالنظام العام و القضاء المدني غير ملزم جاء الحكم الجزائي، إلا بالشق الذي اكتسب قوة الشيء المقضي و من حق الخصم التمسك بها في أية مرحلة كانت عليها الدعوى. و إذا رفعت الدعوى المدنية أمام المحاكم المدنية يجب وقف الفصل بحكم الدعوى الجنائية المقامة رفعها أو أثناء السير وهو يتعين المحكمة المدنية أن

<sup>1</sup> نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص 82 .

<sup>2</sup> رار صادر عن الغرفة الجنائية، ملف رقم 244408 المؤرخ 2000/10/10 غير منشور حيث جاء " دام إعفاء سائق القطار من المسؤولية الجزائية و القضاء راءته جزئيا يمكن الحكم الدعوى المدنية و القضاء بدفع تعويضات تحت مسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية، وكان المجلس أن بعدم الاختصاص الدعوى المدنية " .

تترقب صدور الحكم الجنائي من المحكمة المختصة لتحكم بالتعويض أو ترفضه , وذلك يكون الحكم الجنائي أمام القضاء المدني أي أن يلتزم القاضي المدني عند طرح الدعوي المدنية بالحكم الصادر من المحكمة الجنائية وهو يعرف قانونا بأن الحكم المدني بدور وجودا وعدمه الحكم الجنائي وهو أكدته المادة 1351 من القانون المدني الفرنسي الذي قرر قاعدة الشيء المحكوم مادامت اتحدتا من الخصوم والسبب والموضوع، إن الدعوي الجنائية موضوعها العقوبة والدعوي المدنية موضوعها. وهو أكدته النقض الفرنسية بقولها : للأحكام الجنائية إلكافة يستطيع القاضي المدني أن ينكر قرره القاضي الجنائي بشأن وقوع الجريمة وتكييفها القانوني وثبوتها المتهم .

إن مرور الدعوي الجنائية بمراحل وإجراءات معقدة الحكم الصادر للحد الأقصى من الضمانات إ المتهم والنيابة ويكون تعبيرا وحة إلي المحاكم خصوصا أنه من غير المستساغ و من النظام العام أن يصدر الحكم الجنائي بإدانة متهم وبعدها القاضي المدني ويحكم برفض الدعوي المدنية و العكس بالعكس إذا قضت ببراءة المتهم فوجب المحكمة المدنية القضاء برفض الدعوي المدنية كونها تستطيع إسناد الجريمة والتعويض لشخص برأته المحكمة الجنائية.

و هذا الصدد صدر قرار عن الغرفة الجنائية، ملف رقم 208521 المؤرخ 1999/06/01 غير منشور جاء : " الحكم الصادر الدعوي العمومية الأساس الذي الحكم المدني الشيء المقضي الجنائي المدني، و يكون القاضي المدني مقيدا الدعوي العمومية، وحيث أن الدعوي العمومية تتعلق بجريمتي القتل والسرقه ولم توجه أي إلى أعوان شركة النقل بالسكك الحديدية وأنه تدين المتهم وهذه الأخيرة، وعليه فإن القرار القاضي الدعوي المدنية بدفع تعويضات للأطراف المدنية الحكم وغير مؤسس قانونا بتعيين "

الفرع الرابع : سقوط دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية

طبقا للقواعد العامة تسقط دعوى التعويض 15 من يوم وقوع الفعل الضار طبقا للمادة 133 من القانون المدني، أما إذا كانت الدعوى المدنية مرتبطة بالدعوى العمومية دم 10 سنوات إذا كانت و 3 نوات إذا كانت وستين إذا كانت طبقا لأحكام المواد 7 8 9 من انون الإ. راءات الجزائية .

غير أنه بالرجوع إلى القانون التجاري نجد أن المادة 74 منه تنص على أن مدة التقادم 3 سنوات من تاريخ الذي تولد الحادث و تضيف المادة 76 من القانون التجاري، سقوط الحق دعوى التعويض طبقا لأحكام المادة القانون التجاري، بحق للدائن التمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو دفع أو طلب والمواعيد المنصوص عليها في المواد 74 75 76 القانون التجاري تعد من النظام العام يجوز طبقا للمادة 77 القانون التجاري .

