

الجمهورية التونسية

وزارة العدل

الحمد لله

محكمة التعقيب

عدد القضية 61237

جلسة: 2018-09-18

أصدرت محكمة التعقيب القرار الآتي :

بعد الاطلاع على مطلب التعقيب المقدم في 12-03-2018 تحت عدد 36559 من طرف الأستاذ "م.ع.ك" المحامي لدى التعقيب

نيابة عن الشركة "و.س.ح.ت" في شخص ممثلها القانوني الكائن مقرها بشارع فرحات حشاد تونس .

ضدّ ورثة "أ.ن" وهما والده "م.ن" ووالدته "ن.ن" وشقيقه "أ.ن" المعينين محل مخابراتهم بمكتب محاميهم الأستاذ "أ.ت" الكائن بنهج سيدي البشير عدد **** تونس ينوبهم الأستاذ "أ.ت" .

طعنا في القرار الاستئنافي عدد 97623 الصادر بتاريخ 2018/01/23 عن محكمة الاستئناف بتونس والقاضي نهائيا بقبول الاستئناف شكلا وفي الأصل بنقض الحكم الابتدائي فيما قضى به بخصوص التعويض عن الضرر المعنوي للمستأنف ضده "م.ن" والقضاء من جديد بعدم سماع الدعوى وقراره فيما زاد على ذلك مع تعديله بخصوص مبلغ التعويض عن الضرر المعنوي المحكوم به لوالدي الهالك "م" و"ن.ن" وذلك بالنزول به الى ما قدره 5.229،120 لكل واحد منهما واعفاء المستأنفة من الخطية وارجاع مالها المؤمن اليها وحمل المصاريف القانونية عليها.

وبعد الاطلاع على مستندات التعقيب المبلغة للمعقب ضدهم بواسطة عدل التنفيذ الأستاذ "خ.ك" حسب محضره عدد 31116 بتاريخ 2018-03-23 وعلى نسخة الحكم المطعون فيه وعلى جميع الاجراءات والوثائق المقدمة في 30-03-2018 حسب مقتضيات الفصل 185 م م م ت.

وبعد الاطلاع على مذكرة الرد على مستندات التعقيب المقدمة في 16-04-2018 من الأستاذ "أ.ت" والرامية الى طلب رفض مطلب التعقيب أصلا ان استقام شكلا.

وبعد الاطلاع على ملحوظات النيابة العمومية لدى هذه المحكمة والرامية الى طلب قبول مطلب التعقيب شكلا ورفضه أصلا والحجز.

و بعد الاطلاع على أوراق القضية والمفاوضة بحجرة الشورى صرح علنا بما يلي:

من حيث الشكل:

حيث كان مطالب التعقيب مستوفيا لجميع أوضاعه و صيغه القانونية طبق أحكام الفصل 175 وما بعده من م م م م مما يتجه معه قبوله من هذه الناحية.

من حيث الأصل:

حيث تفيد وقائع القضية كيفما أوردتها الحكم المنتقد و الأوراق التي انبنى عليها قيام المدعين في الأصل المعقب ضدهم الان لدى المحكمة الابتدائية بتونس عارضين أن مورثهم المرحوم "ا.ب" تعرض الى حادث مرور قاتل بتاريخ 29-11-2008 تسبب فيه رتل معد لنقل المسافرين تابع للشركة "و.س.ح" طالبين بناء على ذلك الحكم بالزام المطلوبة بتعويضهم عما لحقهم من اضرار .

وبعد استيفاء الاجراءات القانونية أصدرت محكمة البداية حكمها عدد 31001 بتاريخ 29-05-2013 يقضي ابتدائيا بالزام المطلوبة الشركة "و.س.ح" بأن تؤدي للمدعين المبالغ المالية التالية :

- 1- لوالده "م.ن" 20.000د،000 لقاء ضرره المعنوي .
- 2- لوالدته "ن.ن" 20.000د،000 لقاء ضررها المعنوي .
- 3- لشقيقه "م.ن" 7.000د،000 لقاء ضرره المعنوي.
- 4- 450د،000 سوية بينهم لقاء اتعاب التقاضي واشراف المحاماة وحمل المصاريف القانونية عليها .