وبالرجوع إلى الاتفاقية الدولية الدولية بالسكك الحديدية فقد حددت مدة التقادم نص المادة 55 فقرة 1 : تتقادم دعاوي العطل والضرر المبنية مسؤولية السكك الحديدية وفاة المسافرين و إصابتهم بجروح.

- ر بثلاث سنوات اعتبار من اليوم التالي للحادث.

- لأصحاب الحق الآخرين بثلاث سنوات اعتبارا من اليوم التالي لوفاة المسافرين ألا تتجاوز هذه المدة الخمس السنوات اعتبار من اليوم التالي للحادث .

تتقادم الدعوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل بعام واحد غير أنها تتقادم بعامين إذا تعلقت الدعوى بضرر التدليس و غش<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> نعيمة بن قريش، المرجع السابق ص ص 84 85 .

المطلب الثالث :

طرق تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية

التعويض هو العقاب المسلط الذي ترتب على إثبات المسؤولية والغاى ه جبر الضرر الذي لحق ضرور و الذي قدر بحجم الضرر وجسامته، و القاضي ملزم بتقدير الضرر المطلوب تعوي زاء و لا نقص و سقط الحق التعويض بموت المتسبب بالضرر و يتم، ذه تركا و الأصل التعويض هي المادة 124 معدلة من القانون المدني التي تنص على : " أيا كان مرتكبه الشخص بخطئه، و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض " .

فإذا أثبتت المسؤولية على الشركة الوطن بالسكك الحديدية اختص القاضي بالنظر دعوى التعويض إلا أ وجد نص قانوني خاص حكم نظام التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية هو المعيار المعتمد تقدير التعويض وتحديده و هل يرجع القاضي في تقديره للتعويض حوادث السكة الحديدية للأمر 74-15 أو القانون المدني

الفرع الأول : معيار تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية

بما أنه لا يوجد نص قانوني خاص بحكم حوادث السكك الحديدية و التعويض يرجع إلى القواعد العامة القانون المدني مراعي ما ورد في المادتين<sup>1</sup> و<sup>2</sup>182 تقدير التعويض رجع د تقديره للتعويض، ي قدر التعويض حسب أهوائه و ميوله الشخص حسب ب المضور من ضرر زاء و نقص، و قدر من خسارة و من ربح فإذا ترتب عن

<sup>1</sup> تنص المادة 131 من القانون المدني : " يقدر القاضي المدني التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر رعاة الظروف الملائمة، فإن لم يسير رقت الحكم أن يقدر مدى التعويض أن يحتفظ للمضور بالحق أن يطالب مدة بالنظر من جديدي التقرير" .

<sup>2</sup> تنص المادة 182 من القانون المدني : " إذا لم يكن التعويض مقتررا العقد، أو القانون، هو الذي يقدره و التعويض من خسارة و ما من كسب شرط أن يكون هذا طبيعية لعدم الوفاء زام أو لتأخر الوفاء ويعتبر الضرر طبيعية إذا لم يكن استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول" .

الإصابة انخفاض الدخل جب أن أخذ ن الاعتبار ذا الانخفاض عند تقدير التعويض لأن الفعل الضار هو السبب هذا الانخفاض و هذا الصدد أقرت المحكمة العدا " ... عند ثبوت مسؤولة سائق القطار عن الأضرار اللاحقة

وجب قضاة الموضوع ذكر العناصر الموضوع التي تساعد تحدد التعويض بدقة وتفصيص من الضحية مهنتها، راتبها و نوع الأضرار اللاحقة بالمستحقين تعويضات واحد من هؤلاء المستحقين "1 .

و يجوز أن يدخل اعتباره الخطأ أو لأن الخطأ ركن قيام المسؤولية فقط و لا يعد به في التقدير و ما أحدث الضرر و جب التعويض بحسب فتكون العبرة بالضرر الخطأ و أوضحت المادة

182 من القانون المدني الضرر المباشر و هو الذي يستطيع الرجل العادي التغلب ببذل جهد كاف و التعويض يكون مساويا حدث من ضرر مباشر و يخفض حسب القدر الذي ساهم المضرور في إحداثه من ضرر، و يعتبر الضرر مباشر بد من وجود و بين الفعل الضار. أما الضرر الغير مباشر فهو عكس الضرر المباشر فهو يكون الضرر الذي يستطيع المضرور أن يداه ببذل جهدا كاف معيار الرجل العادي.

و يدخل في الحساب عند تقدير التعويض أن يكون الضرر متوقعا إذا كان المسؤولية التقصيرية حيث التعويض ضرر متوقعا كان أو غير متوقعا أما المسؤولية العقدية فيقتصر التعويض بالضرر المتوقع ولكن قد التعويض الضرر غير المتوقع إذا ارتكب المسؤول أو خطأ جسيم<sup>2</sup> . و جاء قرار المحكمة العليا بتاريخ 1999/07/14 رقم 183066 الغرفة المدنية القسم الثاني و هو قرار غير منشور " أنه يجب قضاة الموضوع إثبات المسؤولية عائق سائق القطار بالنظر إلى القانون رقم 90-35 أن يذكروا العناصر الموضوعية التي تساعد تحديد مختلف التعويضات بدقة وتفصيل من الضحية ومهنتها ودخلها ونوع الضرر

<sup>1</sup> نعيمة بن فريش، المرجع السابق ص 87 .

<sup>2</sup> مختار رحمانى محمد ، المرجع السابق، ص 123 .

أو الأضرار اللاحقة بالمستحقين وأن  
المستحقين<sup>1</sup> وأ تعويضات واحد من هؤلاء

و التعويض قد كون أو نقداً ولا أن كون ا فالتعويض العيني هو  
إجبار المسؤول على التنفيذ العيني حيث يرجع الحال أي يعيده إلى ما كان عليه و هو ما  
لا يمكن في لحوادث السكك الحديدية حيث الحادث يحدث ضرر لجسم المسافر، وهو ما  
يدفع با أن قدر التعويض نقداً و انفع مرة واحدة أو أقساط طبقاً للمادة  
132<sup>2</sup> من القانون المدني، و نلاحظ بأن المشرع لم يذكر في المادة 182 من القانون  
الذي نص على التعويض عن الضرر المعنوي و هو ما نصت عليه جل التشريعات الدولية .

الفرع الثاني : مدى تطبيق الأمر 15-74 في تقدير التعويض عن حوادث السكك  
الحديدية

إن التعويض عن حوادث السكك الحديدية هو تعويض و ذلك لعدم وجود أي  
قانونياً ينظمه أي أن السلطة التقديرية تحدد التعويض مع شرط  
التقيد بالأحكام المنصوص عليها في المادتين 131 و 182 من القانون المدني و إذا ما  
قارنه بالنسبة للتعويض عن حوادث السيارات فنجد القاضي مقيد بأحكام الأمر 15-74  
المؤرخ 1974/01/30 المعدل بقانون 31-88 المؤرخ في 1988/07/19 المتعلق  
بالإلزام التأمينات و بنظام التعويض عن الأضرار، حيث جاءت المادة 3  
تنص على إلزامية التأمين بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية و كذلك نجد بأن بعض أحكام  
قرارات المحكمة العليا تستند لأحكام المادتين 131 و 182 من القانون المدني مثال ذلك  
قرار صادر عن غرفة الجرح و المخالفات القسم الرابع بتاريخ 1999/06/01 ملف رقم  
208521 غير منشور . ثم أقرت : " ثم أن الحال الحادث الذي أدى  
إلى الوفاة كل الضحايا ع ج - ع ف لا يطبق عليه الأمر 15-74 المؤرخ  
1974/01/30 .

<sup>1</sup> مختار رحمانى محمد ، المرجع السابق، ص 124 .

<sup>2</sup> المادة 132 معدلة الفقرة 1 : يعين القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف، و يصح أن يكون التعويض مقسطاً، كما  
يصح أن يكون إيراداً مرتباً، و يجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأميناً .

و ث أن المادة 3 من الأمر المذكور تنص عدم سران إلزام التأمّن المنصوص

هذا الأمر النقل بالسكك الحديدية.

حيث أن متى كان كذلك لأن المادة 8 من الأمر 74-15 التي تنص على أن كل حادث سير سيارة سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل الضحية أو ذوي حقوقها لا تنطبق على قضية الحال<sup>1</sup>.