وحيث استأنفت المدعى عليها في الأصل الحكم المذكور طالبة نقضه والقضاء من جديد برفض الدعوى .

وحيث استأنفت المدعى عليها في الأصل الحكم المذكور طالبة نقضه والقضاء من جديد برفض الدعوى وتبعاً لذلك صدر القرار الاستئنافي عدد 58662 بتاريخ 09-05-2014 قاضي نهائيا بقبول الاستئناف شكلا وفي الأصل بإقرار الحكم الابتدائي واجراء العمل به وتخطية المستأنفة بالمال المؤمن وحمل المصاريف القانونية عليها فتعقيته المستأنفة وتبعاً لذلك أصدرت محكمة التعقيب قرارها عدد 18330

بتاريخ 02-07-2015 قاضي بالنقض مع الإحالة على أساس ان المقصود بالتشريع الجاري بها العمل هي القانون الخاص بها وهو قانون 19 اوت 1998 المتعلق بالسكك الحديدية لأن الخاص يسبق على العام والذي بدراسته يتضح انه يرتكز على المسؤولية الشخصية والتي تطبق على جميع متضرري حوادث المرور .

وحيث أعيد نشر القضية بسعي من المستانفة وتبعاً لذلك صدر القرار الاستئنافي عدد 97623 المبين بالطالع مؤكداً على ان المسؤولية المحمولة على كل طرف في حصول الحادث تتحدد وفقاً لما اقتضته احكام الفصل 123 م ت وفقاً للمقاييس المبينة بجدول تحديد المسؤوليات وان الفقرة الثانية من الفصل المذكور نصت على ان المسؤولية في حوادث المرور التي تكون فيها العربات السائرة على السكك الحديدية طرفاً يقع تحديدها طبقاً للتشريع الجاري بها العمل أي قانون 19 اوت 1998 المتعلق بالسكك الحديدية وان قانون 2005 هو المنطبق في مادة التعويض .

فتعقبته المستانفة الشركة "و.س.ح" وورد بمسئندات طعنها بعد استعراض وقائع القضية واجراءاتها نعيها على القرار المطعون فيه ما يلي:

المطعن الوحيد المأخوذ من خرق القانون : مخالفة أحكام الفصول 121 و 123 و 166 م ت

قولاً ان حوادث المرور التي تكون فيها العربات السائرة على السكك الحديدية طرفاً تتميز بازواجية النظام القانوني المنطبق عليها فهي تخضع من حيث تحديد المسؤولية الى القواعد العامة للقانون كيفما اكده الفصل 123 م ت وتخضع الى قانون التامين عندما يتعلق الأمر بالنظام القانوني للتعويض وبالرجوع الى ماديات الحادث يتبين ان القصاص مجهز بعلامة دالة على تقاطع طريق مع السكة الحديدية يضاف الى اولوية المرور الممنوحة للعربات السائرة على السكك الحديدية وبتطبيق وقائع قضية الحال على جدول تحديد المسؤوليات بخصوص العربة التي يقودها الهالك فان الحالة 14 هي المنطبقة والتي تحملها كامل المسؤولية وعليه طالبت قبول مطلب التعقيب شكلاً وفي الأصل بنقض الحكم المطعون فيه وارجاع القضية للمحكمة التي أصدرته للنظر فيه بهيئة اخرى.

وحيث جواباً على مسئولندات التعقيب لاحظ نائب المعقب ضدهم أنه وعلى خلاف ما تمسكت به الطاعنة فان محكمة الحكم المطعون فيه قد احسنت تطبيق القانون باستنادها في خصوص تحديد مسؤولية الحادث الى قانون 19 اوت 1998 المتعلق بالسكك الحديدية وان تمسك

الطاعنة بتطبيق جدول تحديد المسؤوليات يعد في غير طريقه وانتهى الى أن مستندات المعقبة لم تات بما من شأنه أن يوهن مستندات الحكم المطعون فيه وعليه طلب رفض التعقيب أصلا إن كان مقبول شكلا.