و في بعض الأحيان نشاهد أن بعض الأحكام القضائية تستند إلى أحكام الأمر رقم 74-15 بالرغم من الموقف القانوني المحسوم، حيث أنه جاء أحد قراراته ث أد مجلس قضاء البوارة الحكم المستأنف الصادر عن الأخرية بتاريخ 2005/12/10 و يتعلق الأمر بوفاة قاصر نتيجة سقوط من القطار، و أدانت فيه المحكمة الشركة الوطن للسكك الحديدية أساس أن باب القطار كان مفتوحا و جاء القرار : "... حيث أد و طبقا للقانون رقم 31/88 وفاة

قاصر عمر 6 سنوات و 19 فإن من أب و أم الضح ستحقان بالتساوي تعو عادل أضعاف الأجر الوطني السنوي الأدنى المضمون عند تار الحادث.

و ث أن الضح كان قاصرا عند تار الحادث و عمره 15 ن القول بأن المدع ن ستحقان 288000 دينار جزائري بالتساوي تعو عن الوفاة لأن الأجر الشهري الوطني المضمون تاريخ الحادث يساوي 800 دينار جزائري إذن  $288000 = 3 \times 12 \times 800$  دينار جزائري. و المدعيان يستحقان تعويضا عن مصاريف الجنزة يساوي مبلغ 40000 دينار جزائري لأن  $40000 = 5 \times 8000$  دينار جزائري<sup>2</sup>.

و نستخلص من ذلك أ، بالقرارين السابقين تناقض في الاجتهاد القضائي في تقدير التعويض بالرغم من أن المادة 3 من الأمر 74-15 صريحة في هذا.

<sup>1</sup> مختار محمد رحمانى، المرجع السابق، ص 126 .

<sup>2</sup> نعيمة بن قريش، المرجع السابق، ص ص 89 90 .

وما يجدر الإشارة إليه أن الشركة الوطنية بالسكك الحديدية مؤمنة من الحوادث طبقاً لنص المادة 2<sup>1</sup> من الأمر 15-74 التي تنص أن الشركة الوطنية بالسكك الحديدية الوطنية المسئولة الوحيدة عن تعويض الضحايا أي تدفع التعويض من زانيتها الخاصة، هو الذي يحدد التعويض، ولعل يبرر عدم تأمين الشركة الوطنية بالسكك الحديدية عن الحوادث هو عدم وجود نص صريح يلزمها بذلك.<sup>2</sup>

بما أن الشركة الوطنية بالسكك الحديدية تعد مؤسسة وطنية ذات طابع و تجاري طبقاً لأحكام المرسوم 391-90 و بما أنها تستغل قاعة لاستقبال المسافرين و بالرجوع إلى المادة 164 من أمر رقم 07-95 التي تنص : " جب شخص طبي أو معنوي أو أو كونه هذا إلا بالنشاطات التجارية أو الثقافية أو الر أن ككتب لتغط مسؤول المدن تجاه المستعملين و الغر ."

بما أن الشركة الوطنية بالسكك الحديدية تعد مؤسسة وطنية ذات طابع و تجاري طبقاً لأحكام المرسوم 391-90 و بما أنها تستغل قاعة لاستقبال المسافرين و بالرجوع إلى المادة 164 من أمر رقم 07-95 التي تنص : " جب شخص طبي أو معنوي أو أو كونه هذا إلا بالنشاطات التجارية أو الثقافية أو الر أن ككتب لتغط مسؤول المدن تجاه المستعملين و الغر ،" إذن هي ملزمة بالتأمين و كذلك تأكد على ذلك المادة 166 حيث تلزم الناقلين العموميين عن طريق البر بالتأمين و المادة 287 من الأمر 07-95 تنص أنه ، الأحكام المخالفة هذا الأمر .

إذن لا بد من أن الشركة الوطنية بالسكك الحديدية ككتب طبقاً لأحكام الأمر 07-95 المعدل و المتمم .

<sup>1</sup> تنص المادة 2 من الأمر 15-74 : " إن الدولة و معفاة من الالتزام بالتأمين، التزامات

المؤمن للمركبات التي أو الموجودة راستها ."

<sup>2</sup> ناصري سلوى ، المرجع السابق ، ص 69 .

# الخاتمة

## الذ

في هذه المذكرة حوادث السكك الحديدية لم تعنى بتنظيم المشرع الجزائري لها بصفة محكمة و واضحة على غرار المشرع الفرنسي، و خاصة بالنسبة للمسؤوليات و نظام التعويض حيث أنه في القانون التجاري و القانون 90-35 و القانون 01-13 المؤرخ 17 جمادي الأول عام 1422 الموافق 07 أوت سنة 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، المعدل و المتمم بقانون 11-09 المؤرخ في 5 يونيو 2011 و القانون المدني كرس القواعد العامة.

إن مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تتأرجح بين المسؤولية التقصيرية و المسؤولية العقدية، و تضارب الفقه و القضاء في تقرير الحالات التي تكون المسؤولية فيها مسؤولية تقصيرية أو مسؤولية عقدية و ذلك نتيجة الرغبة في مساعدة المسافر المضرور في تمكنه من الحصول على التعويض المناسب دون معانات.

و تطرقنا إلى جهتي رفع الدعوى المدنية و الدعوى الدنية بالتبعية، مما يمسافر الإجراءات و يختصر له الوقت.

و مسألة تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية تخضع للقواعد العامة في القانون المدني لعدم وجود نص قانوني خاص يحكمها، و قد رأينا بأن المشرع و القضاء الجزائري في أحكامه متذبذب بين تطبيق القواعد العامة للقانون المدني هناك تذبذب بين تطبيق المادة 131 و 182 من القانون المدني الجزائري و أحكام الأمر 74-15 المؤرخ 30/01/1974 المعدل بقانون 88-31 المؤرخ في 19/07/1988 المتعلق بالزام

التأمين السارات وبنظام التعويض عن الأضرار رغبت في مساعدة المسافر المضرور، و لكننا في هذه الدراسة سجلنا الاقتراحات التالية و هي :

- التشجيع على البحث الأكاديمي للبحث في المجالات القانونية لحوادث السكك الحديدية.

- وضع نصوص قانونية خاصة تضبط بإحكام نظام التعويض كما رأينا بالنسبة لحوادث المرور على شاكلة الأمر 74-15 الخاص بحوادث المرور لتفادي تناقضات القضاء.

- إنشاء صندوق خاص بالتعويض عن حوادث السكك الحديدية، يتكفل بكل حقوق المضرورين و ذويهم كما هو معمول به في حالة حوادث المرور.

# قائمة المراجع

## ة المراجع

أولا : الكتب

- 1- إدريس ،المسؤول عن الأشياء ر الح القانون الجزائري ،د وان المطبوعات الجامعة،الجزائر، د.ت.ن .
- 2- إدوارد الذهبي الحكم الجنائي أمام القضاء المدني، غرب ، د.ت.ن، ص 115 .
- 3- مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة، الجزائر 2003 .
- 4- جلال حمزة، العمل غير المشروع باعتباره مصدر مصادر الالتزام ،ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1985 .
- 5- وجدي عبد الواحد، التعويض عن الإخلال بالالتزام ضمان الراكب أو المسافر د.د.ن. د.م.ن. ط1 2004 .
- 6- مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط2 2004 .
- 7- سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، الجزء الأول، الخصومة القضائية أمام المحكمة، دار الهدى، الجزائر، سنة 2006 .
- 8- عبد الرازق السنهوري، النظرية العامة للالتزامات نظرية العقد، ج1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط2 1988 .
- 9- هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري، شركة الجلال للطباعة، مصر، ط1 2001 .

: الرسائل الجامعية

- 1- محمد دمانة، نفع المسؤولية المدنية رسالة شهادة نكتوراه القانون الخاص، تلمسان، 2011، ص 322 .

- 2- بن قريش، النظام القانوني لعقد الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة، مذكرة شهادة الماجستير الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، بومرداس، 2014 .
- 3- ناصري سلوى، عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، تخصص عقود و مسؤولية، جامعة البويرة، سنة 2015 .
- 4- عبير عبد الله أحمد درياس، المسؤولية المدنية عن مضار الجوار غير المألوفة، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير في القانون، جامعة بير زيت فلسطين، 2014 .

المقالات :

- 1- نكتور اريجة محمد هشام المجني ودعوى جبر الضرر القانون الجزائري الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد 9، مارس 2018، ص 1274

رابعا : النصوص القانونية

1-الاتفاقات الدولية :

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

2- القوانين :

- أ- القانون 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المتضمن القانون المدني الجزائري .
- ب- انون 08-09 المؤرخ في 23/02/2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .
- ت- القانون 90-35 المؤرخ في 25/12/1990 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية .
- 3-الأوامر :

- أ- الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل و المتمم .
- ب- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، المعدل و المتمم .
- ت- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل و المتمم .
- ث- الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات، المعدل و المتمم .
- ج- الأمر 74-15 المؤرخ 1974/01/30 المعدل بقانون 88-31 المؤرخ 1988/07/19 المتعلق بإلزام التأمين السارات وبنظام التعويض عن الأضرار .
- ح- الأمر 95-07 المعدل و المتمم
- 4- المراسيم :
- أ- المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 12/28/1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن و استغلال النقل بالسكك الحديدية .
- ب- المرسوم 90-391
- 5- القرارات :
- أ- حكم صادر عن Li Merville ، مؤرخ في 1936/11/30 .
- ب- القرار الصادر بتاريخ 1998/10/21 عن الغرفة المدنية للقسم الثالث .