المحكمة

عن المطعن الوحيد

حيث اعتبر المشرع صلب الفقرة الثانية من الفصل 123 من مجلة التأمين أنه بالنسبة لحوادث المرور التي تكون فيها العربات السائرة على السكك الحديدية طرفا تحدد المسؤولية فيها طبقا للتشريع الجاري بها العمل ثم نص بالفصل 166 في فقرته الأولى على انه "تنطبق أحكام هذا الباب (أي الباب الثاني المتعلق بنظام التعويض عن الأضرار) على الدولة وصندوق ضمان ضحايا حوادث المرور والمؤسسة المكلفة بالتصرف في السكك الحديدية".

وحيث يفهم من خلال قراءة الفصلين المذكورين قراءة متكاملة أن الحوادث الحاصلة بالعربات السائرة على السكك الحديدية تخضع لأحكام قانون 2005/8/15 من حيث التعويضات أما من حيث تحديد مسؤولية الطرف المتسبب في الحادث فتبقى خاضعة للتشريع الجاري بها العمل والخارجة عن نطاق قانون 2005/8/15.

وحيث بالرجوع الى اوراق الملف يتبين أن الحادث المراد التعويض عنه تمثل في اصطدام بين العربة السائرة على السكك الحديدية بالوسيلة التي كان يقودها مورث المعقب ضدهم الان، وبالتالي فان تقدير مسؤولية الحادث منشأ الضرر يكون وفق القواعد العامة للمسؤولية نظرا للصيغة العامة التي ورد بها الفصل 123 م ت .

وحيث انتهجت محكمة القرار المنتقد هذا المنحى باعتمادها على أحكام القانون عدد 74 لسنة 1998 المؤرخ في 19-08-1998 المتعلق بالسكك الحديدية والأمر عدد 151 لسنة 2000 المؤرخ في 24-01-2000 المتعلق بالقواعد العامة للجولان وأحكام مجلة الطرقات فأكدت مسؤولية المعقبة الآن عن الحادث .

وحيث خلافا لما تمسكت به المعقبة فقد طبقت محكمة الموضوع مقتضيات الفصل 123 من م ت تطبيقا سليما ضرورة انه لا يكفي الشركة الحافظة للسكك الحديدية وضع علامة قف الاجبارية بل وجب عليها فعل كل ما يلزم لمنع حصول الحادث كتجهيز المفترق بإشارات ضوئية كبيرة الحجم إضافة الى الحواجز الآلية وقد ثبت بالاطلاع على محضر البحث الجزائي عدم وجود حواجز ولا أضواء ولا جرس بمكان الحادث كعدم وجود علامات ارشادية لمقطع سكة حديدية بدون حواجز.

وحيث طالما تبين ان ما انتهت اليه محكمة القرار المنتقد كان مؤسسا على معطيات صحيحة وثابتة وكان قرارها مستوف لشروط التعليل الواقعي والقانوني السليم، فانها تكون في منأى عن رقابة هذه المحكمة واتجه لذلك رد هذا المطعن .

وحيث أخفقت المعقبة في طلبها واتجه حجز معلوم الخطية المؤمن من طرفها عملا بأحكام الفصل 184 من م م م ت .

ولهاته الاسباب

قررت المحكمة قبول مطلب التعقيب شكلا ورفضه أصلا وحجز معلوم الخطية المؤمن .

صدر هذا القرار بحجرة الشورى بتاريخ 18 سبتمبر 2018 عن الدائرة المدنية الثانية والثلاثين المترتبة من رئيستها السيدة لمياء الحمامي وعضوية المستشارتين السيدتين فاتن خير الله وراضية المنتصر وبحضور المدعي العام السيدة اسمهان الحبيب وبمساعدة كاتبة الجلسة السيدة عائدة الحلواني .

وحرر في تاريخه