# الفهرس

## الفهرس

02	مقدمة
07	الفصل الأول : التكييف القانوني لحوادث السكك الحديدية
08	المبحث الأول : الطبيعة القانونية لحوادث السكك الحديدية
08	المطلب الأول : المسؤولية التقصيرية
10	المطلب الثاني : المسؤولية التعاقدية
14	المطلب الثالث : نظرية ازدواج المسؤولية والحدود الفاصلة بينهما
16	المبحث الثاني : أساس المسؤولية الناتجة عن حوادث السكك الحديدية
16	المطلب الأول : نظرية الخطأ
18	المطلب الثاني : نظرية الخطأ في الحراسة عن الأشياء غير الحية
19	المطلب الثالث : نظرية الضمان
21	المطلب الرابع : نظرية الضرر
26	الفصل الثاني : حالات الإعفاء و نظام التعويض لحوادث السكك الحديدية
	المبحث الأول : طرق دفع المسؤولية أو الإعفاء القانوني أو الأثر السبب الأجنبي في
27	الإعفاء عن حوادث السكك الحديدية
29	المطلب الأول : القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ
31	المطلب الثاني : خطأ المضرور
32	الفرع الأول : الفرضية الأولى
33	الفرع الثاني : الفرضية الثانية

35.....	المطلب الثالث : خطأ الغير
39.....	المبحث الثاني : نظام التعويض لحوادث السكك الحديدية
40.....	المطلب الأول : دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية
40.....	الفرع الأول : شروط رفع دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية
40.....	أولا : الصفة
40.....	: المصلحة
41.....	: الأهلية
42.....	الفرع الثاني : أطراف دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية
42.....	أولا : المدعي
42.....	: المدعى عليه
المطلب الثاني : الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض عن حوادث السكك	
44.....	الحديدية
44.....	الفرع الأول : دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية أمام القاضي المدني
46.....	الفرع الثاني : دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية أمام القضاء الجزائي
48.....	الفرع الثالث: حجية الحكم الجزائي أمام القاضي المدني
50.....	الفرع الرابع : سقوط دعوى التعويض عن حوادث السكك الحديدية
51.....	المطلب الثالث : طرق تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية
51.....	الفرع الأول : معيار تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية
الفرع الثاني : مدى تطبيق الأمر 74-15 في تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية	
53.....	

57	.....	الخاتمة
60	.....	المراجع
64	.....	الفهرس

مهما حاولنا الإلمام بالنظام القانوني لحوادث السكك الحديدية، نصطدم دائما بالتشعب  
وقلة المصادر واختلاف طريقة الدول وتعاملها مع هذا النوع من الحوادث، فكل دولة لها  
طرقها ونظامها الخاص ونحن في بلادنا استمدينا تجربتنا هذه من فرنسا وهذا بسبب  
الإرث التاريخي للاستعمار، وتعامل الفقه والقضاء بالارتكاز على التجربة الفرنسية وكان  
بحثنا هذا مواكبا لهذه التجربة، وتم التركيز على أنواع المسؤولية والأساس القانوني لها  
وطرق الدفع فيها مع التطرق إلى نظام التعويض وتمنينا أن نكون قد اجبنا على هاته  
التساؤلات في هذا البحث.

No matter how we try to familiarize ourselves with the legal system of railway accidents, we always encounter the complexity and the lack of sources and the different ways countries deal with this type of accident. each country has its own methods and system. we in our country have derived our experience from France. this is because of the historical legacy of colonialism. jurisprudence and the judiciary are treated on the basis of the French experience. our research has been consistent with this experience. we have focused on the types of liability, the legal basis and the methods of payment therein, with regard to the compensation system. we wish to have answered these questions in this research.